

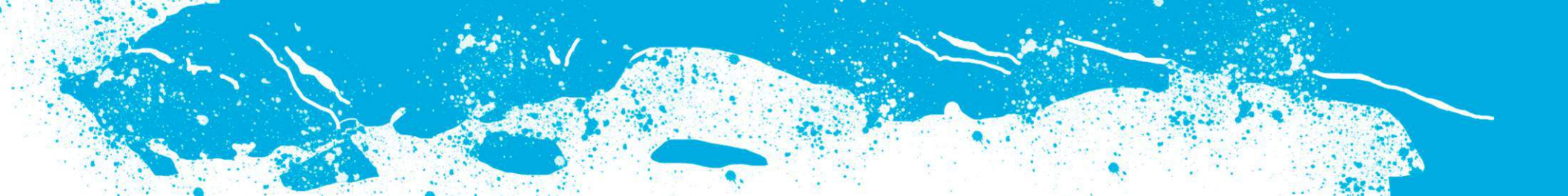
Tomo III

Memoria de Ordenación

Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la
Competitividad de Costa Adeje, Adeje, Tenerife







Plan de Modernización, Mejora e Incremento de
la Competitividad de Costa Adeje

Tomo III

Memoria de Ordenación

COSTA ADEJE

GESPLAN S.A.U.
Abril 2015



Índice del Tomo III – Memoria de Ordenación

1. INTRODUCCIÓN.....	13
1.1. ANTECEDENTES.....	13
1.1.1. Las experiencias previas de rehabilitación turística.....	15
1.1.2. La política reciente del Gobierno de Canarias.....	18
1.2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PMM DE COSTA ADEJE.....	21
1.2.1. Origen de los PMM: la Ley 6/2009 de medidas urgentes.....	21
1.2.2. Los PMM en el marco de la Ley 2/2013 de renovación y modernización turística.....	21
1.2.3. El PMM en el marco del planeamiento territorial.....	23
1.2.4. El PMM de Costa Adeje en relación al planeamiento urbanístico vigente.....	25
1.2.5. Naturaleza y alcance del PMM de Costa Adeje.....	26
1.2.6. Contenido del PMM de Costa Adeje.....	27
1.3. EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN DEL PMM DE COSTA ADEJE.....	33
1.3.1. Delimitación y encuadre territorial del ámbito de ordenación.....	33
1.3.2. División del ámbito territorial en áreas urbanas.....	34
1.4. EL PROCESO METODOLÓGICO DE ELABORACIÓN DEL PMM DE COSTA ADEJE.....	40
1.5. OBJETIVOS Y CRITERIOS.....	42
1.6. DEFINICIÓN DEL MODELO.....	45
1.6.1. El Modelo de Ciudad.....	45
1.6.2. El Modelo Turístico.....	52
1.7. LÍNEAS ESTRATÉGICAS.....	55
1.8. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN Y DE ACCIÓN.....	64
1.9. LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA.....	70
1.9.1. El Modelo urbanístico como tema de alternativas.....	70
1.9.2. Alternativas respecto a la clasificación de suelo.....	71
1.9.3. Alternativas respecto de la estructura viaria y de movilidad.....	72



1.9.4. Alternativas respecto de los elementos estructurantes	80
1.9.5. Alternativas respecto del destino global de las áreas	98
2. CONTENIDO REGULADOR DEL PMM DE COSTA ADEJE	104
2.1. INTRODUCCIÓN: LAS DETERMINACIONES URBANÍSTICAS DEL PMM	104
2.1.1. Las determinaciones definidoras del Modelo urbanístico.....	104
2.1.2. Las determinaciones de ordenación pormenorizada.....	105
2.2. LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO.....	106
2.2.1. Introducción.....	106
2.2.2. Descripción y justificación de la propuesta de clasificación y categorización	106
2.3. ESTRUCTURA VIARIA Y DE MOVILIDAD	108
2.3.1. Introducción.....	108
2.3.2. Red Viaria.....	109
2.3.3. Red Peatonal.....	112
2.3.4. Red Ciclista	112
2.3.5. Otras Redes de Transporte Público.....	113
2.3.6. Justificación del cumplimiento de las disposiciones supramunicipales	113
2.4. LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS	113
2.4.1. Introducción.....	113
2.4.2. Elementos Estructurantes del Sistema Costero	115
2.4.3. Elementos Estructurantes del Sistema de Espacios Libres y Equipamientos.....	117
2.4.4. Elementos Estructurantes del Sistema Comercial	119
2.4.5. Justificación del cumplimiento de las disposiciones supramunicipales	120
2.5. DESTINO GLOBAL DE LAS ÁREAS URBANAS.....	120
2.5.1. Introducción.....	120
2.5.2. Descripción de la propuesta de asignación de usos globales	122
2.5.3. Justificación del cumplimiento de las disposiciones supramunicipales	122
2.6. DIMENSIONAMIENTO DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN	124
2.6.1. Consideraciones previas sobre el dimensionamiento	124

2.6.2. La capacidad alojativa del núcleo turístico de Costa Adeje.....	124
2.6.3. Dimensionamiento de los usos dotacionales y de equipamientos (estándares).....	126
2.6.4. Justificación del cumplimiento de las disposiciones supramunicipales	128
2.7. CRITERIOS SOBRE LA REGULACIÓN DE LOS USOS PORMENORIZADOS.....	131
2.7.1. Consideraciones previas sobre la regulación de los usos.....	131
2.7.2. Criterios de regulación de los usos en las piezas residenciales	134
2.7.3. Criterios de regulación de los usos en las piezas turísticas	134
2.7.4. Criterios de regulación de los usos en las piezas de uso terciario	135
2.7.5. criterios de regulación de los usos en las piezas recreativas.....	137
2.7.6. Criterios de regulación de los usos en las piezas de equipamientos.....	137
2.7.7. Criterios de regulación de los usos en las piezas de espacios libres.....	138
2.7.8. Criterios de regulación de los usos en las piezas de infraestructuras.....	138
2.7.9. Criterios de regulación de los usos en las piezas de viario.....	139
2.7.10. Justificación del cumplimiento de las disposiciones supramunicipales	139
2.8. CRITERIOS SOBRE LA REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN.....	141
2.8.1. Consideraciones previas y criterios generales sobre la regulación de la edificación	141
2.8.2. Criterios de regulación de la edificación en las piezas turísticas	145
2.8.3. Criterios de regulación de la edificación en las piezas residenciales	167
2.8.4. Criterios de regulación de la edificación en las piezas comerciales.....	167
2.8.5. Criterios de regulación de la edificación en las piezas recreativas y de equipamientos	168
2.8.6. Criterios de regulación de usos en las piezas de espacios libres	168
2.8.7. Justificación del cumplimiento de las disposiciones supramunicipales	168
2.9. Cambios efectuados en la ordenación con respecto al PGO vigente.....	169
3. CONTENIDO OPERATIVO DEL PMM DE COSTA ADEJE	170
3.1. INTRODUCCIÓN: LAS ACTUACIONES DEL PMM.....	170
3.2. ACTUACIONES SOBRE EL ESPACIO PÚBLICO	170
3.2.1. Consideraciones generales sobre las actuaciones sobre el espacio público.....	170
3.2.2. Las actuaciones sobre el sistema costero.....	176



3.2.3. Las actuaciones sobre el sistema de espacios libres y equipamientos.....	183
3.2.4. Las actuaciones sobre el sistema comercial	191
3.2.5. Las actuaciones sobre el sistema de movilidad	195
3.3. ACTUACIONES SOBRE PIEZAS PÚBLICO- PRIVADAS.....	205
3.3.1. Consideraciones generales sobre las actuaciones sobre el espacio público-privado.....	205
3.3.2. Actuación sobre el ámbito de Puerto Colón	205
3.4. ACTUACIONES SOBRE PIEZAS PRIVADAS	207
3.4.1. Consideraciones generales sobre las actuaciones sobre piezas privadas.....	207
3.4.2. Actuaciones de renovación de centros comerciales.....	210
3.4.3. Actuaciones de renovación de establecimientos turísticos de alojamiento.....	215
3.5. CRITERIOS SOBRE LAS DETERMINACIONES DE GESTIÓN Y EJECUCIÓN DEL PMM DE COSTA ADEJE.....	223
3.5.1. Tipos de actuaciones urbanísticas en el marco legal estatal.....	223
3.5.2. Derechos y deberes de la propiedad según actuaciones.....	223
3.5.3. Cuantificación de los deberes de las actuaciones de dotación	226
3.5.4. Gestión y ejecución de las actuaciones de dotación del PMM de Adeje.....	227
4. EVALUACIÓN AMBIENTAL ESTRATÉGICA.....	228
5. INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA A LAS ADMINISTRACIONES.....	230
5.1. TRÁMITACIÓN PREVIA.....	230
5.2. TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA	230
5.3. ALEGACIONES RECIBIDAS E INFORMES SECTORIALES EMITIDOS.....	232
5.3.1. Alegaciones recibidas	232
5.3.2. Informes emitidos	233
5.4. CONTESTACIÓN DE LAS ALEGACIONES.....	234
5.5. CONSIDERACIONES DE LOS INFORMES EMITIDOS.....	249
5.5.1. Ministerio de Industria, Energía y Turismo. Dirección General de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información. Secretaría General de Telecomunicaciones.	249
5.5.2. Consejería de Empleo, Industria y Comercio - Dirección General de Comercio y Consumo.....	252



5.5.3. Consejería de Obras Públicas, Transportes y Política Territorial - Viceconsejería de Infraestructuras y Planificación - Dirección General de Infraestructura Viaria. 252

5.5.4. Ilustre Ayuntamiento de Adeje..... 253

5.5.5. Excmo. Cabildo Insular de Tenerife –Área de Planificación Territorial. Servicio Admvo. de Planeamiento..... 257

5.5.6. Federación de desarrollo empresarial y comercial de Canarias 266

5.5.7. Asociación hotelera y extrahotelera de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro (ASHOTEL). 271

5.5.8. Consejo Insular de Aguas de Tenerife (CIAT). 275

5.6. INFORME TÉCNICO-JURÍDICO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DEL GOBIERNO DE CANARIAS. 281

5.7. REUNIÓN DE VALORACIÓN DE LA PROPUESTA DEL PMM DE COSTA ADEJE 285

5.7.1. Acuerdos con respecto a las alegaciones recibidas 293

5.7.2. Acuerdos con respecto a los informes emitidos 297

5.8. ACUERDOS DERIVADOS DE LA PONENCIA TÉCNICA 304

5.9. CAMBIOS FECHUADOS EN EL DOCUMENTO SOMETIDO A INFORMACIÓN PÚBLICA Y CONSULTA 304

6. EQUIPO REDACTOR..... 314



Abreviaturas utilizadas en este documento

Art.	Artículo.
Avda.	Avenida.
BOC	Boletín Oficial de Canarias.
BOP	Boletín Oficial de la Provincia.
CONESTUR	Consejo Español de Turismo.
COTMAC	Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.
EMU	Estudio de movilidad urbana
GIE	Programa de Gestores de la Innovación en la Empresa.
ISTAC	Instituto Canario de Estadística.
ITC	Instituto Tecnológico de Canarias.
ITT	Informes Técnicos Turísticos.
Ley 8/2013	Ley 8/2013 de 26 de junio, de rehabilitación, regeneración y renovación urbanas.
Ley 14/2014	Ley 14/2014 de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales.
Ley de Directrices	Ley 19/2003 de 14 de abril, Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias
Ley de Medidas Urgentes	Ley 6/2009 de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo.
Ley de Renovación	Ley 2/2013 de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias.
Ley de Turismo	Ley 7/1995, de 6 de abril, de turismo de Canarias.
m2.	Metros cuadrados.
m2/plaza	Metros cuadrados por plaza alojativa.
núm.	Número.
PGO	Plan General de Ordenación.
PICTE	Plan Integral de Calidad del Turismo.
PIOT	Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
PMM	Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad.
PTEO	Plan Territorial Especial de Ordenación.
PTEOITS	Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur de Tenerife.
PTEOTT	Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife.
PTOTT	Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Tenerife.
RRHH	Recursos Humanos.
RPIOSPC	Reglamento de Procedimiento de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias (Decreto 55/2006 de 9 de mayo modificado por Decreto 30/2007 de 5 de febrero).
TRLOTENC	Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo).
TRLS08	Texto Refundido de Ley de Suelo (Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio).
ZCA	Zona Comercial Abierta.
€	Euros.





1. INTRODUCCIÓN

1.1. ANTECEDENTES

El sector turístico es el motor de la economía de las Islas Canarias y ha sido el sostén de la misma durante estos años en los que la crisis económica golpea duramente al país y especialmente al archipiélago; de ahí que se haga especial hincapié en la necesidad de que nuestros núcleos turísticos mejoren su posición frente a otros mercados cada vez más emergentes y competitivos que se han ido consolidando como alternativas en los últimos tiempos.

Muchos de nuestros núcleos turísticos datan de las décadas de los 60-70 y primeros años 80, habiéndose producido a lo largo de todos estos años profundos y numerosos cambios en este competitivo mercado, tales como el surgimiento de nuevos destinos internacionales –inimaginables en el momento en el que muchos de estos núcleos nacieron–, cambios en los hábitos, necesidades y exigencias de los turistas, cambios en los países de origen de los visitantes, etc., que hacen necesaria una actualización y renovación de las instalaciones y servicios prestados, así como una mayor cualificación del personal asignado para prestar dichos servicios y una especialización del mismo según las exigencias de los clientes.

Por otro lado, la actividad turística goza de una prolija regulación en nuestra Comunidad Autónoma, tanto desde el punto de vista normativo como del planeamiento urbanístico y territorial, de difícil interpretación y aplicación, que entorpecen en muchas ocasiones actuaciones que desde el punto de vista del turista podrían ser interesantes, siendo necesaria una simplificación de los trámites y mayor agilidad en los procedimientos, que viabilicen todas aquellas operaciones que sean de interés para la ciudad turística, siempre en cumplimiento de la normativa aplicable. Por todo ello, hay que afrontar de manera eficaz acciones que permitan el mantenimiento y mejora de estos núcleos como destinos atractivos y auténticos motores de nuestra economía.

De entre los posibles diferentes escenarios que nos podemos encontrar, en el que se encuentra actualmente el archipiélago ha prevalecido la explotación excesiva del territorio sin preverse las consecuencias de ello, por lo que las políticas en materia de turismo actuales deben ir dirigidas a planificar la sostenibilidad del modelo turístico canario. Una situación en la cual la atención preferente se vuelve hacia la sostenibilidad del desarrollo de la zona turística por las limitaciones del propio territorio. Este desarrollo sin control está llegando a tal grado que puede comprometer la supervivencia del modelo a largo plazo, por lo que los esfuerzos actuales deben orientarse hacia la consecución de los equilibrios que garanticen que el desarrollo turístico sea sostenible y al mismo tiempo rentable para los agentes implicados. Las ventajas competitivas alcanzadas hasta la fecha garantizan la sostenibilidad económica a medio plazo, pero poco a poco se empieza a tomar conciencia de la problemática de la sostenibilidad social y, sobre todo, de la sostenibilidad ambiental, ya que a largo plazo nos podemos encontrar con que el actual modelo se agote, generándose un abandono del turista hacia otros destinos más atractivos.

Nos encontramos ante una situación en la que la dimensión territorial de la actividad turística se proyecta como la principal preocupación de los agentes intervinientes en la materia, ya que el espacio turístico es un territorio que tiene muchos atractivos que son el soporte de una atracción física y/o cultural que se traduce en recursos turísticos, pero también ese territorio es soporte de las actividades de movilidad, porque las actividades turísticas precisan de la capacidad de desplazamiento de los turistas y de los suministradores de bienes y servicios de consumo y producción turísticos, generándose un inevitable impacto espacial. Y además de ser soporte de recursos y de movilidad turística, el turismo necesita al territorio como soporte durante la estancia de los turistas y de los servicios públicos que se prestan al turista.

También hay que tener presente que, además de cimiento y base física de las actividades turísticas, el territorio es un recurso no renovable y, por consiguiente, su utilización debe planificarse con anterioridad para aminorar o evitar los posibles impactos negativos que el



desarrollo turístico le genera. Por lo tanto, la dimensión territorial se correlaciona con el impacto que las actividades turísticas tienen sobre el territorio; porque ese impacto se produce con independencia de su fortaleza.

No hay que considerar la dimensión física del impacto de modo aislado, sino que debe ponerse en relación con las particularidades del territorio y su capacidad de absorción de dichos impactos, las cuales tienen que ver con sus características medioambientales y con sus capacidades de carga, esto es, con el sistema ecológico del que forma parte. Por ello, más que en la problemática territorial, se debe enfocar el análisis del territorio turístico desde el punto de vista medioambiental, como espacio que tiene una determinada capacidad de carga de ciertas actividades, es decir, la capacidad de sostenibilidad de las actividades turísticas a largo plazo que tiene la ciudad turística.

El turismo, en tanto que es una actividad consumidora de espacio y generadora de fuertes impactos físicos, económicos y sociales, tiene en su desarrollo el germen de su propio declive, por lo que será muy importante la implementación de estrategias de gestión que controlen esos impactos e impidan la superación de los límites de sostenibilidad que amenacen su supervivencia, así como la planificación territorial y urbanística previa que consiga controlar aquellos aspectos que han provocado que en los últimos años el modelo de turismo que se ha generalizado en las islas no sea el más adecuado, o por lo menos el idóneo en relación con lo que se pretende conseguir, que no es otra cosa sino la excelencia en el trato, las instalaciones y servicios que se le prestan al turista que nos visita.

Para ello, en virtud de la especial fragilidad territorial y ambiental del archipiélago, el Gobierno de Canarias se lleva planteando desde hace unos años la necesidad de establecer una política de contención de un crecimiento desordenado incompatible con el medio ambiente, dirigido a que el modelo turístico canario sea sostenible y al mismo tiempo exigiendo un esfuerzo de cualificación y mejora del destino, lo que redundará en una mayor calidad de la ciudad turística.

Así, se hace imperativa una labor de puesta al día de las diferentes áreas turísticas, instalaciones y servicios en situación de cierto deterioro por el transcurso del tiempo y, también, por la evolución de las demandas del mercado, labor a instrumentar mediante procesos de renovación de los establecimientos turísticos alojativos y complementarios, a llevar a cabo por los empresarios, pero también a través de las correspondientes Administraciones Públicas mediante la ejecución de operaciones de renovación urbana, dirigidas a la regeneración de las urbanizaciones y núcleos turísticos de Canarias.

Del Estudio de Impacto Económico: IMPACTUR Canarias 2013 se desprenden una serie de datos que corroboran que el turismo sigue siendo el motor principal de la economía canaria y que, a su vez, nos confirman esa tendencia al aumento de turistas y el incremento de ingresos turísticos, extranjeros principalmente, que durante los últimos años ha consolidado el destino turístico "Islas Canarias" como uno de los preferidos de Europa, tanto por su calidad, como por su seguridad, climatología y competencia de precios frente a otros mercados, pero también debido a la pérdida de competitividad de los países competidores, principalmente a causa de los diferentes conflictos políticos y bélicos que se han ido sucediendo de forma continuada recientemente, situación coyuntural que en cualquier momento se puede normalizar, por lo que el archipiélago debe estar preparado para ello de tal forma que en el momento que esto suceda no se deban tomar medidas imprevistas y sin planificar.

Se pretende seguir apostando por políticas que favorezcan la creación de nuevos productos y estimular la regeneración de los destinos turísticos maduros y planificar el crecimiento sostenible del turismo en los próximos años, lo que permitirá no solo competir en un futuro con un mayor valor añadido diferencial, que asegure el liderazgo sostenible de las Islas Canarias cuando se recuperen los países competidores, sino también para reforzar la capacidad locomotora y de arrastre del turismo sobre la actividad económica y la creación de empleo en otros sectores íntimamente relacionados, entre ellos el de la construcción.

1.1.1. LAS EXPERIENCIAS PREVIAS DE REHABILITACIÓN TURÍSTICA

LA EXPERIENCIA INTERNACIONAL Y ESPAÑOLA

En la bibliografía general sobre el turismo se ha generalizado, en la última década, la preocupación por el agotamiento del modelo y la necesidad de regeneración de las áreas saturadas. En la década precedente se conocieron muy contadas propuestas de intervención sobre esta situación, sin embargo ya el Plan Funcional de Turismo del Estado de Hawái, aprobado en 1984, incorporaba no sólo una preocupación, sino la programación articulada y sistemática de las acciones que hoy, empiezan a tenerse generalmente por necesarias:

- Regulación de los cambios de uso entre alojamiento residencial y para visitantes.
- Políticas de recualificación de áreas preexistentes, incluso mediante la aplicación de fondos a su reequipamiento, y la adquisición pública de suelo para parques y espacios libres.
- Dotación de infraestructuras y servicios urbanos, regulando su financiación entre recursos públicos y empresariales privados.
- Asegurar espacios públicos al servicio de los hoteles y complejos turísticos.
- Asegurar la planificación urbana de todo destino turístico y de sus equipamientos y fomentar las actividades de los visitantes.

En Europa es a partir de 1990 cuando se formula la reordenación y rehabilitación de núcleos turísticos como una estrategia sistemática y sobre todo con una referencia explícita a sus contenidos urbanísticos y ambientales como línea de actuación principal. Es entonces cuando que el sector público asume protagonismo emprendedor, articulando la gestión y desarrollando acciones públicas. En Holanda, Scheveningen es un ejemplo muy temprano y significativo de regeneración de un núcleo en declive que se inició ya a finales de los años 60 con acciones de las autoridades públicas.

La característica fundamental de este proceso es la formación de entes *ad hoc*, normalmente en forma de consorcios o agencias de iniciativa pública, que se instituyen de forma mixta, con la participación de empresarios privados.

En España, las primeras decisiones operativas se produjeron en Baleares. Su actividad legislativa fue la primera en España que asumió que la densidad territorial ha de ser el principal parámetro de calidad y adecuación ambiental de la oferta turística creando mecanismos para incentivar la reconversión de establecimientos hoteleros obsoletos.

A principios de los noventa se inician actuaciones significativas de regeneración de la oferta turística en la Costa Brava catalana, adoptando como objetivo básico la reconversión de la oferta orientada por el modelo de alojamiento masivo, sustituyendo "cantidad por calidad". Para ello promueven las actuaciones de renovación preferentemente a las de nueva construcción, protegen y recuperan el entorno de los núcleos turísticos, emprenden operaciones de adaptación de las estructuras urbanas al turismo residencial, reduciendo alturas y densidades de edificación, etc.

Los planes de Excelencia Turística, referidos a la regeneración de los destinos maduros, programaron actuaciones de mejora ambiental y paisajística, equipamiento y espacios libres, infraestructuras y servicios urbanos, diversificación y cualificación de la oferta turística, formación profesional y gestión empresarial.

En lo que se refiere a la regeneración de núcleos turísticos maduros, el Plan Integral de Calidad del Turismo Español (PICTE) asume como objetivo fundamental la calidad, cuyos objetivos asociados son la desconcentración geográfica de la demanda, la diversificación de la



oferta, la implantación de modelos de desarrollo sostenible, la creación de empleo nuevo y más cualificado en el sector, y el incremento de la rentabilidad turística.

La actuación pública normativa más innovadora en el actual panorama español de la política turística está contenida en la Ley 1/1999 de 24 de Marzo de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares que desincentiva la cantidad, optando por la mejora de la calidad de lo ya existente y regulando la modernización permanente de los alojamientos turísticos con el objetivo de que la oferta no actualizada desaparezca del mercado e insiste también en la incompatibilidad espacial del uso de alojamiento turístico con el residencial. Su contenido más innovador, que se ha difundido ampliamente bajo la idea genérica y la expresión de "moratoria turística", es el estricto condicionamiento de autorización de establecimientos de alojamiento turístico a la baja definitiva de otros establecimientos en la misma isla.

LA EXPERIENCIA CANARIA

I. UNA NUEVA PERSPECTIVA DEL TURISMO EN CANARIAS

Después de casi treinta años de desarrollo económico y social ligado al turismo, la década de los 90 constituye un momento clave para las Islas Canarias. En 1997 se conoció el primer borrador del Libro Blanco del Turismo Canario del siglo XXI, que establece que el turismo, como producto hegemónico en las islas, ha llegado a su madurez y entra en una fase de agotamiento con riesgo de conducirnos a una crisis de viabilidad y rentabilidad. Entre otras estrategias y actuaciones, propone, en relación con la condición urbana de la oferta turística, planes de rehabilitación y uso del patrimonio disponible, planes de reestructuración y mejora de la planta de alojamiento y otras actuaciones de reordenación de la oferta, entre ellas, el establecimiento de parámetros de saturación para evitar la superación de la capacidad de carga territorial de las áreas turísticas.

Asimismo, la toma en consideración de la importancia de preservar los recursos naturales de las islas como activo fundamental del archipiélago, y por otro, el apostar por la ocupación y el desarrollo sostenible del territorio, se traduce en la aprobación de diferentes normas que conforman los pilares básicos del mantenimiento del turismo como pieza clave de nuestra actividad económica y la conservación de un territorio rico desde el punto de vista ambiental, pero limitado por la insularidad y la debilidad de sus ecosistemas.

En primer lugar, es de destacar la Ley 7/1995, de 6 de abril, de turismo de Canarias (en adelante Ley de Turismo), que aborda este sector desde una perspectiva integral, desarrollando la regulación de la actividad, la oferta, las características de los establecimientos, las garantías y protección del usuario turístico, la promoción del destino turístico "Canarias" y las condiciones para la implantación de la actividad turística en el territorio.

Posteriormente, el sistema se completó con la aprobación de la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias y con la Ley 9/1999, de 13 de mayo, de Ordenación del Territorio de Canarias, refundidas en un único texto normativo, tras la aprobación del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias (en adelante TRLOTENC).

Estas leyes ponen en evidencia un posicionamiento firme en defensa de la sostenibilidad como principio regidor del planeamiento territorial y urbanístico del archipiélago, que unidas a la anteriormente mencionada Ley de Turismo, propiciaron un cambio en la visión con la cual se pretende planificar el futuro del sector turístico de Canarias y todo lo concerniente al desarrollo de los suelos turísticos de las islas.

Otro precedente importante en la materia, fue la iniciativa de la entonces Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias que culminó con la aprobación del Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, modificado parcialmente por el Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento, determinando en el Título II los objetivos y criterios de planeamiento urbanístico para el diseño y ejecución de la urbanización turística.

II. LA SOSTENIBILIDAD COMO CRITERIO PARA ASOCIAR TURISMO Y TERRITORIO

La coincidencia del modelo desarrollista proveniente de los años setenta con la promulgación de esta normativa específica en la materia a finales de los noventa y principios de este siglo, provocó un período de reflexión sobre el futuro de las islas y la preocupación de que la continuidad de estos planteamientos pudieran producir el efecto contrario al pretendido, y que el consumo indiscriminado de los recursos naturales de las islas acabara por alejar al turista que nos visita, el cual elige las Islas Canarias por la calidad de las infraestructuras turísticas, pero también por su entorno natural único y diferenciado de otros destinos.

Este nuevo marco normativo, encabezado por el TRLOTENC y la Ley de Turismo, establece como prioridad la elaboración y aprobación de unas Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias que consiguieran, por un lado, el objetivo perseguido, desde el planeamiento, de contener esa dinámica urbanizadora sin control que se había generalizado, y por otro lado, la planificación, a medio/largo plazo, del destino del suelo de las islas.

Con esta finalidad, el Gobierno de Canarias procede a la redacción de dichas Directrices de forma inmediata, y para dotar de coherencia al sistema, en el año 2001 se aprueba la Ley 6/2001, de 23 de julio, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias (BOC nº 92, de 26 de julio de 2001), que en su Exposición de motivos establece: *“La Ley tiene, por tanto, el objetivo concreto de regular el régimen del planeamiento y el uso del suelo mientras se redactan las Directrices de Ordenación General y del Turismo, cuyo plazo de aprobación definitiva se establece, por las aludidas razones de urgencia, en un año...”*.

Por lo tanto, la citada Ley recogió una serie de medidas transitorias que consistieron:

- En primer lugar, en la contención del aumento de la oferta alojativa de baja calidad, suspendiendo el otorgamiento de autorizaciones administrativas previas, salvo en aquellos supuestos exceptuados en la propia Ley.
- En segundo lugar, se fomentó la disminución de la oferta alojativa, mediante su reconversión a residencial o complementaria, siempre y cuando fuera permitido por el planeamiento insular.
- En tercer y último lugar, se limitó la vigencia de los instrumentos de planeamiento, licencias urbanísticas y autorizaciones previas obsoletos por haber sido tramitados y/o concedidas en virtud de una normativa ya derogada.

Estas medidas tenían un carácter transitorio, siendo de aplicación hasta la entrada en vigor de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo, que implantarían un régimen que afrontara a medio/largo plazo los objetivos del Gobierno canario en materia de turismo, pero también en muchas otras materias que se consideran de gran importancia para el archipiélago.

III. LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL Y DEL TURISMO DE CANARIAS: OBJETIVOS Y LÍMITES EN MATERIA TURÍSTICA.

En el año 2003 se aprueba la Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (BOC nº 73, de 15 de abril de 2003) (en adelante Ley de Directrices). El 16 de abril de 2003 la Ley de Directrices entra en vigor, y por lo tanto entra a formar parte del ordenamiento jurídico de Canarias, cuya Exposición de Motivos reafirma el objetivo de *“lograr un modelo de desarrollo más sostenible y duradero para las islas, especialmente respetuoso con el medio ambiente y conservador de los recursos naturales, del patrimonio cultural y del territorio, pero también socialmente más equilibrado y justo, y generador de riqueza económica”* que *“requiere de un amplio conjunto de acciones institucionales y sociales”*.



En materia de ordenación turística y su relación con la planificación territorial y urbanística, las Directrices de Ordenación recogen el testigo que les dejó la anteriormente mencionada Ley de Medidas Urgentes del año 2001, refrendando la idea de la contención del crecimiento de la oferta turística de baja calidad, limitando el otorgamiento de autorizaciones administrativas previas, suspendiendo la vigencia de instrumentos de planeamiento, e incluso procediendo a la desclasificación y descategorización de suelos urbanizables que no habían iniciado o culminado su tramitación y desarrollo conforme a la normativa vigente.

Por otro lado la Directriz nº 27 de Ordenación del Turismo (derogada en la actualidad por la Disposición Derogatoria Única de la Ley de Renovación) regulaba, en su apartado 1º, los ritmos de crecimiento estableciendo que *“...el Gobierno de Canarias, a propuesta de la consejería competente en materia de turismo y oídos los cabildos insulares, elevará al Parlamento de Canarias, cada tres años, un proyecto de ley en el que se fije la competencia, el procedimiento y el ritmo anual máximo de crecimiento de autorizaciones previas para nuevas plazas de alojamiento turístico en cada una de las islas, durante el siguiente trienio. El ritmo será establecido respecto del dato más reciente de plazas turísticas legales existentes en cada isla al momento de formular dicho proyecto de ley, según el Registro General de empresas, actividades y establecimientos turísticos de Canarias, y justificado en la capacidad de carga de las respectivas islas y en la evolución de los factores ambientales, sociales y económicos, en especial de los sectoriales.”*

La misma Directriz establecía que *“...los cabildos insulares, mediante la formulación de un Plan Territorial Especial, de tramitación abreviada, establecerán las correspondientes determinaciones de ordenación territorial de la oferta alojativa para el citado trienio, incluyendo su posible distribución geográfica. Igualmente determinarán la calidad mínima de los diferentes productos alojativos, con carácter general o para diferentes zonas de la isla, de acuerdo con el modelo turístico insular establecido.”*

Las Directrices de Ordenación del Turismo se posicionan a favor de la **renovación de la ciudad turística existente, tanto del espacio público como de los establecimientos privados**, en lugar de un crecimiento descontrolado. Se diseña un sistema en el cual se mandata al planeamiento insular (competente para la definición del modelo), y al planeamiento urbanístico (encargado del desarrollo y la ejecución del mismo), a delimitar aquellos núcleos que deben ser rehabilitados y de fijar los criterios para la especialización de ámbitos concretos, dados los problemas ocasionados por la mezcla de usos residenciales y turísticos.

Por lo tanto, la renovación edificatoria de los establecimientos turísticos alojativos y equipamientos complementarios se convierte en la principal medida para elevar la calidad del destino turístico, y para fomentarla, se establece un sistema en el cual se exceptúa a las operaciones de rehabilitación de los límites impuestos por el Gobierno para el otorgamiento de autorizaciones previas y, además, se premia con incentivos, entre los cuales destacan las plazas alojativas adicionales, siempre que se cumplan los requisitos legales establecidos al efecto.

1.1.2. LA POLÍTICA RECIENTE DEL GOBIERNO DE CANARIAS

IMPULSO DE LA RENOVACIÓN DE LA CIUDAD TURÍSTICA

En los primeros años tras la entrada en vigor de las Directrices de Ordenación General y del Turismo, nos encontramos ante una etapa especialmente complicada, debido principalmente al inicio de la recesión económica, y por otro lado, a la complejidad del proceso de adaptación del planeamiento al TRLOTENC y a las Directrices, a lo que hay que sumar los cambios que hubo que operar en el marco jurídico autonómico para recoger las nuevas exigencias procedentes de la Unión Europea, relacionadas especialmente con la integración de la Evaluación Ambiental Estratégica en el procedimiento de tramitación de todos los instrumentos de ordenación territorial y urbanística y la nueva legislación básica estatal de suelo.

Ante esto, se procede por parte del Gobierno de Canarias a la aprobación de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes de Ordenación Territorial para la Dinamización Sectorial y la Ordenación del Turismo de Canarias (en adelante Ley de Medidas Urgentes), que recoge dos aspectos fundamentales a tener en cuenta: **las medidas para la agilización de la tramitación del planeamiento territorial y urbanístico y el impulso definitivo a la renovación turística.**

La Ley de Medidas Urgentes, sobre la base de lo establecido en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, define un marco en el cual *“La rehabilitación integral de cualquier establecimiento alojativo turístico, previamente declarado por la consejería competente en materia de turismo, en situación de deterioro u obsolescencia, y una vez comprobada la suficiencia de la actualización proyectada y siempre que su categoría prevista sea al menos de cuatro estrellas para los hoteles o de tres llaves para los apartamentos turísticos, dará lugar al derecho a la obtención por su titular de autorizaciones previas para nuevas plazas alojativas, hasta un cincuenta por ciento más de las que tenía autorizadas el establecimiento en el caso de los hoteles, y el veinticinco por ciento en el caso de los apartamentos turísticos, porcentaje que podrá aumentarse en otro veinticinco por ciento más por cada grado de categoría aumentado, sin que en ambos casos el incremento supere el cien por cien de las plazas preexistentes. La rehabilitación de hoteles no permitirá su transformación en apartamentos turísticos.”*

Además, por primera vez, se incorpora la figura de los planes y programas de modernización, mejora e incremento de la Competitividad del sector turístico (en adelante Planes de Modernización), promovidos por el propio Gobierno de Canarias, como la herramienta idónea para planificar la ciudad turística desde una visión mixta turístico-urbanística, destinados a estimular la renovación de la misma y a dar cobertura a aquellas actuaciones o proyectos de sustitución, rehabilitación o reforma de los establecimientos turísticos obsoletos, con un procedimiento de tramitación abreviado que agilizará las gestiones necesarias para que las mismas se puedan ejecutar de forma segura en un plazo de tiempo razonable.

LA LEY 2/2013, DE 29 DE MAYO, DE RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN TURÍSTICA DE CANARIAS: UNA APUESTA DEFINITIVA POR LA CALIDAD DE LA CIUDAD TURÍSTICA.

Con la experiencia de los primeros resultados de la aplicación de la Ley de Medidas Urgentes tras su entrada en vigor en el año 2009, y ante la necesidad de fortalecer la competitividad y capacidad del destino turístico “Islas Canarias” en el mercado nacional e internacional como un destino diferenciado, se procede a la tramitación por parte del Gobierno de Canarias de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias (BOC nº 103, de 31 de mayo de 2013)(en adelante Ley de Modernización), apostando definitivamente por la **renovación y modernización turística de las islas**, frente al modelo utilizado con anterioridad consistente en un consumo de suelo insostenible a medio plazo.

Con esta Ley de Modernización se considera cerrado el sistema dibujado por las Directrices de Ordenación del General y del Turismo de Canarias y desarrollado posteriormente por la Ley de Medidas Urgentes, con una base más contundente y sólida que ésta última, fortaleciendo la figura de los Planes de Modernización mediante su tramitación ágil y su carácter supletorio respecto al planeamiento vigente en cada momento, ratificando su carácter ejecutivo y alcance, e insertándolo como un instrumento de ordenación urbanística en el sistema de planeamiento de Canarias, estrechando aún más los lazos entre la regulación sectorial del turismo y la planificación urbanística.

Como aspecto más importante de la Ley, se insta en todo su articulado a la renovación de los establecimientos alojativos y complementarios, que de la mano de la Ley 8/2013, de 26 de junio, de Renovación, Rehabilitación y Regeneración del Estado (en adelante Ley 8/2013), terminan por diseñar una batería de incentivos que destinados a favorecer dichas operaciones de renovación, ayudando a rentabilizarlas económicamente.

Tal y como recoge el Prólogo de la Ley de Renovación, *“Es obvio que el logro de la cualificación turística tiene una magnitud estratégica y de interés público que no puede limitarse a las iniciativas que voluntariamente sean impulsadas desde el sector privado. La*



renovación de la oferta turística obsoleta constituye un deber que es necesario acometer, con las indispensables ayudas por parte del sector público, pero sin la menor dilación, pues nos va en ello el posicionamiento del sector turístico y la propia economía de las islas. Se hace preciso, en consecuencia, dotar a la Administración actuante de medios eficaces para remover los obstáculos que puedan interponerse en la marcha de las iniciativas para la cualificación, reforzando los mecanismos de intervención y posibilitando la sustitución de establecimientos deteriorados, o donde el uso turístico se haya alterado, por otros de mayor calidad y categoría. En tal sentido, la ley parte del deber que tienen los titulares de establecimientos y actividades turísticas de mantener, conservar y rehabilitar los inmuebles e instalaciones en las condiciones requeridas para el uso efectivo establecido por la normativa turística y el planeamiento; y proporciona técnicas administrativas efectivas para que, cuando concurren las condiciones establecidas, puedan imponerse por la Administración las actuaciones de conservación y rehabilitación.”

No obstante, todas estas medidas no servirían de nada si no hubiera un control por parte del propio Gobierno del estado real de las edificaciones con destino turístico, ya sea de alojamiento o establecimientos complementarios, para lo cual la Ley regula la figura de los Informes Técnicos Turísticos (ITT) como una obligación a cumplir por los dueños y/o gestores de establecimientos, al objeto de acreditar que las construcciones e instalaciones se encuentran en un estado óptimo para ofrecer un servicio de calidad al usuario turístico.

Teniendo en cuenta todos estos criterios, se estima que más del 60 % de la capacidad de alojamiento de Canarias tiene que llevar a cabo, en mayor o menor medida, iniciativas de mejora de sus instalaciones y, a su vez, en todo el conjunto de los establecimientos el cumplimiento del deber de conservación.

LA PUESTA EN MARCHA DE LOS PLANES DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD TURÍSTICA

Con objeto de dar viabilidad a esos incentivos y propiciar así la renovación urbana y edificatoria, se han puesto en marcha los comentados “Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad.” (PMM). Los Planes de modernización, como instrumentos de ordenación urbanística, actúan en un ámbito territorial concreto y definido por ellos mismos en función de las características del núcleo turístico que es objeto de intervención. Éstos establecen determinaciones normativas, que posibilitan la renovación urbana y edificatoria, siendo de aplicación al conjunto de establecimientos del ámbito territorial de ordenación.

De forma tímida, pero decidida, a lo largo de todos estos años, tanto las Administraciones como los empresarios privados, al compás de la situación económica, se han ido integrando en las iniciativas del Gobierno e interesándose por la aplicación de la normativa aplicable y los beneficios que reporta la estrecha colaboración entre lo público y lo privado para lograr el objetivo común: ofrecer un producto turístico de calidad, sostenible desde el punto de vista ambiental y territorial y generador de riqueza económica y desarrollo para todo el Archipiélago.

Los resultados de la puesta en marcha de todas estas medidas no se han hecho esperar, y comenzaron en un primer momento a tramitarse y aprobarse los primeros Planes de Modernización en núcleos turísticos clave a nivel autonómico, especialmente en la provincia oriental del archipiélago.

Bajo el amparo de la Ley de Medidas Urgentes fueron aprobados los Planes de Modernización de Puerto del Carmen y Costa Teguise, en la Isla de Lanzarote, Corralejo, en la Isla de Fuerteventura y Maspalomas Costa-Canaria, en la Isla de Gran Canaria.

Posteriormente, con la entrada en vigor de la Ley de Modernización, una vez que esta figura se integra definitivamente en el sistema de planeamiento de Canarias, han sido aprobados la Revisión del Plan de Modernización de Puerto del Carmen (Lanzarote) y el Plan de Modernización de Playa de Mogán (Gran Canaria).

Actualmente se encuentran en tramitación los Planes de Modernización de Morro Jable, en Fuerteventura, Puerto de la Cruz y Puerto Santiago, en Tenerife, y en redacción los Planes de Modernización de Caleta de Fuste y Costa Calma, y la revisión del Plan de Modernización de Corralejo (Fuerteventura), la revisión del Plan de Modernización de Costa Teguise (Lanzarote), la revisión del Plan de Modernización de

Maspalomas-Costa Canaria y Costa de Mogán (Gran Canaria), Arona, Costa Adeje, La Caleta-Playa Paraíso-Callao Salvaje, Costa del Silencio-Tenbel y Costa de San Miguel (Tenerife).

Se pretende que a lo largo de 2015 estén todos los Planes de Modernización en tramitación y redacción aprobados definitivamente.

REGLAMENTO DE DESARROLLO DE LA LEY 2/2013, DE 29 DE MAYO, EN TRAMITACIÓN.

Actualmente, se encuentra en tramitación del Reglamento de desarrollo de la Ley de Renovación, cuyo objeto es el desarrollo reglamentario de los preceptos contenidos en la citada Ley en materia de renovación y modernización turística, pendiente de su aprobación para su entrada en vigor y aplicación en los núcleos y urbanizaciones turísticas de las islas.

1.2. ALCANCE Y CONTENIDO DEL PMM DE COSTA ADEJE

1.2.1. ORIGEN DE LOS PMM: LA LEY 6/2009 DE MEDIDAS URGENTES

La figura del PMM aparece por primera vez en el ordenamiento jurídico canario en la Ley 6/2009, de Medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo (BOC nº 89, 12/05/2009). Así, el artículo 15 prevé que el Gobierno de Canarias podrá aprobar "planes o programas específicos de modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector (turístico)", exigiendo que los mismos queden sujetos al cumplimiento del trámite de cooperación administrativa previsto en el artículo 11 del TRLOTENC.

Este texto legal, sin embargo, no avanzó prácticamente nada en la regulación de esta figura, que se conformaba básicamente como un instrumento para dar cobertura a proyectos de sustitución, rehabilitación y/o reforma, incluso aunque no estuvieran previstos en el planeamiento vigente o fueran contrarios a sus determinaciones. También se establecía que el Plan o programa específico, una vez aprobado por el Gobierno, sería incorporado a los instrumentos de ordenación territorial o urbanística pertinentes como modificación de los mismos en el ámbito afectado.

Si se considera que el objetivo principal de aquella Ley de medidas urgentes en materia de turismo era propiciar la renovación de las infraestructuras y edificaciones turísticas, es lógico concluir que de lo que se trataba era de dotar al Gobierno de un instrumento específico que legitimara ese tipo de actuaciones (al considerarse prioritarias desde el interés público) y que pudiera tramitarse con agilidad y al margen –si así era necesario– del planeamiento territorial y urbanístico. Se trataba pues de un mecanismo de carácter excepcional, promovido desde fuera del sistema de planeamiento de Canarias, si bien *a posteriori* se incorporaría al mismo entendiéndose como una modificación de los planes afectados.

1.2.2. LOS PMM EN EL MARCO DE LA LEY 2/2013 DE RENOVACIÓN Y MODERNIZACIÓN TURÍSTICA

La experiencia de los primeros PMM llevó al legislador canario a regularizar y "normalizar" la figura del PMM en la Ley de Renovación. Ya en la Exposición de Motivos se señala que "el texto recoge y hace suyo la habilitación que la Ley de Medidas Urgentes otorgó a la Administración autonómica para que proceda a diseñar intervenciones de cualificación de los núcleos turísticos, y al propio tiempo ajuste y complemente su ordenación detallada a través de los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad. Manteniendo, como ya se ha indicado, su tramitación ágil y su carácter sustitutorio respecto al planeamiento vigente, la nueva ley refuerza sus aspectos más relevantes y ratifica su carácter ejecutivo y alcance, insertándose como instrumento de ordenación urbanística en el sistema de planeamiento de Canarias. El proceso de cualificación adquiere así una dimensión temporal más amplia, consiguiendo que los beneficiosos



efectos de los planes de modernización no se detengan en la mera ejecución puntual sino que se incorporen al planeamiento, auspiciando, además, iniciativas particulares". Obviamente, el presente PMM se enmarca en la citada Ley de Renovación que es la que establece su régimen jurídico básico.

Lo primero que queda establecido con claridad es que el PMM se integra en el sistema de planeamiento de Canarias definido por el TRLOTENC. Así, la disposición adicional cuarta modifica el número 1 del artículo 31 del TRLOTENC para relacionar entre los instrumentos que establecen y/o desarrollan la ordenación urbanística –junto a los planes generales de ordenación (PGO) y a los planes de desarrollo (parciales, especiales y estudios de detalle)– a los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad. Ello lleva a una primera conclusión: el contenido de los PMM son **determinaciones urbanísticas**, cuestión sobre la que volveremos en este capítulo.

Sin embargo, Ley de Renovación no ha modificado el TRLOTENC para regular las relaciones entre el nuevo instrumento y los ya existentes en el sistema de planeamiento de Canarias. En el marco del planeamiento urbanístico previo, era el PGO el único instrumento que establecía las determinaciones de ordenación estructural, mientras que los de desarrollo tan sólo podían establecer las pormenorizadas, bien en aquellos ámbitos en los que el PGO no lo hacía (planes parciales), bien complementándolas en aspectos específicos (planes especiales) o muy concretos (estudios de detalle). A su vez, todos los planes urbanísticos quedaban sujetos a las determinaciones establecidas por los instrumentos de ordenación territorial (con algunas excepciones puntuales). Se configuraba así un modelo –al menos en la teoría– ciertamente jerarquizado y con relaciones de dependencia bastante definidas.

No ocurre así con los PMM, a los cuales la Ley de Renovación confiere unas potestades de planeamiento que les hacen partícipes de la naturaleza de los planes generales y de los planes de desarrollo de éstos. Los PMM pueden **complementar** las determinaciones urbanísticas vigentes (sean de los PGO o de los planes parciales a través de los cuales se han ordenado la mayoría de las urbanizaciones turísticas), lo que los asimila a planes especiales destinados a la ordenación de un aspecto sectorial –el turístico– del ámbito territorial correspondiente. Pero también pueden **sustituir** las determinaciones urbanísticas vigentes "con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria". La Ley permite ejercer esta potestad sustitutoria respecto de cualquiera de las determinaciones urbanísticas, tanto las de ordenación estructural como las de pormenorizada, si bien para que clasifiquen o reclasifiquen suelo se requiere un acuerdo municipal previo que expresamente lo permita. En conclusión, el PMM puede en principio alterar cualesquiera determinaciones del planeamiento urbanístico (y, en particular, del Plan General) sin necesidad de autorización municipal salvo en el caso de la clasificación de suelo. De otra parte, esta amplia potestad concedida a los planes de modernización se extiende incluso a los instrumentos de ordenación territorial, entendiendo como tales los planes territoriales parciales y especiales (pero no así los de Espacios Naturales, el Plan Insular de Ordenación ni las Directrices). Si dichos planes territoriales vigentes no se encuentran adaptados a las Directrices de ordenación general y del turismo, sus determinaciones podrán ser alteradas por los PMM; pero incluso si están adaptados, sus determinaciones pasan a tener el carácter de recomendaciones, de modo que el PMM podrá apartarse motivadamente de su cumplimiento.

Ciertamente, esta amplia potestad de los PMM debe entenderse acotada por la propia finalidad de sus determinaciones que no es otra que viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los términos señalados por la Ley de Renovación. Dicho de otro modo, si bien el PMM puede **sustituir** cualquier determinación urbanística vigente (e incluso territorial), sólo puede hacerlo si las determinaciones que establece (derogando las previas vigentes) se justifican en razón de los objetivos de –como dice su propio nombre– mejora, modernización e incremento de la competitividad turística

Un tercer aspecto relevante en la configuración jurídica que hace la Ley de Renovación de los PMM, es el referente a su contenido. Parece claro que, al ser un plan urbanístico, su contenido se conforma por **determinaciones urbanísticas**, en principio las mismas que podría tener un PGO o un instrumento de desarrollo. Sin embargo, hay una nota distintiva de las determinaciones urbanísticas en relación a las de los otros instrumentos urbanísticos, y muy especialmente respecto de las de los planes generales. La ordenación estructural se define, de acuerdo con en el TRLOTENC, mediante una serie de determinaciones que el instrumento urbanístico (el PGO) ha de establecer sobre la totalidad de su ámbito territorial; de igual modo, también para que un ámbito territorial cuente con ordenación pormenorizada (y

consecuentemente puedan autorizarse en el mismo actos de ejecución) debe tener establecidas sobre su completa extensión otras determinaciones (que, en este caso, el TRLOTENC no relaciona detalladamente). No cabe, por ejemplo, que un Plan General no establezca la clase y categoría del suelo sobre una parte de su ámbito de ordenación, ni se entendería que abordara la ordenación pormenorizada de otro ámbito sin terminarla (por ejemplo, señalando las alineaciones y las condiciones de edificación pero no el régimen de admisibilidad de los usos). Los PMM, sin embargo, están pensados principalmente a operar sobre ámbitos que ya cuentan con ordenación (estructural y normalmente también pormenorizada), lo cual supone que, por lo general, simplemente **complementan o sustituyen** determinaciones urbanísticas concretas sobre un ámbito, sin necesidad de alterar la totalidad de las que conforman la ordenación estructural o pormenorizada del mismo. Ahora bien, que tal sea la regla habitual que se desprende de la Ley de Renovación, ello no significa que los PMM estén incapacitados para cambiar la **totalidad** de las determinaciones que constituyen la ordenación urbanística de un ámbito concreto, siempre, naturalmente, que ello se justifique en razón de su finalidad de viabilizar la renovación urbana y edificatoria del mismo.

1.2.3. EL PMM EN EL MARCO DEL PLANEAMIENTO TERRITORIAL

En el ámbito de ordenación que se propone en el presente PMM de Costa Adeje, se tendrán en cuenta las determinaciones de los diferentes instrumentos de ordenación territorial, urbanística y de recursos naturales que conforman el sistema de planeamiento de Canarias, si bien, conforme al artículo 7 de la Ley de Renovación, *“Cuando los instrumentos de ordenación territorial se encuentren adaptados a las directrices de ordenación general y del turismo de canarias, sus determinaciones tendrán el carácter normativo de recomendación para los Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad a que se refiere el artículo 7 de esta ley, de forma que éstos podrán apartarse motivadamente de las mismas, siempre que sea como objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana en los términos previstos en esta ley”*.

A efectos de profundizar en el alcance y contenido del PMM –que es el objeto de este capítulo– del conjunto de instrumentos de ordenación territorial vigentes, dos resultan especialmente relevantes: El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT). En los siguientes epígrafes se destacan los aspectos más relevantes de estos dos documentos en cuanto a la conformación del presente PMM.

EL PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE TENERIFE (PIOT)

El PIOT, fue aprobado definitivamente por Decreto 150/2002 de 16 de octubre (BOC núm. 140/2002, de 19 de octubre). Posteriormente, mediante Decreto nº 56/2011, de 4 de marzo, se aprueba la Revisión Parcial del mismo para su adaptación a las Directrices de Ordenación General de Canarias, para la racionalización del planeamiento territorial de desarrollo del PIOT y para la puesta de manifiesto de la complementariedad de las infraestructuras portuarias insulares, así como su adaptación a lo establecido en la legislación sectorial sobrevenida tras su entrada en vigor, fundamentalmente, la Ley 2/2003, de 30 de enero, de Vivienda de Canarias, la Ley 14/2003, de 8 de abril, de Puertos de Canarias y la Ley 17/2003, de 10 de abril, de Pesca de Canarias (BOC núm. 058, de 21 de marzo de 2011).

El PIOT es el instrumento básico de la planificación territorial, urbanística y de los recursos naturales de la Isla de Tenerife, que establece mediante la definición de un Modelo de Ordenación Territorial con efectos estructurantes sobre el territorio a escala insular, y que debe constituir el marco de referencia para el desarrollo, con mayor detalle, de las determinaciones propias de los restantes instrumentos de planeamiento, tanto territoriales como urbanísticos.

La determinación más relevante del PIOT a los efectos de los PMM es la delimitación de los **ámbitos de referencia turísticos**, que son aquellas zonas que presentan, a la escala de ordenación insular, características apropiadas para constituir soporte de oferta turística alojativa. Son en estos ámbitos donde el PIOT admite y regula los usos de alojamiento turístico convencional (dirigidos al turismo vacacional urbano) y respecto de los cuales establece una serie de criterios y determinaciones, en su mayor parte de carácter directivo (a ser



desarrolladas por otros instrumentos de planeamiento). El ámbito territorial del presente PMM queda incluido dentro del ámbito de referencia turística del **Suroeste**, que se extiende por la franja costera insular desde la Montaña de Guaza hasta Puerto Santiago.

De otra parte, el PIOT dedica una Sección de su normativa a establecer determinaciones sobre la ordenación de las **áreas urbanas turísticas existentes**, categoría bajo la que se incluye el ámbito territorial del presente PMM. Los objetivos de ordenación que plantea con carácter general sobre estas áreas son:

- a) Cualificar los establecimientos turísticos alojativos a través de primar el uso hotelero, de aumentar la categoría mínima de los establecimientos y de conseguir un estándar óptimo de superficie de solar por plaza alojativa, intentando alcanzar los mínimos legales en las situaciones en que sea posible.
- b) Cualificar el medio urbano de las áreas en que se estime necesario, mejorando la calidad de la urbanización, ejecutando las infraestructuras, servicios y dotaciones deficientes o insuficientes, y realizando las acciones pertinentes para la óptima accesibilidad y la supresión de las barreras físicas.
- c) Delimitar zonas de actuación prioritaria en las áreas mixtas de usos residenciales y turísticas, con el fin de posibilitar su tratamiento, dependiendo de la financiación pública o privada para tales actuaciones y los derechos adquiridos preexistentes.
- d) Primar el uso público de la primera línea de costa en aquellas áreas donde resulte posible.
- e) Crear equipamientos complementarios y establecimientos turísticos recreativos, previo estudio de las localizaciones y actividades de oferta complementaria a la alojativa que sería conveniente implantar.
- f) Viabilizar y garantizar la ejecución del planeamiento de las áreas en ejecución, dentro de los plazos previstos en el planeamiento y con la debida calidad en su ejecución.

Todos estos objetivos, así como las normas directivas que señala para los instrumentos de desarrollo, manifiestan que la intención fundamental del planificador era orientar la ordenación física de estos ámbitos urbanos hacia la recualificación desde la óptica del turismo y, sobre todo, fomentar las actuaciones de renovación y mejora de la oferta existentes.

En conclusión, los criterios y determinaciones del PIOT resultan perfectamente compatibles con los señalados por la Ley de Renovación para los Planes de Modernización, de tal modo que no sólo son asumibles por el presente PMM sino que cabe entender el mismo como uno de los instrumentos de desarrollo del Plan Insular.

EL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN TURÍSTICA DE TENERIFE (PTOTT)

La Ley de Directrices aboga por un crecimiento sostenible del turismo en el archipiélago y por la rehabilitación de los establecimientos turísticos como apuesta por mantener la competitividad de nuestra oferta turística. Para la regulación y ordenación del crecimiento turístico, las Directrices señalaron la obligación de que cada Isla formulase un Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo. En Tenerife, este Plan fue formulado tanto para cumplir este requisito como para desarrollar las determinaciones que sobre los ámbitos de referencia turística establecía el PIOT. El PTOTT fue aprobado definitivamente y de forma parcial mediante Acuerdo de la COTMAC, de 6 de abril de 2005 (BOC núm. 168/2005, de 26 de agosto).

Los principios de ordenación del PTOTT se basan en la identificación del espacio turístico conforme al modelo territorial del PIOT, la fijación de límites responsables de crecimiento turístico, de expansión de la urbanización turística y la ocupación de este espacio con estricta limitación de los suelos previamente clasificados, fomento de la renovación y sustitución de la planta alojativa inadecuada, así como la apuesta por la calidad de los establecimientos y regeneración de la ciudad turística.

El PTOTT desarrolla las delimitaciones de ámbitos de referencia turística del PIOT, dividiéndolos en **zonas turísticas**, desde criterios "de marketing y desarrollo turístico que integran las políticas de promoción turística insular". De otra parte, cada zona turística se divide en **áreas turísticas**, entendidas como ámbitos de ordenación que presentan cierta uniformidad interna en cuanto a las características de las estructuras urbanas que localizan, su estado de desarrollo y los usos que sustentan o pueden sustentar así como, en su caso, en cuanto a sus características geográficas y morfológicas. Las áreas turísticas las caracteriza de acuerdo a un doble criterio: por un lado en función de su grado de consolidación urbana (colmatadas, en desarrollo, de expansión urbana y de reserva) y, por otro, por su destino funcional global (turísticas, residenciales y mixtas). A partir de este esquema básico, el PTOTT contiene una serie de determinaciones reguladoras generales (también en su mayoría de carácter directivo) y otras específicas sobre cada una de las áreas turísticas que delimita, entre las que destaca especialmente por su influencia en los PMM, los límites mínimos de capacidad de alojamiento turístico en relación a la capacidad alojativa total de algunas áreas.

El ámbito objeto de este PMM queda comprendido en su casi totalidad dentro del área turística de Los Cristianos-Las Américas, si bien una pequeña parte del mismo (en su extremo norte) se integra en la área turística adyacente de Adeje-Isora.

Al igual que ocurre con el PIOT, las determinaciones del PTOTT resultan en lo básico compatibles con los objetivos señalados por la Ley para los Planes de Modernización, de modo tal que puede concluirse que el presente PMM adquiere el carácter de instrumento urbanístico que se enmarca en dicho Plan Territorial desarrollándolo a escala pormenorizada. Ello no obstante, tal como permite la Ley, pueden producirse pequeñas divergencias que se justifican en el apartado correspondiente de esta Memoria (así como el cumplimiento de las determinaciones normativas de aplicación).

1.2.4. EL PMM DE COSTA ADEJE EN RELACIÓN AL PLANEAMIENTO URBANÍSTICO VIGENTE

Como se ha expuesto anteriormente, los PMM están pensados principalmente para operar sobre ámbitos que ya cuentan con ordenación urbanística y, por lo general, simplemente complementan o sustituyen determinaciones urbanísticas concretas sobre su ámbito. La ordenación urbanística previa sobre la que se elabora el presente PMM viene definida en el Plan General de Ordenación de Adeje, Adaptación Básica al TRLOTENC, aprobado definitivamente por la COTMAC con fecha 05 de Abril de 2004 (BOC núm. 258/2007, el 28 de de diciembre; y BOP núm. 173/2008, de 2 de septiembre).

Las características más relevantes del Plan General de Adeje y de la ordenación urbanística que establece sobre el ámbito del presente PMM son:

- a) La definición de la trama urbana (alineaciones entre manzanas y viarios) deriva en su mayor parte de la de los distintos planes parciales en base a los cuales se urbanizó el ámbito, si bien con algunos desajustes a la realidad consolidada en el proceso de el proceso de volcado de las determinaciones gráficas de los diferentes documentos.
- b) La asignación a cada pieza de un uso principal o predominante, coincidente en su mayor parte con el establecido por el planeamiento previo. La Adaptación Básica del PGO de Adeje no estableció, conforme a la actual legislación turística, la discriminación normativa de usos en las piezas que tenían uso alojativo "indiferente" (es decir, que era admisible tanto el uso residencial como el turístico).
- c) La ausencia de una regulación general de las condiciones de los usos (remitiendo a una redacción posterior a través de las Ordenanzas Municipales de Edificación y Urbanización), y de homogeneización del régimen de admisibilidad de usos en función del uso principal. Ambos grupos de determinaciones adolecen, en primer lugar, de demasiada generalidad; es decir, no se trata de una regulación específica para la ciudad turística, sino de hecho es común a todo el municipio. En segundo lugar, abundan



condiciones innecesariamente restrictivas, que dificultan el conveniente desenvolvimiento de actividades que serían beneficiosas para el entorno turístico.

- d) La asignación a las distintas piezas de condiciones reguladoras de la edificación que provienen directamente de las establecidas por los planes parciales originarios, son parcialmente homogeneizadas como consecuencia de la definición de unas tipologías normativas, generando en algunos casos divergencias con la realidad consolidada o imposición de nuevos parámetros que pocas veces parecen necesarios.
- e) La delimitación del espacio portuario de Puerto Colón cuya ordenación pormenorizada queda remitida a un Plan Especial, sin que hasta la fecha se haya desarrollado.

La regulación del PGO vigente ha demostrado en los últimos años no ser la más adecuada para fomentar las actividades y actuaciones que convienen a los objetivos de renovación, recualificación y mejora de la ciudad turística, hasta el punto que, en gran medida, es el propio planeamiento (y también la tendencia a interpretarlo desde criterios restrictivos) uno de los principales obstáculos que encuentran los promotores para llevar a cabo actuaciones que, en principio, resultan de claro interés para los objetivos de la Ley de Renovación. De hecho, durante los trabajos del PMM se ha podido comprobar que varias de las propuestas que se nos presentaban requerían para ser viables la supresión de parámetros concretos del PGO (bien sobre los usos o sobre la edificación), los cuales, a su vez, tampoco parecían obedecer a justificaciones claras desde objetivos urbanísticos. Como no sería demasiado correcto alterar los parámetros normativos sólo en las parcelas sobre las que se han planteado iniciativas de actuación, se ha entendido conveniente *revisar* de modo exhaustivo ciertas determinaciones de carácter general (admisibilidad de usos, edificabilidades en actuaciones de renovación, etc.), si bien manteniendo las condiciones básicas definidoras de los aprovechamientos de acuerdo al planeamiento vigente.

1.2.5. NATURALEZA Y ALCANCE DEL PMM DE COSTA ADEJE

Según se ha expuesto en los apartados anteriores, podemos entender que los PMM tienen una naturaleza mixta, desde varias perspectivas diferentes:

- 1ª. Desde el punto de vista de la materia que regulan, se consideran instrumentos de naturaleza mixta, ya que pueden afectar tanto a los instrumentos de ordenación territorial como a los instrumentos de ordenación urbanística existentes, pudiendo, por tanto, complementar y, en su caso, sustituir determinaciones urbanísticas vigentes, y por otro lado, alterar determinaciones de los instrumentos de ordenación territorial que no estén adaptados a las Directrices o, en su caso, separarse de las mismas de forma motivada, cuando estos se encuentren adaptados a las mismas.
- 2ª. Además, podemos considerarlos como instrumentos de naturaleza territorial-urbanística, pero al mismo tiempo tienen una vertiente sectorial, toda vez que recogen determinaciones principalmente urbanísticas, pero directamente relacionadas con la materia turística (p.ej: recogen definiciones estrictamente turísticas, referencias a establecimientos turísticos, referencias a plazas alojativas, referencias a autorizaciones turísticas...etc.).
- 3ª. Por último, además de su carácter planificador, tienen carácter operativo, ya que permiten la posibilidad de su aplicación inmediata al estar habilitados para incorporar directamente la ordenación pormenorizada exhaustiva a aplicar en el ámbito de estudio, sin necesidad de que la misma sea remitida a instrumentos urbanísticos de desarrollo de los recogidos en el sistema de planeamiento de Canarias, conforme establece el TRLOTENC.

Por lo tanto, el PMM puede integrar en su contenido tanto determinaciones territoriales como urbanísticas (estructurales o pormenorizadas), estando o no previstas en las DOGTC, el PIOT y el PTOTT, destinadas principalmente a viabilizar la renovación urbana y edificatoria dirigidas a la reactivación y cualificación de las urbanizaciones y los núcleos turísticos consolidados. Pudiendo, con los mismos

objetivos, contener todas aquellas referencias que las DOGTC, el PIOT o el PTOTTT puedan hacer a un Plan General de Ordenación o un Plan Especial de Ordenación como instrumentos de ordenación urbanística del área que se pretende rehabilitar, en virtud de los principios de jerarquía normativa y de sucesión temporal de normas.

En base a lo anterior, el presente PMM de Costa Adeje se configura con una doble naturaleza y alcance:

1. Como revisión completa y exhaustiva del PGO de Adeje en su ámbito territorial (núcleo turístico) y, por lo tanto, con el alcance y contenido que el TRLOTENC atribuye a los Planes Generales. Así pues, el PMM complementa o sustituye aquellas determinaciones de ordenación estructural y pormenorizada sobre su ámbito territorial que se justifiquen en razón de los objetivos de –como dice su propio nombre– mejora, modernización e incremento de la competitividad turística, a excepción del ámbito portuario en el que el PGO vigente remite a un plan especial. En esta vertiente podemos considerar este PMM como *plan regulador*.
2. Como *plan de actuaciones*, es decir, este PMM en cumplimiento de la Ley de Renovación, prevé una serie de actuaciones, tanto sobre espacios públicos como sobre parcelas privadas, cuya ejecución contribuirá a la recualificación y mejora del núcleo turístico.

1.2.6. CONTENIDO DEL PMM DE COSTA ADEJE

De acuerdo al esquema descrito, el contenido del presente PMM se estructura tal como se describe a continuación:

1. **TOMO I: Memoria de información y diagnóstico:** Este documento comprende todos los trabajos llevados a cabo previamente a la ordenación y dirigidos fundamentalmente a la recopilación y sistematización de los datos de la realidad existente, así como al análisis y al diagnóstico sobre la situación del núcleo urbano y sus previsiones de evolución, todo ello con especial atención hacia los aspectos turísticos. Además de una introducción y las referencias al régimen jurídico de aplicación para el PMM, comprende los siguientes contenidos:
 - o El contexto territorial del ámbito de estudio.
 - o Análisis ambiental (resumen del contenido en el Informe de Sostenibilidad Ambiental).
 - o Descripción y análisis de la estructura urbana (origen y transformación; morfología urbana).
 - o Información y análisis de los usos pormenorizados existentes en el ámbito.
 - o Información sobre las características y funcionamiento de las redes de infraestructuras y servicios (sistema viario, abastecimiento de aguas, saneamiento y pluviales, red eléctrica, alumbrado público, telecomunicaciones, gestión de residuos).
 - o Descripción y análisis de los planes y programas de referencia sobre el ámbito.
 - o Análisis de la edificación y de los productos turísticos existentes (tipologías, antigüedad y estado de conservación, características y calidad de los establecimiento turísticos, plazas de alojamiento en oferta, recursos turísticos disponibles).
 - o Resultados de los procesos de participación social (encuestas a residentes y a turistas).



- o Análisis socioeconómico (demográfico, actividades económicas, mercado inmobiliario, estado actual y evolución del sector turístico).
- o Diagnóstico (distinguiendo entre el ambiental, el producto turístico y jurídico-urbanístico: evaluación de carencias y debilidades del núcleo urbano e identificación de fortalezas y oportunidades).
- o Anexo-Fichas: Fichas de información de establecimientos turísticos de alojamiento y centros comerciales existentes en el ámbito de estudio. Se incluye el estudio del cumplimiento de la Ley de Renovación.

2. TOMO II: Planos de información y diagnóstico: Son los documentos gráficos en los que, a las escalas adecuadas, se recogen los aspectos incluidos en el TOMO I:

- o Situación y emplazamiento.
- o Planeamiento vigente (PGO, PIOT y PTOTT).
- o Infraestructuras y servicios (sistema viario, abastecimiento de aguas, saneamiento y pluviales, red eléctrica, alumbrado público, gestión de residuos)
- o Análisis de los usos y de los recursos turísticos.
- o Estructura urbana (parcelación, viario y manzanas, grado de ocupación, tipologías y alturas edificatorias).
- o Características de los establecimientos turísticos (tipologías y características, explotación, plazas, estándares de densidad).
- o Diagnóstico sobre el espacio público.
- o Diagnóstico sobre el espacio privado.

3. TOMO III: Memoria de Ordenación: que constituye el presente documento y tiene por objeto describir y justificar la propuesta de ordenación y actuación del PMM, con el siguiente contenido:

- **Contenido introductorio:** dedicado a la exposición de los antecedentes del presente PMM y de su naturaleza, alcance y contenido, descripción del ámbito objeto de ordenación y de la división del mismo en *áreas urbanas* relevantes a efectos de la ordenación, explicación del proceso metodológico en la elaboración del Plan indicando las fases pendientes para su culminación, definición de los objetivos y criterios, así como la estrategia, el modelo turístico asumido y los programas de actuación y de acción necesarios y, finalmente, planteamiento de las alternativas de ordenación establecidas y justificación de las seleccionadas respecto de cada uno de los temas objeto de las mismas.
- **Contenido regulador:** dedicado a la exposición de las determinaciones urbanísticas del PMM, en la vertiente de un plan (PGO) tradicional. En esta parte se describen y justifican los siguientes determinaciones:
 - a) Las de clasificación y categorización del suelo, se mantienen las determinaciones del PGO vigente, por lo que el presente PMM no establece ningún cambio sobre la clasificación y categorización urbanísticas.



- b) Las definidoras del sistema general viario, donde se describen los criterios de ordenación y los elementos constitutivos de la red estructurante de movilidad (distinguiendo la vehicular, peatonal, ciclista y el transporte público).
 - c) Las definidoras de los elementos estructurantes de espacios libres y equipamientos, donde se describen los criterios de ordenación atendiendo al modelo urbanístico asumido.
 - d) Destino global de las áreas urbanas, donde, a partir de la división del ámbito de ordenación en áreas urbanas, se describe el destino o uso global que se establece sobre cada una de ellas, justificando la adecuación del modelo turístico al definido en el PTOTT y explicando sus efectos sobre la realidad existente y los objetivos que se persiguen con vistas a la progresiva consolidación de aquél.
 - e) Dimensionamiento de la propuesta, capítulo en el que se señala para el conjunto del ámbito la capacidad alojativa (tanto residencial como turística) así como de otros usos derivada de las determinaciones del PMM, así como los estándares dotacionales resultantes, justificando la adecuación de estos resultados a los objetivos urbanísticos y condicionantes legales.
 - f) Determinaciones reguladoras de los usos pormenorizados, donde se explica la técnica seguida por el PMM para asignar a cada una de las piezas –en coherencia con la propuesta de destino global de las áreas– el uso principal y, en función de éste, el régimen de admisibilidad respecto de los restantes usos pormenorizados. Asimismo, se describen y justifican los criterios seguidos para la regulación genérica de las condiciones de los usos.
 - g) Determinaciones reguladoras de la edificación, donde se explica la técnica seguida por el PMM para establecer sobre cada una de las piezas –en función del concreto uso principal que se le haya asignado– las distintas condiciones reguladoras de la edificación (sobre la parcela, de disposición, de ocupación, de altura y de superficie edificable). Especial importancia reviste la justificación de los criterios generales con los que se prevén aumentos de edificabilidad dirigidos a la renovación de los establecimientos turísticos y de los centros comerciales, y la forma en que se deben cuantificar las eventuales plusvalías derivadas de los mismos.
- **Contenido operativo:** dedicado a la exposición de las actuaciones contempladas en el PMM y que se estructura de acuerdo al siguiente esquema:
- a) Actuaciones sobre el espacio público, organizadas en base a los tres sistemas que conforma la estrategia para la consolidación del modelo urbanístico del núcleo turístico: el costero, el de movilidad, el comercial y el de los espacios libres y equipamientos. Para cada una de las actuaciones se delimita con precisión el ámbito territorial afectado y se acompaña una ficha en la que se señalan los datos más relevantes de la misma.
 - b) Actuaciones sobre el espacio público-privado, en el cual se exponen los criterios en los que se ha de basar la ordenación pormenorizada del ámbito de la actuación, acordes con unos objetivos generales descritos, y que servirán de orientación para la redacción del Plan Especial o instrumento de ordenación que lo sustituya.
 - c) Actuaciones sobre piezas privadas, que a su vez se dividen en voluntarias y forzosas. Las primeras son todas aquellas iniciativas que, propuestas por los propietarios de parcelas concretas, responden a los objetivos de interés público de recalificar el ámbito turístico objeto de ordenación. Las segundas se limitan a determinados centros comerciales cuyo estado de degradación y obsolescencia, y la imposibilidad de haber alcanzado acuerdos con los propietarios, obligan al PMM a establecer mecanismos de intervención desde la Administración Pública para conseguir la renovación de los mismos.



- d) Determinaciones de gestión y ejecución, donde se explican los mecanismos normativos previstos para llevar a cabo las actuaciones previstas por el PMM así como cualesquiera otras que se planteen durante su vigencia. En este capítulo se exponen la regulación de las cesiones de plusvalías y dotacionales en las actuaciones privadas aisladas, el régimen de los convenios y las condiciones en que deben acometerse las actuaciones públicas.
- **Anexo a la Memoria de Ordenación:** documento en el que se incluyen, por áreas urbanas, las tablas comparativas de las distintas condiciones reguladoras de la edificación (de disposición, de ocupación, de altura y de superficie edificable). y usos, asignados por el PGO vigente y los establecidos por el presente PMM para cada una de las piezas, identificadas por los códigos específicos recogidos en los planos de ordenación pormenorizada del presente Plan.
4. **TOMO IV: Planos de Ordenación:** son los documentos en los cuales, sobre una representación cartográfica del territorio municipal, se recogen gráficamente los valores (o contenidos sustantivos) de las determinaciones que tienen una expresión gráfica y los códigos de las entidades geográficas necesarios para identificarlas y asociar a las mismas los valores sin expresión gráfica de las determinaciones urbanísticas que se recogen en las tablas de las correspondientes bases de datos geográficas normativas, así como, en determinados casos, los aspectos que, con carácter indicativo y, por tanto, sin ser estrictamente determinaciones urbanísticas, ilustran la propuesta de ordenación del PMM. Los planos de ordenación del PMM son los siguientes:
- Alternativas de ordenación, con un plano por cada uno de los temas estructurantes respecto de los cuales se han elaborado alternativas.
 - Ámbito de ordenación del PMM: plano en el que se recoge el ámbito territorial objeto del PMM, así como la división del mismo en áreas urbanas.
 - Modelo urbanístico: destino de las áreas: en el cual se asigna el destino preferente (o uso global) a cada una de las áreas urbanas en que se divide el ámbito de ordenación, de acuerdo con los objetivos legales de fomentar una especialización del núcleo turístico como criterio en la conformación del modelo urbanístico.
 - Modelo urbanístico: estructura urbana: en el cual se delimitan los elementos estructurantes calificados como tales por el PMM, sean viarios, espacios libres, equipamientos públicos o parcelas privadas con usos de tal carácter.
 - Estructura viaria y de movilidad, plano en el que se identifican los elementos principales que conforman la red viaria y peatonal, la red ciclista y otras redes de transporte público que, conforme al PMM, caracterizan la estructura viaria y de movilidad de Costa Adeje.
 - Ordenación pormenorizada: plano en el que se recogen todas las determinaciones gráficas de ordenación pormenorizada necesarias para resolver los actos de ejecución sobre las parcelas y espacios públicos, tanto las referidas a las alineaciones, como a las condiciones de edificación y de admisibilidad de los usos pormenorizados. Cada una de las piezas delimitadas por la ordenación urbanística se identifica con el código correspondiente, de modo que es posible consultar directamente –en la tabla correspondiente sistematizada– todas las determinaciones urbanísticas que le son de aplicación.
 - Actuaciones y ámbitos de desarrollo del PMM: plano en el que se delimitan los ámbitos de cada una de las actuaciones propuestas por el presente PMM, identificando cada uno de ellos con un código específico (que enlaza a la ficha correspondiente) y asignándole el tipo de actuación de que se trate.

5. **TOMO V: Normativa:** contiene las disposiciones necesarias para la aplicación del PMM y, a grandes rasgos su contenido puede dividirse en los siguientes grupos de normas:

- Las disposiciones de carácter general, que obedecen a la necesidad de homogeneizar en todo el ámbito de ordenación las condiciones de regulación urbanísticas, muchas de ellas heterogéneas al derivar de instrumentos de planeamiento parcial. Aparte de las normas que tradicionalmente se disponen en el primer título (ámbito territorial, definiciones básicas, naturaleza y alcance del PMM, etc.), dos son las materias fundamentales de este tipo de disposiciones. En primer lugar, las referidas a las definiciones y sistematización de los usos, de manera que el PMM cuente con unas referencias lo más precisas posibles para identificar y pronunciarse en la práctica sobre la autorización de actividades concretas. Complementariamente, se incorporan las que llamamos *normas sectoriales* de los usos; es decir, las condiciones que deben cumplir los distintos usos pormenorizados para ser autorizados, con independencia de su ubicación concreta en el territorio. En segundo lugar, las referidas a las determinaciones reguladoras de la edificación, también con la intención de definir con precisión y homogeneidad los parámetros habituales que se aplican en los actos de construcción (separaciones a linderos, altura, porcentaje de ocupación, edificabilidad, etc.) así como la forma de medirlos. Todas estas disposiciones generales serán de aplicación sobre la totalidad del ámbito de ordenación del PMM, de modo que derogarán las normas equivalentes del planeamiento vigente (por ejemplo, la identificación del uso que se pretende implantar mediante una iniciativa concreta se hará por referencia a la clasificación y definiciones del PMM; la forma en que se medirá la superficie edificable de un proyecto de construcción, igualmente).
- Las disposiciones de ordenación sobre las piezas, que consisten en los *valores normativos* que se establecen sobre cada una de las piezas delimitadas por el PMM y que han de cumplirse para la autorización de cualesquiera actos de ejecución (por ejemplo, la concesión de una licencia de obra). Estas disposiciones aparecen sistematizadas en las tablas incluidas en el Anexo I de la Normativa del PMM lo que, en términos simples, equivale a que cada pieza (identificada en el plano de ordenación pormenorizada con un código específico) cuenta con una tabla asociada en la que se establece el valor normativo de todas las determinaciones de aplicación sobre la misma. A su vez, estas determinaciones se dividen en dos grandes grupos: las relativas a las condiciones de edificación y las que establecen el régimen de admisibilidad de los usos.
- Las disposiciones de gestión y ejecución del PMM, que consisten en todas aquellas normas destinadas a regular las distintas actuaciones que pueden llevarse a cabo durante la vigencia del PMM (tanto previstas expresamente como no). Así, entre éstas, se contienen los mecanismos para realizar operaciones de renovación edificatoria, las formas en que deben cuantificarse y resolverse las obligaciones de los agentes privados (cesión de plusvalías, dotacionales, etc.), el régimen de los convenios urbanísticos, los instrumentos para fomentar e incluso forzar actuaciones de rehabilitación y/o conservación, etc. Pero también, referidas al espacio público, se desarrolla el régimen de las intervenciones, con especial atención a la regulación de las condiciones de ejecución de las actuaciones, distinguiendo según su naturaleza.
- **Anexos a la Normativa:** contienen las fichas de actuaciones sobre el espacio público, el espacio público-privado y el espacio privado, la definición de usos pormenorizados, así como las tablas con el contenido dispositivo de cada pieza.

6. **TOMO VI: Memoria del Informe de Sostenibilidad Ambiental:** este documento comprende los contenidos exigidos en el “Documento de Referencia” para los PMM, con la finalidad de, a partir de la información y análisis de los aspectos ambientales, evaluar los efectos ambientales de las estrategias y las decisiones estructurantes de la ordenación que se propone. Estos contenidos son los siguientes:

- Esbozo del contenido del Plan y relaciones con otros planes y programas conexos.

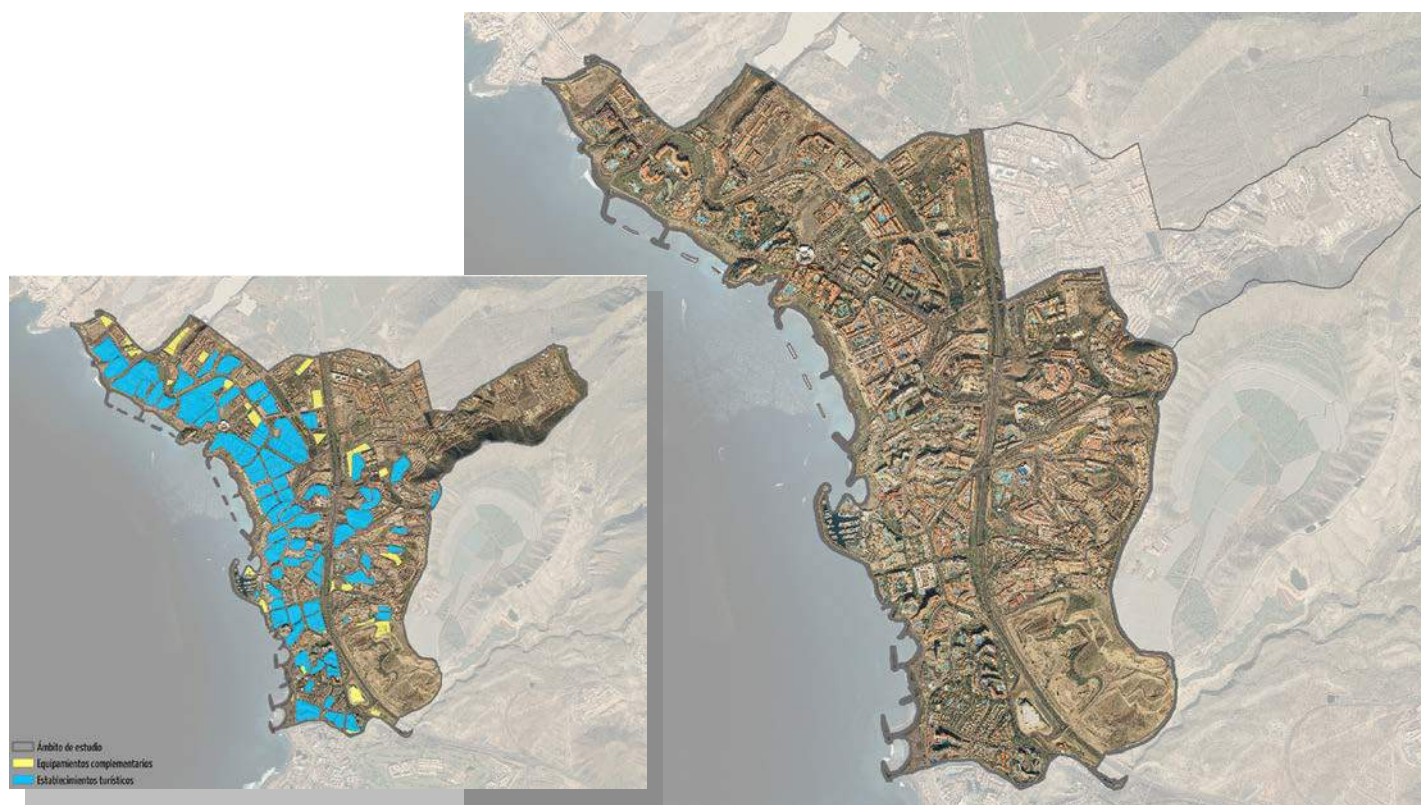


- Aspectos relevantes de la situación actual del Medio Ambiente y su probable evolución en caso de no aplicarse el Plan.
 - Diagnóstico ambiental (características ambientales de las zonas que pueden verse afectadas de modo significativo por el Plan).
 - Análisis de las alternativas planteadas y evaluación ambiental de las mismas.
 - Descripción de las Medidas ambientales y de seguimiento (incluyendo el informe sobre la viabilidad económica de las mismas).
 - Anexo del Informe de Sostenibilidad Ambiental con las fichas de evaluación de las actuaciones del PMM.
7. **TOMO VII: Planos del Informe de Sostenibilidad Ambiental:** son los documentos gráficos en los que, a las escalas adecuadas, se recogen los aspectos incluidos en el TOMO III:
- Planos de información (geología, hipsometría, clinometría, geomorfología, hidrología, vegetación, áreas de interés florístico, hábitats, suelo, paisaje, patrimonio cultural, riesgos, impactos ambientales).
 - Planos de diagnóstico (unidades ambientales homogéneas, problemática ambiental, calidad para la conservación, limitaciones de uso, potencialidades de uso).
8. **TOMO VIII: Memoria del Estudio de Movilidad Urbana:** este documento comprende el análisis de la movilidad (en sus diversas modalidades) en el ámbito del PMM y su entorno, incluyendo una recogida de información de la oferta (soporte físico y medios de transporte) y la demanda (con datos socioeconómicos), el análisis de su evolución previsible, el diagnóstico de los problemas y las líneas y propuestas de actuación, de las que derivan determinaciones concretas del PMM.
- **Anexos a la Memoria del Estudio de Movilidad Urbana:** Contienen un inventario detallado de las calles en formato de fichas con los datos obtenidos del trabajo de campo realizado en el ámbito de estudio, así como el estudio de tráfico y movilidad realizado en la vía que se encuentra entre las glorietsas E72 (Las Américas) y la E74 (San Eugenio) frente al Siam Park y al futuro Siam Mall
9. **TOMO IX: Planos del Estudio de Movilidad Urbana:** son los documentos gráficos en los que, a las escalas adecuadas, se recogen los aspectos incluidos en el TOMO VIII y comprende tanto los de información específica (características de la red viaria, funcionamiento del tráfico e intensidades, nivel de servicio del viario, transporte público, etc.) como los de propuestas de ordenación.
10. **TOMO X: Estudio Económico:** este documento identifica las actuaciones previstas expresamente en el PMM, señalando respecto de cada una de ellas sus costes de ejecución aproximados, la prioridad relativa y los agentes (públicos o privados) a los que se asigna la realización de la misma. De otra parte, elabora una aproximación respecto de la viabilidad financiera de las propuestas, incorporando en los cálculos los ingresos previsible derivados de las actuaciones privadas aisladas (en especial, las plusvalías).

1.3. EL ÁMBITO DE ORDENACIÓN DEL PMM DE COSTA ADEJE

1.3.1. DELIMITACIÓN Y ENCUADRE TERRITORIAL DEL ÁMBITO DE ORDENACIÓN

El núcleo turístico de Costa Adeje, junto con el de Arona, forma la ciudad turística más importante del suroeste de la Isla de Tenerife y uno de los principales destinos turísticos del archipiélago canario. El PMM de Costa Adeje establece la delimitación del ámbito territorial de ordenación donde materializar las estrategias de transformación del núcleo turístico, orientadas a reactivar la actividad económica y aumentar la cualificación de la oferta, creando un núcleo turístico con identidad y marca propia.



Ortofoto: Ámbito territorial de intervención del PMM de Costa Adeje. **Fuente:** GRAFCAN S.A.U.

El ámbito territorial de ordenación del Plan se define a partir de la identificación del área de mayor intensidad actual del uso turístico, no sólo desde el punto de vista del destino del suelo determinado por el planeamiento municipal vigente, sino atendiendo también a la consolidación real de este uso, e incluyendo áreas consideradas como una oportunidad para la mejora y futuro desarrollo de la ciudad turística.

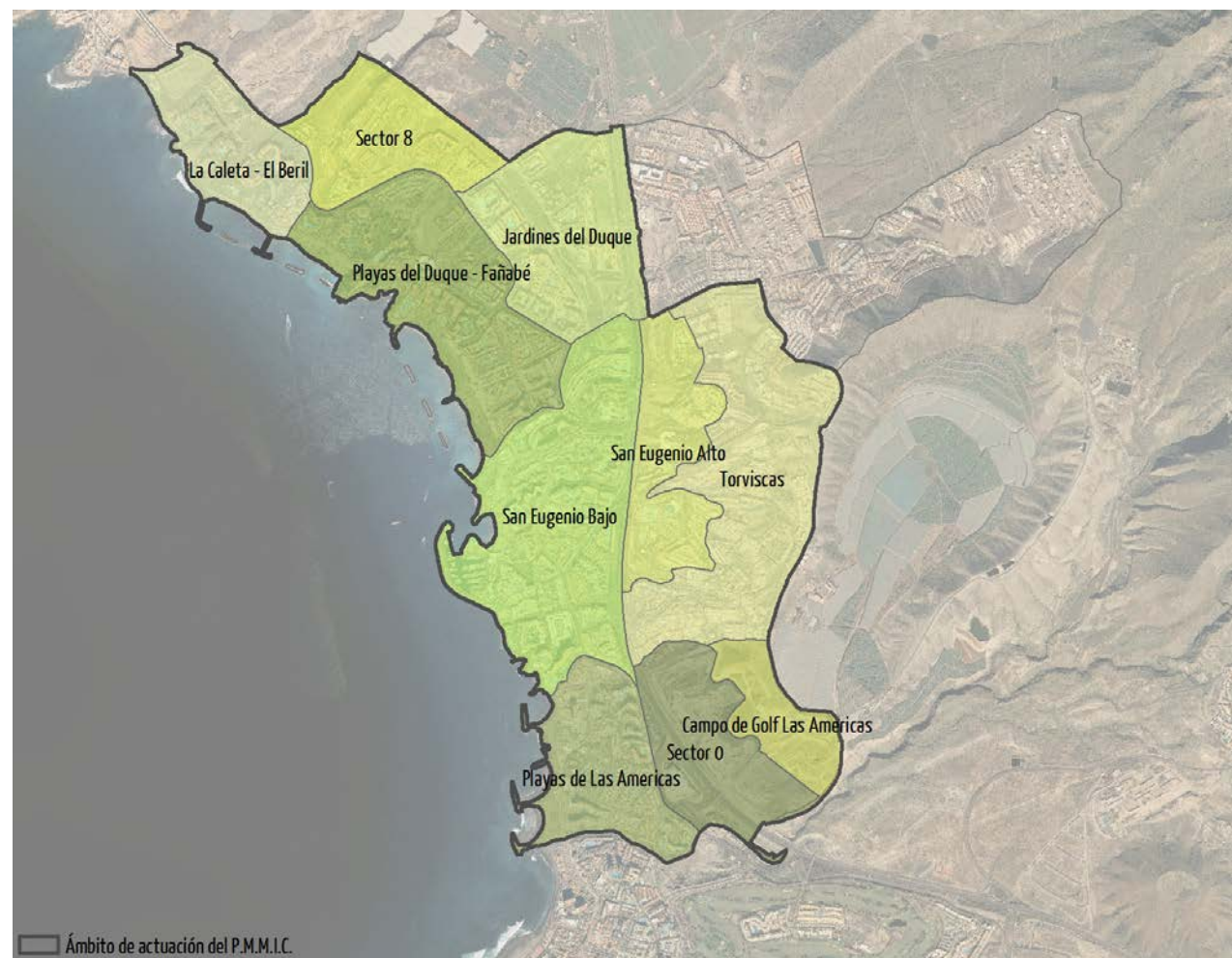
Partiendo de estas premisas y basándonos en los datos proporcionados por el análisis y diagnóstico realizado en el área de estudio, correspondiéndose con la delimitación establecida por el PTOT para la Zona Turística de Adeje-, el ámbito territorial de este Plan queda comprendido por los sectores de Fañabé-El Duque, Playa de las Américas y el sector de San Eugenio-Torviscas, descartándose por carecer de espacio turístico, todo el sector Miraverde-Torviscas Alto, y el extremo sureste del sector San Eugenio-Torviscas.



1.3.2. DIVISIÓN DEL ÁMBITO TERRITORIAL EN ÁREAS URBANAS

El ámbito territorial de ordenación del PMM de Costa Adeje presenta, por su dimensión y desarrollo, una estructura interna diversa y compleja, configurándose como la suma de áreas con características urbanas diferenciadas desde un punto de vista morfológico y funcional, mejor o peor articuladas entre sí.

Tras realizar un examen exhaustivo de la conformación de la Ciudad Turística y atendiendo a las características morfotipológicas actuales (trama, grado de consolidación y desarrollo, topografía, usos, etc.), se determina la existencia de diez áreas urbanas diferenciadas en el interior del ámbito territorial de ordenación:



Ortofoto: Delimitación de Áreas Urbanas del PMM de Costa Adeje. Elaboración propia

CÓDIGO	NOMBRE DEL ÁREA URBANA	SUPERFICIE
01	Playa de Las Américas	435.547 m ²
02	San Eugenio Bajo	962.404 m ²
03	Playas del Duque - Fañabé	754.496 m ²
04	La Caleta – El Beril	377.252 m ²
05	Sector 8	387.312 m ²
06	Jardines del Duque	577.750 m ²
07	San Eugenio Alto	394.471 m ²
08	Sector 0	426.304 m ²
09	Campo de Golf Las Américas	217.150 m ²
10	Torviscas	899.053 m ²
SUPERFICIE TOTAL DEL ÁMBITO TERRITORIAL DE ORDENACIÓN		5.431.738 m ²

Tabla: Áreas Urbanas del PMM de Costa Adeje.Elaboración propia

La finalidad fundamental de la delimitación de áreas urbanas dentro del ámbito territorial del PMM es contar con zonas con la suficiente entidad y coherencia urbanística en sí mismas, que constituyan referencias válidas para la ordenación estructural y especialmente para la pormenorizada. Dada su función, las áreas delimitadas no coinciden exactamente con las delimitaciones de las áreas definidas en la fase de análisis y diagnóstico.

- **Área urbana 01: PLAYA DE LAS AMERICAS:** situada junto al municipio de Arona, constituye la zona más antigua de la ciudad turística de Costa Adeje. Limita al Sur con el Barranco de Troya, al Norte con el Paseo Cándido García San Juan, la Avenida Eugenio Domínguez Afonso y la TF- 481, al Oeste por la TF- 481 y al Este con la Avenida Rafael Puig Lluvina. Esta área, en el que conviven el uso turístico con el residencial, presenta una trama irregular y una morfología urbana dispar, con presencia de parcelas ocupadas por los bloques abiertos de mayor altura de todo el ámbito de ordenación, rodeado edificaciones de tipología de ciudad jardín. Existe gran variedad de centros comerciales en la zona, sin embargo, su mala conservación, su bajo nivel de calidad, y su oferta no especializada, han provocado la escasa demanda de la actividad y el cierre de muchos locales comerciales. La principal oferta de dotaciones y espacios libres de la zona se localiza en torno a dos ejes: el eje litoral, conformado por el paseo marítimo que bordea su frente costero y conecta las playas de Troya y del Bobo; y el eje de la TF-1, en torno a la cual se sitúan dotaciones tan significativas como el Palacio de Congresos Magma, la Estación de Guaguas y la Comisaría de Policía Nacional de Adeje.
- **Área urbana 02: SAN EUGENIO BAJO:** representa el área de crecimiento natural del área urbana colindante de Playa de Las Américas, teniendo una antigüedad y una problemática similar. Limita al Sur con el Paseo Cándido García San Juan, la Avenida Eugenio Domínguez Afonso y la TF- 481, al Norte con la Avenida de Berlín, la Avenida Bruselas y la calle peatonal situada junto al Hotel Iberostar Torviscas Playa, Al Oeste con la Autopista del Sur TF-1 y al Este con el Paseo Marítimo que va desde el Hotel Iberostar Bouganville Playa hasta el Centro Comercial Costas. Está área presenta la trama urbana más densa y compacta de Costa Adeje, de manzanas irregulares y calles estrechas dispuestas a lo largo de un terreno en pendiente, con una ocupación de parcelas media-alta y tipologías edificatorias muy diversas, en ocasiones algo deteriorada y obsoleta en cuanto a sus instalaciones. El uso turístico y comercial se concentra en la franja costera, y pierde intensidad a medida que avanzamos hacia el interior, dando lugar a usos mixtos y los problemas más significativos de residencialización y obsolescencia. Debemos destacar también la presencia del puerto deportivo Puerto Colón.



- **Área urbana 03: PLAYAS DEL DUQUE – FAÑABÉ:** Limita al Sur con la Avenida Bruselas y la calle peatonal situada junto al Hotel Iberostar Torviscas Playa, al Norte con el sendero peatonal ubicado junto al Hotel El Mirador Iberostar, al Oeste con la Avenida Bruselas y al Este con el Paseo Marítimo que va desde el Centro Comercial Costas hasta el Hotel El Mirador Iberostar. La conformación de este ámbito es más clara y ordenada que los definidos anteriormente. Su desarrollo urbanístico, orientado principalmente al uso turístico de alojamiento, ha configurado una trama básicamente reticular, lo que permite tener una visión más homogénea de esta área urbana. El gran peso del uso de alojamiento turístico en el sector, fundamentalmente hotelero, ha propiciado la aparición de una importante dinámica comercial como uso complementario, vinculada a centros comerciales de gran calidad. Pese a existir problemas de convivencia entre diferentes tipologías edificatorias, los establecimientos en su conjunto poseen un buen aspecto estético y de conservación.
- **Área urbana 04: LA CALETA – EL BERIL:** Se encuentra limitado al Sur con el sendero peatonal ubicado junto al Hotel El Mirador Iberostar, al Norte con la Avenida Las Gaviotas, al Oeste con la Avenida Bruselas y la Carretera Fañabé- La Caleta y al Este con el Paseo Marítimo que va desde el Hotel El Mirador Iberostar hasta La Playa de La Enramada. Presenta una trama clara y ordenada, con manzanas de dimensión considerable, ocupadas en muchos casos por un único complejo turístico de alojamiento, que ostentan alturas proporcionales al tamaño de la parcela y al espacio libre de ésta. El único edificio residencial del área se integra estéticamente con el resto de los establecimientos, que en su conjunto gozan de un alto nivel de conservación. A pesar del peso del uso turístico en el sector, la oferta de equipamientos, espacios libres y de actividad comercial complementaria a la actividad turística es escasa. No obstante, existe gran número de parcelas vacantes que permitirían solventar estas deficiencias.
- **Área urbana 05: SECTOR 8:** representa el área de crecimiento de la ciudad turística de Costa Adeje. Limita al Sur con La Calle Helsinki, al Norte con el suelo urbanizable junto a los Apartamentos Mango, al Oeste con la Calle de Agando y al Este con la Avenida Bruselas y la Carretera Fañabé- La Caleta. Esta área presenta una estructura urbana reticular y ordenada, contando con la presencia de numerosos establecimientos de alojamiento, fundamentalmente hoteleros, en torno al eje estructurante interior de la ciudad turística. En los últimos años se han establecido en su franja interior, bolsas residenciales con características de vivienda vacacional y estándares de calidad elevados. Pese a todo ello, aún podemos encontrar un gran número de espacios vacantes no tratados, que si bien constituyen una gran oportunidad para el desarrollo futuro de todo el ámbito, perjudican la imagen de una ciudad turística de calidad.
- **Área urbana 06: JARDINES DEL DUQUE:** Este ámbito, al igual que el anterior, es un área en desarrollo que posee un gran número de parcelas vacías. Se halla delimitado al Sur por la Avenida de Berlín, al Norte por la Calle Finlandia, al Oeste por la Autopista del Sur TF-1 y al Este por la Avenida Bruselas. Su trama urbana de estructura reticular, se articula en torno a un gran parque urbano longitudinal que divide el área urbana en dos zonas claramente diferenciadas: una turística –situada junto a la Avenida Bruselas-, y otra residencial- en el lado contrario, junto a la Autopista-.
- **Área urbana 07: SAN EUGENIO ALTO:** Su conformación urbana está fuertemente condicionada por su topografía y es la que más acusa la presencia de la TF-1 y la desarticulación que esta infraestructura genera con la zona turística costera. Limita al Sur con la Avenida Austria y el sendero que bordea el Apartahotel Malibu Park, al Norte por la Calle Lisboa, al Oeste con la Calle Italia, la Calle Dinamarca, la Avenida Europa, la Avenida Austria, la Calle Alemania, la Calle País Vasco, la zona ajardinada entre Los Apartamentos Laguna Park y los Apartamentos Windsor Park, límite exterior de los Apartamentos Neptuno y Bouganville, la Calle Madrid, el sendero peatonal junto al Centro Comercial Cosmos, la Calle Galicia y la vía existente entre los Apartamentos Villa Tagoro y los apartamentos La Pineda y al Este con la Autopista del Sur TF-1. Su trama urbana es irregular y sinuosa, fruto de la adaptación a la topografía existente, con manzanas de diversos tamaños y en las que predomina el uso turístico. Debido a la gran pendiente del terreno, la tipología edificatoria dominante es la edificación aterrazada y en hilera, y se detectan grandes

carencias en su oferta de espacios libres. En contrapartida, cabe destacar la presencia de equipamientos de interés turístico, tales como Aqualand Costa Adeje y el Centro Comercial & Ocio Gran Sur, convirtiéndola en una zona más atractiva.

- **Área 08: SECTOR 0:** Esta área, que limita al Sur con el suelo urbanizable ubicado junto al Siam Park, al Norte con la Calle Helsinki, al Oeste con el viario que bordea las instalaciones del Siam Park y al Este con la Avenida de los Pueblos; está constituida por los principales equipamientos estructurantes de Costa Adeje, que en algunos de los casos llegan a trascender en cuanto a capacidad atractora al ámbito insular. Entre ellos encontramos el Siam Park, El Centro de Congresos de Adeje (el Magma), la Estación de Guaguas y la Comisaría de Policía Nacional de Adeje.
- **Área 9: CAMPO DE GOLF LAS AMERICAS:** Esta área se localiza junto al Barranco de Troya, la Caldera del Rey y el parque acuático del Siam Park. Se trata de un sector residencial de tipología unifamiliar en vías de desarrollo, con grandes bolsas de suelo vacante en su interior. Destaca por su estructura urbana irregular, fruto de la adaptación a las fuertes pendientes del terreno.
- **Área 10: TORVISCAS:** Ubicada en la zona alta de la ciudad turística, junto al Monumento Natural de La Caldera del Rey, esta área urbana posee las mismas características del área anexa de San Eugenio Alto, al desarrollarse ambos sectores en un terreno de elevada pendiente. Por esta circunstancia, su trama urbana es heterogénea, con calles longitudinales de trazados orgánicos y pendientes relativamente suaves que se adaptan a la topografía, y transversales de considerable pendiente, cuyas manzanas presentan diversidad de tamaños, predominando el uso residencial. En el tejido residencial se entremezclan, sin orden aparente, los establecimientos turísticos, que por lo general ocupan parcelas de grandes dimensiones. Debido a la gran pendiente del terreno, la tipología edificatoria dominante es la edificación aterrazada y en hilera. Al igual que en el ámbito de San Eugenio Alto, existe un grave problema con los espacios libres, debido a que éstos no se pueden desarrollar en algunos puntos por la topografía del lugar, convirtiéndose en espacios libres inaccesibles.

Como ya se ha dicho, el ámbito territorial de ordenación del PMM abarca, según lo recogido en el PTOTT, dos Zonas Turísticas, las correspondientes a Los Cristianos-Las Américas y Adeje-Isora. Cada Zona Turística subdivide su territorio en Áreas Turísticas, las cuales guardan referencia, o correspondencia en algunos de los casos, con los instrumentos de planeamiento de desarrollo de la Ciudad Turística. Sin embargo, no todas las áreas que conforman ambas Zonas Turísticas pertenecen al ámbito de ordenación del presente documento, distinguiéndose en la Zona Turística Los Cristianos – Las Américas, San Eugenio Bajo (7), Laderas de la Caldera del Rey (9) y parte del área turística de San Eugenio Alto (4); y en la Zona Turística Adeje – Isora, nos encontramos con las áreas turísticas de Playas de Duque – Jardines del Duque (9), Sector 8-La Enramada (17), El Beril (10), y parte de La Caleta (18).

Por otro lado, la división de áreas urbanas del PMM supone un mayor número de ámbitos que los definidos por el PTOTT. Ello se debe a que, en base a sus especiales particularidades de conformación por sucesión de planes parciales, se han distinguido en el interior de su estructura urbana zonas con la suficiente entidad y coherencia urbanística en sí mismas que justifican su subdivisión. De igual modo, entre ambas delimitaciones (PMM y PTOTT) existen divergencias, derivadas fundamentalmente de un mayor detalle de la división de áreas urbanas.

A continuación, se relacionan y describen las 7 Áreas Turísticas de acuerdo al PTOTT, señalando para cada una de ellas la correspondencia con la división en áreas urbanas del PMM.

ZONA TURÍSTICA LOS CRISTIANOS-LAS AMÉRICAS

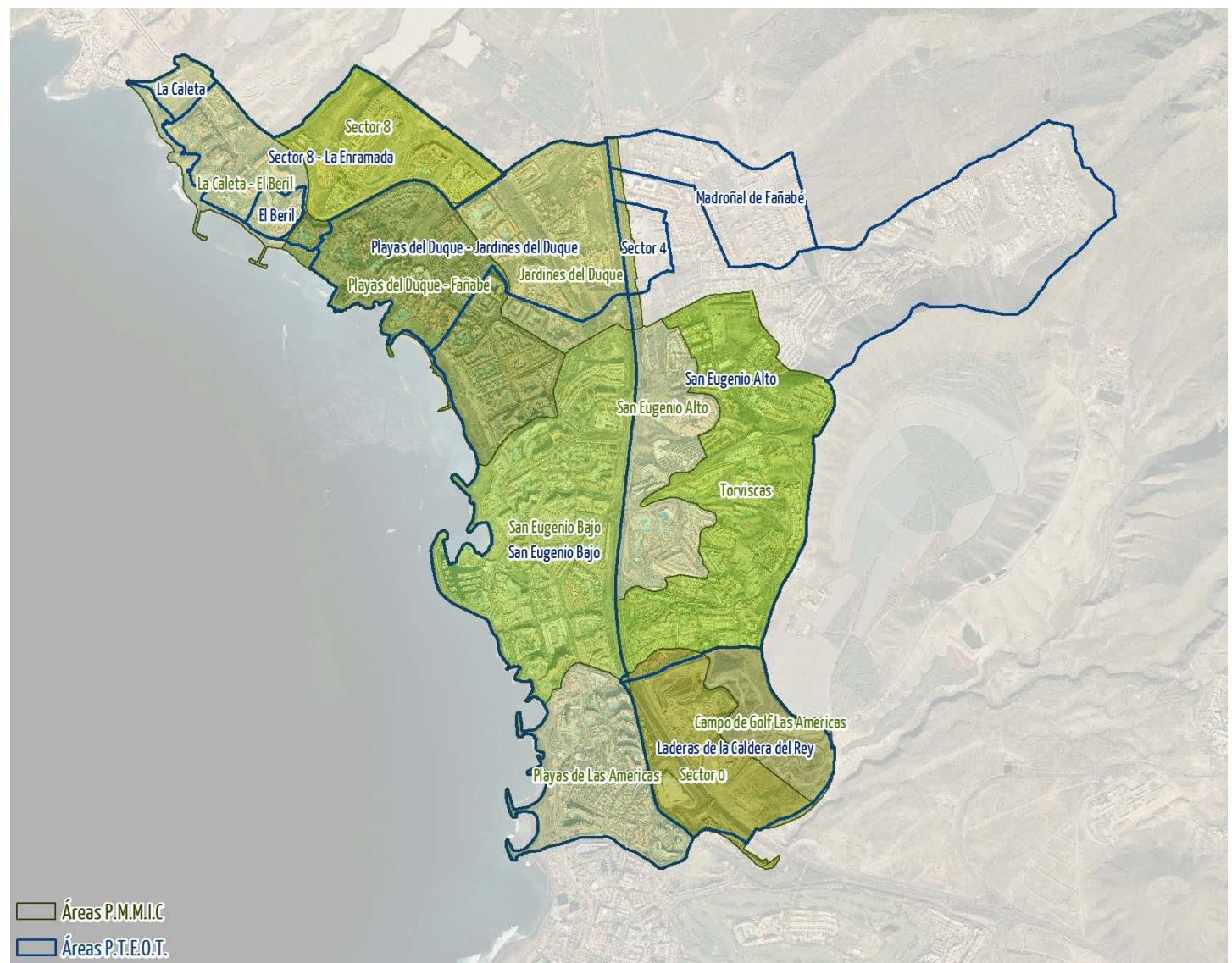
- **Área Turística 4: San Eugenio Alto,** área de destino mixto que contiene las áreas urbanas San Eugenio Alto (7), Torviscas (10) y parte del área urbana Sector 0 (8).
- **Área Turística 7: San Eugenio Bajo,** área de destino turístico que incluye las áreas urbanas de Playa de las Américas (1), San Eugenio Bajo (2), así como una pequeña parte de las áreas urbanas de Playas del Duque – Fañabé (3) y Jardines del Duque (6).



- **Área Turística 9: Laderas de la Caldera del Rey**, área de destino mixto que contiene las áreas urbanas Sector 0 (8) y Campo de Golf Las Américas (9).

ZONA TURÍSTICA LOS CRISTIANOS-LAS AMÉRICAS

- **Área Turística 9: Playas del Duque – Jardines del Duque**, área de destino turístico que contiene una buena parte de las áreas Jardines del Duque (6) y Playas del Duque – Fañabé (3).
- **Área Turística 17: Sector 8 – La Enramada**, área de destino turístico que incluye la totalidad del área urbana Sector 8 (5), una buena parte del área de La Caleta- El Beril (4) y un pequeño ámbito del área urbana Playas del Duque–Fañabé (3).
- **Área Turística 10: El Beril y Área Turística 18: La Caleta**, áreas de destino turístico que contienen, respectivamente, pequeñas proporciones del área urbana de La Caleta – El Beril (4).



Plano: Superposición de las Áreas Urbanas del ámbito de ordenación del PMM y las Áreas turísticas del PTOTT en la zona turística de Costa Adeje. **Elaboración propia.**



En la presente tabla se muestran de manera más clara y ordenada las Áreas Turísticas establecidas por el PTOTT, y las áreas urbanas propuestas por el PMM, y su correspondencia:

ÁREAS TURÍSTICAS DEL PTOTT (AT)				ÁREAS URBANAS DEL PMM (AU)	
Zona turística	Código	Denominación	Destino	Código	Denominación
LOS CRISTIANOS–LAS AMÉRICAS	9	Laderas de la Caldera del Rey	Mixta	08	Sector 0
				09	Campo de Golf Las Américas
	4	San Eugenio Alto	Mixta	07	San Eugenio Alto
				10	Torviscas
	7	San Eugenio Bajo	Turística	01	Playa de las Américas
				02	San Eugenio Bajo
				03	Playas del Duque
				06	Jardines del Duque
ADEJE-ISORA	9	Playa del Duque-Jardines del Duque	Turística	03	Playas del Duque
				06	Jardines del Duque
	17	Sector 8 La Enramada	Turística	05	Sector 8
				04	La Caleta – El Beril
				03	Playa del Duque
	10	El Beril	Turística	04	La Caleta – El Beril
	18	La Caleta	Turística	04	La Caleta – El Beril

Tabla: Comparación de las Áreas Turísticas del PTOTT y las Áreas Urbanas del ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia.**



1.4. EL PROCESO METODOLÓGICO DE ELABORACIÓN DEL PMM DE COSTA ADEJE

En la elaboración del documento que conforma el PMM de Costa Adeje se ha seguido un proceso metodológico que consta de varios trabajos que se van realizando sucesivamente.

Los trabajos comienzan delimitando el ámbito de estudio, el cual en este caso se corresponde con la delimitación establecida por el PTOTT para la Zona Turística de Los Cristianos-Las Américas y con los ámbitos 9,10 y 17 de la Zona Turística de Adeje-Isora en el término municipal de Adeje, integrando el continuo edificado de Costa Adeje en el ámbito de estudio hasta su contacto con el núcleo de La Caleta.

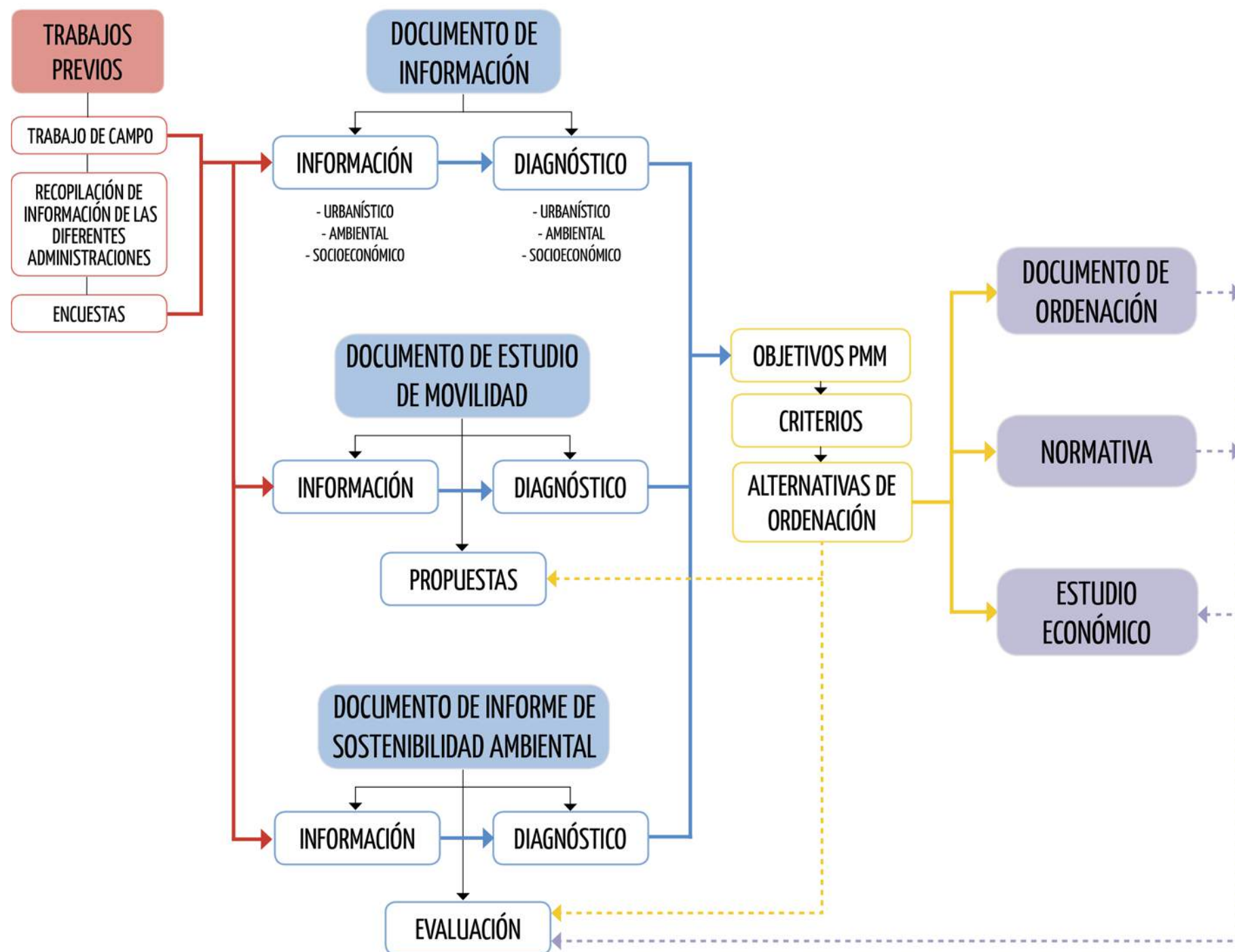
Posteriormente se establecen todos los aspectos objeto de estudio y se agrupan por temas. La **información** necesaria se recopila mediante trabajo de campo, solicitud de información a las distintas administraciones y encuestas a turistas y residentes. Todos los datos obtenidos se estudian, contrastan, completan, validan y, posteriormente, se organizan conformando parte de los documentos de información, informe de sostenibilidad ambiental y estudio de movilidad.

Posteriormente la información se analiza realizando un trabajo de **diagnóstico** en el que se extraen todos los problemas y oportunidades del ámbito turístico.

Llegados a este punto se replantea si la delimitación del ámbito de estudio es la adecuada o aparecen zonas que hay que eliminar o incorporar al ámbito objeto de ordenación por el PMM. A partir de aquí se está en disposición de fijar los **objetivos** generales para la modernización, mejora e incremento de la competitividad del sector turístico de Costa Adeje, estableciendo entonces los **criterios** que regirán la ordenación del ámbito. Atendiendo a lo anterior, se define el modelo para la ciudad turística y la estrategia a seguir para la consecución de los objetivos fijados. En base a todo ello, se plantean diferentes **alternativas** de ordenación.

La alternativa elegida se tomará como modelo de partida para la elaboración del documento de **ordenación** del PMM y su normativa, los cuales se evaluarán en el estudio económico y financiero y en el informe de sostenibilidad ambiental.

ESQUEMA METODOLÓGICO DEL DOCUMENTO DEL PMM DE COSTA ADEJE:



1.5. OBJETIVOS Y CRITERIOS

“El destino turístico comprende el conjunto de productos y servicios turísticos que se ofertan en un territorio concreto -caracterizado por una estructura social y económica, una normativa y una imagen de marca común-. Esos productos y servicios, que se complementan y a la vez compiten entre sí, participan de los bienes, infraestructuras, equipamientos y recursos (naturales, culturales, sociales) del espacio físico en el que se insertan”. Actualización de la Estrategia Turística de Tenerife 2012-2015, Turismo de Tenerife.

Para abordar los retos de futuro del destino turístico de Costa Adeje, el presente Plan se ha marcado una serie de objetivos, todos ellos derivados de la diagnosis realizada, que a su vez atienden con carácter general a los objetivos y criterios enunciados en las Directrices de Ordenación del Turismo y en el planeamiento insular y territorial de ordenación turística de la isla. Estos objetivos se agrupan en torno a los tres grandes pilares que el PMM debe atender en la regeneración del destino de Costa Adeje: el espacio físico, la promoción y la gestión.

ESPACIO FÍSICO

1. Impulsar un nuevo destino moderno, sostenible, competitivo y de calidad
2. Mejorar y renovar las infraestructuras turísticas y la planta de alojamiento
3. Potenciar los recursos turísticos naturales, paisajísticos y culturales

Los criterios específicos para la consecución de estos objetivos se pueden resumir en los siguientes:

- Ordenar la actividad turística de tal modo que se contribuya a la mejora de la calidad de vida de la población turística y residente, de su bienestar social y a la conservación de sus signos de identidad, favoreciendo la integración de la actividad en el entorno económico, cultural, social y ambiental de la isla, el municipio y la ciudad turística Arona-Costa Adeje.
- Desarrollo de una ordenación del territorio que garantice la protección, conservación y puesta en valor del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas existentes.
- Adoptar medidas orientadas a la eliminación de todo tipo de impactos y de las alteraciones producidas por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de elemento contaminante que pudiera derivarse de la actividad del núcleo, ya que pueden poner en riesgo los recursos de la ciudad, e intentar buscar estrategias sostenibles para su posible reutilización.
- Definir e implantar una imagen de marca turística para la ciudad turística Arona-Costa Adeje y establecer las líneas estratégicas de diseño conforme a la misma, tanto del espacio público como del espacio privado, cuya combinación muestre una imagen homogénea de calidad y dote a la ciudad turística de una singularidad e identidad propia frente a otros destinos turísticos.
- Definir una ordenación que propicie la mejora e innovación de las actividades ofertadas en la ciudad turística, adaptándolas a las necesidades y exigencias actuales de los turistas; así como el fomento de nuevas actividades en la naturaleza, -como las acuáticas, el senderismo y rutas que muestran los valores de la zona-, ya que el lugar ofrece multitud de posibilidades de desarrollo por la cantidad de recursos naturales y paisajísticos que posee. Con ello se conseguirá ofertar un producto más competitivo y de mejor calidad.
- Implantar un sistema de movilidad que fomente la intermodalidad y el uso de transportes alternativos al automóvil, -tales como la bicicleta, el transporte público- en el que el peatón sea el usuario protagonista.

- Fomentar actuaciones destinadas a mejorar la movilidad y accesibilidad al ámbito, así como la conectividad interior, que facilite el tránsito de peatones desde las zonas más altas hasta las cercanías del mar.
- Unificar y desarrollar acciones en la franja costera como espacio clave del núcleo turístico, potenciando los recursos paisajísticos presentes, dando continuidad al paseo marítimo y mejorando los accesos a la misma.
- Mejorar y recuperar para el peatón el espacio público asociado a los ejes comerciales.
- Crear un sistema de espacios libres articulados entre sí, conformando ejes verdes que estructuren la ciudad turística y conecten los equipamientos y áreas de oportunidad existentes.
- Recualificar los espacios libres mediante una estrategia de diversificación y ampliación de la oferta de ocio y servicios compatibles, que favorezca un modelo de gestión que garantice la ejecución y posterior mantenimiento de los mismos.
- Realizar una ordenación racional del territorio, que contribuya a la especialización de las áreas en función del carácter turístico o residencial que se le asigne, con el fin de evitar conflictos de funcionalidad y acotar la residencialización de los establecimientos alojativos.
- Reorientar las iniciativas, tanto públicas como privadas, hacia la rehabilitación del espacio turístico consolidado y la renovación de la planta alojativa y de actividad complementaria existente, estableciendo los parámetros de ordenación necesarios que incentiven el tránsito hacia el nuevo modelo propuesto.
- Establecer nuevos parámetros urbanísticos, en concordancia con el modelo de ciudad turística que se pretende conseguir, que posibiliten una mejora sustancial de la ciudad e incentiven a los propietarios a renovarse. Los parámetros urbanísticos de las piezas turísticas deberán posibilitar que los establecimientos alojativos existentes de mayor antigüedad y que presentan un estándar de densidad muy bajo, puedan mejorar su oferta complementaria y alcanzar un estándar óptimo de calidad, equiparable a los establecimientos turísticos más recientes y, en su caso, favorecer el incremento de categoría de los mismos a través del desarrollo de los incentivos de renovación contenidos en la legislación vigente.
- Fomentar la utilización de las nuevas tecnologías orientadas al reciclaje, al ahorro energético y de agua, y a la correcta gestión de los residuos, para mejorar la sostenibilidad de los establecimientos turísticos, favoreciendo el destino y el producto ofertado.

PROMOCIÓN

4. Promover el destino Arona-Costa Adeje y atraer a un mercado de mayor valor
5. Diversificar la oferta complementaria
6. Proteger y poner en valor la identidad de Costa Adeje

Los criterios específicos para llevar a cabo estos objetivos se resumen en:

- Promover e incentivar medidas para la mejora de las condiciones de competitividad de las áreas comerciales, servicios y productos turísticos existentes, adaptándolas a una nueva imagen de calidad, y conseguir captar con ello nuevos segmentos de mercado y atraer a un turista de mayor poder adquisitivo que gaste más en destino.



- Promocionar el destino de Costa Adeje por los recursos naturales, paisajísticos y culturales que posee, y no únicamente en una oferta centrada en el turismo de sol y playa. Costa Adeje ofrece multitud de elementos que lo convierten en un destino singular: por ser un destino seguro, rodeado de un ambiente social hospitalario y estable; por poseer dos parques acuáticos con gran relevancia internacional, siendo uno de ellos reconocido por los medios especializados como uno de los mejores del mundo; por disponer de equipamientos culturales con un gran valor arquitectónico, como el MAGMA; por tener un puerto deportivo que permite realizar diversas actividades a turistas de distinto nivel adquisitivo (actividades náuticas, de avistamientos de cetáceos, los recorridos en barco y clases de buceo); así como la posibilidad de desarrollar actividades vinculadas con la montaña con punto de salida desde el núcleo, como el senderismo.
- Impulsar la promoción y comunicación on-line del núcleo turístico de Costa Adeje, aprovechando las nuevas tecnologías, que nos permita conectar con el mayor número de mercados emisores posibles, así como con nuevos inversores privados, consiguiendo con ello consolidar el destino frente a otros mercados. Por ejemplo, a través de nuevas páginas web, campañas publicitarias on-line, etc., que oferten el nuevo modelo propuesto y que destaquen las bondades y las posibilidades del destino que lo diferencian del resto.
- Apostar por el incremento de la rentabilidad de la actividad turística, en términos de aumento del gasto y del ingreso medio por estancia, en vez del incremento del número de visitantes.
- Adoptar un régimen de usos liberalizador y flexible que favorezca la implantación de una variada oferta complementaria y acote la sobrecarga comercial existente, -evitando el cierre de un alto porcentaje de locales que proporcionan a la ciudad de un aspecto de abandono-, controlando a su vez la aparición de actividades no deseadas para la ciudad turística.
- Adaptar y mejorar los establecimientos, sus modelos de gestión y servicios ofertados a los requerimientos del mercado, teniendo en cuenta que los turistas actuales tienen necesidades y pretensiones diferentes a las de los turistas que nos visitaban al comienzo del boom turístico.

GESTIÓN

- 7. Generar más empleo y de mayor calidad**
- 8. Implementar la calidad de servicios del destino**
- 9. Atraer inversión privada**

Los criterios específicos para llevar a cabo estos objetivos son:

- Potenciar la creación de nuevos negocios y actividades de ocio, y atraer capital inversor al ámbito para posibilitar intervenciones que repercutan en la creación de empleo.
- Proporcionar herramientas a la administración pública para obligar a la renovación de centros y galerías comerciales existentes en destacada situación de obsolescencia y deterioro. Las medidas a tomar deben ir dirigidas a integrarlos en la trama urbana actual y relacionarlos con los centros y ejes comerciales de alta calidad de la ciudad.
- Fomentar una atención de alta calidad a los turistas, a través de un personal cualificado, en conformidad al aumento de calidad de los establecimientos turísticos existentes y la especialización de usos de la oferta complementaria que se pretende conseguir.

- Profesionalizar la gestión urbanística e implantar modelos avanzados de gestión pública y privada que permitan la gestión integral del destino turístico, como requisito para el éxito de la implantación del modelo, en especial en relación con la renovación de la oferta alojativa y la satisfacción del visitante.
- Propiciar que cualquier tipo de intervención que suponga una inversión en la ciudad turística se pueda materializar con la mayor facilidad, claridad y rapidez posible, de conformidad con lo establecido en la legislación aplicable, siempre y cuando esto suponga una mejora en la ciudad y se consigan los objetivos mínimos establecidos previamente.

1.6. DEFINICIÓN DEL MODELO

1.6.1. EL MODELO DE CIUDAD

Costa Adeje tiene como gran atributo el unir en un mismo lugar un desarrollo urbano compacto con un paisaje natural con características singulares y bien diferenciadas. Es un espacio donde el visitante encuentra multitud de experiencias, ya que su desarrollo costa – montaña permite disfrutar de diferentes sensaciones según el lugar de la ciudad en que te sitúes.

En la zona costera podemos disfrutar de sus playas y un paisaje único, donde se puede observar el mar, el Teide, así como del paisaje formado por la Caldera del Rey y el Roque del Conde, que presiden el municipio de Adeje. El segundo escenario lo encontramos cuando nos adentramos en la trama urbana de la ciudad, donde descubrimos edificaciones de gran altura, diversidad de espacios libres y viarios de gran relevancia urbana, variedad de equipamientos y establecimientos de ocio, etc., que nos acercan a la idea de una gran urbe, y que nos permiten disfrutar de una gran variedad de servicios. Por último, el tercer escenario se produce en la zona alta de la ciudad, al abrigo del paisaje natural de La Caldera del Rey, en el que podemos disfrutar del tejido urbano Arona-Costa Adeje y, que nos presenta una ciudad más tranquila y pausada, acompañado de la imagen de fondo de Isla de La Gomera.

Saber poner en valor todas estas particularidades es uno de los principales objetivos del modelo urbanístico: la búsqueda de fortalezas en su estructura urbana y productiva, el poner en valor la multitud de recursos naturales y paisajísticos que posee y el potenciar la oferta especializada de diversos servicios de ocio, son los atributos idóneos para ser competitivos en el entorno global del turismo.

El modelo de ciudad que plantea en PMM se fundamenta en cuatro sistemas organizativos: el sistema viario y de movilidad, el sistema costero, el sistema de espacios libres y equipamientos, y el sistema comercial; que se desarrollarán en apartados sucesivos.

Se persigue un modelo de ciudad turística moderna, activa y de calidad, que resulte competitiva y proporcione confort y satisfacción a turistas y residentes. El nuevo modelo precisa de la creación de una identidad propia, una marca basada en las fortalezas del ámbito. Este cambio de modelo exige de la implicación de todos los agentes participantes, y de un horizonte temporal relativamente amplio, que permita la adaptación y puesta en marcha de todas las iniciativas de mejora a desarrollar.

Generando una identidad. Concepto y materialización

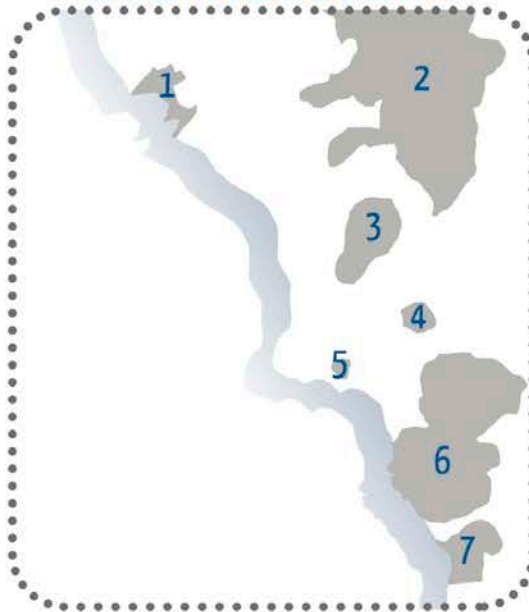
La ciudad turística de Costa Adeje, junto con Arona, queda enmarcada por una serie de elementos naturales predominantemente volcánicos y de gran importancia paisajística, situados tanto dentro de la trama urbana, como fuera de ésta. Sin embargo, la percepción de la naturaleza desde la ciudad es escasa y no resulta fácil entrar en contacto directo con ella.



Acentuando el potencial de este entorno, se propone que la esencia de esta naturaleza se refleje en ciertos espacios que antes le pertenecieron, ocupando zonas libres, ejes transversales, barrancos, zonas ajardinadas, etc.

La idea general, el concepto, es que el recorrido o la invasión rehabilitadora de la naturaleza en la ciudad turística, se realice a imagen de la lava que nace de un volcán en erupción y que, en forma de coladas, va descendiendo hasta la costa consolidando un nuevo litoral y, conformándola como uno de los elementos de mayor riqueza paisajística del lugar.

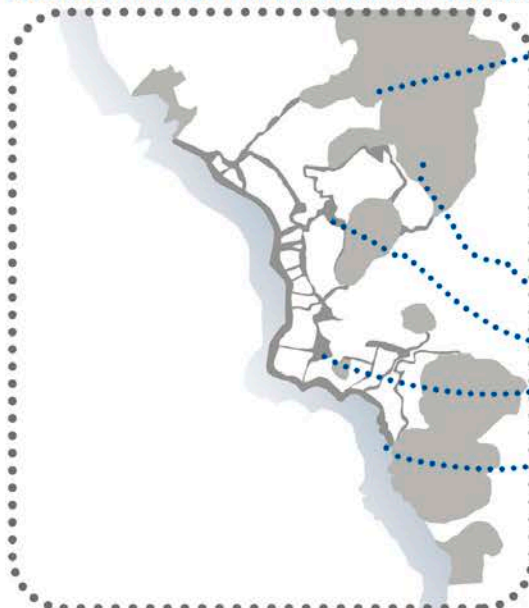
PAISAJE VOLCANICO PREDOMINANTE



1. Sitio de interés científico La Caleta
2. Reserva natural Barranco del infierno
3. Monumento natural Caldera del Rey
4. Cono Volcánico Mojón del Rey
5. Montaña de Chayofita
6. Monumento natural Montaña de Guaza
7. Reserva Natural Especial Malpaís de Rasca



RECORRIDO PROPUESTO DE LAS COLADAS VOLCANICAS



Diagramas: Idea de Marca. Elaboración : propia.

La composición y naturaleza geológica del litoral de Adeje y Arona, hace que presenten una combinación notable de materiales, formas y colores. El terreno natural, formado por rocas volcánicas con características antagónicas, rocas basálticas y las rocas ignimbritas, hace posible esta riqueza de contrastes. Las rocas basálticas se caracterizan por sus colores oscuros, por sus formas quebradas y por su dureza; en contraposición a las ignimbritas, que destacan por sus colores claros, sus formas sinuosas y su menor dureza.

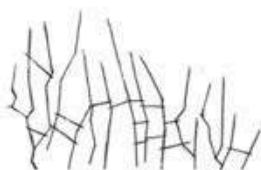
ROCAS BASÁLTICAS:

COLORES: oscuros (escala de grises)

FORMAS: quebradas y rectilíneas

DUREZA: alta

RESISTENCIA A LA EROSIÓN: alta



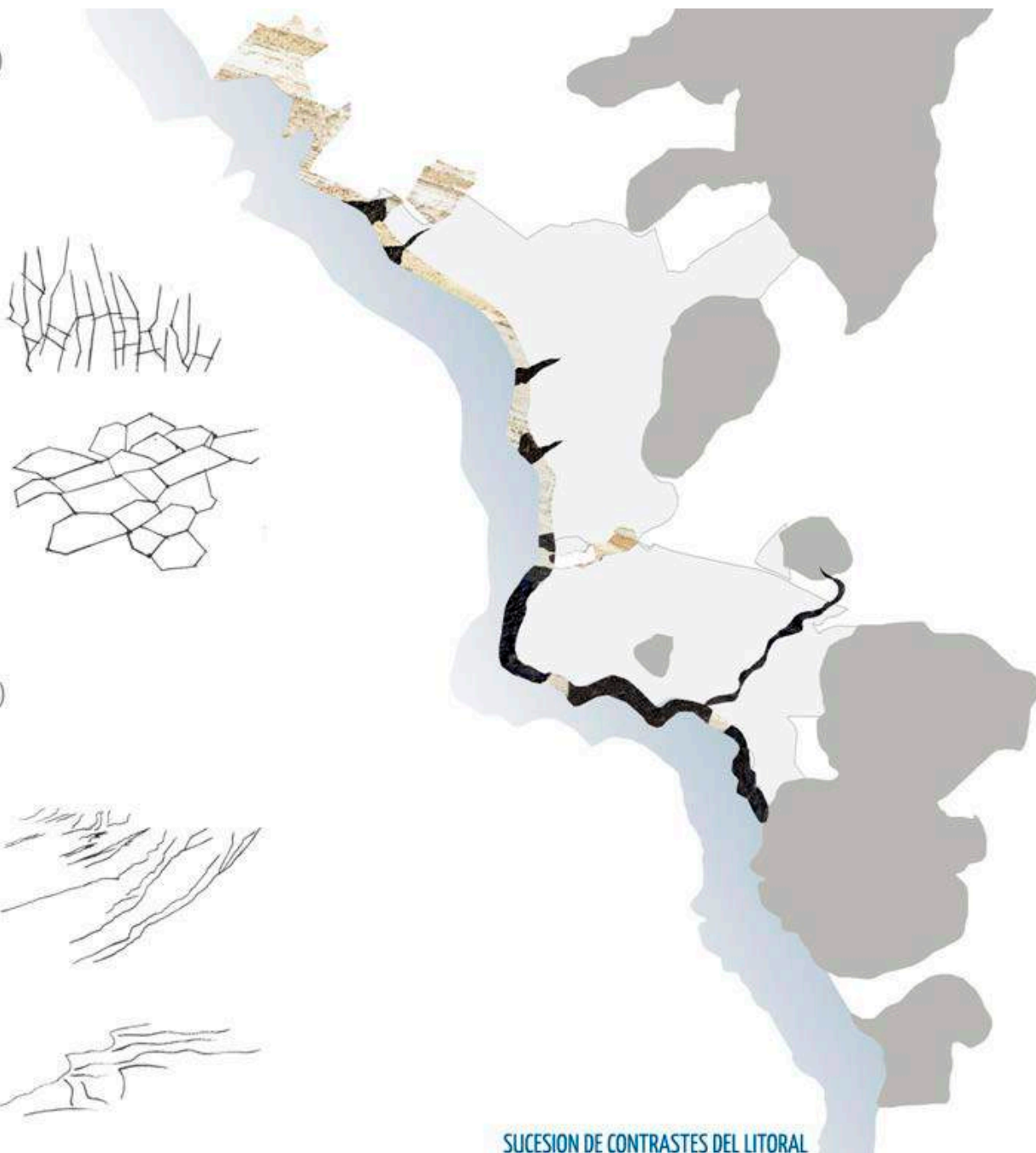
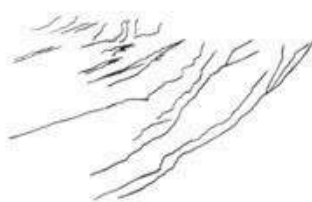
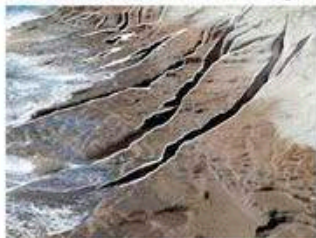
ROCAS IGNIMBRITAS:

COLORES: claros (escala de terrosos)

FORMAS: sinuosas y curvilíneas

DUREZA: baja

RESISTENCIA A LA EROSIÓN: baja



SUCESSION DE CONTRASTES DEL LITORAL

Diagramas: Idea de Marca. Elaboración: propia.



Dada la identidad del lugar, sus características, y siguiendo la imagen de marca creada, se plantean para su implementación y desarrollo, líneas de diseño de materialización del espacio público de la ciudad, en los que englobamos el sistema de espacios libres, el sistema costero, con el paseo marítimo y sus playas y el sistema comercial, conformado por el espacio público y los ejes con una presencia destacable de esta actividad.

Se busca que estos criterios de diseño específicos, determinantes de la imagen de marca, distingan por una parte, elementos comunes a todos los sistemas urbanos y por otra, los elementos específicos para cada uno de ellos, dando una imagen global del ámbito pero diferenciando a la vez cada uno de los espacios dentro de la ciudad.

En el siguiente esquema se explican los criterios para el desarrollo de la imagen buscada, de la marca que nace de la potente identidad del lugar, del paisaje volcánico y de sus contrastes:

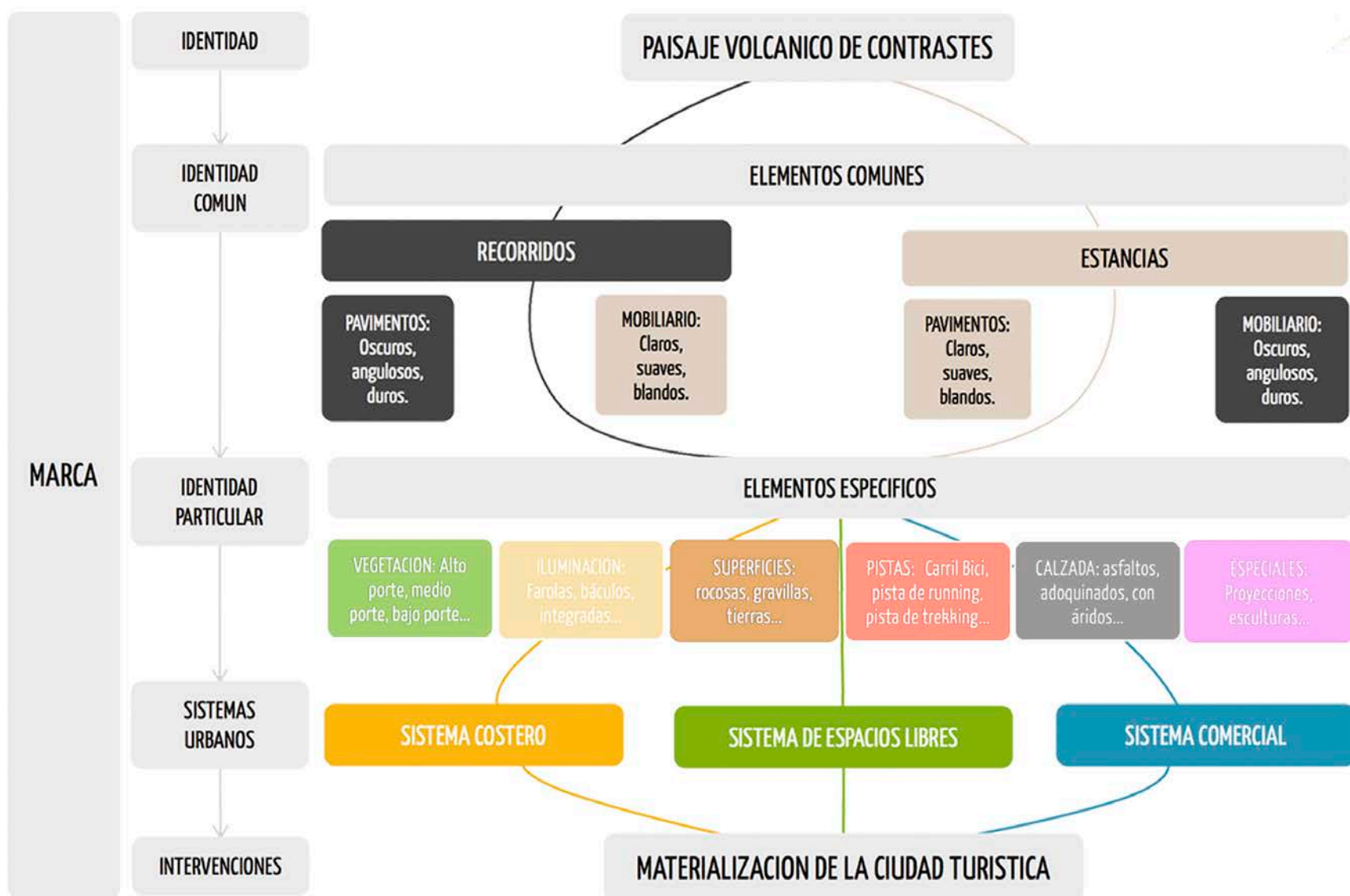


Diagrama: Materialización de la idea de Marca. **Elaboración:** propia.

Línea de diseño integral

Siguiendo las premisas dictadas por la idea de marca del destino ya descrita, se establece la línea de diseño general, atendiendo a dos cuestiones básicas, también apuntadas en el esquema anterior, materialización y contraste.

MATERIALIZACIÓN

La materialización de la línea de diseño general engloba cuatro aspectos concretos que deben ser aplicados en la implementación de la imagen. Cada uno de estos parámetros resulta fundamental dentro del conjunto, ya que harán posible la construcción de la escena buscada. Los aspectos a los que nos referimos son los siguientes:

- **Identidad Única:** Para que la imagen de marca sea un elemento potente y el núcleo formado por las zonas turísticas de Arona y Adeje deben crear una identidad común. La intención fundamental en este sentido, de la línea de diseño general, es que exista una solución de continuidad entre ambos municipios en el tratamiento de los espacios públicos, evitando la disparidad y contradicciones de diseño.
- **Cromatismo:** Partiendo de la riqueza de colores que caracteriza al paisaje volcánico circundante y que sirve de marco a Los Cristianos-Las Américas, destacando los oscuros basálticos, los claros de las ignimbritas, los terrosos de las laderas, y la diversidad de la vegetación autóctona.
- **Geometría:** En concordancia con el entorno en el que se enmarca, el diseño estará inspirado en la geometría de las diversas formas volcánicas.
- **Tectónica:** La utilización de los distintos materiales y de los elementos vegetales, dentro del ámbito, será estudiada y planteada para evoquen el carácter volcánico del paisaje natural, asemejando en la medida de lo posible, los procesos volcánicos o lávicos, mediante su disposición, combinación y articulación.

CONTRASTE: ESPACIOS DE RECORRIDO Y ESPACIOS DE ESTANCIA

La identidad urbana propuesta por este PMM se basa en el diseño y contraste de dos tipos de espacios: los de estancia y los de recorrido. Todos los sistemas urbanos y las intervenciones en el espacio público, deberán de adaptarse a la imagen de marca e identidad común planteada.

- **Espacios de Recorrido:** Son ámbitos dinámicos, principalmente ejes, cuya función principal es la conexión y el tránsito, constituyendo los principales canales de circulación de flujos tanto motorizados como peatonales.
- **Espacios de Estancia:** Los espacios de estancia son las piezas cuya función principal es la de permanencia, es decir, constituyen espacios más estáticos, albergando áreas de descanso, lugares de reunión, o de observación del entorno, de diversas escalas dentro de la trama.

La idea de contraste de los materiales del entorno, se lleva a los aspectos cromáticos y geométricos del diseño de los espacios públicos. La elección cromática se realiza buscando intencionadamente la contraposición entre los dos tipos de espacios, los de estancia y los de recorrido. Se trata de evocar esa riqueza y contraste en la naturaleza, pero asegurando una imagen unitaria de conjunto.



Para los elementos contruidos de las zonas de estancia, muros, pavimentos, etc., se establece una gama de colores claros, característica de rocas ignimbritas, con formas suaves y texturas blandas, utilizando una la gama cromática más oscura, con líneas más marcadas y angulosas, propia de materiales basálticos, para el mobiliario.

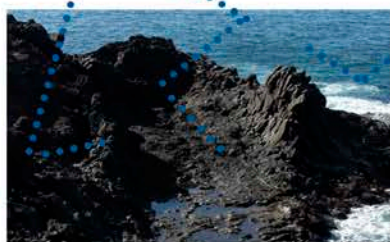
En los espacios de recorridos se establece la lógica opuesta, es decir, la gama cromática base de estas zonas será la basáltica, con materiales oscuros de formas angulosas y de gran dureza y los elementos de mobiliario que presenten se realizarán con colores claros, como las rocas ignimbritas, utilizando un diseño más orgánico con líneas suaves y sinuosas.



Esquema: Planteamiento de la idea general de contraste formal. **Elaboración:** propia.

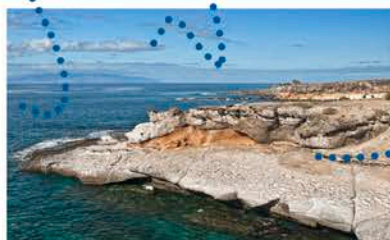
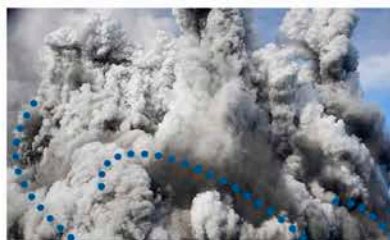
Alegóricamente, los espacios de recorrido aluden a las coladas volcánicas, que van creando su propio camino, mientras que los espacios de estancia simbolizan nubes de cenizas que se solidifican en el aire y caen de forma dispersa en el territorio. La trama propuesta en el ámbito territorial, incluyendo también el núcleo de Arona, para los espacios de recorrido y estancia, queda reflejada de modo esquemático en el gráfico siguiente.

Colada volcánica



Rocas Basálticas

Nube de cenizas



Rocas Ignimbritas

Espacios de RECORRIDO

Espacios de ESTANCIA



DEFINICION DE LOS ESPACIOS ESTANCIALES Y LOS ESPACIOS DE RECORRIDO PROPUESTOS

Plano: Definición de la secuencia de Espacios de Recorrido y Espacios de Estancia. **Elaboración:** propia



1.6.2. EL MODELO TURÍSTICO

El modelo turístico canario es el resultado de un proceso de desarrollo nacido de forma espontánea y desordenada a finales de los años 60 para satisfacer una demanda creciente de un perfil de turista poco exigente, que buscaba la mera combinación de un buen clima, con una oferta de alojamiento, restauración y ocio a unos precios sensiblemente inferiores a los de sus países de origen. El producto turístico que se ofrece mayoritariamente en las islas es el conocido como “turismo de sol y playa”, y se caracteriza por su madurez y consolidada posición en el mercado.

El desarrollo de la actividad turística en Canarias en los últimos años se ha visto condicionado por numerosos factores, tales como: la desregulación de los mercados, los cambios en la demanda, las nuevas tecnologías, el papel de Internet, los nuevos modelos de negocio en el transporte aéreo o los nuevos modelos de distribución. En consonancia con los nuevos retos que imponen estos factores y la competitividad de otros destinos turísticos, se hace necesario que Canarias revise su modelo turístico y las líneas estratégicas a seguir para adaptarse al nuevo entorno de la actividad turística y a la maduración del producto “sol y playa”, que en su momento nos dio grandes beneficios pero que en la actualidad se ha quedado obsoleto.

En este contexto, surgen en el año 2003 las denominadas Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, con el objeto de establecer premisas para el cambio en los modos de producción y gestión de la oferta turística hacia un modelo de desarrollo turístico diversificado, diferenciado, competitivo y sostenible. Posteriormente, con la aprobación de la Ley de Medidas Urgentes del año 2009 y la Ley de Renovación del año 2013, se ha dirigido la política en la materia hacia un modelo de contención del crecimiento, prevaleciendo la renovación de lo ya edificado frente al crecimiento desordenado.

Asimismo, en la isla de Tenerife en los la última década se han aprobado el Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT) que han recogido las principales pautas a seguir para desarrollar el nuevo modelo turístico en la Isla, dirigido principalmente a la sostenibilidad, incompatible con el desarrollado hasta ahora en el archipiélago en general y en la isla de Tenerife en particular, basado en el crecimiento desordenado de la oferta turística.

A nivel nacional y con el fin de impulsar las mejoras necesarias y la colaboración público-privada en materia de turismo, nace en el año 2005 el Consejo Español de Turismo (CONESTUR), compuesto por administraciones públicas con competencias en turismo, empresarios, trabajadores y profesionales que inciden en la actividad turística.

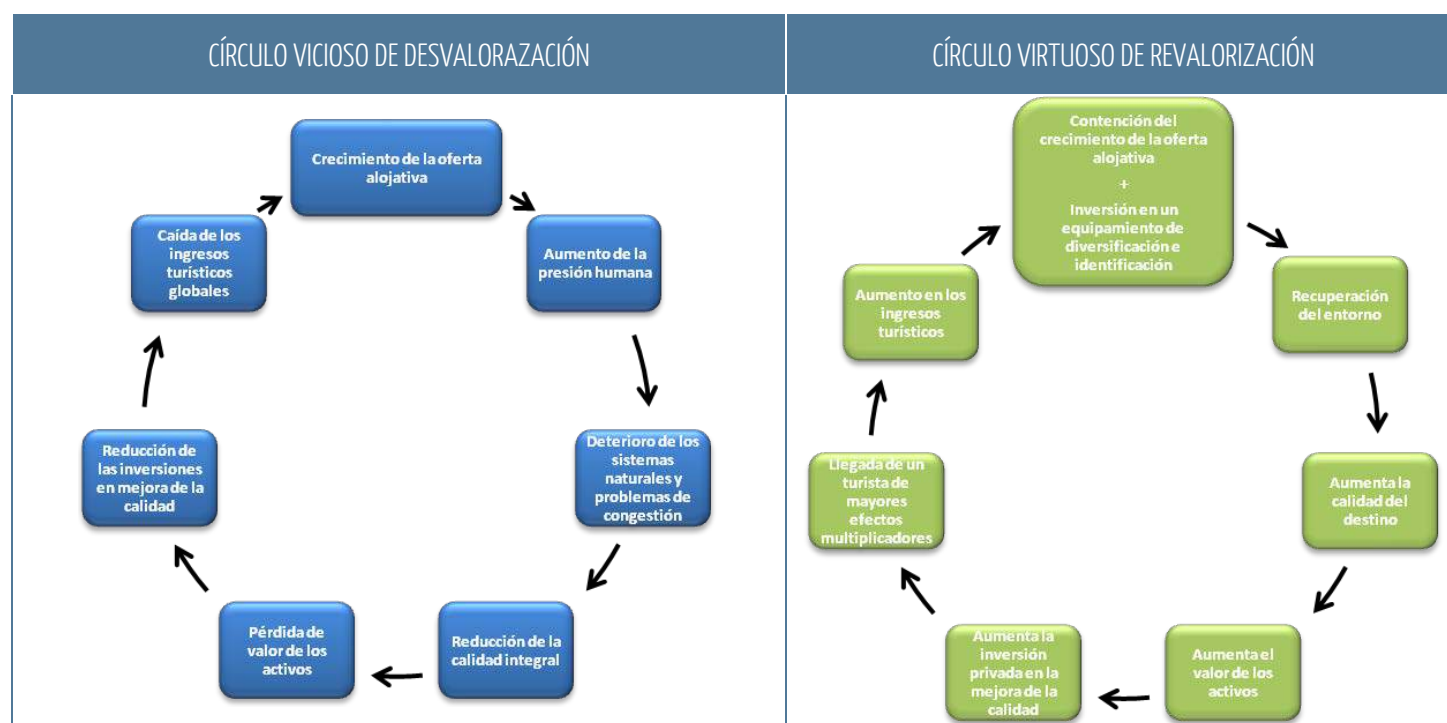
El Pleno del Consejo Español de Turismo acordó la realización de un ejercicio de revisión estratégica, fijando como horizonte de referencia el año 2020. Surge así el “Plan de Turismo Español Horizonte 2020”, basado en el principio de liderazgo compartido y centrado en el impulso a las nuevas tecnologías, en la consideración de las personas como el principal activo del sector turístico español y en la sostenibilidad del modelo, que plantea a nivel nacional una serie de retos que se consideran críticos para mejorar la competitividad del sector.

Tras la aprobación, hace cuatro años, de la Estrategia Turística de Tenerife 2008-2015, se ha establecido una revisión y actualización de la misma para 2012-2015, con la intención de continuar con las líneas estratégicas a seguir para la competitividad y excelencia de Tenerife como destino turístico principalmente con la intención de generar un gran cambio en el modelo turístico de la isla.

EL MODELO TURÍSTICO DE COSTA ADEJE

Este PMM plantea, en consonancia con los principios establecidos en la Directrices de Ordenación Turismo y el resto de planes y estrategias turísticas elaboradas tanto a nivel estatal como a nivel insular (identificadas en el apartado anterior), construir un nuevo modelo turístico fundamentado en la sostenibilidad y la calidad como puntos principales, promocionando la modernización, mejora e incremento de la competitividad del destino.

El futuro de dicho modelo no sólo pasa por tomar medidas que dinamicen y mejoren la calidad de su oferta turística, sino por apostar por nuevos segmentos de mercado y nuevos canales de venta adecuados a los recursos turísticos existentes en la propia ciudad, que impidan que la competitividad del ámbito decaiga y entre en una fase de declive. Para ello, su tradicional modelo turístico, apoyado en el crecimiento de la oferta de alojamiento como única herramienta para atender las nuevas demandas del turismo de masas, ha de ser sustituido por un modelo en el que prevalezca la inversión en equipamiento de diversificación e identificación, de manera que la Ciudad Turística pase de un círculo vicioso de desvalorización a un círculo virtuoso de revalorización del destino.



El reposicionamiento del destino turístico de Costa Adeje exige de la cooperación, coordinación y colaboración entre las administraciones públicas, y entre éstas y el sector privado; y de un horizonte temporal amplio que permita la adaptación y puesta en marcha de todas las iniciativas de mejora a desarrollar.

La oferta turística de Costa Adeje carece de especialización y está orientada hacia un turismo genérico de “sol y playa” y sus actividades náuticas asociadas. Sus consumidores habituales son parejas y familias que reservan normalmente bajo el régimen de todo incluido o pensión completa; lo que a priori tiene efectos negativos en el nivel de gasto en destino, en la medida que se reducen las actividades realizadas fuera del alojamiento. Este modelo turístico, además de ser una debilidad en sí misma, provoca el estancamiento del núcleo y que los propios establecimientos vayan perdiendo calidad.

Para mejorar y diversificar la oferta del destino, el núcleo turístico debe afrontar los siguientes retos:

- **Regularizar la situación de los establecimientos alojativos.**

El estudio de este Plan ha identificado la residencialización de más de 8.000 plazas turísticas, fruto de la reconversión parcial o total de antiguos apartamentos turísticos en alojamientos de primera o segunda residencia. Este hecho ha sido propiciado, en parte, por el actual régimen de usos que recoge el planeamiento municipal vigente, que permite el uso mixto residencial-



turístico en gran parte del núcleo turístico. El PMM tiene como objetivo regularizar todas estas situaciones que han generado una devaluación del destino, principalmente en los sectores destinados claramente al uso turístico.

- **Incrementar la concienciación por la calidad paisajística y medioambiental.**

Se pretende sensibilizar a los diferentes actores intervinientes en apostar por actuaciones de renovación de los establecimientos, orientadas a la mejora de su calidad y sostenibilidad, y a la integración de la actividad turística en su entorno ambiental y paisajístico.

- **Apostar por un turismo sostenible y de calidad.**

Se apuesta por un turismo sostenible que evite la masificación y sus posibles efectos negativos sobre el entorno ambiental, contribuyendo con ello a propiciar la recuperación de la identidad del destino con sus particularidades.

El PMM opta por mantener el número de plazas turísticas existentes y promocionar las actuaciones de renovación de los establecimientos turísticos alojativos existentes que necesiten de la misma por estar obsoletos; o simplemente para mejorar su oferta alojativa y complementaria hasta alcanzar un estándar óptimo de calidad, con servicios equiparables a los establecimientos turísticos más recientes. Asimismo, se opta por favorecer el incremento de categoría de la oferta turística extrahotelera, que actualmente no supera las dos estrellas, lo que lleva implícito una mejora sustancial de la oferta alojativa, todo ello contrario al modelo de turismo masivo presente hasta el momento.

Por otro lado, se intenta incentivar la inversión en energías renovables en los establecimientos turísticos, generando con ello una mejora de la calidad de la ciudad turística desde el punto de vista medioambiental.

- **Adaptar a las nuevas tendencias de desarrollo y comercialización.**

El PMM propone el reto de abordar la adaptación del sector a los nuevos canales de comercialización y avanzar en el conocimiento y gestión de las relaciones con el cliente. Renovarse y encontrar nuevos segmentos de mercado y nuevos canales de venta que oferten el nuevo modelo propuesto y que destaquen las bondades y las posibilidades del destino que lo diferencian del resto, es una estrategia de necesidad para atraer nuevos mercados que provengan de destinos emergentes.

- **Fidelizar y estabilizar la ocupación, y apostar por nuevos segmentos de mercado.**

El PMM está concebido bajo el objetivo de estabilizar y fidelizar los índices de ocupación de la planta alojativa actuales. Según datos del año 2011 recogidos por el ISTAC, el porcentaje de ocupación que presentaba la ciudad turística de Costa Adeje estaba cercano al 80%, siendo superior a la media de la isla de Tenerife, que en el mismo año se encontraba en un 72% de ocupación.

Se plantea para ello ampliar los objetivos de promoción del producto, tratando de fidelizar los mercados tradicionales, especialmente los que mayores ingresos dejan en el núcleo turístico, y abordando aquellos países con menor cuota de mercado en Costa Adeje, para promocionar en ellos el núcleo turístico y tratar de ofrecerles una mayor especialización del producto que les haga elegirlo frente a otros posibles competidores.

El turista internacional realiza viajes con mayor frecuencia y menor duración, buscando experiencias cada vez más específicas, lo que hace necesario redefinir los modelos pre-existentes para que la experiencia actual no resulte repetitiva y rutinaria, y abra las puertas a una diversificación del mercado.

En los últimos tiempos los turoperadores presionan a los establecimientos turísticos asociados con ellos, para que las rehabilitaciones y obras de mejora se adapten a las especificaciones propias del turoperador, para dar respuestas a

determinados grupos de turistas con necesidades específicas. Esto ha obligado a algunos establecimientos que trabajan con los citados turoperadores a adherirse a estos sellos específicos, lo que provoca una rivalidad entre los sellos del Gobierno de Canarias y las exigencias de los turoperadores.

Si bien en algunos casos puede coincidir con un modelo de calidad del PTOTT, en otros los sellos van en sentido contrario. Ejemplos de ello pueden ser el sello “All Inclusive Holidays” (Viajes organizados con todos los conceptos incluidos) o el sello “Cheap Holidays” (Vacaciones con precios económicos).

Dado que la solicitud de los sellos de calidad es voluntaria para cada establecimiento, existe la posibilidad de plantear áreas de preferente implantación de sellos en función de los perfiles de los turistas que visitan el área y de la tipología de la oferta existente.

1.7. LÍNEAS ESTRATÉGICAS

Las líneas estratégicas del Plan definen un conjunto de acciones, en base a unos objetivos y criterios, cuyo desarrollo se considera necesario para el futuro del destino turístico y para la implantación de un nuevo modelo. Nacen de la necesidad de plantear un modelo con visión global e imaginar el mejor de los escenarios futuros para el núcleo turístico de Costa Adeje, teniendo el presente como punto de partida.

Para llevar adelante la rehabilitación del espacio turístico en declive es necesario:

- La delimitación de actuaciones de transformación urbanística que, de conformidad con el artículo 14 de la Ley de Suelo, permitan, mediante el cobro de plusvalías generadas por los incentivos admitidos desde este Plan, obtener las dotaciones necesarias y proceder a la mejora de las infraestructuras existentes, para cumplir con el objetivo de la renovación turística.
- Ordenar las intervenciones de acuerdo con un esquema de estrategia director, que no necesita ser una figura jurídica vinculante, sino un plan abierto en su preparación y en su proceso de aplicación, público y capaz de ilustrar, para explicar bien, los objetivos y las acciones seleccionadas.
- Una selección de las intervenciones de corto y medio plazo acorde con los recursos disponibles y los que se presumen accesibles, con sentido de la oportunidad en cuanto a la factibilidad de ejecución de cada acción.
- La estrategia debe enunciarse de modo comprensible y fácil de comunicar, así como los criterios de preferencia acordes con los efectos positivos esperados de cada acción o proyecto. De aquí surgirá la idea general o idea-fuerza que ha de difundirse sobre lo que se pretende, e ideas-fuerza relacionadas con cada actuación, capaces de comunicar su interés y su influencia en la calidad del territorio turístico.

Conforme a este enfoque se propone la estrategia como planeamiento abierto, que se va cerrando y consolidando jurídicamente conforme se cierran acuerdos de ejecución viables.

Dado el marco temporal del PMM y el carácter de inmediatez de las acciones, las intervenciones en espacio público recogidas en el Tomo V- Normativa. Anexo IV-A de este Plan tienen carácter prioritario, mientras que el resto de acciones del presente epígrafe tienen carácter indicativo y deben leerse como “hoja de ruta” a seguir en actuaciones futuras en este núcleo turístico.



Enmarcadas dentro de los tres grandes pilares que se establecen en el PMM, se establecen las siguientes líneas estratégicas:

ESPACIO FÍSICO

1. Apuesta por una ciudad con calidad e identidad en coherencia con el modelo elegido

Se pretende como línea estratégica fundamental, poner en valor la identidad del ámbito territorial a través de una imagen de calidad, que ponga en valor sus recursos naturales y paisajísticos, así como la idea de un destino turístico equipado y especializado.

En general, la sobreoferta y el desarrollo continuado en el tiempo del sector turístico han desembocado en el desarrollo excesivo de los destinos turísticos, alojamientos, servicios y en la obsolescencia y pérdida de identidad de los mismos. Todo esto hace necesario la diferenciación y especialización de los productos y servicios turísticos, así como del destino, buscando no solamente los elementos de identidad y singularidad, sino incidiendo también en la transición de lo cuantitativo a lo cualitativo.

Como elemento diferenciador básico es necesario potenciar la "marca" como pieza básica para dotar de valor añadido al destino turístico, a través de las componentes sociales, económicas y culturales. Todo ello enfocado a la consecución de una mayor competitividad y con la consecuente creación de valor, siempre supeditado a criterios de calidad que han de regir el desarrollo turístico del destino.

La "*marca*" necesita basarse en la emotividad, pues son las emociones más que el convencimiento racional las que ayudan a generar la acción en el ser humano. El componente emocional, que el destino turístico ha de activar, es clave a la hora de diseñarlo y gestionarlo. Es una acción estratégica de comunicación fundamental en el mundo de la información cada vez más globalizado gracias a las nuevas tecnologías, es por esto por lo que debe convertirse en un valor que dote al destino turístico de un plus de competitividad dirigido a incrementar la llegada de turistas, fomentar la implantación de emprendedores y captar inversión.

En el sector turístico la importancia de la imagen es elevada ya que ésta influye sobre múltiples factores, de los que destacan: la elección del destino, la generación de expectativas previas al viaje y, por tanto, la percepción y valoración de este, los patrones de comportamiento del turista, el grado de satisfacción y fidelidad respecto al destino, o el fomento de una determinada forma de desarrollo turístico.

Los espacios libres, parques y jardines son elementos esenciales en la ciudad turística, que permiten satisfacer las necesidades de ocio y esparcimiento de los visitantes, contribuyendo a la mejora de la calidad ambiental del espacio. Por ello, se apuesta por dar protagonismo al espacio público rediseñando su funcionalidad y ocupación, favoreciendo su uso para disfrute del turista y la conectividad entre espacios.

En la propuesta se establece una red de conexiones y relaciones entre las partes, agrupando y asociando los ámbitos propiamente turísticos, espacios heterogéneos, con los espacios y elementos naturales, que son los auténticos atractivos del destino. De este modo se produce la transformación del propio modelo, originándose un sistema de relaciones ordenadas por asociación de elementos.

Se propone la obtención de un espacio urbano más adecuado a la realidad a la que debe servir, mediante el rediseño de la red de las vías públicas y las conexiones de las principales zonas de actividad con los tejidos preexistentes, creando una movilidad fluida y jerarquizando la trama viaria, en la que se dará mayor importancia al peatón, donde la sostenibilidad jugará un papel fundamental ya que se reducirá el uso del vehículo.

2. La ordenación desde una concepción integral e integrada que ponga de manifiesto los recursos existentes.

El modelo se propone desde una concepción integral, comprendiendo un conjunto de ideas urbanísticas y proyectuales que centran su objetivo en las necesidades y potencialidades que el turista, como protagonista de la vida social y cultural de Costa Adeje, desarrolla en su hábitat urbano.

Los problemas detectados en el diagnóstico obligan a un planteamiento de las actuaciones a realizar en el núcleo turístico de Costa Adeje de forma integral e integrada, por lo que las propuestas de actuación que se consideren para la mejora del destino turístico deberán efectuarse conforme a los siguientes criterios:

- Mejorar la calidad ambiental corrigiendo las disfunciones paisajísticas:
 - o Del espacio edificado y del soporte funcional que condicionan el desarrollo turístico, con el fin de estimular su transformación, adecuarlo a las necesidades de la demanda y a la generación de un mayor beneficio socio-económico y ambiental.
 - o De los elementos que constituyen el espacio público, dado que son factores claves que, de modo directo o indirecto, influyen en la percepción que obtiene el visitante a su llegada al destino.
- Mantener, mejorar y potenciar las estructuras funcionales urbanas de interés turístico (espacios libres y zonas verdes), para crear lugares con identidad propia, capaces de aportar al turista las sensaciones que demanda (ocio, relajación, etc.). Posibilitar el disfrute de nuevas áreas lúdicas, estanciales y deportivas, mediante el refuerzo de las actividades relacionadas con los encuentros socioculturales, apostando por nuevos espacios, tanto al aire libre como cubiertos, donde las necesidades de ocio, deportivas y culturales encuentran espacio para su desarrollo y disfrute. Los juegos, la lectura, la tertulia, los deportes, los espectáculos, actuaciones, encuentros, etc., son parte esencial de la vida que se proponga desde la ordenación, potenciando nuevas áreas de oportunidad.
- Revalorizar paisajísticamente los espacios de movilidad. Los espacios peatonales constituyen los principales canales de circulación turística a tener en cuenta, propiciando un contacto directo con el entorno urbano y, por tanto, suponiendo elementos de valoración del confort ambiental que determinan la imagen turística del destino. Fomentar la aparición de nuevas visuales que incorporan el paisaje al interior y el mar a los paseos y avenidas.
- Preservar y controlar el ambiente urbano – turístico. El paisaje urbano y el ambiente natural, como base territorial sobre la que se desarrollan las actividades turísticas, son susceptibles de acoger diversos problemas de contaminación ambiental que revierten negativamente sobre la percepción que del destino se obtiene. Por ello, se hace necesario desarrollar medidas correctoras que minimicen, en la medida de lo posible, las repercusiones negativas que estos problemas ejercen sobre la experiencia turística.
- Revalorizar ambientalmente los entornos naturales periféricos, recuperando las pérdidas de paisaje natural y la biodiversidad. El patrimonio natural, presente en los entornos periféricos, se muestra como un atractivo territorial infrautilizado con gran potencial para completar la oferta turística e influir en su diferenciación como producto. Por ello, es necesario poner en valor los recursos naturales y patrimoniales mediante su adecuación y mantenimiento.
- Trabajar los elementos del mobiliario urbano y pavimentos para construir un lenguaje único y reconocible, que sirva para establecer recuerdos y conexiones entre los núcleos turísticos y el contexto en el que se encuentra, con el diseño de elementos y de espacios que, junto con los que la propia naturaleza produce, contagien de actividad el resto del núcleo y que se produzca de forma natural, la relación entre el borde y el interior de la trama.



3. Potenciación y ordenación del Espacio Público

La estrategia de transformación del espacio turístico de Costa Adeje para revitalizar y revalorizar sus virtudes paisajísticas y urbanas, se acomete desde la ordenación y potenciación del espacio público, mediante el tratamiento de los siguientes enfoques:

- Mejora de los accesos

La cualificación funcional y la diferenciación de las vías y enclaves de acceso, tienen efectos directos y potentes en la conformación y comunicación de la imagen del destino turístico. Desde la TF-1, el tratamiento de los accesos que mejoran la conectividad hacia el ámbito turístico, aportando una nueva imagen de entrada a la ciudad. Estas mejoras se plantean modificando los accesos por medio de la señalización adecuada, a corto plazo, y con las modificaciones que estén acordes con la construcción del futuro Corredor Insular, a largo plazo.

- Sistemas de ordenación

Se pretende solventar la problemática existente en el espacio público de Costa Adeje mediante el desarrollo de tres sistemas entrelazados: sistema costero, sistema comercial, sistema de espacios libres y equipamientos y sistema de movilidad. El objetivo es entrelazar los distintos nodos de actividad y orientar a los visitantes dentro de la ciudad turística, configurando espacios interrelacionados mejorando la calidad del entorno de la calle e implemento de la actividad en el espacio público.

o Sistema Costero

En el sistema costero se pretende poner en valor las características representativas de la costa para que revitalicen la actividad turística, principalmente interviniendo para dar continuidad a un eje costero.

Asimismo se trata de resolver los problemas de conectividad entre la trama urbana y la costa. La franja litoral se establece como el elemento de unión entre ambos espacios, siendo la zona de mayor tránsito peatonal del núcleo y donde se producen los contactos visuales con el mar y recorridos con el paseo. Las vías perpendiculares a la misma se establecen como elementos orientadores y de llegada al frente costero.

o Sistema de Espacios Libres

Ante la heterogeneidad del tratamiento de los espacios libres existentes en la ciudad turística y su dispersión, se hace necesaria la creación de un eje verde longitudinal que, apoyándose en los espacios libres existentes y previstos por el planeamiento vigente, cosa y vertebré toda la cota intermedia de la ciudad turística desde el área dotacional del sur, compuesta por los parques acuáticos y el Palacio de Congresos, hasta la zona de los Jardines del Duque.

Este eje verde principal se complementa con una red secundaria de ejes verdes transversales a la costa, que articulen ésta con el eje verde longitudinal, las cotas superiores y el resto de espacios libres y equipamientos existentes. Se generan de esta manera itinerarios largos y continuos para el paseo y la contemplación, y se propone la reinterpretación de los espacios libres existentes, consolidándolos y estructurándolos con nuevos lugares.

o Sistema Comercial

Este sistema se configura como el segundo eje principal longitudinal del núcleo turístico de Costa Adeje, y genera un recorrido continuo que une las zonas comerciales abiertas y las mayores áreas de actividad terciaria. Al mismo tiempo crea una sinergia y tensión con el sistema costero, al situarse en su mayor parte, en el borde del área de influencia litoral. Sin embargo, el sistema comercial de la ciudad turística de Costa Adeje presenta síntomas de obsolescencia y agotamiento en su modelo, por lo que se pretende recualificar el espacio público, como generador de sinergias y apoyo para corregir estos problemas.



Además se le da especial importancia a la modernización y recualificación de la red de conexiones entre estas centralidades, de manera que se fomente el recorrido entre ellos, con la ampliación del ancho de aceras y la eliminación de las barreras arquitectónicas.

- Estructura viaria y de movilidad

En la intervención sobre el viario se propone una recomposición morfológica y de diseño mediante intervenciones en la red interior, que distinga las avenidas, calles e intersecciones, por sus propios contenidos específicos, todo esto para tratar de orientar a los usuarios tanto motorizados como a pie, siempre tratando de dar prioridad al peatón y medios de transporte alternativos, supliendo en la medida de lo posible el vehículo a motor.

Además todas las nuevas regulaciones van encaminadas a mejorar la oferta de aparcamiento, con el fin de reducir la circulación con el vehículo privado dentro de la ciudad turística, mediante la reestructuración y reubicación de las zonas de aparcamiento.

o Infraestructura viaria

La vía pública debe ser entendida como un espacio no solamente de tránsito y rápido acceso a servicios, sino que además como una zona de convivencia, estancia y relación. Es importante cuidar las relaciones entre usos y agentes que en ella se dan, ya que en función de la configuración que ésta tenga puede favorecer o perjudicar fuertemente a determinados usuarios.

o Movilidad ciclista

Se propone modificar el modelo de la ciudad turística, recuperando espacio para el peatón y restringiendo al coche, además de cambiar el concepto de la bicicleta únicamente como instrumento deportivo-recreativo por un auténtico medio de transporte alternativo.

La propuesta de la red ciclista trata de recorrer todos aquellos puntos de interés general a partir del cual el usuario puede desplazarse para llegar al máximo de destinos dentro del ámbito turístico. Por otro lado, se recomienda el establecimiento de un sistema público de préstamo de bicicletas, así como puntos de aparcamiento estratégicos de éstas, repartidos a lo largo del ámbito territorial.

o Aparcamientos

En función de las intervenciones a realizar en el PMM, se modificará el estado actual de la red de aparcamientos y se reubicarán las plazas perdidas, siendo este un objetivo básico para el Estudio de Movilidad. De esta forma, las nuevas regulaciones van encaminadas a limitar y/o moderar la oferta de aparcamiento en el entorno costero y comercial, dando prioridad a los paseos peatonales y a las aceras accesibles.

Los aparcamientos disuasorios se emplazan en las zonas donde se pueda realizar intercambios modales, esto se consigue disponiendo aparcamientos suficientes en zonas dónde se pueda acceder al transporte público y/o desplazamientos a pie.

Para mejorar la experiencia del peatón en la ciudad turística se eliminarán en algunas zonas carriles y se disminuirán el número de aparcamientos.

o Movilidad peatonal

Los diferentes elementos que se incorporan a los viarios, se proyectan conforme a los parámetros y exigencias establecidos respecto a su carácter funcional y dimensional, para poder proporcionar a los usuarios unas condiciones de accesibilidad y comunicación óptimas según las normativas vigentes.

Se completa la red peatonal existente para facilitar la conexión de las cotas superiores de la Ciudad Turística y mejorar la calidad paisajística del espacio turístico, dotando a éstas de una identidad homogénea, y se mejoran los pasos a través de la autopista TF-1.



La movilidad peatonal se plantea articulada con los sistemas costero, comercial y de espacios libres y equipamientos, donde el tránsito del peatón es prioritario frente al tráfico rodado, fomentando la circulación y el paso de éste. Para ello se han proyectado elementos que propician la reducción de la velocidad del vehículo y una mayor superficie de tránsito para el peatón, sin necesidad de la total peatonalización de la vía.

o Transporte público

La movilidad en transporte público en territorios turísticos cuyos usuarios provienen mayoritariamente de medios urbanos europeos, es un atributo del espacio turístico de repercusión directa en su imagen y en la sensación de satisfacción con el destino. Desde un punto de vista urbanístico tiene, además, repercusión estructural complementaria de la red viaria principal que contribuye a la orientación y a la capacidad de lectura que los visitantes debe hacer del espacio urbano.

La red de transporte sufrirá una importante mejora con la futura construcción del tren del sur que conectará Santa Cruz de Tenerife con Adeje. Tanto el trazado como el emplazamiento de las estaciones se encuentran en el PTEO Infraestructuras del Tren del Sur, actualmente en aprobación inicial.

4. Revitalización y rehabilitación del espacio privado

Los cambios en los requerimientos de la demanda, el deterioro y obsolescencia de los establecimientos turísticos provocados por el transcurso del tiempo, sugiere la conveniencia y necesidad de renovar periódicamente los establecimientos turísticos y servicios asociados a los mismos.

Este objetivo ha tenido un fuerte impulso tras la aprobación de la Ley de Renovación, en la que se recogen un conjunto de medidas e incentivos para la renovación y mejora de la calidad de la oferta turística, así como del espacio público de los núcleos turísticos consolidados.

El PMM de Costa Adeje parte de la tesis de adelantarse al proceso de edificación, con la voluntad de incentivar la renovación resolviendo obstáculos que puedan interponerse en el desarrollo de las iniciativas para la recualificación, posibilitando la sustitución de establecimientos obsoletos por otros de mayor calidad y categoría. El logro de la recualificación tiene una magnitud estratégica y de interés público de tal dimensión, que hace necesario acudir a figuras jurídicas que faciliten la incorporación voluntaria de la iniciativa privada, a través de actuaciones de transformación urbanística, que permitan cumplir con los objetivos previstos para la propiedad privada.

La Ley de Renovación, amplía las posibilidades previstas por la Ley de Medidas Urgentes, y a los incentivos en materia de plazas adicionales se añade la tolerancia del cumplimiento matizado de los estándares de densidad de la parcela a los establecimientos que ahora procedan a la renovación, además de la posibilidad de aplicar incentivos de carácter económico.

En el ejercicio de la potestad de planeamiento y para viabilizar los proyectos de rehabilitación de los establecimientos turísticos en el ámbito territorial del presente Plan, se establece a cada inmueble la edificabilidad necesaria para que, en función del número de camas que tiene (o de la densidad real) o las susceptibles de albergar conforme al incentivo de reducción del estándar de densidad de la Ley de Renovación, pueda llevar a cabo obras de renovación que le permitan alcanzar los estándares deseables de calidad edificatoria. Se pretende con ello que las determinaciones urbanísticas no imposibiliten alcanzar los niveles de calidad que se consideran deseables.

Como punto de partida, hay que tener en cuenta que dentro de los objetivos principales en la recualificación integral del destino turístico, está la adaptación a los nuevos requerimientos de demanda, así como la creación de una identidad fundamentada en las singularidades de los núcleos turísticos, con el fin de que el visitante vea reflejado todos los recursos naturales que le dan identidad.

La rehabilitación integral en núcleos maduros necesita de una cierta flexibilidad en parámetros como la ocupación y la edificabilidad, pero siempre con la premisa de contemplar y respetar los estándares de calidad del alojamiento turístico y del entorno urbano en el que radica. Por ello los parámetros urbanísticos relativos a la intensidad de los usos en la parcela, de manera general, se mantienen o se ajustan

con el fin de no modificar los estándares de densidad con los que se originó el núcleo turístico, así como la defensa de una búsqueda de identidad desde los atributos que se encuentran.

Para aumentar la calidad ambiental de los establecimientos y en consecuencia, la mejora del espacio turístico, se fomentará la renovación de la imagen de establecimientos comerciales, con actuaciones de integración y adecuación de los mismos, con proyectos específicos de adecuación o unificación de cartelería y actuaciones de mejora de las fachadas, que permitan crear una imagen homogénea del conjunto edificado.

Asimismo son necesarias intervenciones que permitan renovar la imagen de los espacios privados abiertos a la vía pública, mejorando elementos estéticos y armonizando el diseño y la calidad de las instalaciones.

PROMOCIÓN

5. Mejora de la promoción del destino a través de nuevos mecanismos de ventas

Para lograr un destino más atractivo en el que se favorezca el incremento del gasto turístico en destino, es fundamental diversificar y especializar el producto turístico y la oferta complementaria, introduciendo nuevas actividades recreativas y equipamientos asociados. Vincular la oferta especializada a las necesidades de los turistas y al desarrollo de actividades vinculadas a los recursos paisajísticos y naturales presentes, así como la comercialización de los productos típicos de Canarias, garantiza una promoción de calidad a nivel internacional y la atracción de un mercado con un mayor nivel adquisitivo. Esto permite establecer mecanismos de promoción y venta basados en las particularidades de las diferentes ofertas, y vender el producto con mayor rentabilidad por su singularidad.

Además, se debe potenciar la relación con los turoperadores del destino en cuestión, para darles a conocer las nuevas estrategias y proyectos de futuro, intentando además promocionar el destino entre turoperadores especializados que sean capaces de traer un turismo ideal para los nuevos productos ofertados.

6. Desarrollo de la oferta complementaria de la ciudad turística.

Las economías turísticas con baja productividad y capacidad competitiva se suelen sustentar en el mercado a través de la imitación, con el precio como la principal variable competitiva, por lo que las empresas mantienen bajos márgenes para poder competir.

Para dinamizar y transformar el sector turístico en Costa Adeje, es necesario que se desarrolle una vigorosa competitividad local, que incremente el valor de la oferta, centrada en la calidad de los servicios y la variedad de experiencias. Esto implica mayor conciencia sobre la repercusión que tienen en el conjunto del destino las acciones empresariales individuales. La rivalidad interior tiene que evolucionar del precio bajo y el acoso al cliente, a estrategias de diferenciación de productos y servicios, buscando la especialización y la complementariedad.

Diseñar la oferta del destino como un paquete equilibrado supone concebir diversos circuitos de movilidad, estableciendo conjuntos de oferta temática con la ubicación de elementos singulares (culturales, tradicionales, arquitectónicos, artesanales, etc.) que inviten a un recorrido entretenido, diverso y atractivo. Y todo ello considerando las necesidades de servicios y experiencias que un turista requiere satisfacer durante los diversos momentos de la jornada y de su estancia.

Es por ello por lo que se propone el desarrollo de un clúster turístico, término que se aplica a un conjunto de empresas concentradas en un mismo entorno geográfico y que desarrollan una actividad económica similar o pertenecen a sectores relacionados entre sí. Las empresas formantes del clúster cooperan para mejorar su competitividad, para alcanzar objetivos comunes y atraer inversiones. Los clústeres turísticos se pueden definir por servicios (alojamiento, restauración, transporte, etc.), por marco geográfico (destino, comarcas, rutas, etc.) o por temas (turismo cultural, de naturaleza, gastronómico, etc.).



Por tanto, si se pretende mejorar la capacidad competitiva del destino, es necesario potenciar un conjunto de empresas dinamizadoras capaces de liderar una tendencia de mejora competitiva, estimulando la cooperación e identificando claramente el valor de la oferta.

7. Generar una identidad mediante los recursos característicos del municipio

Esta estrategia parte de entender la conformación del destino y de descubrir las potencialidades que se encuentran dentro de éste, desde un punto de vista social, ya que son los visitantes y los habitantes los que perciben de forma distinta los recursos existentes en la ciudad, y los que nos proporcionan las pautas para generar la identidad de la ciudad turística, siendo esta implicación ciudadana la clave para conseguir el éxito.

Se desarrollará a través de un programa de comunicación tanto con la población de la Isla como de los Turistas que visitan la ciudad, para así poder determinar las características a reforzar y los recursos a tomar en cuenta, consiguiendo con ello cambiar la percepción negativa que la ciudad puede dar, ya que tiene multitud de recursos y peculiaridades ocultas por el desarrollo turístico llevado a cabo hasta el momento.

GESTIÓN

8. Favorecer la dinamización de la actividad emprendedora y la creación de empleo con mejor cualificación

Se pretende incentivar y dinamizar la actividad empresarial, debido a la apuesta que se hace por la oferta especializada como mejora de la calidad. Por ello, la creación de iniciativas innovadoras que se desarrollen en base a los requisitos establecidos en este plan, tendrán la posibilidad de percibir ayudas que les faciliten la creación de las empresas, ya que es una apuesta fundamental para promocionar el destino de la ciudad.

Dicha oferta posibilitará la contratación de personal cualificado que preste un servicio óptimo en el empleo a desarrollar, que garantice la calidad del producto ofertado. Además los incentivos que se establecen para la renovación de los alojamientos turísticos posibilitará la creación de empleo en muchos campos vinculados a esta actividad.

9. Estimular e implantar la cultura de la calidad en el conjunto del destino

Para impulsar y reactivar la competitividad de Costa Adeje como destino turístico no basta con una renovación superficial que se limite a mejorar algunas infraestructuras y a embellecer el entorno. Es necesaria una rehabilitación integral del destino que logre cambios en el modelo turístico, en su sostenibilidad y, por ende, en el posicionamiento del destino en los mercados nacional e internacional.

Se deben establecer las herramientas para una revitalización integral de Costa Adeje, de sus instalaciones turísticas y de su espacio urbano, renunciando al crecimiento descontrolado del alojamiento de la zona y a sus consecuencias negativas en el entorno natural.

El PMM apuesta por un proceso de revalorización integral que fomente la calidad, conservando a los turistas actuales y logrando la llegada de nuevos turistas de perfil socioeconómico más atractivo.

Uno de los principales objetivos se centra en cubrir las necesidades actuales y futuras que logren multiplicar el gasto turístico, apostando para ello por la diversificación y la especialización de las actividades complementarias a las de alojamiento, tales como la práctica deportiva, las actividades culturales, el ocio infantil, la oferta comercial y de restauración de calidad, entre otras.

Otro de los objetivos importantes para implantar una cultura de calidad es apostar por la implantación de nuevos productos turísticos, que sean líderes en su campo y sitúen a Costa Adeje en las primeras posiciones del mercado turístico.

10. Las estrategias de gestión y la participación de la sociedad en las iniciativas de rehabilitación

El PMM de Costa Adeje será el exponente de un proceso de regeneración del espacio turístico del municipio de Adeje que se encamina a un nuevo modelo sostenible de especialización turística.

Para conseguir una revalorización del núcleo turístico con un nuevo modelo con valores añadidos, se necesita que Costa Adeje se rehabilite en un medio ambiente de calidad y con una sociedad cohesionada, cualificada y con gran riqueza cultural.

El nuevo modelo turístico va a exigir una reorganización de todo el tejido productivo. Se necesitarán empresarios y profesionales que puedan ofrecer productos y servicios innovadores, poniendo especial atención en la calidad humana del trato y atención al cliente y el interés de la oferta.

En todo este proceso, la sociedad de Adeje será la clave del éxito: los empresarios a través del desarrollo de negocios atractivos e innovadores, los trabajadores para que ejecuten su trabajo de forma responsable y con calidad, los ciudadanos para apoyar el *Plan de Modernización* y participar en su configuración, creando mejores condiciones de vida y de trabajo.

La coordinación entre el sector privado y el público, y de distintas administraciones entre sí, es un requisito para el desarrollo eficiente de las actuaciones y la consecución de los objetivos fijados para la implantación de un nuevo modelo de desarrollo turístico. Por ello, en la elaboración de este Plan se ha fomentado la participación del sector privado en el diseño de las estrategias y de las propuestas de actuación.

En materia de planeamiento, la Ley de Renovación otorga a los planes de modernización la consideración de instrumentos de ordenación urbanística, confiriendo potestad para diseñar intervenciones de cualificación de los núcleos turísticos, manteniendo su carácter sustitutorio respecto al planeamiento vigente. Asimismo se propicia una gestión pública coordinada, siendo el Ayuntamiento de Adeje el encargado de la misma, y posibilitando la tramitación en plazos razonables de las iniciativas privadas relativas a los procesos de renovación.

El PMM de Costa Adeje nace con la voluntad de ser expeditivo e inmediato. Por su tramitación ágil y carácter ejecutivo, permite dar cobertura a nuevas determinaciones urbanísticas conforme al nuevo modelo propuesto, con lo que se consigue evitar el desvío de iniciativas privadas y pérdida de inversiones.

Respecto a la ordenación del frente litoral, ésta debe ser abordada por los municipios o las comunidades autónomas, en ejercicio de sus competencias, a través de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico, sin embargo, para llevar a cabo la liberación del frente litoral es necesario abordarlo desde una actuación conjunta entre la Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar del Ministerio de Medio Ambiente y las administraciones municipal, insular y autonómica, pudiéndose suscribir un protocolo o convenio entre la Dirección General de Costas y administraciones locales, en el que se acuerde la eliminación de las instalaciones no ajustadas a las determinaciones de la Ley de Costas y garantizar el tránsito continuo del paseo marítimo y su posible sustitución por otras destinadas a usos compatibles.

De conformidad con el artículo 16 del Texto Refundido de la Ley de Suelo, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, en caso de incremento de edificabilidad o cambio de uso, el propietario vendrá obligado a ceder al Ayuntamiento un tanto por ciento del incremento de la edificabilidad media ponderada en concepto de participación de la comunidad en las plusvalías generadas por la ordenación urbanística, que podrá cumplirse mediante el pago de su equivalente en metálico. Las adquisiciones de bienes o dinero por razón de la gestión urbanística, incluso mediante convenio urbanístico, se integrarán en el patrimonio público de suelo y se destinarán a los fines previstos en el artículo 233 del Reglamento de Gestión y Ejecución del Sistema de planeamiento de Canarias.



1.8. PROGRAMAS DE ACTUACIÓN Y DE ACCIÓN

En la búsqueda de la modernización y mejora del destino turístico y siempre desde una visión global del núcleo como conjunto unitario, el presente documento plantea la necesidad de obtener un entorno de calidad que vaya más allá de las actuaciones específicas que se desarrollan en el fichero urbanístico. Impulsar el compromiso con la calidad, implica promover un plan integral de divulgación de sus beneficios, así como un programa que permita estimular el arranque en los procesos de certificación, normalización y mejora de los modelos de gestión, que revierte de forma directa en la mejora percibida de la calidad.

Será el órgano de gestión del PMM el encargado de la promoción, defensa y gestión de los objetivos y finalidades del PMM y que, de conformidad con lo dispuesto en la normativa, establecerá las acciones y actuaciones a desarrollar que estime necesarias conforme a las oportunidades y/o necesidades de la Ciudad Turística en cada momento.

Tal y como se recoge en el artículo 67 de la Normativa, el mencionado órgano de gestión que estará a cargo de la ejecución y seguimiento del Plan, será el *“órgano municipal competente en materia de urbanismo u órgano en quien delegue, sin perjuicio de la posibilidad de crear un órgano específico de gestión por las administraciones públicas competentes, con personalidad jurídica propia, al que se atribuya la promoción, defensa y gestión de la ejecución de los objetivos y finalidades del PMM, y que se regirá por lo dispuesto en su normativa específica”*.

El conjunto de medidas pueden ser de diversa dimensión y ámbito, algunas generales y otras sectoriales, pero se debe priorizar el inicio de la mejora de la calidad y capacidad competitiva en el área donde se pueda establecer el micro clúster de éxito de forma más inmediata. Elementos como la concesión de licencias sobre actividades dinamizadoras en el espacio público, la regulación del tratamiento de las fachadas, establecer modelos de invasión del espacio público equilibrados con la tipología de los usos, así como la regulación y control de normativas tanto de ruidos como de limitaciones en el desempeño de la actividad fuera del espacio privado, refuerzan las estrategias del clúster de gestión de la zona turística de Costa Adeje y forman parte de las medidas públicas de estímulo.

Para el desarrollo del Plan de Modernización del núcleo turístico de Costa Adeje, se deberán poner en marcha mecanismos de comunicación, ágiles y eficaces, entre todos los actores que participan y con el conjunto de la población. Se pretende promover una gestión transparente, que rinda cuentas periódicamente sobre las intervenciones y sus resultados e implicando a todos los agentes. También se proponen sistemas de seguimiento de las intervenciones por parte de las entidades implicadas, beneficiadas o afectadas.

Para el seguimiento periódico de la ejecución del Plan, La Ley de Renovación establece en su artículo 7.4 la necesidad de incluir un sistema de indicadores, cuyo contenido mínimo se desarrollará reglamentariamente. Teniendo en cuenta que, a pesar de que el Reglamento que desarrolla esta Ley se encuentra en sus últimas fases de tramitación, el mismo aún no ha sido aprobado ni entrado en vigor, y por tanto no es posible incluir este contenido en el Plan de Modernización.

Conforme a lo anterior, el programa de actuación y de acción se desarrolla en base a las líneas estratégicas establecidas en el punto anterior.

ESPACIO FÍSICO

- **Programa para la Estrategia 1:** Apuesta por una ciudad con calidad e identidad en coherencia con el modelo elegido
 - o Diseño de Imagen integrado con la marca de la Ciudad Turística, vinculado al mobiliario urbano y elementos de sombra, señalética, y cartelería.
- **Programa para la Estrategia 2:** La ordenación desde una concepción integral e integrada que ponga de manifiesto los recursos existentes.
 - o Programa de certificación de calidad en los servicios.
 - Acuerdos de subvención a la estimulación de la certificación en el núcleo turístico.
 - Programa de certificación de calidad en los comercios.
 - Programa de certificación de calidad ISO 9001.
 - Programa de certificación medioambiental ISO 14001.
 - Programa de certificación en la Q turística.
 - Plan de certificación en la calidad en los servicios públicos municipales.
 - Impulso a la implantación de sellos de especialización de los establecimientos turísticos.
- **Programa para la Estrategia 3:** Potenciación y ordenación del Espacio Público
 - o Elaboración de guías y ordenanzas de calidad en los servicios públicos.
 - Ocupación del espacio público.
 - Carta de servicios de atención al turista.
 - o Acuerdos de cooperación institucional para el impulso de la calidad en el núcleo turístico.
 - Convenio con el Gobierno de Canarias.
 - Consejería de Industria y Comercio para el impulso de la calidad en comercio.
 - Subvención a la certificación en la calidad del comercio.
 - Apoyo y subvención a la constitución de la oficina de atención al cliente y a la de orientación a la calidad.
 - Plan de estímulo a la formación en la calidad de servicios.
 - Subvención de la Consejería de turismo para el impulso de la calidad turística.
 - Convenio de cooperación con la Cámara de Comercio y Asociaciones Empresariales y Sindicales, para el impulso de la formación en la calidad de servicios.
 - o Ejecución del programa de Actuaciones Públicas.



- o Organización de eventos:
 - Deportivos.
 - Musicales.
 - Teatrales.
 - Pintura en la calle.
- **Programa para la Estrategia 4: Revitalización y rehabilitación del espacio privado**
 - o Promoción de la renovación interior de establecimientos, aglutinando en el consorcio diversas ofertas y catálogos de modelos atractivos.
 - o Establecer un órgano de gestión de las actuaciones concertadas con el sector privado.

PROMOCIÓN

- **Programa para la Estrategia 5: Mejora de la promoción del destino a través de nuevos mecanismos de ventas**
 - o Plan de divulgación de los servicios y garantías de calidad turística destinado a la población y visitantes.
 - o Desarrollo del Plan de Marketing y de la política de Comunicación.
- **Programa para la Estrategia 6: Desarrollo de la oferta complementaria de la ciudad turística.**
 - o Promover la constitución del Clúster de Costa Adeje:
 - Establecer un órgano de gestión : puede ser el Convenio de regeneración del espacio turístico quién aglutine y potencie el clúster.
 - o Decoración de espacios comerciales públicos:
 - Catálogo de modelos de comercio.
 - Catálogo de modelos de restauración.
 - Catálogo de modelos de hostelería.
 - Catálogo de modelos de servicios.
 - o Elaborar un plan director de actividades comerciales y de servicios integrado, que establezca diversas opciones para el desarrollo del nuevo modelo de CIUDAD TURÍSTICA y marque criterios sobre:
 - Densidad de oferta, circuitos y recorridos, momentos y estrategias de actividad.
 - Percepción de la oferta y valoración de la misma por los clientes así como identificación de carencias.
 - Actividades obsoletas que requieren reconversión definiendo tipo de transformación.
 - Actividades dinamizadoras que se deben potenciar y tipo de regulación que la estimule.



- Detección de potenciales micro clúster de éxito que permita priorizar la implantación de las medidas.
- **Programa para la Estrategia 7:** Generar una identidad mediante los recursos característicos del municipio
 - o Contratación de diseños para la ambientación:
 - Potenciar la imagen de la Ciudad Turística Costa Adeje-Arona.
 - Programas de subvención para los diseños establecidos y criterios de otorgamiento.
 - o Implantación de la identidad corporativa del destino.

GESTIÓN

- **Programa para la Estrategia 8:** Favorecer la dinamización de la actividad emprendedora y la creación de empleo con mejor cualificación
 - o Consorcio de ocio y promoción de actividades en la calle:
 - Desarrollar el plan de animación y promoción de actividades artísticas en la calle.
 - Establecer cuotas y tasas para el estímulo de actividades de ocio en el espacio público.
 - Sistemas de evaluación del atractivo de las actividades.
 - o Programas de Consultoría y asesoramiento en innovación individualizada por especialidad:
 - Cooperación con el programa GIE de innovación del ITC orientado a las diversas especialidades de servicios turísticos.
- **Programa para la Estrategia 9:** Estimular e implantar la cultura de la calidad en el conjunto del destino
 - o Programa de divulgación de la estrategia de calidad del núcleo turístico de Costa Adeje
 - Necesidad de mejora de la calidad.
 - Riesgos de la no calidad.
 - Programa de asesoramiento de la calidad en la oferta.
 - o Constitución de la oficina de orientación a la calidad
 - Soporte digital de calidad
 - Modelos de procedimientos para los diversos grupos de servicios.
 - Modelos de gestión del sistema de calidad.
 - Servicios de auditoría de cumplimientos y propuestas de mejoras continuas.
 - o Jornadas para la mejora de calidad de los servicios por especialidad, tocando temas como:



- Modelos de éxito en zonas turísticas.
 - Modelos de éxito en la calidad en el servicio, amabilidad y aportación de valor por la profesionalidad de los RRHH.
 - Modelos de gestión eficiente.
- **Programa para la Estrategia 10:** Las estrategias de gestión y las participación de la sociedad en las iniciativas de rehabilitación
- o Constitución de la oficina de atención al cliente y acuerdos de mediación y resolución de quejas de los clientes.
 - Acuerdos de mediación voluntaria.
 - Salvaguarda de los intereses de los clientes.
 - Cartel de garantía en la atención al turismo
 - o Definición de un modelo de gestión.
 - o Líneas de financiación y captación de inversiones.

ESPACIO FÍSICO.

PROMOCIÓN

GESTIÓN



1.9. LAS ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN URBANÍSTICA

1.9.1. EL MODELO URBANÍSTICO COMO TEMA DE ALTERNATIVAS

En el proceso de elaboración de los instrumentos de planeamiento, una vez realizada la fase de información, análisis y diagnóstico, y establecidos los objetivos y criterios generales sobre el concreto ámbito territorial del plan, han de plantearse y evaluarse las diferentes alternativas de ordenación, para posteriormente decantarse por las más idóneas desde el punto de vista urbanístico y ambiental.

Con carácter general, éste es el contenido fundamental del denominado Documento de Avance que establece el artículo 28 RPIOSPC que, además, sirve de base para el inicio del procedimiento de evaluación ambiental del Plan recogido en el artículo 27 RPIOSPC. Una vez definidas y evaluadas las distintas alternativas de ordenación que se planteen, se han de seleccionar aquellas en base a las cuales se desarrollará el contenido completo del Plan a fin de iniciar su tramitación aprobatoria.

Los PMM, sin embargo, tienen regulado un procedimiento de tramitación abreviado y de fase única (artículo 8 Ley de Renovación), en el cual no se prevé la elaboración del mencionado Documento de Avance, tal y como se desarrolla en el RPIOSPC. Ello, no obstante, no exime que en su proceso de elaboración se planteen las pertinentes alternativas de ordenación, y –como resultado de la correspondiente evaluación de las mismas– se seleccionen las que procedan y en base a ellas se desarrolle el contenido completo del PMM. Tal es el proceso metodológico que se ha seguido en el presente PMM, como se expone y justifica en el epígrafe 1.4 de este volumen.

Una vez queda confirmado que los PMM deben plantear y evaluar alternativas de ordenación, en tanto en cuanto que son considerados instrumentos de ordenación urbanística, conforme establece el artículo 7 de la Ley de Renovación, la primera cuestión a dilucidar es sobre qué deben plantearse tales alternativas. A estos efectos, retomando el doble carácter del PMM ya expuesto en el epígrafe 1.2.5 de este volumen, que establece que estos instrumentos tienen doble naturaleza reguladora - operativa, parece claro que las alternativas no deben referirse únicamente a las propuestas concretas de actuación, que configuran la vertiente operativa del PMM. Cada una de estas propuestas –muy especialmente las privadas– consiste en iniciativas que, respetando los objetivos y criterios establecidos por el PMM en concordancia con los de la Ley, se concretan en actuaciones puntuales respecto de las que no caben alternativas realistas significativas, y aun cuando cupieran, tales alternativas serían irrelevantes para la finalidad del procedimiento de evaluación ambiental.

Así pues, debe concluirse que las alternativas que se incluyan en el PMM deben referirse esencialmente a la ordenación, esto es, al llamado contenido regulador, constituido por determinaciones de la misma naturaleza que las de los restantes planes urbanísticos (en especial las de los planes generales).

Por lo tanto, al igual que en un Plan General, consideramos que las alternativas del PMM principalmente deben referirse a aspectos constitutivos de la ordenación general (estructural). Ha de tenerse en cuenta que este PMM se aborda desde una voluntad global de redefinir el modelo turístico para el conjunto de su ámbito territorial, no siendo simplemente un catálogo de modificaciones puntuales de las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente. Este modelo urbanístico que se plantea (en congruencia con los objetivos legales y las directrices del PTOTT) debe traducirse en un modelo urbanístico. En consecuencia, entendemos que lo que se deben plantear son distintos modelos urbanísticos alternativos (todos ellos congruentes con el modelo turístico asumido) y, mediante el correspondiente proceso de evaluación, seleccionar aquella de las alternativas que resulte más adecuada.

El concepto de modelo urbanístico suele usarse con cierto grado de ambigüedad y por tanto es necesario acotarlo con la máxima precisión posible. En el marco del planeamiento urbanístico hay que entender que el modelo urbanístico es el resultante de la ordenación estructural principalmente (artículo 32 TRLOTENC), la cual puede complementarse con otras determinaciones que de forma global se consideran de importancia para establecer dicho modelo. El PIOT, al definir el modelo de ordenación territorial de la isla, señala que se trata de una síntesis de su propuesta de ordenación conformada estrictamente por aquellas determinaciones con efectos estructurantes sobre el

territorio. Así pues, desde ambas aproximaciones, se concluye que el modelo de ordenación (sea territorial o urbanístico) de un ámbito concreto se conforma por un conjunto de determinaciones específicas, pero no cualesquiera sino aquellas suficientemente relevantes para definir los rasgos básicos de la propuesta de ordenación, que ha de desarrollarse con otras determinaciones de mayor detalle (que no constituirían el modelo).

Bajo esta óptica, puede convenirse que el modelo urbanístico de este PMM vendrá conformado por las determinaciones de ordenación estructural que establece sobre su ámbito territorial complementadas por aquellas otras que de manera global son importantes para el mismo.

Así pues, las distintas combinaciones de "valores" que adquieran estas determinaciones, tanto las estructurales como aquellas que las complementan, sobre el ámbito territorial del PMM, generan distintos modelos urbanísticos alternativos. Obviamente, el margen de variabilidad en el establecimiento de estas determinaciones en un ámbito territorial tan consolidado como el que nos ocupa es muy escaso. De hecho, en gran medida, todas estas determinaciones estructurales son las que establece el planeamiento urbanístico vigente, y el PMM solo introduce pequeñas variantes, desde una óptica posibilista de la ordenación.

El hecho de que el espacio territorial del PMM sea tan delimitado, centrándose en un ámbito concreto del municipio en el que se centra la actividad turística, en el cual predomina el suelo urbano consolidado colmatado prácticamente en su totalidad, salvo alguna excepción específica no muy significativa, implica que a la hora de desarrollar determinaciones estructurantes que modifiquen el modelo actual nos encontremos con grandes limitaciones, estrechándose enormemente la posibilidad de modificación sobre lo ya implantado. Esto hace que en las diferentes alternativas desarrolladas, destinadas principalmente a viabilizar la renovación urbana y edificatoria, dirigidas, a su vez, a la reactivación y cualificación de las urbanizaciones y los núcleos turísticos consolidados, y teniendo en cuenta que los PMM pueden, con los mismos objetivos, contener todas aquellas referencias que las DOGTC, el PIOT o el PTOTT puedan hacer a un Plan General de Ordenación o un Plan Especial de Ordenación como instrumentos de ordenación urbanística del área que se pretende rehabilitar, en virtud de los principios de jerarquía normativa y de sucesión temporal de normas, es por lo que se entra a desarrollar más exhaustivamente la ordenación estructural, completando ésta con aquellos aspectos que, de forma global, se consideran importantes para el desarrollo del núcleo turístico desde el punto de vista global, aunque no se trate de determinaciones estructurales en sentido estricto.

Estos márgenes de intervención sobre las determinaciones estructurales, a los que añadimos las determinaciones del planeamiento que complementan a las anteriores, permiten ofrecer distintas alternativas de ordenación, que son justamente las que se plantean y evalúan en este PMM.

Para una mejor sistematización analítica, se ha entendido conveniente plantear las alternativas sobre cada uno de los grupos de determinaciones de forma independiente, sin perjuicio de las obvias interrelaciones entre ellas. Así, se definen cuatro temas o submodelos, respecto a los cuales se plantean y describen tres alternativas posibles (excepto las alternativas respecto a la clasificación del suelo, ya que el PMM de Costa Adeje no procede a recoger una clasificación del suelo diferente a la ya recogida en el planeamiento municipal vigente), se evalúan y se selecciona la que resulta más idónea. En los siguientes epígrafes de este capítulo se desarrolla este planteamiento.

1.9.2. ALTERNATIVAS RESPECTO A LA CLASIFICACIÓN DE SUELO

Respecto a la clasificación del suelo del ámbito del PMM de Costa Adeje, en el presente documento no se ha considerado necesario modificar la clasificación y categorización del suelo recogida en el PGO vigente, al tratarse de un ámbito con un alto grado de consolidación. Por este motivo, no se elaboran alternativas respecto a la clasificación del suelo, aceptándose como única alternativa posible la basada en la ordenación vigente.



1.9.3. ALTERNATIVAS RESPECTO DE LA ESTRUCTURA VIARIA Y DE MOVILIDAD

Respecto a la estructura viaria y de movilidad de Costa Adeje, se establecen tres alternativas de ordenación, las cuales aparecen reflejadas en los planos “A-1. ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN RESPECTO DE LA ESTRUCTURA VIARIA Y DE MOVILIDAD. Alternativas 0, 1 y 2”.

La distintas alternativas, descritas a continuación, se conforman a partir de la definición de los siguientes elementos principales: red viaria y peatonal, red ciclista y otras redes de transporte público.

Atendiendo a los criterios de jerarquización funcional, se clasifica la red viaria en tres niveles: viario exterior o territorial, viario principal o de primer orden y el viario urbano básico (integrado por las vías de segundo y tercer orden). En el viario exterior o territorial se incluye la autovía TF-1 y las vías de unión con el resto del territorio. Tanto el viario exterior, como el de primer orden, integran el concepto de vía pública principal, con carácter de sistema general.

Respecto a la red peatonal, se distingue el Paseo Marítimo, por su carácter estructurante en la movilidad peatonal en la Ciudad Turística, del resto de vías peatonales.

ALTERNATIVA 0

La Alternativa 0 mantiene la estructura viaria y de movilidad actual de la Ciudad Turística de Costa Adeje, cuyas características son el resultado de una forma de crecimiento basada en una sucesión de planes parciales.

Es precisamente esta ejecución por fases la que ha generado la ausencia de una jerarquía viaria clara en su interior, así como la falta de una idea de conjunto en el diseño de las vías que los articule (incluso en las vías de la misma categoría), que a su vez proporcionan al vehículo privado una soberanía frente al peatón.

Las características básicas de la estructura viaria y de movilidad de la Alternativa Cero son:

RED VIARIA

- Viario exterior o territorial

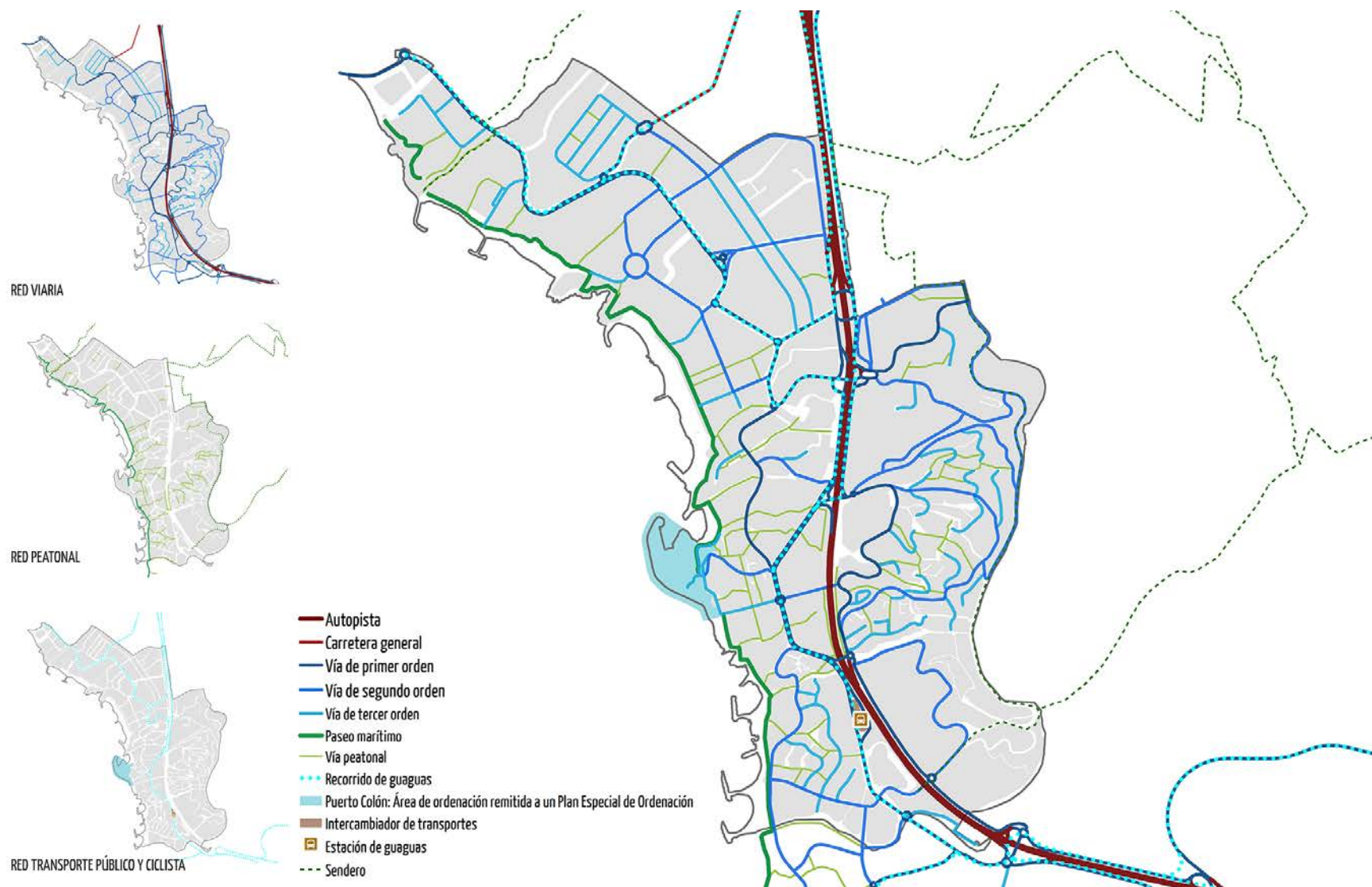
La estructura general del núcleo se apoya en la TF-1 y la Carretera La Caleta-Fañabé. En la actualidad el trazado de la TF-1 genera un efecto de barrera visual y peatonal entre la parte alta y baja de la ciudad turística, debido a la débil conexión peatonal transversal existente entre ambas partes. Además, los accesos a Costa Adeje desde los diferentes enlaces existentes en la autovía son confusos, debido a su mala señalización y/o a la configuración de los mismos.

- Viario principal o de primer orden

Está conformado por cuatro anillos de circulación que parten de los enlaces de la TF-1 y sus vías de servicio, y un eje longitudinal, apoyado en las Avenidas de Los Pueblos, de España, Ernesto Sartí y Bruselas, que recorre la ciudad turística a una cota intermedia entre la costa y la autovía. Presentan una sección generalmente superior al resto de vías, permitiéndoles canalizar el flujo de tráfico de acceso hacia las cuatro grandes áreas del núcleo turístico, esto es, Fañabé-El Duque, Playa de Las Américas, San Eugenio-Torviscas y Miraverde-Torviscas Alto. No obstante, existe un elevado número de intersecciones que interrumpen la circulación prioritaria, generando confusión al conductor.

- Viario urbano básico

El resto del viario interior se organiza de forma heterogénea, configurando retículas con trazados sinuosos que se adaptan a la topografía y a la línea de costa. Esto se traduce en unas vías con pendientes suaves en prácticamente la totalidad del ámbito de estudio, a excepción de determinadas vías transversales a la línea de costa en la zona de San Eugenio y Torviscas.



Plano: Esquema de la Estrategia de Movilidad de la Alternativa Cero. Elaboración: Propia

RED PEATONAL

- Paseo marítimo

El paseo marítimo de Costa Adeje está conformado por tramos peatonales que discurren paralelos a la costa sin solución de continuidad en todo su recorrido en cuatro grandes puntos: el Barranco de Troya, el Puerto Deportivo de Puerto Colón, el Barranco del Agua y



la Playa de la Enramada. Esta discontinuidad impide que se genere un recorrido sin obstáculos y accesible de todo el frente costero de Costa Adeje y su articulación con el paseo marítimo de la Ciudad Turística de Arona.

- Vías peatonales

Las vías peatonales del ámbito se concentran en la franja costera, conectando transversalmente los ejes viarios principales longitudinales con el mar. No obstante, no existe un diseño adecuado en la red peatonal que permita la identificación de los recorridos peatonales hacia la costa de una forma clara.

RED CICLISTA

No existen carriles reservados para la bicicleta en Costa Adeje, pese a la gran presencia de usuarios,-con los problemas de seguridad para los ciclistas y peatones que este hecho conlleva-. Las vías por regla general disponen de sección útil suficiente para su implantación.

OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

La red de transporte público de guaguas se mantiene, respetando el número de paradas, las líneas de guaguas y su frecuencia, y la actual configuración de la parada de guaguas. Pese a existir una gran diversidad de líneas de guaguas su baja frecuencia no estimula su uso.

ALTERNATIVA 1

En la Alternativa 1 se proponen distintas intervenciones en la red viaria interior para adaptarla a las necesidades actuales del ámbito. Se intenta, a su vez, crear un flujo peatonal continuo que conecte la Ciudad Turística de Costa Adeje en dirección costa-cumbre y en dirección longitudinal Costa Adeje-Arona, mejorando las condiciones del mismo; así como fomentar y mejorar el uso de transportes alternativos y su intermodalidad, frente a la excesiva dedicación y uso del vehículo privado.

Las modificaciones e intervenciones propuestas en la Alternativa 1 respecto a la alternativa anterior son:

RED VIARIA

- Viario exterior o territorial

Respecto a los accesos principales desde la TF-1, se propone la adecuación de su señalización a la normativa de carreteras y la modificación del enlace E72 Enlace Las Américas conforme a las disposiciones que recoge el Plan General de Ordenación de Arona, fomentando la fácil incorporación y salida hacia la TF-1.

- Viario principal o de primer orden

Se modifica el trazado de la Avda. de Los Pueblos para simplificar el recorrido de los vehículos en el entorno de la Estación de Guaguas de Adeje, trasladando los carriles que bordean la estación junto a la TF-1 por el frente de la parcela.

A su vez, se reconfiguran aquellas intersecciones de la red viaria de primer orden que se consideran necesarias para mejorar la fluidez y seguridad en la circulación rodada, mejorar la conectividad con la zona turística de Arona y reforzar las conexiones transversales hacia la costa de la parte alta de la ciudad turística de Costa Adeje. Con este objetivo, se eliminan las dos glorietas de la Avenida de Los Pueblos (la que da acceso a la zona de tratamiento de aguas y la situada en la intersección con la calle Gran Bretaña), y la glorieta de la Avda.



de Bruselas con la Calle Roma; se mejora la intersección de la Avda. Ernesto Sartí con la Avda. Bruselas, se incorporan sendas glorietas en las intersecciones de la Avda. de Los Pueblos con la Avda. España, Avda. Eugenio Domínguez Afonso, Avda. V Centenario y la calle Llanos de Troya, y se rediseña la intersección de la Avda. V Centenario con la Avda. de Los Pueblos.

En la búsqueda de darle más presencia al peatón frente a los vehículos en los grandes ejes comerciales existentes que recorren longitudinalmente Costa Adeje en su cota intermedia, se amplían las aceras en detrimento de los carriles de circulación y sus bandas de aparcamiento, para su posterior reubicación.

- **Viario urbano básico**

En cuanto al diseño y morfología de las vías, aunque se mantiene la sección actual en la mayoría de las vías, se propone la mejora y modificación de la Calle Castilla y las vías anexas al Parque Lineal de Costa Adeje, para dotarlas de nuevas bandas de aparcamiento en sus márgenes.

Para viabilizar la futura ampliación del Parque Acuático Siam Park hacia el norte y mejorar la fluidez del tráfico rodado una vez entre en funcionamiento el Centro Comercial Siam Mall, actualmente en construcción, se propone eliminar la vía “barrera” que impide dicha ampliación y generar un enlace de la calle Finlandia con el viario que define el borde superior del Siam Park, mediante una vía de nuevo trazado que cruce el barranco Los Curbelos. Para absorber el flujo de la movilidad vehicular, se plantea un ensanchamiento de la actual calle Finlandia y la rectificación de su remate inferior para enlazar con una glorieta ampliada, siguiendo la sección transversal de la vía que bordea el Siam Park.

RED PEATONAL

El objetivo es adecuar todos los recorridos peatonales para que cumplan con la legislación sobre accesibilidad para personas con movilidad reducida y que se mantenga la continuidad en toda la red, generando itinerarios con mobiliario adecuado y zonas estanciales, donde al peatón le sea cómodo poder desplazarse entre los diferentes núcleos, diferenciando el sistema en que se encuentre y proporcionándole a su vez una mejor orientación.

- **Paseo marítimo**

Se resuelven las discontinuidades del paseo marítimo existentes en la Playa de la Enramada, los Barrancos del Agua y de Troya y en la zona de Puerto Colón. Debido a los grandes desniveles existentes en el ámbito de Puerto Colón y el tránsito vehicular que genera la actividad portuaria y comercial en su frente costero, se conectan los tramos del paseo marítimo en la cota superior del puerto, a través de la cubierta del Centro Comercial Puerto Colón.

- **Vías peatonales**

Se proponen dos líneas de actuación para el viario peatonal: la primera línea plantea la señalización y dotación de los servicios necesarios en la red de senderos existente. La segunda se apoya en completar la red de corredores transversales existentes, que propicien la conexión de las cotas superiores de la ciudad turística con la costa (ampliando las aceras de los pasos elevados existentes sobre la TF-1) y con el sistema de espacios libres y equipamientos de mayor entidad de la ciudad turística.

RED CICLISTA

Se crea una red que conecta los principales puntos de interés del ámbito turístico de Arona y Adeje, cuyo trazado se apoya en el eje viario de primer orden que recorre longitudinalmente Costa Adeje en su cota intermedia, y en ramales transversales hacia la costa y el Parque Urbano Lineal. En los viarios se crea una zona destinada para la movilidad ciclista, bien por una franja de uso exclusivo y segregado de la calzada o por una banda de protección en uno de los laterales. Asimismo, se dispone de una amplia red de estacionamiento y /o préstamo de bicicletas situadas estratégicamente cerca de paradas de guaguas y bolsas de aparcamiento.

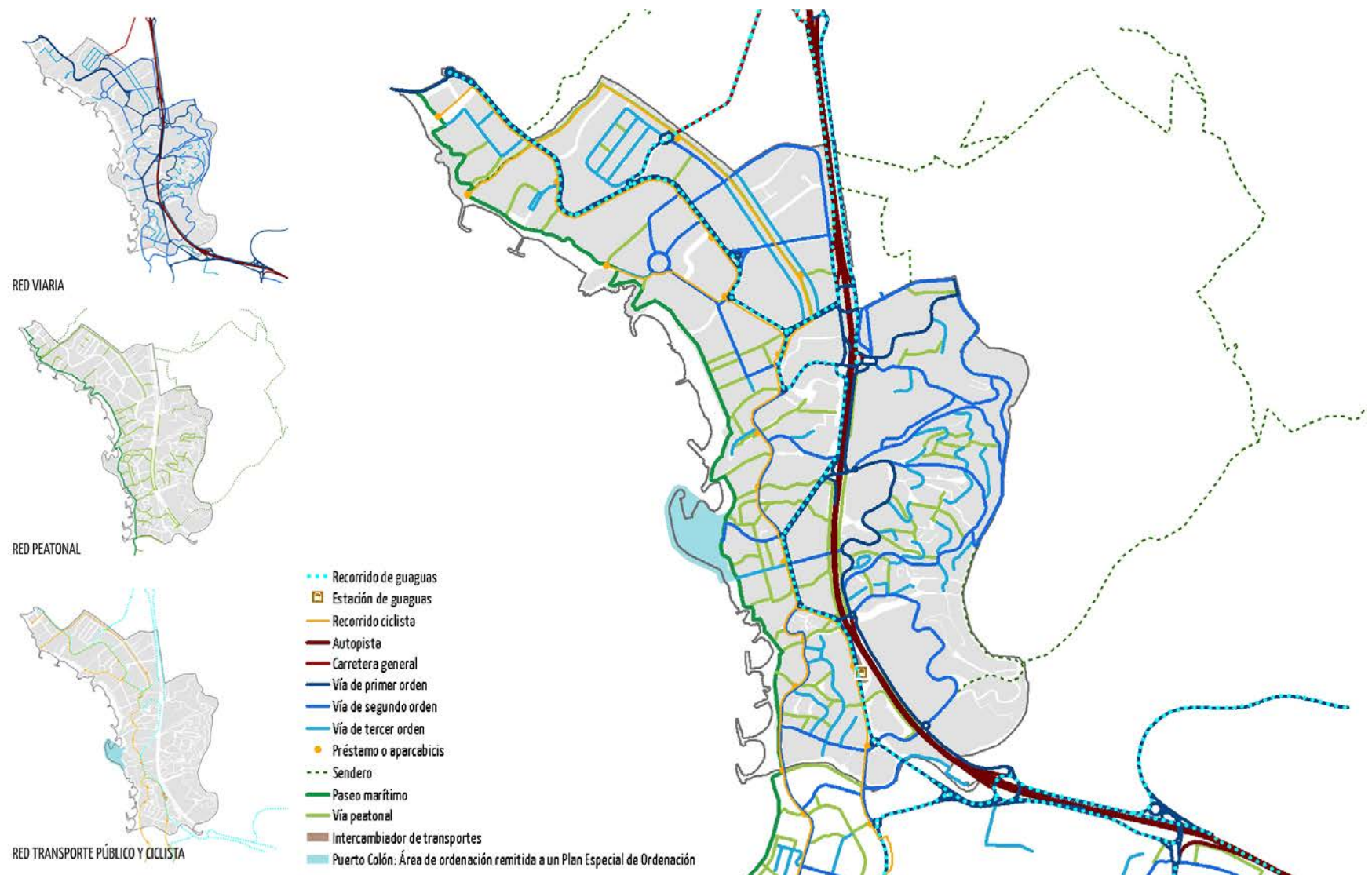


OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

La red de transporte público es esencialmente la misma. No obstante, se reconfigura la estación de guaguas para simplificar la trama viaria en el entorno de la misma.

Las plazas de aparcamiento perdidas en el rediseño de la sección viaria se reubican en aparcamientos disuasorios en zonas exteriores donde se puedan realizar intercambios modales, en donde se pueda aparcar y desplazarse en bici, taxi, andando y/o en guagua. Para ello se habilitan las bolsas de aparcamiento que se utilizaban de forma irregular, se amplía la actual bolsa de aparcamientos de la Calle Castilla, ocupando el espacio libre anexo al Sky Park, y se propone habilitar aparcamientos públicos en el solar vacío de Puerto Colón y junto a la estación de guaguas de Adeje.

Se aprovechan las intervenciones en el viario para la mejora y acondicionamiento de las redes de infraestructuras existentes si fuera necesario.



Plano: Esquema de la Estrategia de Movilidad de la Alternativa Uno. Elaboración: Propia

ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 contempla la implantación de la infraestructura ferroviaria del Tren del Sur, conforme al trazado recogido en el documento aprobado inicialmente del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur (en adelante PTEOITS), el cual se encuentra en todavía en fase de tramitación, y el corredor insular sur previsto en el PIOT. Respecto a la estructura viaria y de movilidad interna de la ciudad turística, se incorporan intervenciones que modifican y/o amplían las medidas adoptadas en la Alternativa 1, con el objetivo de reforzar las conexiones peatonales transversales a la TF-1 y el recorrido por el frente costero de Costa Adeje, así como mejorar la intermodalidad en el uso de los transportes alternativos.

La Alternativa 2 plantea las siguientes modificaciones respecto a lo recogido en la Alternativa 1:

RED VIARIA

- **Viario exterior o territorial:**

El viario exterior actual (la autovía TF-1 y la Carretera La Caleta-Fañabé) de Costa Adeje se completa con la ejecución del Corredor Insular Sur, conforme al modelo de ordenación establecido por el PIOT.

A medida que las funciones de tráfico de carácter insular de la autovía vayan pasando al mencionado corredor, se reforzaría el carácter urbano del tramo de la TF-1 que discurre por la ciudad turística y se localizarían bolsas de aparcamiento en sus márgenes, fomentándose la incorporación de medios de transporte alternativos con el fin de reducir la necesidad de la circulación con el vehículo privado por el interior de las áreas turísticas. Teniendo en cuenta que la ejecución del corredor insular sobrepasa el marco temporal del propio PMM, no se identifican estas intervenciones en la presente alternativa.

- **Viario urbano básico**

Se refuerza la conexión peatonal y la mejora de la imagen urbana del espacio público que da frente a los dos grandes equipamientos estructurantes que dispone la ciudad turística: el Parque Acuático del Siam Park y el Centro Comercial Siam Mall, este último actualmente en construcción. En este eje se busca la consecución de un espacio no solo de conexión de estos dos grandes equipamientos, sino un lugar de disfrute y ejecución de actividades para la población.

RED PEATONAL

- **Paseo marítimo**

Se modifica el trazado del Paseo Marítimo en el ámbito de Puerto Colón con el objetivo de propiciar que éste siempre tenga su continuidad por el frente costero.

- **Vías peatonales**

En el ámbito de Puerto Colón, se elimina el viario y los aparcamientos existentes sobre la cubierta del Centro Comercial Puerto Colón y almacenes de invernada de barcos, para favorecer el recorrido peatonal en su cota superior y mejorar su calidad paisajística. Otro de los objetivos es incorporar los espacios libres existentes en ambos márgenes de la TF-1 en la red de corredores ambientales de la ciudad turística, favoreciendo al mismo tiempo la conectividad entre la zona alta de la ciudad y el de la zona de la costa.

RED CICLISTA

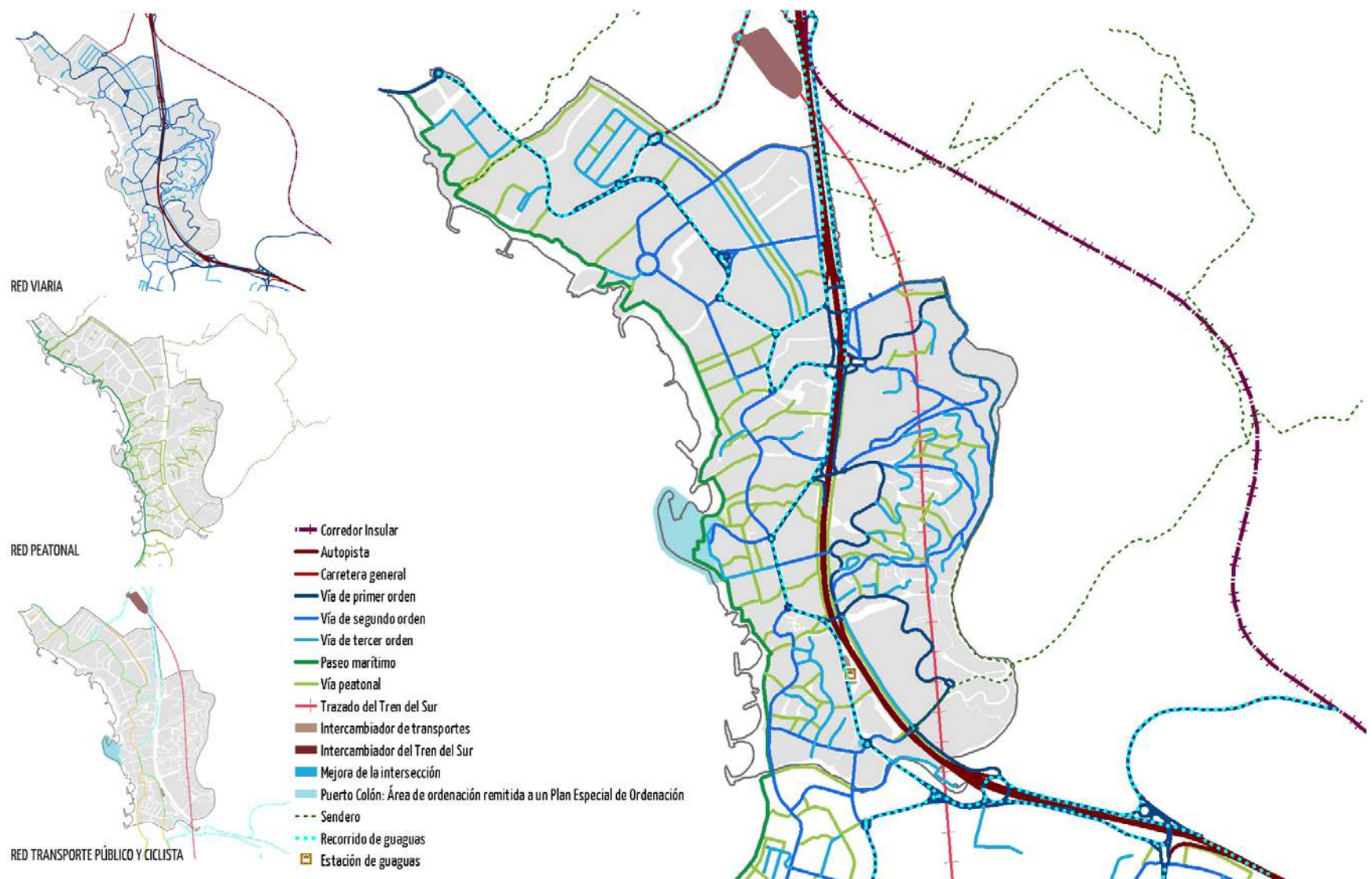
Se elimina el ramal propuesto sobre el Barranco del Agua para acceder hasta el Parque Lineal, con el fin evitar la afección del suelo rústico.



OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

La red de transporte público sufrirá una importante mejora con la construcción del Tren del Sur, que conectará Santa Cruz de Tenerife con Adeje, siendo el remate final de la línea el intercambiador de Costa Adeje situado junto a la TF-1, en las proximidades del área de Jardines del Duque. En el municipio de Adeje discurrirá en su totalidad a través de un túnel.

Conforme a lo establecido en el documento de Aprobación Inicial del PTEOITS, el intercambiador se diseñará de manera que sea compatible con la futura prolongación de la línea hasta Fonsalá, y dispondrá de aparcamientos para vehículos privados (aproximadamente unas 500 plazas), además de siete (8) dársenas para guaguas y parada de taxis y de kiss & ride. La presencia de este Intercambiador modal propicia la reconversión de la Estación de Guaguas de Adeje en una parada preferente.



Plano: Esquema de la Estrategia de Movilidad de la Alternativa Dos. **Elaboración:** Propia



JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Respecto a las alternativas de la estructura viaria y de movilidad propuestas, el presente Plan de Modernización se decanta por la Alternativa 2, al entender que, desde el punto de vista territorial, es la que da una mejor respuesta a la movilidad interna y externa de la Ciudad Turística, fomentando y mejorando el uso de transportes alternativos y su intermodalidad, frente a la excesiva dedicación y uso del vehículo privado.

A nivel socioeconómico, la Alternativa 2 resulta MUY ADECUADA, de modo que sus propuestas permiten el máximo nivel de cumplimiento de los objetivos de este PMM, al abordar globalmente y solucionar los actuales problemas de movilidad y conectividad peatonal de Costa Adeje. El único aspecto de esta alternativa que puede resultar discutible es su dimensión económica, pues sus propuestas sobre la estructura viaria y movilidad. Por otra parte, las intervenciones en la zona de Puerto Colón también refuerzan la movilidad peatonal, al tiempo que permiten configurar el paseo marítimo con un trazado que discurre siempre en paralelo al frente costero. Estos elementos diferenciales respecto a las otras dos alternativas revisten especial interés desde el punto de vista de la evaluación socioeconómica, por las posibilidades que abren para el desarrollo de la oferta complementaria y lo que suponen en relación a la capacidad del destino para atraer otro perfil de turista al dotarlo de una imagen diferenciada.

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa 2 se valora igualmente como MUY ADECUADA para ser desarrollada por el PMM, al entender que, del análisis del conjunto de los criterios de evaluación seleccionados, ésta es la que mejor se ajusta a la los objetivos de ordenación del Plan.

La evaluación ambiental y las conclusiones obtenidas de dicho diagnóstico se desarrolla en el apartado 6 “Análisis de las alternativas”, del Tomo VI Memoria ISA. A modo indicativo, se expone en la tabla adjunta un resumen de los resultados obtenidos de la evaluación de las alternativas respecto a la estructura viaria y de movilidad conforme a los distintos criterios de evaluación establecidos, en una escala de 1 a 5 y en función de su incidencia concreta sobre cada criterio de evaluación. De forma general, los valores asignados responden al siguiente esquema:

- Valor 5: cuando la propuesta resulta adecuada o muy adecuada respecto al criterio de evaluación.
- Valor 3: cuando la propuesta resulta moderadamente adecuada respecto al criterio de evaluación
- Valor 1 cuando la propuesta resulta poco o nada adecuada respecto al criterio de evaluación.

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN					
		CRITERIOS DE OBJETIVOS	CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO				
			Objetivos	Información		Diagnóstico	
				Cumplimiento de los objetivos específicos	Afección a áreas con dominio de elementos naturales (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje	Mejora de la problemática ambiental
PESO DE LOS CRITERIOS		10	6	9	5	4	8
EVALUACIÓN AMBIENTAL	A0	3	1	3	3	1	3
	A1	3	1	3	3	3	3
	A2	5	1	5	3	5	5



		CRITERIOS DE EVALUACIÓN				
		CRITERIOS DE CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS	CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO			OTROS CRITERIOS ECONÓMICOS
		Cumplimiento de los objetivos socioeconómicos	Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Esfuerzo inversor (*)
PESO DE LOS CRITERIOS		10	8	7	9	6
EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA	A0	1	1	1	1	5
	A1	3	3	3	3	3
	A2	5	3	5	5	1

(*) Criterios de evaluación en negativo. En ellos se otorga un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio.

En conclusión, la **Alternativa 2** es, desde las perspectivas territoriales, ambientales y socioeconómicas, la que mejor responde a los objetivos establecidos por el PMM para la ciudad turística de Costa Adeje, siendo ésta por tanto la opción finalmente adoptada en la definición de la ordenación del ámbito territorial del PMM. Es importante señalar que en la ordenación pormenorizada no se recoge la modificación del trazado viario que posibilita la ampliación del Parque Acuático Siam Park hacia el norte, tal y como se recoge en la alternativa dos, por no llegar a un acuerdo con el propietario del suelo para incluirla en el documento, manteniendo por tanto, el trazado existente. En todo caso, se entiende que esta modificación no altera el sentido de la evaluación de las alternativas de respecto de la estructura viaria y de movilidad.

1.9.4. ALTERNATIVAS RESPECTO DE LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES

La relación de elementos estructurantes de la ciudad turística de Costa Adeje queda conformada por tres sistemas vertebradores: el sistema costero, el sistema de espacios libres y equipamientos y el sistema comercial.

El Sistema Costero se conforma por los sistemas generales de equipamientos y espacios libres vinculados al disfrute de la costa –el paseo marítimo, playas y zonas de baño y el puerto deportivo–, así como por las áreas de protección ambiental –formaciones de toscas, acantilados, charcos y bajas–; los espacios libres adyacentes al paseo marítimo y los accesos a la costa.

El Sistema de Espacios Libres y Equipamientos es un sistema de actividad que está integrado por las dotaciones y equipamientos estructurantes y de carácter local situados en el área de influencia cercana a los parques urbanos y el resto de espacios libres existentes en el interior de la Ciudad Turística, así como por la red peatonal y los senderos que posibilitan su interconexión.

El Sistema Comercial está formado por los Centros Comerciales, Zonas Comerciales Abiertas y Ejes Comerciales presentes en la Ciudad Turística.

Respecto a los elementos estructurantes se establecen tres alternativas de ordenación, que variarán según las propuestas planteadas. Estas tres alternativas se describen a continuación:

ALTERNATIVA 0

Esta alternativa representa el estado existente del ámbito turístico de Costa Adeje, que incluye todos los espacios libres, equipamientos y dotaciones que actualmente están ejecutados.

Los elementos estructurantes dotacionales existentes (sean equipamientos o espacios libres públicos) se concentran en torno a dos grandes ejes longitudinales -uno a lo largo de todo su frente costero y otro en torno a la TF-1-, y se conforman por los siguientes elementos:

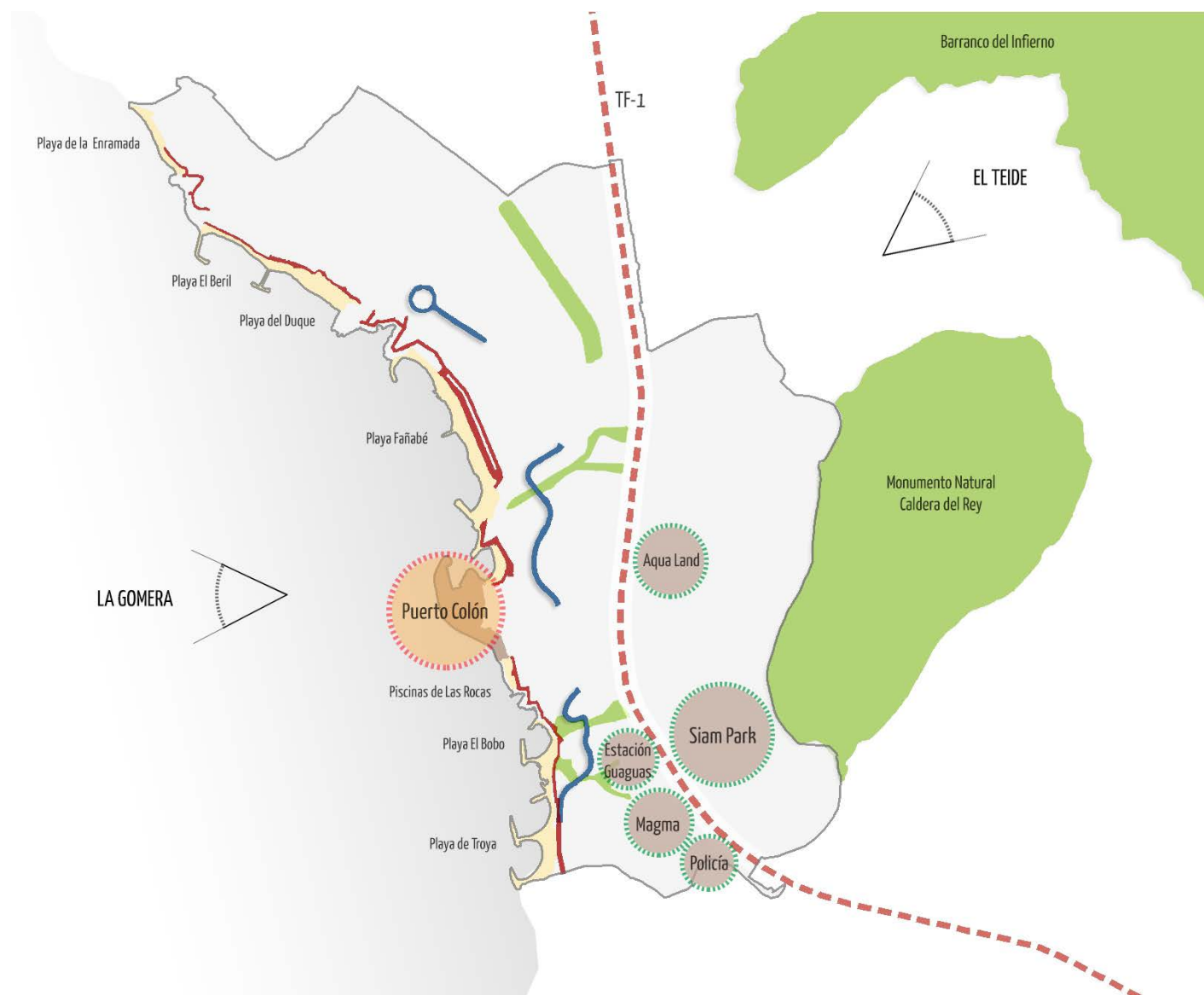


Diagrama: Alternativa Cero de los Elementos Estructurantes del PMM de Costa Adeje. **Elaboración:** Propia



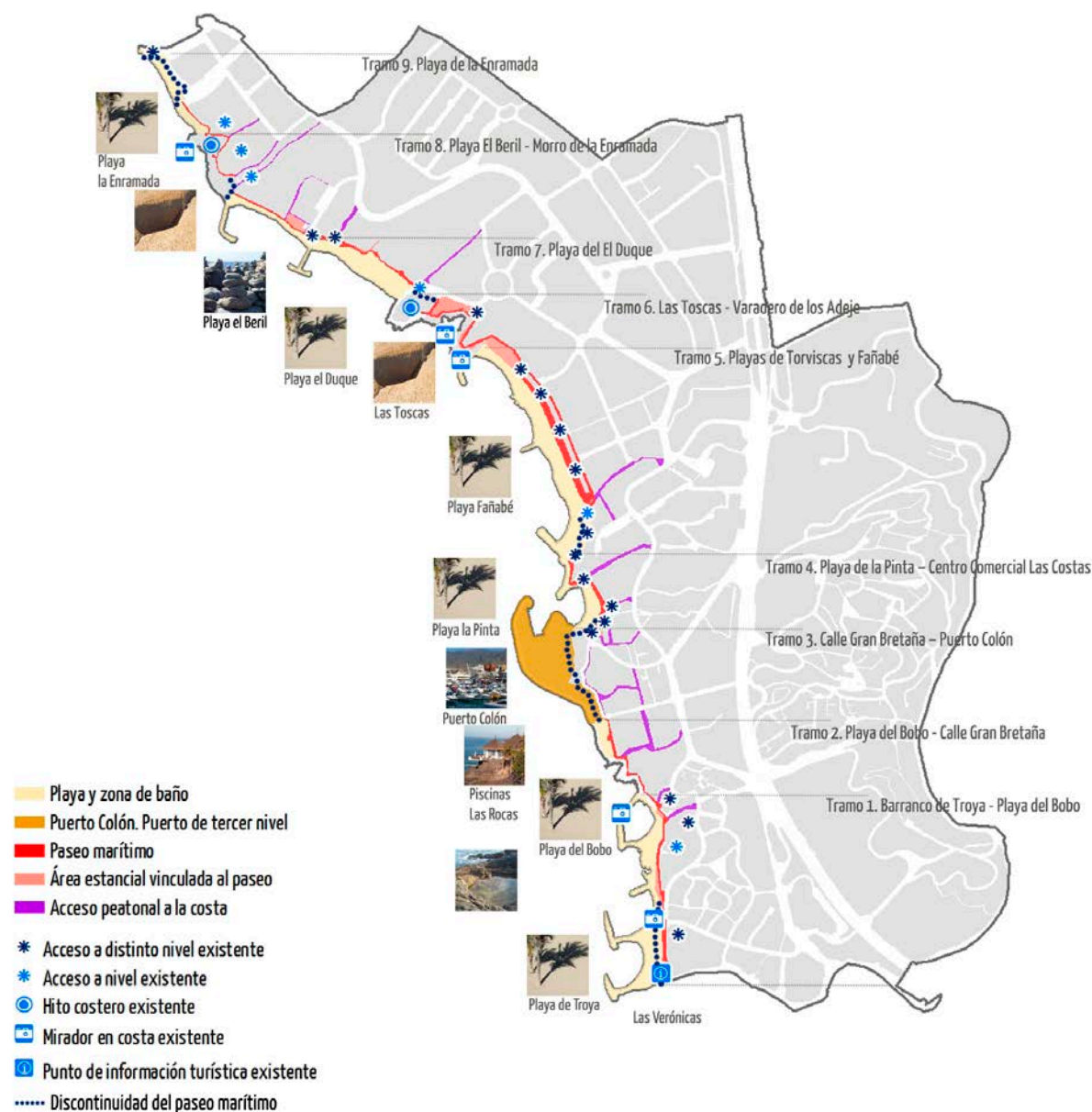
- **ESPACIOS LIBRES:** El sistema estructural de espacios libres lo conforman las playas, zonas de baño, el paseo marítimo y los grandes parques existentes. A lo largo de todo el frente costero de Costa Adeje nos encontramos con las playas de Troya, del Bobo, las piscinas Las Rocas, La Pinta, Fañabé, El Duque, El Beril y La Enramada, y un Paseo Marítimo discontinuo en cuatro grandes puntos: el Barranco de Troya, el puerto deportivo de Puerto Colón, el Barranco del Agua y la Playa de la Enramada. Los parques urbanos ejecutados se sitúan en el interior de la trama urbana, próximos a la TF-1, conformando un eje lineal.
- **EQUIPAMIENTOS:** Existen cuatro equipamientos de carácter supramunicipal, que son: el puerto deportivo de Puerto Colón, los parques acuáticos Siam Park y Aqualand y el Centro de Arte y Congresos Magma. El resto de los equipamientos son de escala municipal y se sitúan junto a la TF-1.

En la actualidad, la Ciudad Turística de Costa Adeje carece de una identidad propia que la distinga como destino turístico diferenciado, ya que hay pocos elementos en la imagen urbana actual que nos permitan distinguir la misma de cualquier otro destino masivo de sol y playa de Canarias e incluso de otros lugares fuera del archipiélago. Además, la configuración de la trama urbana, desorganizada e inconexa en general, convierten a esta ciudad en un entorno caótico, con escasos referentes espaciales que permitan al turista ubicarse, y por tanto, moverse con comodidad.

El sistema costero se configura como una yuxtaposición de actuaciones concretas sin ningún elemento integrador, fruto de su ejecución por fases y diferentes agentes, que no han contribuido a la construcción de una identidad del espacio costero unificada. En el litoral existen una serie de playas, potencialidades paisajísticas y áreas de oportunidad anexas al Paseo Marítimo que no forman parte del recorrido o se encuentran infrautilizadas, con lo que este espacio de gran potencialidad se configura como un eje discontinuo y sin elementos de referencia y de actividad.

Se distinguen los siguientes tramos:

- Tramo 1. Barranco de Troya - Playa del Bobo: no existe conexión entre los paseos marítimos de Arona y Costa Adeje.
- Tramo 2. Playa del Bobo - Calle Gran Bretaña: ha sido renovado en los últimos años, sin embargo se detectan problemas de accesibilidad y la sección inadecuada a la altura de las piscinas “Las Rocas”.
- Tramo 3. Calle Gran Bretaña – Puerto Colón: no existe continuidad del paseo marítimo a través del Puerto Deportivo de Puerto Colón y los accesos transversales a la costa son simples accesos rodados, donde la presencia del peatón es residual.
- Tramo 4. Playa de la Pinta – Centro Comercial Las Costas: los accesos a la playa se realizan a través del espacio privado de los centros comerciales anexas, estando estos bastante deteriorados y con importantes deficiencias en materia de accesibilidad.
- Tramo 5. Playas de Torviscas y Fañabé: el paseo y el sistema de playas se ha renovado en los últimos años, pero su imagen no se integra en el conjunto de todo el litoral de la ciudad turística.
- Tramo 6. Las Toscas - Varadero de los Adejeros: los espacios dispuestos no interactúan con los recursos paisajísticos, pese a su reciente renovación.
- Tramo 7. Playa del El Duque: presenta una imagen positiva para la ciudad debido al desarrollo vinculado a los grandes establecimientos hoteleros anexas, que elevan la calidad de zona.
- Tramo 8. Playa El Beril - Morro de la Enramada: posee una imagen heterogénea del espacio público, ya que se ha ejecutado por los establecimientos turísticos de la zonas en diferentes fases a lo largo de los años.
- Tramo 9. Playa de la Enramada: carece de articulación con el núcleo poblacional de La Caleta.



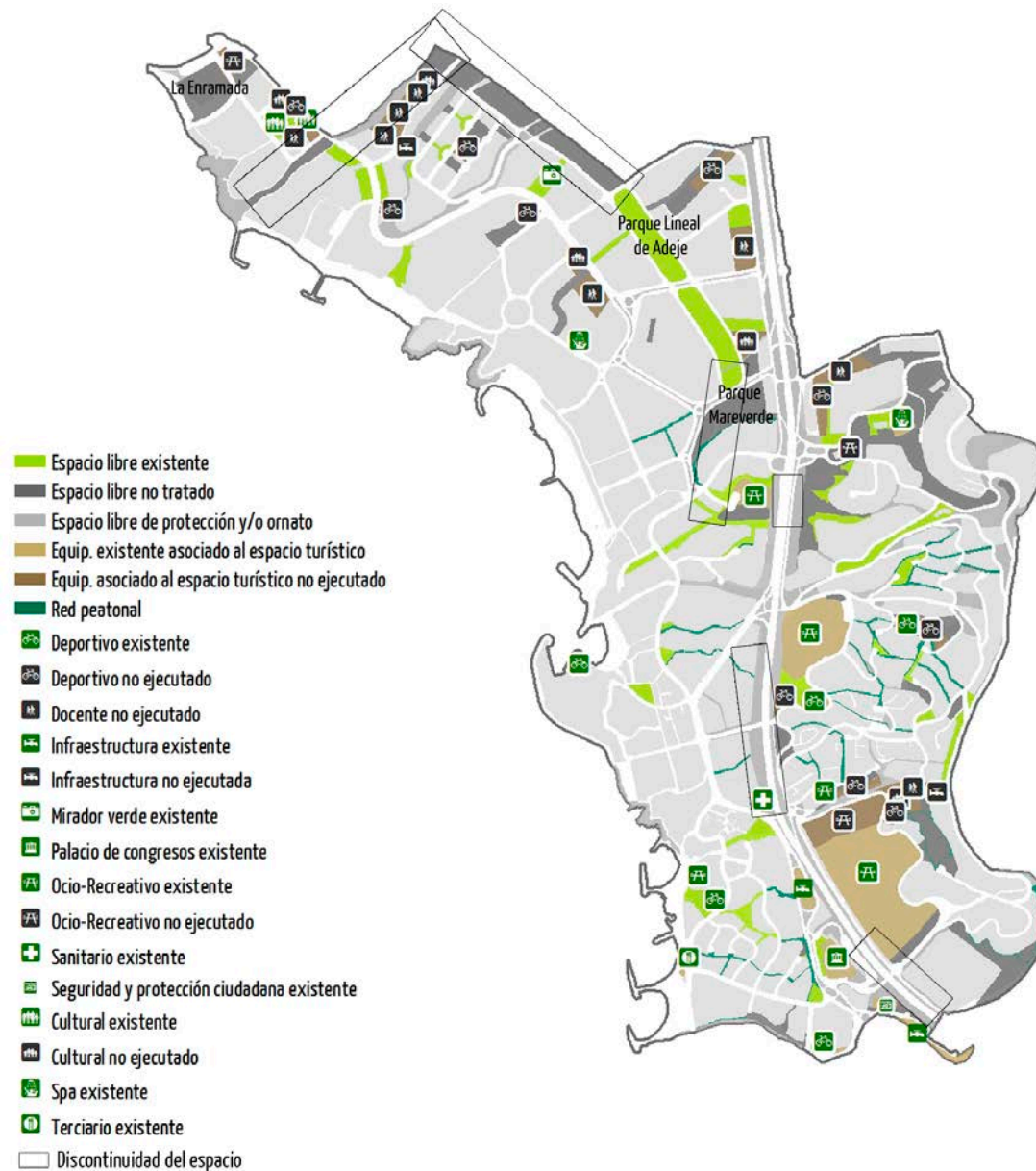
Plano: Esquema del Sistema Costero de la Alternativa Cero. **Elaboración:** Propia

En relación con el sistema de espacios libres y equipamientos existentes, destacar que se encuentran en su mayoría desconectados entre sí, sin llegar a organizar una estructura clara de referencia. Estos espacios se caracterizan, de forma genérica, por su heterogeneidad, su escasa señalización y su falta de usos complementarios o actividades dinamizadoras, que sirvan de revulsivo e inviertan la tendencia hacia la degradación.

La red peatonal existente conecta transversalmente la ciudad turística, no traspasando nunca la autopista TF-1. Su estado general es bastante heterogéneo y carecen de identidad común. Paralelamente, la existencia del Barranco del Agua y la Caldera del Rey en torno a la



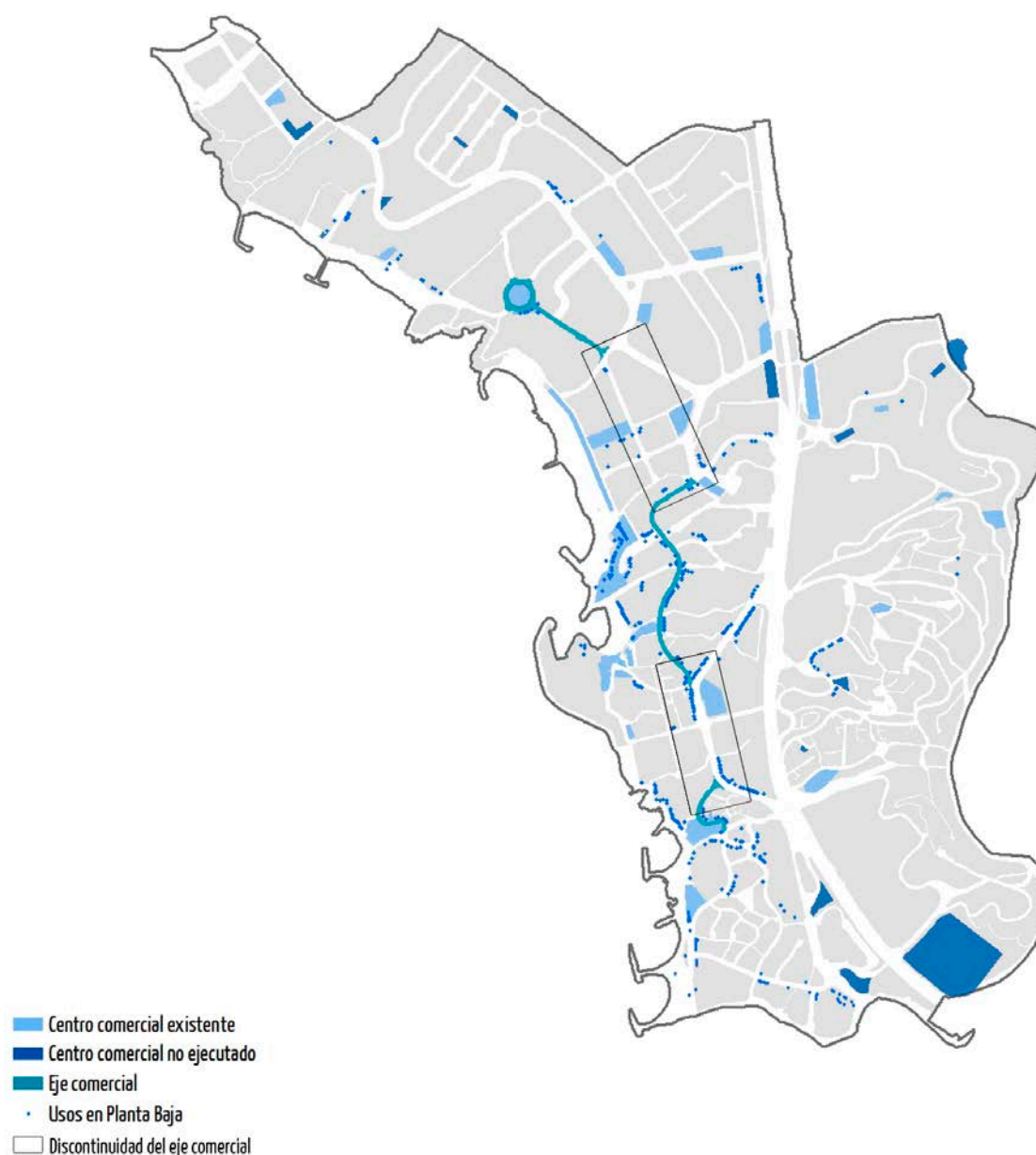
ciudad turística, ha facilitado la aparición de varios senderos que recorren estos dos espacios naturales, sin embargo, la señalización y los servicios que deberían apoyarlos, son prácticamente inexistentes.



Plano: Esquema del Sistema de Espacios Libres y Equipamientos de la Alternativa Cero. **Elaboración:** Propia

De ejecutarse los espacios libres y equipamientos previstos en los instrumentos de ordenación y llevar un mantenimiento correcto en los ya ejecutados, la ciudad turística adquiriría importantes áreas de esparcimiento, si bien esto no resolvería los problemas de desarticulación y falta de idea de conjunto, para lo cual sería necesario plantear actuaciones de mayor envergadura en su conjunto. Además, muchos de los usos previstos por el planeamiento son más adecuados para zonas residenciales que para una ciudad turística, ya que las inquietudes, necesidades, costumbres...etc. de los turistas son diferentes a las que podrían tener los residentes en el lugar.

El sistema comercial de Costa Adeje presenta síntomas de obsolescencia y agotamiento en su modelo. Está formado por una sucesión de ejes comerciales inconexos (coincidentes con las principales avenidas de la ciudad), situados en la segunda línea costera y una red de centros comerciales distribuidos a lo largo de toda la ciudad turística, existiendo una mayor concentración de éstos entre la primera y la segunda línea costera. Los ejes comerciales existentes - Avenida Rafael Puig Lluvina, la Avenida de España y la Calle Londres-, presentan problemas de articulación entre ellos debido a la falta de itinerarios organizados de manera eficiente, falta de identidad común y una oferta comercial discontinua.



Plano: Esquema del Sistema Comercial de la Alternativa Cero. **Elaboración:** Propia



ALTERNATIVA UNO

La alternativa 1 muestra el modelo de ordenación propuesto para la ciudad turística de Costa Adeje por el planeamiento vigente, resolviendo la problemática existente mediante el desarrollo de tres sistemas interconectados: Sistema Costero, Sistema de Espacios Libres y Equipamientos y Sistema Comercial. El objetivo es mejorar la calidad urbana y establecer una red de espacios públicos interrelacionados que puedan acoger y orientar a los visitantes dentro de la ciudad turística.

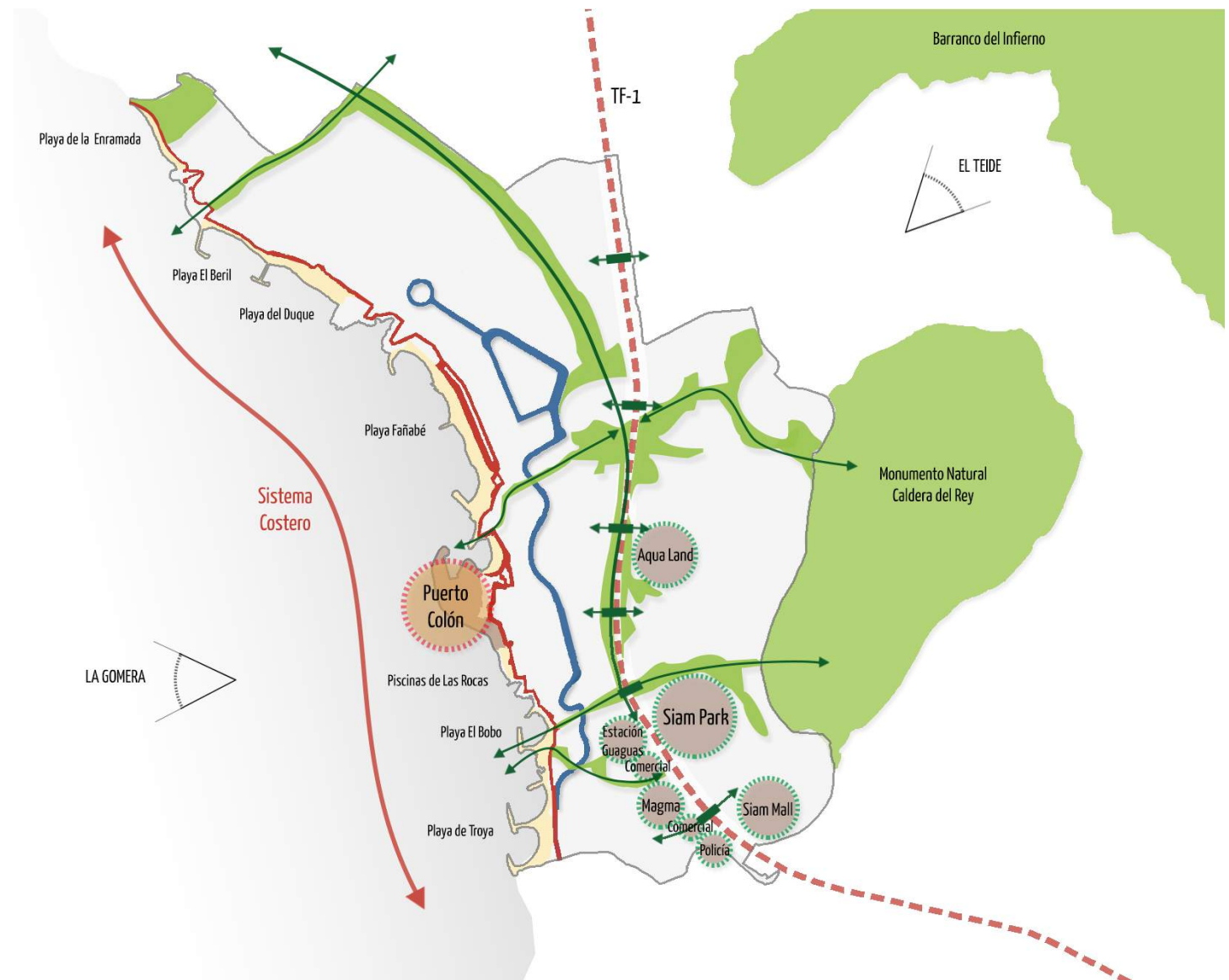


Diagrama: Alternativa Uno de los Elementos Estructurantes del PMM de Costa Adeje. **Elaboración:** Propia



Esta alternativa incluye tanto los espacios libres, equipamientos y dotaciones de carácter estructurante que actualmente están ejecutados así como los previstos en el planeamiento vigente, a excepción de la parcela recreativa del Parque Acuático Siam Park, que se modifica para propiciar la futura ampliación de sus instalaciones. Respecto de la alternativa cero, se añaden el parque urbano Mare Verde y los tramos del Parque Lineal de Adeje no ejecutados, el equipamiento comercial Siam Mall (actualmente en construcción y situado junto al Siam Park), la ampliación de la parcela recreativa del Siam Park y dos equipamientos comerciales de titularidad municipal anexos a la Estación de Guaguas y a la Policía Nacional de Adeje respectivamente. Estos nuevos elementos estructurantes permiten completar el eje longitudinal interior situado en torno a la TF-1. Por tanto, la alternativa 1 se compone de los siguientes elementos estructurantes:

- ESPACIOS LIBRES: Conformando el eje longitudinal costero nos encontramos las playas y zonas de baño existentes (la playa de Troya, la playa del Bobo, las piscinas Las Rocas, la playa La Pinta, la playa de Fañabé, la playa El Duque, la playa El Beril y la playa de La Enramada) y un Paseo Marítimo continuo que los articula. Los parques urbanos son el de Mare Verde y el Parque Lineal de Adeje.
- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: Sistema formado por cinco equipamientos de carácter supramunicipal: el puerto deportivo Puerto Colón (completando el eje litoral), los equipamientos recreativos Aqualand, Siam Park y el Centro Comercial Siam Mall (situados en el margen superior de la TF-1), y Centro de Arte y Congresos Magma (al otro lado de la TF-1). Junto al Magma y adosados a la mencionada autovía, se sitúan el resto de equipamientos de carácter municipal.

El Sistema Costero, trata de fomentar la franja litoral como principal motor de la ciudad turística y su valor natural principal. Entiende no solo la costa en sí, sino un área de influencia cercana, para que ambas conformen un eje principal longitudinal del núcleo. Para ello se propone una continuidad del mismo, tanto espacial como funcional, con intervenciones en varias líneas: La adecuación de las propias playas, recuperando espacios litorales degradados; finalización de los paseos marítimos en los tramos inexistentes o discontinuos; la articulación entre el puerto deportivo con la ciudad; la mejora y peatonalización de los accesos; la creación de áreas estanciales en las que se puedan desarrollar actividades vinculadas al disfrute y la contemplación de sus recursos paisajísticos; y la creación de un recorrido continuo y accesible en toda su longitud.





Plano: Esquema del Sistema Costero de la Alternativa Uno. **Elaboración:** Propia

El Sistema de Espacios Libres y Equipamientos tiene como objeto generar una red de conexiones transversales y longitudinales que estructuren la actual ciudad turística a tres grandes niveles. Por un lado generar potentes recorridos que conecten los principales espacios naturales del entorno, donde se incorporen la identidad de los conos volcánicos, montañas y barrancos a la propia ciudad. Por otro unir, jerarquizar y recualificar los espacios libres y áreas dotacionales existentes en la zona turística dotándolos de actividad, e integrando de manera efectiva los recorridos peatonales actuales. Por último, salvar discontinuidades para corregir las fronteras urbanas existentes.



Plano: Esquema del Sistema de Espacios Libres y Equipamientos de la Alternativa Uno. **Elaboración:** Propia



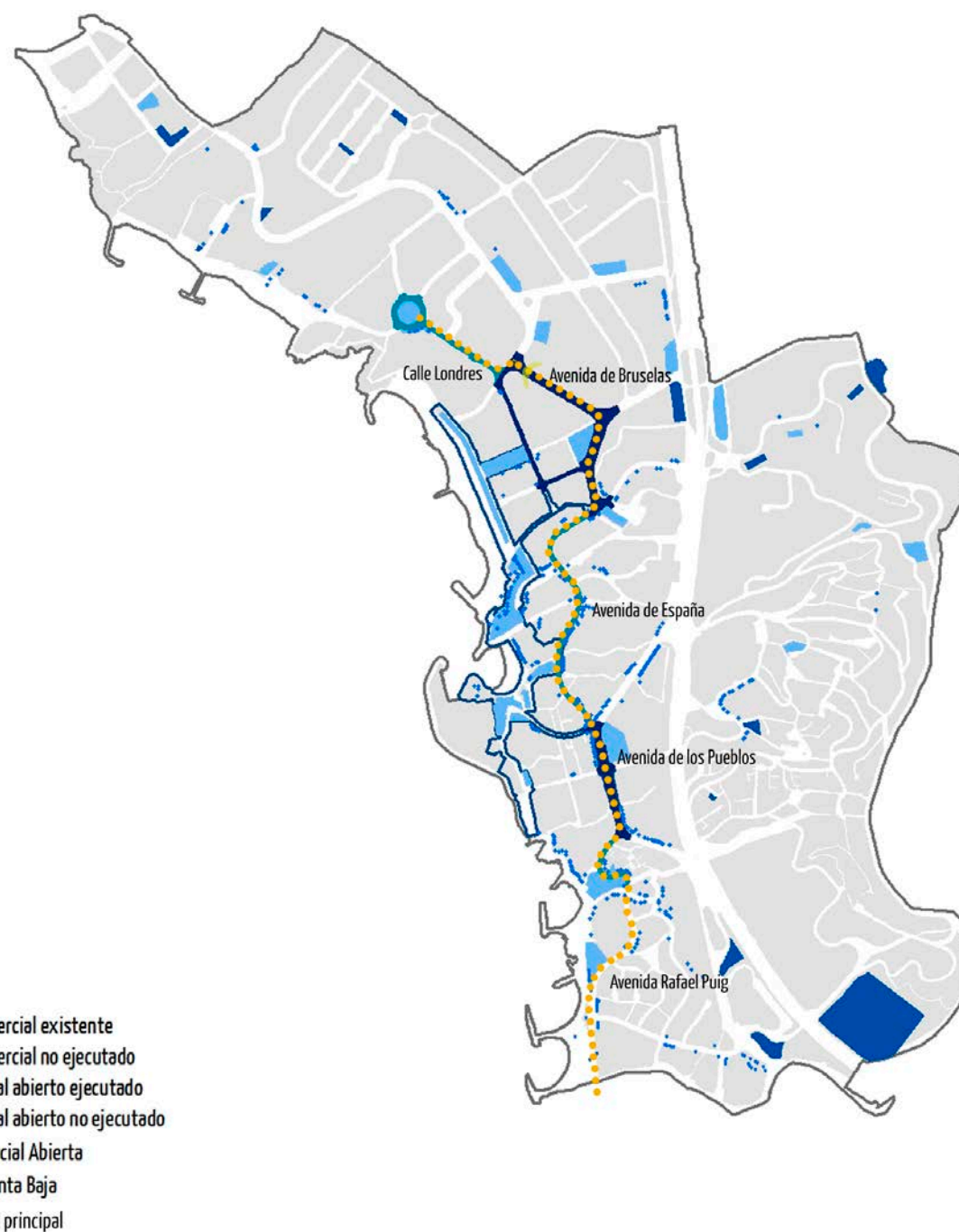
Las principales elementos del sistema de espacios libres y equipamientos en la alternativa uno son:

- **Eje verde longitudinal:** Creación de un eje longitudinal que articularía la cota intermedia de la ciudad, entre el Barranco del Agua y el Skypark, apoyándose en los grandes parques urbanos existentes y previstos por el planeamiento vigente:
 - o Parque Lineal de Adeje:
 - o Parque de Mare Verde:
 - o Espacios libres situados junto a la TF-1
- **Ejes verdes transversales:** Se dispondrán nuevos ejes transversales a la costa, que articulen esta, con los ejes longitudinales situados en la cota intermedia de la ciudad, y las cotas superiores. Para reforzar estos ejes transversales, se propone la ampliación de la sección de las aceras de los puentes sobre la TF-1, que en la actualidad son insuficientes para el paso de peatones, cochecitos de bebé y personas con movilidad reducida. Los ejes transversales más importantes son:
 - o Eje 1: Playa de Troya – Magma – Caldera del Rey.
 - o Eje 2: Centro Comercial Pueblo Canario– Siam Park– Caldera del Rey.
 - o Eje 3: Centro Comercial Costas – Skypark.
 - o Eje 4: Parque San Eugenio – Caldera del Rey.
 - o Eje 5. Barranco del Agua.
 - o Eje 6: La Enramada.
- **Red peatonal:** Se completará la red peatonal existente para facilitar la conexión de las cotas superiores de la ciudad Turística y mejorar la calidad paisajística del espacio turístico, dotando a éstas de una identidad homogénea. Se mejoran los pasos a través de la autopista TF-1.
- **Red de senderos:** Se señalizarán y se dotará de los servicios necesarios, además se mejorará la relación con los espacios libres anexos.

El Sistema Comercial está vinculado al funcionamiento de la actividad comercial y a la oferta complementaria. Este sistema se configura como el segundo eje principal longitudinal del núcleo turístico de Costa Adeje, y genera un recorrido continuo que une las zonas comerciales abiertas y las mayores áreas de actividad terciaria. Al mismo tiempo crea una sinergia y tensión con el sistema costero, al situarse en su mayor parte, en el borde del área de influencia litoral.

Esta alternativa pretende establecer una estrategia basada en la recualificación del espacio público, propiciando la generación de actividades vinculadas a éste para revitalizar el tejido comercial, conforme a los siguientes objetivos:

- **Consolidar un eje comercial** que recorra longitudinalmente la ciudad turística de Costa Adeje, entre el Barranco de Troya y el Centro Comercial Plaza del Duque.
- **Desarrollar la Zona Comercial Abierta de Puerto Colón** en el ámbito propuesto por el Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas de Tenerife. Aprobación Inicial, que engloba la actividad comercial que se desarrolla en la primera línea de costa, desde el ámbito de las Piscinas Las Rocas hasta el Centro Comercial El Litoral, y la Avda. de los Pueblos.



Plano: Esquema del Sistema Comercial de la Alternativa Uno. **Elaboración:** Propia



ALTERNATIVA DOS

Esta alternativa mantiene los elementos estructurantes de la alternativa uno, resolviendo la problemática existente mediante el desarrollo de los mismos sistemas (Sistema Costero, Sistema de Espacios Libres y Equipamientos y Sistema Comercial) pero variando y/o incorporando nuevos elementos de referencia en el territorio, siendo su carácter último muy intervencionista. Su objetivo, al igual que en la alternativa 1, es la mejora de la calidad urbana, desarrollando la red de espacios públicos y abordando de forma intensiva la renovación y creación de una identidad única del espacio público.

La única variación respecto a los elementos estructurantes de la alternativa 1, la encontramos en el trazado del Paseo Marítimo a su paso por el puerto deportivo de Puerto Colón.

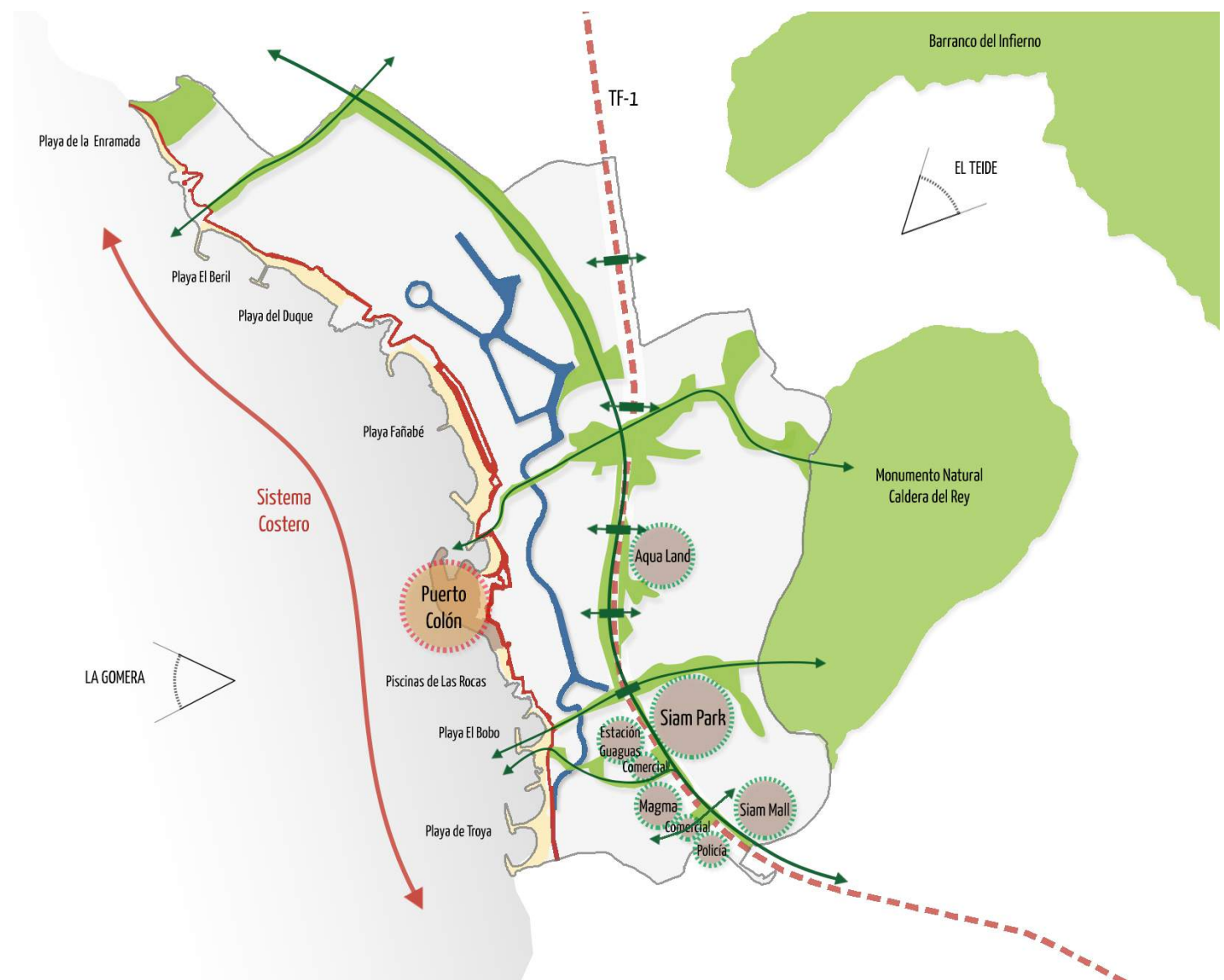
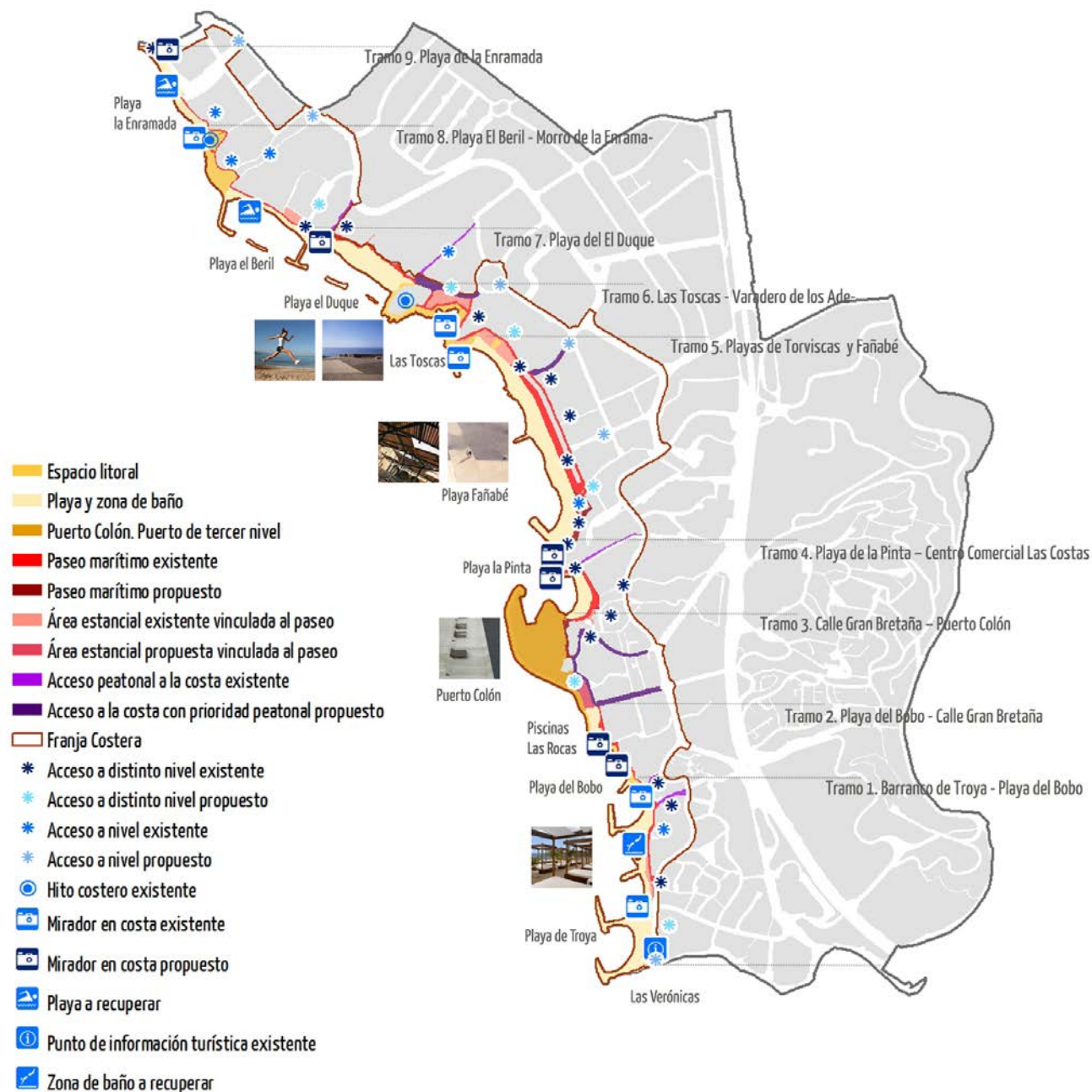


Diagrama: Alternativa Dos de los Elementos Estructurantes del PMM de Costa Adeje. **Elaboración:** Propia

Actualmente el Sistema Costero de la Ciudad Turística de Adeje es homogéneo en términos cualitativos, entre las diferentes zonas de baños y playas, configurándose esquemáticamente en una mancha continua sin ningún carácter concreto. En esta alternativa se pretende poner en valor las características especiales y representativas del borde costero para que, en función de su localización y escala, revitalicen la actividad turística. Se establece como objetivo prioritario, la coordinación entre administraciones competentes para favorecer la renovación de las playas y zonas de baño que presentan síntomas de obsolescencia.



Plano: Esquema del Sistema Costero de la Alternativa Dos. **Elaboración:** Propia



Este sistema comparte los objetivos principales de la Alternativa 1, planteando medidas adicionales para resolver los problemas de conectividad entre la trama urbana y la costa, y potenciar el carácter de la franja litoral como elemento de transición entre ambos ambientes, constituyéndose como zona de preferencia peatonal, donde se intensifica el contacto visual con el mar y los recorridos para el paseo. Se genera una red de conexiones en el frente litoral donde el paseo marítimo tiene una identidad propia, solucionando con ellos las intervenciones ejecutadas por distintos agentes públicos y/o privados, y las vías perpendiculares de acceso y conexión con el mismo se convierten en elementos orientadores para facilitar la llegada a la costa.

El Sistema de Espacios Libres y Equipamientos comparte los objetivos establecidos en la alternativa 1, pero adopta un esquema de actividad más flexible al establecido por el planeamiento urbanístico, permitiendo que en los espacios libres y equipamientos se puedan disponer nuevos usos comunitarios, en cualquiera de sus modalidades, conforme a las necesidades de la Ciudad Turística. A su vez, se reconocen los equipamientos existentes no recogidos en el planeamiento vigente y se reubican los espacios libres y equipamientos que, por su inaccesibilidad o por las necesidades de las áreas turísticas en las que se localizan, así lo justifique. En esta alternativa se refuerzan las conexiones peatonales transversales sobre la TF-1, incorporando en sitios estratégicos nuevos pasos elevados peatonales que permitan reforzar la conexión de los corredores ambientales en el sentido costa-cumbre.

En esta alternativa se incorporan las siguientes determinaciones adicionales a las establecidas en la alternativa 1:

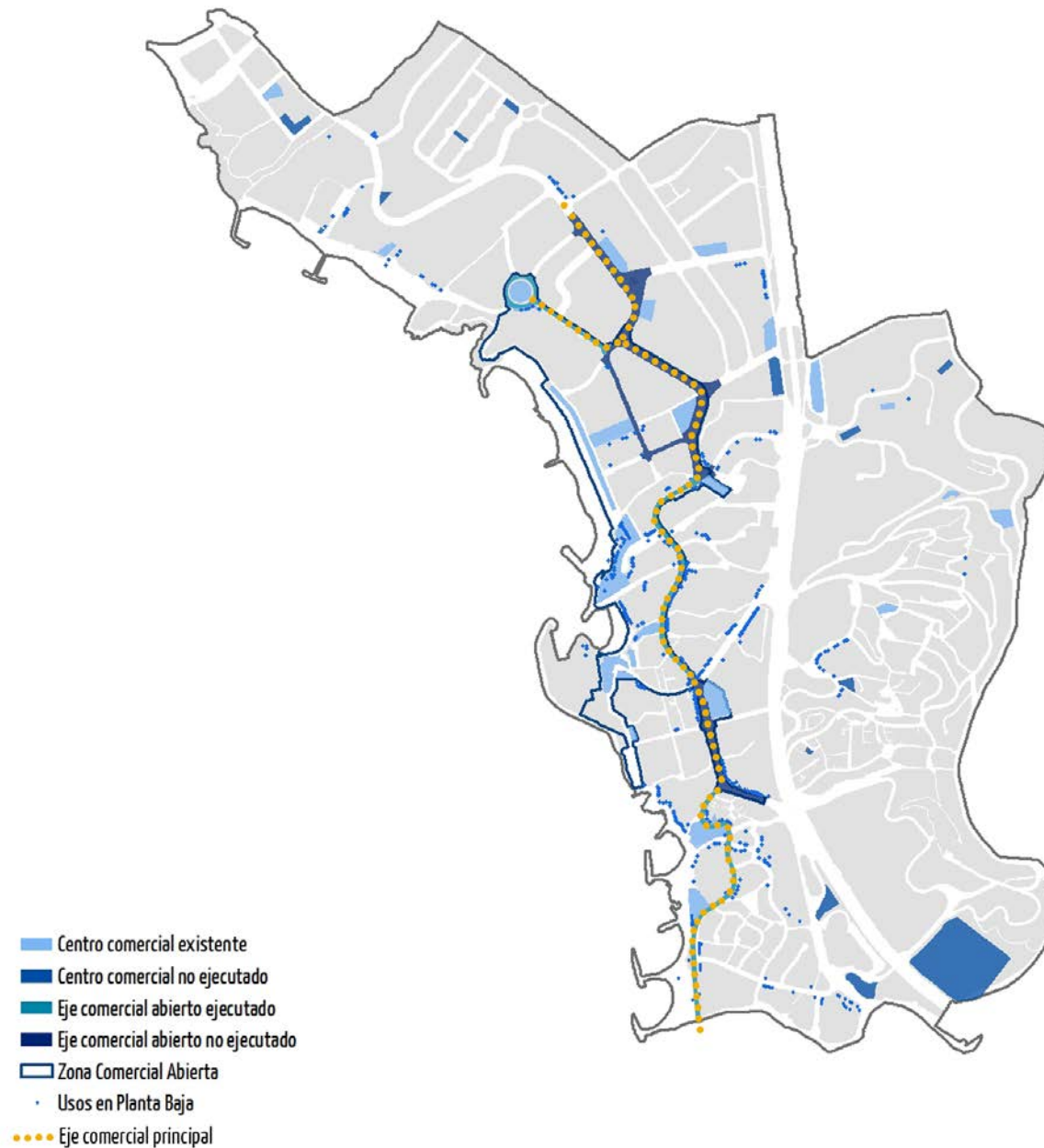
- **Eje Verde Longitudinal:** Compuesto por el Parque Lineal de Adeje, el Parque Mare Verde y los espacios libres situados junto a la TF-1. Estos últimos espacios libres se amplían en dirección al Siam Park para conectar los elementos estructurantes localizados en ambos márgenes de la TF-1.
- **Ejes verdes transversales:** Se propone la conexión del Eje 3 Centro Comercial Costas – Skypark y el Eje 4 Parque San Eugenio – Caldera del Rey a través de la ejecución de un paso peatonal elevado sobre la TF-1, conformando un único corredor que conecta la Caldera del Rey con la costa. Los ejes transversales más importantes de esta alternativa son:
 - o Eje 1: Playa de Troya – Magma – Caldera del Rey
 - o Eje 2: Centro Comercial Pueblo Canario– Siam Park– Caldera del Rey
 - o Eje 3: Centro Comercial Costas – Parque San Eugenio – Caldera del Rey
 - o Eje 4. Barranco del Agua
 - o Eje 5: La Enramada
- **Red peatonal:** Se completa la red peatonal con la ejecución de dos nuevos pasos peatonales elevados sobre la TF-1, a la altura del Parque San Eugenio y del Siam Park.
- **Red de senderos:** Se incorpora un sendero en el espacio Litoral de Las Toscas y Varadero de los Adejeros.



Plano: Esquema del Sistema de Espacios Libres y Equipamientos de la Alternativa Dos. **Elaboración:** Propia



El Sistema Comercial detecta los focos comerciales existentes e intenta configurar un tejido de actividad enlazando todos los puntos en busca de una revitalización del tejido comercial. Por tanto, compartiendo los objetivos planteados en la alternativa 1 de consolidación de un eje comercial y el desarrollo de la ZCA de Puerto Colón, se amplían para acoger los nodos que podrían ser generadores de nuevas actividades comerciales.



Plano: Esquema del Sistema Comercial de la Alternativa Dos. **Elaboración:** Propia

Dichas alternativas están gráficamente expresadas en sus correspondientes planos, que forman parte del contenido del presente documento.

JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Desde el punto de vista territorial, el presente PMM entiende que, respecto a las alternativas de elementos estructurantes planteadas, la Alternativa 2 es la que mejor resuelve globalmente la problemática existente, con actuaciones profundas sobre el espacio público que dotan a Costa Adeje de una identidad diferenciada como destino turístico. Un elemento destacado de esta propuesta es el carácter prioritario que se concede a la renovación de las playas del ámbito, así como las conexiones de la costa con el resto de la ciudad turística, la flexibilidad de usos en los espacios libres y equipamientos y a los nodos de actividad comercial planteados

La evaluación ambiental y las conclusiones obtenidas de dicho diagnóstico se desarrolla en el apartado 6 “Análisis de las alternativas”, del Tomo VI Memoria ISA. A modo indicativo, se expone un resumen de los resultados obtenidos de la evaluación de las alternativas respecto a los elementos estructurantes conforme a los distintos criterios de evaluación establecidos, en una escala de 1 a 5 y en función de su incidencia concreta sobre cada criterio de evaluación. De forma general, los valores asignados responden al siguiente esquema:

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN						
		CRITERIOS DE OBJETIVOS	CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO					
			Objetivos	Información		Diagnóstico		
			Cumplimiento de los objetivos específicos	Afección a áreas con dominio de elementos naturales (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje	Mejora de la problemática ambiental	Adecuación a la calidad para la conservación	Adecuación a la potencialidad de uso
PESO DE LOS CRITERIOS		10	6	9	5	4	8	
EVALUACIÓN AMBIENTAL	A0	1	3	1	1	3	3	
	A1	3	1	1	3	5	3	
	A2	5	1	3	5	5	5	

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN				
		CRITERIOS DE CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS	CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO			OTROS CRITERIOS ECONÓMICOS
		Cumplimiento de los objetivos socioeconómicos	Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Esfuerzo inversor (*)
PESO DE LOS CRITERIOS		10	8	7	9	6
EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA	A0	1	1	3	1	5
	A1	3	3	3	3	3
	A2	5	5	5	5	1

(*) Criterios de evaluación en negativo. En ellos se otorga un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio.

A nivel socioeconómico, la Alternativa 2 resulta igualmente MUY ADECUADA, pues sus propuestas consiguen el efecto de amplificar los beneficios sobre la oferta turística, especialmente sobre la complementaria, y sobre la identidad e imagen del ámbito, lo que en última instancia redunda en un aumento de su calidad y competitividad como destino turístico de primer orden. De esta forma, se viabiliza el cumplimiento de los objetivos específicos de este PMM, al inducir y posibilitar el aumento en la calidad de la oferta; la atracción de capital



inversor por el surgimiento de nuevas oportunidades de negocio; la creación de empleo, derivado de las propias intervenciones que se desprenden de la alternativa y también del mayor desarrollo de la oferta de alojamiento y complementaria; la rentabilidad de la actividad turística, la captación de un perfil de turista de mayor poder adquisitivo y su satisfacción final con Costa Adeje como destino vacacional.

Desde el punto de vista ambiental, la alternativa 2 se valora igualmente como MUY ADECUADA para ser desarrollada por el PMM, al entender que, del análisis del conjunto de los criterios de evaluación seleccionados, ésta es la que mejor se ajusta a los objetivos de ordenación del Plan. El modelo de ciudad turística propuesto en esta alternativa es la que mejor se ajusta a la calidad visual del paisaje, a la potencialidad de uso y a la calidad para la conservación, asimismo, genera un incremento considerable en la calidad del ambiente urbano y en el paisaje del espacio público de la ciudad turística.

A la vista de los resultados obtenidos, desde el punto de vista territorial, ambiental y socioeconómico la Alternativa 2 es la que da mayor respuesta a los objetivos del PMM, siendo ésta la Alternativa seleccionada.

En la ordenación pormenorizada del PMM no se recoge la propuesta de ampliación del Parque Acuático Siam Park y el espacio libre “colchón” que separa este equipamiento estructurante del área residencial más próxima, tal y como aparece recogido gráficamente en la Alternativa 2, por no llegar a un acuerdo con el propietario del suelo para incluirla en el documento. En este ámbito concreto se mantiene por tanto la delimitación gráfica de las piezas del planeamiento vigente. En todo caso, se entiende que esta modificación no altera el sentido de la evaluación de las alternativas de respecto de los elementos estructurantes.

1.9.5. ALTERNATIVAS RESPECTO DEL DESTINO GLOBAL DE LAS ÁREAS

A partir del reconocimiento y diagnóstico de los usos actuales en la Ciudad Turística, el PMM ha determinado la existencia de tres tipos de áreas conforme al destino de las mismas: Áreas Turísticas, Áreas Residenciales y Áreas de Compatibilidad Turístico-Residencial.

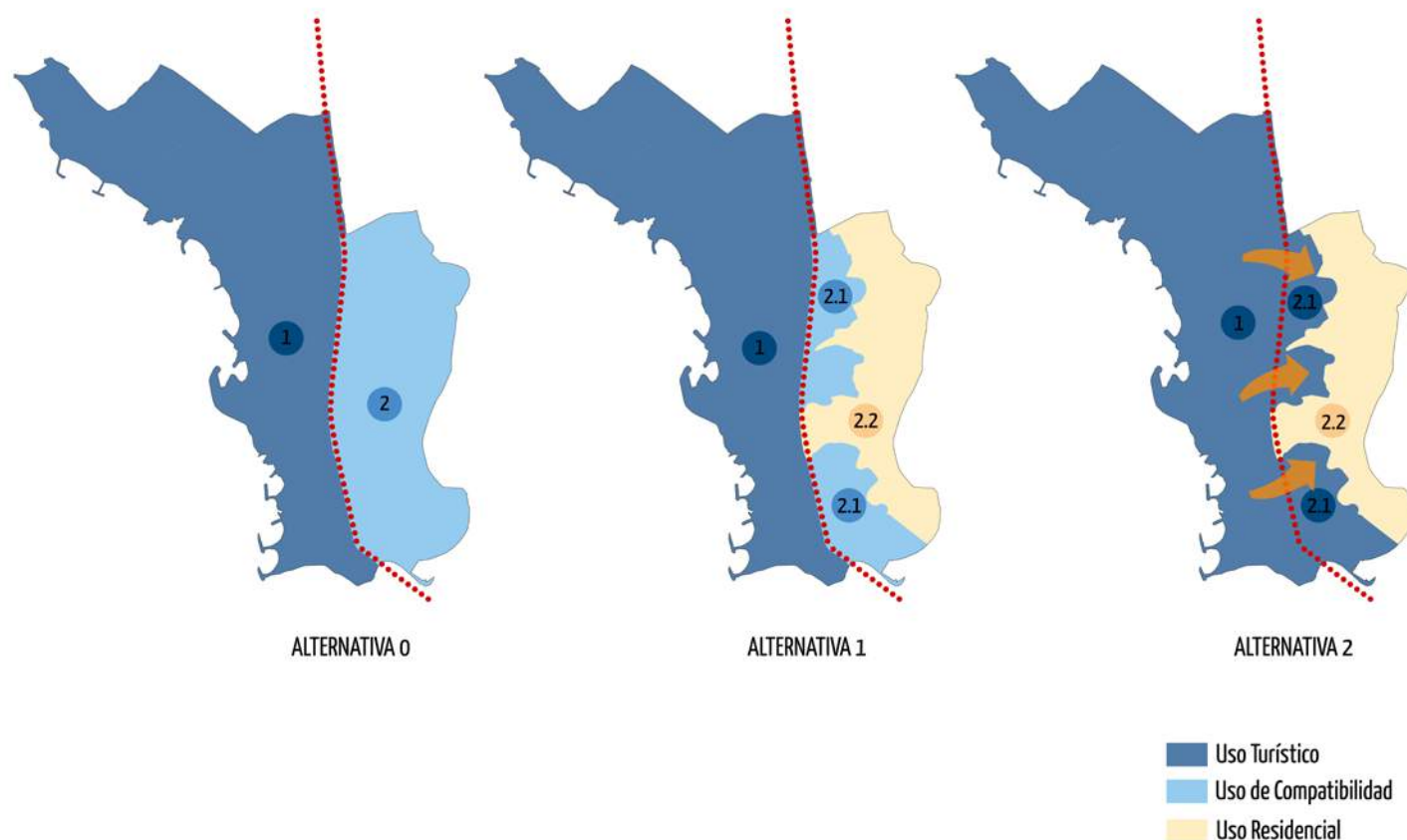
Las **Áreas Turísticas** son aquellos ámbitos con especial aptitud para el desarrollo turístico, cuyas piezas urbanísticas con capacidad alojativa se destinan de forma exclusiva o mayoritaria a establecimientos turísticos, y se ordenan desde una concepción inicial de una compatibilidad mínima del uso residencial. En estas Áreas se debe propiciar la renovación edificatoria de todos los inmuebles existentes para adecuarse a unos objetivos de calidad, proponer estrategias que permitan a medio-largo plazo el gran reto de la transformación-recuperación del uso residencial existente a turístico, así como adoptar el uso turístico en aquellas piezas vacantes o de nuevo crecimiento actual que por su especiales aptitudes así se determine.

Se definen como **Áreas Residenciales** los ámbitos destinados a albergar el alojamiento permanente de la población local. Estas áreas cuentan con una preexistencia clara de usos mayoritarios residenciales y un alto nivel de consolidación de la edificación destinada al alojamiento permanente de la población local, lo que se traduce en unas características peculiares de su estructura urbana en cuanto a mayor densidad, parcelario de grano menor, etc. En estas Áreas se excluye la posibilidad de nuevos establecimientos turísticos alojativos, con una voluntad de especialización a medio-largo plazo que no necesariamente debe impedir en estos momentos la permanencia de los establecimientos ya existentes.

Las **Áreas de Compatibilidad Turístico-Residencial** (en adelante áreas de compatibilidad), son aquellas superficies en las que conviven usos residenciales y turísticos con distintos niveles de intensidad. Estas Áreas corresponden al modelo tradicional del espacio turístico en Tenerife de convivencia de ambos usos en la conformación de la trama urbana, cuya preexistencia difícilmente se puede ignorar o marginar. A estos efectos, en las Áreas de Compatibilidad se regula los criterios de compatibilidad de ambos usos desde una consideración y exigencia de condiciones de calidad de la urbanización y edificación análogas, como integrantes ambos del espacio turístico.

Las alternativas de ordenación planteadas se conforman a partir de la asignación de un destino Turístico, Residencial o de Compatibilidad a las distintas Áreas que conforman el ámbito territorial del PMM, y cuya categorización se realiza atendiendo al grado de presencia de actividades turísticas y al nivel de consolidación de la edificación con este uso, así como por su aptitud para el desarrollo turístico conforme al modelo territorial que se pretende alcanzar.

Las Alternativas vienen reflejadas en el plano "A-3.1 ALTERNATIVAS DE ORDENACIÓN RESPECTO DEL DESTINO GLOBAL DE LAS ÁREAS. Alternativas 0, 1 y 2"



Plano: Alternativas del Destino Global de las Áreas PMM de Costa Adeje. **Elaboración** propia

ALTERNATIVA CERO

La Alternativa cero se corresponde con el modelo sobre el Destino de las Áreas establecido por el PTOTT para el ámbito territorial del presente plan, identificando dos grandes áreas:

- **Área 1:** con Destino TURÍSTICO

Se incluyen en esta Área los ámbitos costeros situados por debajo de la TF-1 (Playa de Las Américas, San Eugenio Bajo, Playas del Duque-Fañabé, Jardines del Duque, La Caleta-El Beril y Sector 8), que cuentan con una especial aptitud para el desarrollo turístico y que en la actualidad concentran la mayor parte de los inmuebles turísticos de Costa Adeje.



- **Área 2:** con Destino de COMPATIBILIDAD

El Área 2, integrado por los ámbitos Sector 0, Campo de Golf-Las Américas, San Eugenio Alto y Torviscas, se caracteriza por su escasa vinculación con su franja costera, -debido a la fractura genera el trazado de la TF-1-, así como por sus condiciones topográficas de elevada pendiente, que en muchos casos dificultan los recorridos peatonales dentro del mismo. No obstante, la implantación de dos grandes equipamientos estructurantes de ocio (Aqualand y Siam Park) junto a la TF-1, ha propiciado que en la trama urbana del entorno de ambos equipamientos convivan usos residenciales y turísticos, justificando su designación como destino de Compatibilidad.

Para la formalización de este modelo, el PTEOT pone límites a la compatibilidad residencial en las zonas con destino Turístico (Área 1), mientras que en las zonas con destino de Compatibilidad (Área 2), no se acotan los niveles de intensidad entre los usos residenciales y turísticos.

En la actualidad, la escasa accesibilidad que presenta el Área de Compatibilidad con los servicios turísticos costeros, y las dificultades de su topografía para crear un sistema de espacios libres y equipamientos que dote de servicios alternativos al turista, ha propiciado que los establecimientos turísticos situados en su interior pierdan carácter competitivo con los situados en el Área Turística, y el fenómeno de la residencialización de la planta de alojamiento turística haya emergido con fuerza, (fundamentalmente en los ámbitos no situados en el entorno de los grandes equipamientos de ocio ya mencionados). La ausencia de límites de compatibilidad de la capacidad residencial y turística en el Área 2, no acota este fenómeno de la residencialización.

ALTERNATIVA UNO

La Alternativa uno apuesta por el establecimiento de un modelo sobre el destino de las Áreas en base a la consolidación de los usos existentes. Conforme a esta estrategia, en esta alternativa se mantiene el destino Turístico del Área 1, y se apuesta por la especialización del Área de Compatibilidad delimitada por el PTOTT, distinguiendo las siguientes Áreas:

- **Área 1:** con Destino TURÍSTICO

Se mantiene la especialización turística de los ámbitos de Playa de Las Américas, San Eugenio Bajo, Playas del Duque-Fañabé, Jardines del Duque, La Caleta-El Beril y Sector 8, cuyas piezas urbanísticas con capacidad alojativa se destinan de forma exclusiva o mayoritaria a establecimientos turísticos.

- **Área 2.1:** con Destino de COMPATIBILIDAD

Se identifican con destino de Compatibilidad los ámbitos anexos a la TF-1 (San Eugenio Alto y Sector 0), en cuyo interior se localizan los dos grandes equipamientos de ocio de Costa Adeje (Aqualand y Siam Park) así como la mayor parte de los establecimientos turísticos de la Zona interior de la Ciudad Turística. A pesar de ello, el uso turístico de alojamiento no supera el 30% de la superficie de las parcelas del área urbana, es por ello que se mantiene esta área como de Compatibilidad (de conformidad con la definición establecida en el artículo 2.o) de la Ley de Renovación).

- **Área 2.2:** con Destino RESIDENCIAL

El Área 2.2, integrado por los ámbitos de Torviscas y Campo de Golf Las Américas, se sitúa en la parte superior de la Ciudad Turística de Costa Adeje junto a la Caldera del Rey. En la actualidad presenta un carácter mayoritariamente residencial, con una capacidad alojativa que supera el 80% de la capacidad alojativa total del área, aspecto que ha determinado su especialización en un destino Residencial.

Esta escasez de demanda de los establecimientos turísticos en este entorno se justifica por las características de su topografía, que condicionan su estructura urbana, impiden la creación de un sistema de espacios libres y equipamientos adaptados a las demandas de los turistas y dificultan la movilidad peatonal interna.

ALTERNATIVA DOS

La Alternativa 2 apuesta por la categorización del destino de las Áreas atendiendo al grado de presencia de actividades turísticas y al nivel de consolidación de la edificación con este uso, así como por su aptitud para el desarrollo turístico. Conforme a este criterio, se mantiene el mismo destino para las Áreas 1 y 2.2 de la Alternativa 1, conservando los objetivos de calidad para cada una de ellas, mientras que la 2.1 se especializa en el uso turístico:

- **Área 1:** con Destino TURÍSTICO

Se mantiene la especialización turística de los ámbitos de Playa de Las Américas, San Eugenio Bajo, Playas del Duque-Fañabé, Jardines del Duque, La Caleta-El Beril y Sector 8, conforme a los criterios ya contemplados en las alternativas anteriores.

- **Área 2.1:** con Destino TURÍSTICO:

Como alternativa para el crecimiento de la zona turística costera (Área 1), prácticamente colmatado en la actualidad, se plantea la especialización de los ámbitos de San Eugenio Alto y Sector 0 en Áreas Turísticas, aprovechándose de las sinergias turísticas que se generan con los grandes equipamientos existentes en los mencionados ámbitos.

Para propiciar la articulación urbana de las dos Áreas Turísticas (1 y 2.1), separadas espacialmente por el trazado de la TF-1, se propone fomentar la ampliación y mejora de las conexiones peatonales transversales a la autovía, permitiendo acercar la zona alta y baja de la Ciudad Turística. Esto permitiría a su vez diversificar la oferta promocional de Costa Adeje, posibilitando que éste no sólo gire en torno al “Turismo de sol y playa”, e introduciendo el concepto del disfrute del Paisaje y la relación con la montaña que la zona interior ofrece.

- **Área 2.2:** con Destino RESIDENCIAL

La presencia mayoritaria de usos residenciales y la escasa adecuación de sus características morfológicas y territoriales para el desarrollo de la actividad turística, se asigna un destino Residencial a los ámbitos de Torviscas y Campo de Golf Las Américas.

JUSTIFICACIÓN DE LA ALTERNATIVA SELECCIONADA

Respecto a las alternativas planteadas sobre el destino de las áreas, se considera que tanto desde el punto de vista territorial, ambiental como socioeconómico, la alternativa 2 resulta la más idónea, en la medida en que permite un mayor desarrollo de la oferta turística y separa a nivel global los usos residenciales de los turísticos, eliminando los mixtos, que interfieren en el buen funcionamiento de la ciudad turística por las diferentes dinámicas de comportamiento y requerimientos de turistas y residentes, así como su aptitud para el desarrollo de las mismas.

A modo indicativo, se expone una tabla resumen de los resultados obtenidos de la evaluación de las alternativas respecto al destino global de las áreas conforme a los distintos criterios de evaluación establecidos en el apartado 6 “Análisis de las alternativas”, del Tomo VI Memoria ISA, en una escala de 1 a 5 y en función de su incidencia concreta sobre cada criterio de evaluación.



		CRITERIOS DE EVALUACIÓN						
		CRITERIOS DE OBJETIVOS	CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO					
			Objetivos	Información		Diagnóstico		
				Cumplimiento de los objetivos específicos	Afección a áreas con dominio de elementos naturales (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje	Mejora de la problemática ambiental	Adecuación a la calidad para la conservación
PESO DE LOS CRITERIOS		10	6	9	5	4	8	
EVALUACIÓN AMBIENTAL	A0	1	1	3	1	3	1	
	A1	3	3	3	3	3	3	
	A2	5	3	5	5	5	5	

		CRITERIOS DE EVALUACIÓN				
		CRITERIOS DE CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS	CRITERIOS DE CALIDAD DEL DESTINO			OTROS CRITERIOS ECONÓMICOS
		Cumplimiento de los objetivos socioeconómicos	Oferta de alojamiento	Oferta complementaria	Identidad del destino	Esfuerzo inversor (*)
PESO DE LOS CRITERIOS		10	8	7	9	6
EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA	A0	1	1	3	1	5
	A1	1	1	3	3	5
	A2	5	3	5	5	5

(*) Criterios de evaluación en negativo. En ellos se otorga un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto a dicho criterio.

Tal y como se ha descrito en los apartados anteriores, en los tres submodelos respecto a los cuales se plantean y describen tres alternativas posibles en el presente PMM (estructura viaria y movilidad, elementos estructurantes y destino de las áreas), se ha escogido la **Alternativa 2**.

La evaluación comparativa de las alternativas ha permitido, desde un análisis inicial de los distintos sistemas que configuran el ámbito de actuación, alcanzar la significación territorial global de cada una de ellas. Como se observa en la siguiente tabla, se determina de manera clara y precisa a la **Alternativa 2** como la idónea para ser adoptada como modelo de intervención del PMM, al alcanzar una valoración de “muy adecuada”, que resulta más alta que la “algo adecuada” de la **Alternativa 1** y la “algo adecuada” de la **Alternativa 0**.

EVALUACIÓN PARCIAL					VALORACIÓN FINAL	
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	AMBIENTAL		SOCIOECONÓMICA			
ALTERNATIVA 0	ALGO ADECUADA	2,00	ALGO ADECUADA	1,83	ALGO ADECUADA	1,92
ALTERNATIVA 1	ALGO ADECUADA	2,73	ALGO ADECUADA	2,80	ALGO ADECUADA	2,77
ALTERNATIVA 2	MUY ADECUADA	4,30	MUY ADECUADA	4,33	MUY ADECUADA	4,32



2. CONTENIDO REGULADOR DEL PMM DE COSTA ADEJE

2.1. INTRODUCCIÓN: LAS DETERMINACIONES URBANÍSTICAS DEL PMM

2.1.1. LAS DETERMINACIONES DEFINIDORAS DEL MODELO URBANÍSTICO

Ha de tenerse en cuenta que este PMM se aborda desde una voluntad global de redefinir el modelo turístico para el conjunto de su ámbito territorial, no siendo simplemente un catálogo de modificaciones puntuales de las determinaciones del planeamiento urbanístico vigente. Este modelo que se plantea (en congruencia con los objetivos legales y las directrices del PTOTT) debe traducirse en un modelo urbanístico.

El concepto de modelo urbanístico suele usarse con cierto grado de ambigüedad y por tanto es necesario acotarlo con la máxima precisión posible. En el marco del planeamiento urbanístico hay que entender que el modelo urbanístico es el resultante de la ordenación estructural (artículo 32 TRLOTENC). El PIOT, al definir el modelo de ordenación territorial de la isla, señala que se trata de una síntesis de su propuesta de ordenación conformada estrictamente por aquellas determinaciones con efectos estructurantes sobre el territorio. Así pues, desde ambas aproximaciones, se concluye que el modelo de ordenación (sea territorial o urbanístico) de un ámbito concreto se conforma por un conjunto de determinaciones específicas, pero no cualesquiera sino aquéllas suficientemente relevantes para definir los rasgos básicos de la propuesta de ordenación, que ha de desarrollarse con otras determinaciones de mayor detalle (que no constituirían el modelo).

Bajo esta óptica, el modelo urbanístico de este PMM se conforma por las determinaciones de ordenación estructural que establece sobre su ámbito territorial, entendiendo como tales las mismas que se definen en el artículo 32 TRLOTENC y que son las siguientes:

- La clasificación y categorización de suelo
- Los elementos viarios mediante los cuales se define la red estructurante de movilidad.
- Los elementos estructurantes de espacios libres y equipamientos.
- La asignación de destinos globales a las distintas áreas urbanas en que se divide el ámbito.

En un ámbito territorial tan consolidado como el que nos ocupa, todas estas determinaciones estructurales son básicamente las que establece el planeamiento urbanístico vigente, y el PMM solo introduce pequeñas variantes, desde una óptica posibilista de la ordenación.

Para una mejor sistematización analítica, se ha entendido conveniente plantear el modelo de ordenación sobre cada uno de los grupos de determinaciones de forma independiente, sin perjuicio de las obvias interrelaciones entre ellas. Así, se definen cuatro temas o submodelos, que en conjunto definen las características estructurantes de la propuesta de ordenación:

- La Clasificación y Categorización de suelo.
- La Estructura Viaria y de Movilidad.
- Los Elementos Estructurante de Espacios Libres y Equipamientos.
- El Destino Global de las Áreas.

En este sentido, el subgrupo que marca de forma más determinante los rasgos de la ordenación pormenorizada es el de destino o uso global de las áreas, a partir de las cuales se definen las determinaciones particulares de cada una de ellas.

En el ámbito territorial de ordenación se tendrán en cuenta las determinaciones de los diferentes instrumentos de ordenación territorial, urbanística y de recursos naturales que conforman el sistema de planeamiento de Canarias, si bien, conforme al artículo 7 de la Ley de Renovación, *“Cuando los instrumentos de ordenación territorial se encuentren adaptados a las directrices de ordenación general y del turismo de canarias, sus determinaciones tendrán el carácter normativo de recomendación para los Planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad a que se refiere el artículo 7 de esta ley, de forma que éstos podrán apartarse motivadamente de las mismas, siempre que sea como objeto de viabilizar operaciones de renovación urbana en los términos previstos en esta ley”*.

A efectos de profundizar en el alcance y contenido del PMM del conjunto de instrumentos de ordenación territorial vigentes, dos resultan especialmente relevantes: El Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT) y el Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT).

2.1.2. LAS DETERMINACIONES DE ORDENACIÓN PORMENORIZADA

Los PMM están pensados principalmente para operar sobre ámbitos que ya cuentan con ordenación (estructural y normalmente también pormenorizada), lo cual supone que, por lo general, simplemente complementan o sustituyen determinaciones urbanísticas concretas sobre un ámbito, sin necesidad de alterar la totalidad de las que conforman la ordenación estructural o pormenorizada del mismo.

Respecto a las determinaciones establecidas en el PGO vigente al ordenar pormenorizadamente los suelos urbanos o urbanizables del ámbito de ordenación, el PMM de Costa Adeje sustituye aquellos parámetros urbanísticos vigentes que, justificadas en razón de los objetivos de mejora, modernización e incremento de la competitividad turística, son necesarias para viabilizar la renovación urbana y edificatoria de la Ciudad Turística.

Por ello, en el PMM se han establecido las determinaciones pormenorizadas teniendo presente que su aplicación debe suponer la implantación de actividades concretas que, en su conjunto, impulsen o conduzcan al uso global asignado al ámbito o área urbana de referencia.

Las determinaciones de ordenación pormenorizada se enmarcan en las de ordenación estructural, estableciendo así su dependencia jerárquica de aquéllas. De esta manera, en el PMM de Costa Adeje, las notas características de las determinaciones de ordenación pormenorizada son su alcance operativo (regulan actos de ejecución concretos) y dependen de las estructurales, principalmente del destino o uso global asignado a cada una de las áreas del ámbito.

Los principales parámetros de ordenación establecidos por el PMM de Costa Adeje se incluyen en los siguientes grupos de determinaciones urbanísticas:

- a) Las definidoras de la trama urbana, mediante las cuales se divide el suelo ordenado en piezas y espacios de accesibilidad, a través del señalamiento de las alineaciones resultantes del proceso de adaptación del PGO vigente a la cartografía actual. El PMM no modifica las rasantes establecidas en el PGO vigente.
- g) Las reguladoras de la edificación, mediante las cuales se establecen las condiciones formales y de aprovechamiento que deben cumplir los edificios en cada pieza del suelo ordenado pormenorizadamente. Entre ellas, se incorporan las siguientes: parcela mínima, porcentaje máximo de ocupación, altura máxima reguladora en número de plantas, coeficiente de edificabilidad, separación a linderos frontal, lateral y posterior, y dominio.
- h) Las reguladoras de los usos pormenorizados, que no sólo suponen asignar a cada pieza "el destino preciso" sino también las condiciones de admisibilidad de los distintos usos posibles de implantarse en la misma. Con estas



determinaciones se resuelven también "las reservas de dotaciones y equipamientos" locales, toda vez que éstas no son sino usos concretos.

2.2. LA CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN URBANÍSTICA DEL SUELO

2.2.1. INTRODUCCIÓN

En el presente documento, no se procede a regular una clasificación y categorización del suelo diferente de la ya recogida en el planeamiento municipal vigente, ya que desde nuestra perspectiva no se ha considerado necesario modificar dicha clasificación, aceptándose la recogida en el PGO vigente.

2.2.2. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN DE LA PROPUESTA DE CLASIFICACIÓN Y CATEGORIZACIÓN

Acorde a lo descrito en el apartado anterior, y en concordancia con lo establecido en el PGO vigente, en el área territorial de ordenación del presente PMM se distinguen únicamente cinco categorías de suelo:

- Suelo Urbano Consolidado
- Suelo Urbano Consolidado de Interés Cultural (coincidente con la pieza 03035 identificada en el plano OP.1 *Ordenación Pormenorizada* del PMM).
- Suelo Urbanizable Sectorizado Ordenado
- Suelo Rústico de Protección Costera (en un pequeño tramo de la costa, desde la playa del Duque hasta la playa de La Enramada)
- Suelo Rústico de Protección Hidrológica (parte del cauce del Barranco del Agua)

Los suelos rústicos representan un porcentaje de suelo poco significativo respecto a la totalidad del ámbito.

Respecto a la situación actual de los suelos clasificados en el ámbito territorial, en las consideraciones al PMM de Costa Adeje sometido a información pública, emitido el 20 de abril de 2015 por el Ayuntamiento de Adeje, se indica que *"A efectos del cumplimiento de la disposición adicional 4ª de la Ley 14/2014, de 26 de diciembre de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, se refleja a continuación las urbanizaciones recepcionadas por el Ayuntamiento: Las Américas, Campo de Golf Las Américas, San Eugenio, Playas de Fañabé, Torviscas, Jardines del Duque, Playas del Duque, La Enramada, La Herradura y El Beril, y en tramitación de recepción el Sector Mirador del Duque y el Sector O."* En cuanto a la situación actual del suelo urbanizable SO-7 La Caleta, en el informe técnico emitido, en la misma fecha, por el Arquitecto municipal en el trámite de consulta del PMM de La Caleta-Playa Paraíso-Callao Salvaje (actualmente en la misma fase de tramitación que el presente plan), se extrae lo siguiente: *"...se reflejan a continuación las urbanizaciones recepcionadas por el Ayuntamiento: El Plan Especial de Reforma Interior (PERI) La Caleta, Playa Paraíso y Callao Salvaje, lo cual no quiere decir que haya áreas que no están recepcionadas y tienen la consideración de suelo urbano consolidado, como por ejemplo Sueño Azul que está en tramitación de recepción, igual que Barranco de Las Torres, Un Posto Al Sole y Plan Parcial La Caleta."*

A efectos de la mencionada disposición Adicional Cuarta de la Ley 14/2014 de 26 de diciembre, de Armonización y Simplificación en materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales (en adelante Ley 14/2014), se debe asimilar las clases de suelo a las situaciones básicas de suelo de la legislación estatal (TRLR508) : rural o urbanizado. Conforme a lo establecido en dicha disposición adicional, y con la información aportada por el Ayuntamiento, la totalidad del ámbito territorial del PMM se encuentra en situación de suelo urbanizado.



En la siguiente tabla se establecen las equivalencias entre las categorías de suelo establecidas en el PGO vigente de Adeje y la situación básica del suelo del TRLS08, para cada uno de los ámbitos y sectores contenidos en el área de ordenación del PMM.

PGO VIGENTE				TRLS08	Situación de suelos receptionados por el Avuntamiento
Código	Nombre	Clasificación	Categoría	Situación Básica del Suelo	
AU 7	El Beril	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
AU 8	Playas del Duque	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
AU 9	Jardines del Duque	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
AU 10	Playas de Fañabé	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
AU 11	Torviscas	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
AU 12	San Eugenio	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
AU 13	Playa Las Américas	Suelo Urbano	Consolidado	Urbanizado	Recepcionada
SO 7	La Caleta	Suelo Urbanizable	Sectorizado Ordenado	Urbanizado	En tramitación
SO 11	La Enramada	Suelo Urbanizable	Sectorizado Ordenado	Urbanizado	Recepcionada
SO 12	La Herradura	Suelo Urbanizable	Sectorizado Ordenado	Urbanizado	Recepcionada
SO 13	Sector 8	Suelo Urbanizable	Sectorizado Ordenado	Urbanizado	En tramitación
SO 14	Sector 0	Suelo Urbanizable	Sectorizado Ordenado	Urbanizado	En tramitación
SO 15	Campo de Golf Las Américas	Suelo Urbanizable	Sectorizado Ordenado	Urbanizado	Recepcionada

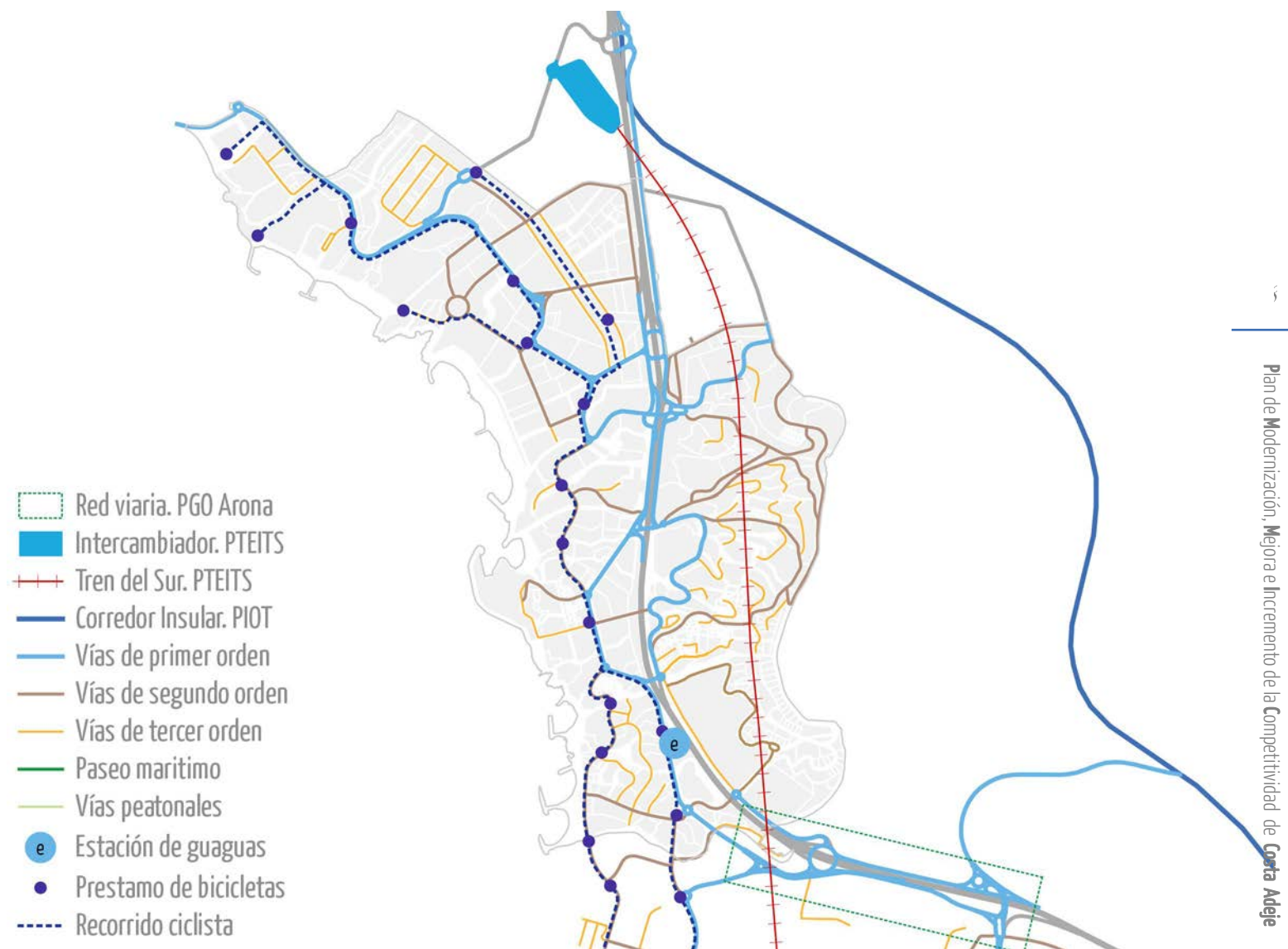
Tabla: Equivalencia entre Clasificación y Categorización del PGO vigente de Adeje, la situación básica del suelo conforme al TRLS08 estatal y la situación de los suelos receptionados por el Ayuntamiento. **Elaboración propia**



2.3. ESTRUCTURA VIARIA Y DE MOVILIDAD

2.3.1. INTRODUCCIÓN

El modelo de la estructura viaria y de movilidad propuesto para espacio turístico de Costa Adeje, tiene como objetivo principal generar un sistema intermodal, en el cual el vehículo privado pierda protagonismo frente a otros medios de transporte.



Plano: Estructura viaria y de movilidad del PMM de Costa Adeje. *Elaboración propia*

Más allá del propio diagnóstico interno de la movilidad la Ciudad Turística Arona-Adeje, cuyos resultados se han recogido en el Tomo VIII -Estudio de Movilidad Urbana del presente PMM, este modelo viene condicionado en parte por la estrategia de movilidad insular planteada en los instrumentos de planeamiento de rango superior (PIOT y PTEOITS), que contemplan la implantación de la infraestructura ferroviaria del Tren del Sur y la ejecución de un corredor insular sur. La introducción de estos nuevos sistemas de transporte en la oferta de movilidad y la reconfiguración del viario actual, se tornan en la clave para asegurar la competitividad de Costa Adeje a largo plazo.

El modelo de ordenación de la estructura viaria y de movilidad que se describe en los siguientes epígrafes, se conforma por los siguientes elementos principales:

1. Red viaria, a su vez subdivida en tres niveles de jerarquización funcional: viario exterior o territorial, viario principal o de primer orden y el viario urbano básico (integrado por las vías de segundo y tercer orden). Tanto el viario exterior, como el de primer orden, integran el concepto de vía pública principal, con carácter de sistema general.
2. Red peatonal, en la que se distingue el Paseo Marítimo, con carácter de sistema general, del resto de vías peatonales.
3. Red ciclista.
4. Otras redes de transporte público.

Los elementos de la estructura viaria de Costa Adeje deberán cumplir con los criterios de diseño establecidos en el Título V- Capítulo II: Diseño de las vías urbanas del Tomo V Normativa que les sean de aplicación.

2.3.2. RED VIARIA

Respecto a la red viaria de la Ciudad Turística, se establecen las siguientes determinaciones:

VIARIO EXTERIOR O TERRITORIAL:

En el viario exterior o territorial se incluye la autovía del Sur TF-1 y las vías de unión con el resto del territorio (la Carretera La Caleta-Fañabé y el Corredor Insular Sur).

Ante la necesidad de clarificar y mejorar los accesos principales desde la TF-1, se deberá adecuar su señalización a la normativa de carreteras. A su vez, se deberá llevar a cabo la modificación del enlace E72 Enlace Las Américas conforme a las disposiciones que recoge el PGO de Arona..

El trazado del futuro corredor insular está previsto en las disposiciones del Plan Insular de Ordenación de Tenerife. Su objetivo es cerrar el anillo insular y dotar de una rápida accesibilidad a toda la isla. Afecta al ámbito de ordenación del PMM de Arona en una reducción directa de los flujos de tráfico que soportara la Autopista del Sur TF-1. Una vez que las actuales funciones de tráfico de carácter insular de la autovía se trasladen al mencionado corredor insular, se deberá reforzar el carácter urbano del tramo de la TF-1 que discurre por la ciudad turística, aprovechando sus márgenes para localizar bolsas de aparcamiento y fomentar la incorporación de medios de transporte alternativos que permitan reducir la utilización de los vehículos privados en el interior del núcleo turístico. Teniendo en cuenta que la ejecución del corredor insular sobrepasa el marco temporal del propio PMM, no se identifican estas intervenciones en el documento.



VIARIO PRINCIPAL O DE PRIMER ORDEN:

El sistema general viario de primer orden está formado por las siguientes vías:

- o Avenida Berlín
- o Avenida Bruselas
- o Avenida Virgen de Guadalupe
- o TF-6231
- o Avenida de los Pueblos
- o Calle Ernesto Sartí
- o Calle La Caldera
- o Calle Finlandia
- o Avenida de Europa
- o Avenida de Austria
- o Calle Galicia
- o Vía Auxiliar TF – 1

Con el objetivo de mejorar y simplificar el recorrido de los vehículos motorizados por la red viaria principal de la ciudad turística, se elimina la actual bifurcación de carriles de la Avda. de los Pueblos a la altura de la Estación de guaguas de Adeje, trasladando los carriles que bordean la estación junto a la TF-1 por el frente de la parcela. De esta forma, la sección de la Avenida de los Pueblos se reconfigura y se amplía, pasando a tener a lo largo de todo su trazado dos carriles por sentido.

Por otro lado, para favorecer la fluidez y seguridad de la circulación rodada, fomentar la conexión intermunicipal y mejorar la conectividad con la Ciudad Turística de Arona, se incorporan, reconfiguran y/o eliminan determinadas intersecciones de la red viaria principal, y en concreto se identifican como necesarias las siguientes intervenciones:

- **Eliminar las glorietas existentes** en la Avenida de Los Pueblos (la que da acceso a la zona de tratamiento de aguas y la situada en la intersección con la calle Gran Bretaña) y la glorieta de la Avda. de Bruselas con la Calle Roma; se mejora la intersección de la Avda. Ernesto Sartí con la Avda. Bruselas.
- **Incorporar glorietas** en las intersecciones de la Avda. de Los Pueblos con las Avenidas de España, Eugenio Domínguez Afonso y V Centenario, (esta última para reforzar las conexiones transversales de la parte alta de la Ciudad Turística de Adeje con la costa), y con la calle Llanos de Troya.
- **Rediseñar la intersección** de la Avda. Ernesto Sartí con la Avda. Bruselas.

En las vías de primer orden coincidentes con los grandes ejes comerciales existentes, se deberá ampliar sus espacios peatonales en detrimento de los carriles de circulación y aparcamientos, los cuales se reubicaran en zonas más adecuadas para los mismos.

VIARIO URBANO BÁSICO:

Conforman el viario urbano básico, las vías de segundo y tercer orden de la Ciudad Turística.

Las vías de Segundo Orden son:

- o Calle Helsinki
- o Calle Bailen
- o Calle Bischofshofen
- o Calle Roma
- o Calle Ernesto Sartí
- o Avenida España
- o Avenida de Moscú
- o Calle Gran Bretaña
- o Calle Agando
- o Avenida Alcalde Walter Paetzmann
- o Avenida de Europa
- o Calle Londres
- o Calle Plaza del Duque
- o Avenida Eugenio Domínguez Afonso
- o Avenida Rafael Puig Lluvina
- o Avenida V Centenario
- o Calle Antonio Navarro
- o Calle Bolivia
- o Calle Colón
- o Calle transversal a Calle Antonio Navarro
- o Avenida de Francia
- o Avenida de los Pueblos Hermanos
- o Calle Alemania
- o Calle Baleares



- o Calle de acceso a Centro Comercial
- o Calle La Caldera
- o Calle Lisboa
- o Calle Madrid
- o Calle País Vasco
- o Viario colindante al Siam Park

El extenso listado de vías de tercer orden puede ser consultado en el documento del EMU, en el Tomo VIII del presente PMM y/o identificarse en el plano de ordenación *OE-4: Estructura viaria y de movilidad*.

2.3.3. RED PEATONAL

En la configuración de la Red Peatonal de Costa Adeje, se tendrán en consideración las siguientes determinaciones:

PASEO MARÍTIMO

El Paseo Marítimo es el eje peatonal que vertebrará todos los espacios libres del sistema costero. Con el objetivo de mejorar uno de los recorridos más importantes del ámbito, y dar continuidad al mismo desde la Playa de La Enramada hasta su contacto con la zona turística de Arona, se resuelven las discontinuidades actuales de la Playa de la Enramada, los Barrancos del Agua y de Troya y en la zona de Puerto Colón. Como criterio indispensable y sobre todo en el tramo que discurre por el puerto deportivo de Puerto Colón, el paseo debe tener continuidad por su frente costero.

A lo largo del Paseo Marítimo se generarán zonas estanciales, con mobiliario adecuado y espacios de sombra, y se adecuarán miradores hacia el mar, generando un mayor atractivo a todo el recorrido.

VÍAS PEATONALES

Se integran en este grupo las vías peatonales y la red de senderos de la Zona Turística de Adeje.

Para tratar de favorecer la conectividad de la parte alta de la ciudad turística con la zona costera e integrar los espacios libres situados en los márgenes de la TF-1 en la red de corredores ambientales de la ciudad, se establecen dos grandes pasos peatonales elevados sobre la misma, al mismo tiempo que se amplía la sección de los pasos existentes: uno a la altura del Parque San Eugenio y otro a la altura del Parque acuático Siam Park.

Una segunda línea de actuación consiste en la señalización y dotación de los servicios necesarios a la red de senderos existente.

2.3.4. RED CICLISTA

Se incorpora al sistema de movilidad de Costa Adeje un carril bici que conecta los principales puntos de interés del ámbito turístico de Arona y Adeje, para lo que se requiere coordinación entre ambas administraciones municipales. Su trazado se apoya en el eje viario de primer orden que recorre longitudinalmente Costa Adeje en su cota intermedia, en entornos urbanos donde la velocidad no supera los 50

km/h. En los viarios se crea una zona destinada para la movilidad ciclista, bien por una franja de uso exclusivo y segregado de la calzada o por una banda de protección en uno de los laterales.

Al mismo tiempo se crea una amplia red de estacionamientos y/o préstamo de bicicletas situados estratégicamente cerca de paradas de guaguas y bolsas de aparcamiento.

2.3.5. OTRAS REDES DE TRANSPORTE PÚBLICO

Completan el sistema de movilidad de Costa Adeje las siguientes infraestructuras y redes de transporte público:

- **Tren del Sur:** Se incorpora el trazado recogido en el documento aprobado inicialmente del Plan Territorial Especial de Infraestructuras del Tren del Sur, que a su paso por el municipio de Adeje discurrirá a través de un túnel. En el remate final de la línea se sitúa el intercambiador de Costa Adeje, el cual se diseñará de manera que sea compatible con la futura prolongación de la línea hasta Fonsalía, y dispondrá de un alto número de aparcamientos y un amplio espacio para dársenas de guaguas y taxis. La presencia de este Intercambiador modal propicia la reconversión de la Estación de Guaguas de Adeje en una parada preferente.
- **Estación de Guaguas de Adeje:** se reconfigura la estación de guaguas para simplificar la trama viaria en el entorno de la misma.
- **Puerto deportivo Puerto Colón.** Esta importante infraestructura portuaria carece de un instrumento de ordenación, que organice específicamente el ámbito del Puerto Colón y su relación con el resto de la ciudad turística. El PMM remite su ordenación a la redacción de un Plan Especial u otro Instrumento de Ordenación que lo sustituya.

2.3.6. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

En el presente PMM se cumple con las recomendaciones que, sobre **el modelo viario y de transportes**, establece el PTOTT en las Zonas Turísticas de Los Cristianos-Las Américas y Adeje-Isora que son de aplicación en el ámbito de ordenación del plan. Entre ellas, la mejora de los accesos a la Ciudad Turística, la jerarquización de la red viaria dar solución de continuidad al paseo marítimo desde Los Cristianos hasta La Caleta, establecer criterios de priorización del tráfico peatonal sobre el rodado y la eliminación de las barreras arquitectónicas existentes, contemplar un carril bici, etc. A su vez, se cumplen con los **criterios de ordenación de las redes viarias urbanas** (artículo 4.1.3.1) expuestas en el *Capítulo 4: Disposiciones para la ordenación del espacio turístico*.

2.4. LOS ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

2.4.1. INTRODUCCIÓN

El modelo de ordenación de los elementos estructurantes de espacios libres y equipamientos que se plantea en el ámbito del PMM de Costa Adeje, tiene como objetivos principales mejorar la calidad urbana, establecer una red de espacios públicos interrelacionados que puedan acoger y orientar a los visitantes en el interior de la ciudad turística, así como resolver la problemática existente detectada en el diagnóstico de espacio público (especialmente en lo referente a la infrautilización de los espacios libres), abordando de forma intensiva la renovación y creación de una identidad única del espacio público.



Dicho modelo de ordenación se conforma por la interrelación de tres sistemas: Sistema Costero, Sistema de Espacios Libres y Equipamientos y Sistema Comercial.

El Sistema Costero se conforma por los equipamientos y espacios libres vinculados a la costa –el paseo marítimo, playas y zonas de baño y el puerto deportivo-, así como por las áreas de protección ambiental -formaciones de toscas, acantilados, charcos y bajas-; los espacios libres adyacentes al paseo marítimo y los accesos a la costa.

El Sistema de Espacios Libres y Equipamientos es un sistema de actividad integrado por las dotaciones y equipamientos estructurantes y de carácter local situados en el área de influencia cercana a los parques urbanos y el resto de espacios libres existentes y/o previstos en el interior de la Ciudad Turística, así como por la red peatonal y los senderos que posibilitan su interconexión.

En el Sistema Comercial se integran los Centros Comerciales, Zonas Comerciales Abiertas y Ejes Comerciales presentes en la Ciudad Turística.

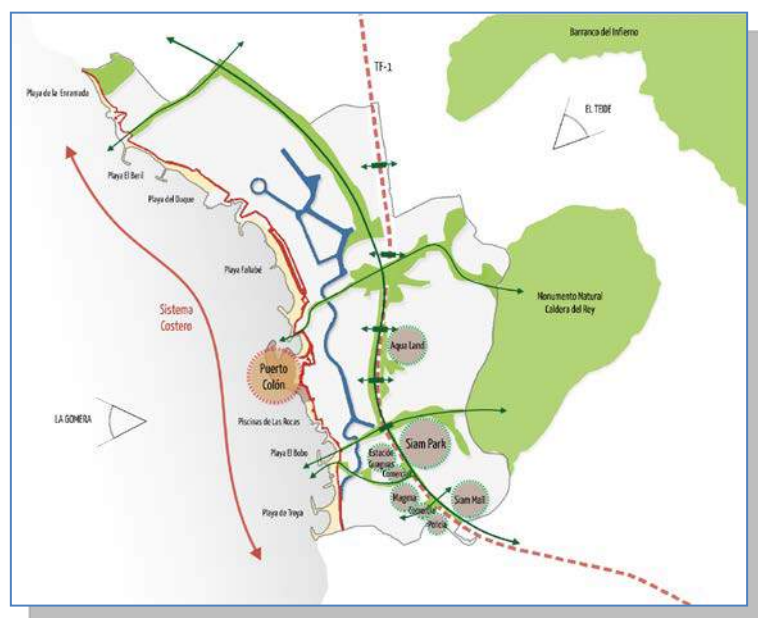
La estrategia adoptada por los sistemas en su conjunto, que unifica los espacios libres y equipamientos del PGO y las propias del PMM, es la de conformar grandes ejes en solución de continuidad por toda la extensión del ámbito, con el objeto de generar una red de conexiones transversales y longitudinales que estructuren la actual ciudad turística a tres grandes niveles: por un lado, generar potentes recorridos que conecten los principales espacios naturales del entorno; por otro, unir, jerarquizar y recualificar los espacios libres y áreas dotacionales existentes en la zona turística dotándolos de actividad, e integrarlas de manera efectiva en los recorridos peatonales actuales; y por último, salvar las principales barreras urbanísticas de la ciudad para potenciar la conexión costa-cumbre. De esta forma, la configuración del PGO en elementos aislados o en concentraciones en puntos específicos del territorio, se transforma en el PMM en la integración de los mismos en grandes corredores continuos que agrupan piezas ejecutadas, elementos no tratados y otras de nueva ordenación, aumentando el estándar efectivo por habitante.

Todos los recorridos de este sistema estructural deben facilitar el paso de personas de movilidad reducida, sillas de ruedas o sillas de ruedas motorizadas. Subsidiariamente los principales itinerarios también se adaptaran para el paso de segways, ciclistas, vehículos de emergencia etc. A su vez, los elementos de cada sistema cumplirán con las líneas de diseño establecidas en el Título V Condiciones normativas en el espacio público del Tomo V Normativa que les sean de aplicación.

Los elementos estructurantes del modelo de espacios libres y equipamientos con carácter de sistema general del ámbito del PMM de Costa Adeje son:

- ESPACIOS LIBRES: Conformando un eje longitudinal costero se encuentran las playas y zonas de baño existentes (la playa de Troya, la playa del Bobo, las piscinas Las Rocas, la playa La Pinta, la playa de Fañabé, la playa El Duque, la playa El Beril y la playa de La Enramada) y el Paseo Marítimo continuo que los articula. Se completa la red con los parques urbanos Mare Verde y el Parque Lineal de Adeje.
- DOTACIONES Y EQUIPAMIENTOS: Sistema formado por cinco equipamientos de carácter supramunicipal: el puerto deportivo Puerto Colón (completando el eje litoral), los equipamientos recreativos Aqualand, Siam Park y el Centro Comercial Siam Mall (situados en el margen superior de la TF-1), y Centro de Arte y Congresos Magma (al otro lado de la TF-1). Junto al Magma y adosados a la mencionada autovía, se sitúan el resto de equipamientos de carácter municipal.

DIAGRAMA DE ELEMENTOS ESTRUCTURANTES



Plano: Elementos Estructurantes de Espacios Libres y Equipamientos del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**

2.4.2. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL SISTEMA COSTERO

En el Sistema Costero se pretende poner en valor las características especiales y representativas del borde costero para que, en función de su localización y escala, revitalicen la actividad turística en la costa y su área de influencia cercana. Se establecen como objetivos prioritarios la adecuación de las playas, la recuperación de los espacios litorales degradados; la finalización de los paseos marítimos en los tramos inexistentes o discontinuos; la articulación del puerto deportivo con la ciudad; la mejora y peatonalización de los accesos; la creación de áreas estanciales en las que se puedan desarrollar actividades vinculadas al disfrute y la contemplación de sus recursos paisajísticos; y la creación de un recorrido continuo y accesible en toda su longitud. Al mismo tiempo se interconectará de forma efectiva con las conexiones transversales propuestas para el sistema comercial y con el resto de la red peatonal que con el intercepten.



Para la consecución de estos objetivos, se establecen los siguientes criterios y/o medidas de intervención que se estiman necesarias y se recomiendan realizar en tramos concretos dentro de dicho sistema:

- Tramo 1. Barranco de Troya - Playa del Bobo: Dar continuidad al paseo marítimo en dirección Arona, estableciendo una nueva plataforma elevada sobre el barranco de Troya, más próxima a la Avenida Rafael Puig Lluvina; integrar el Mirador de Troya, el módulo de vestuarios y la zona de ocio en su diseño; reubicar el módulo de protección civil y socorristas situado en la playa, junto al mirador de Troya; unificar los módulos dedicados a oficina de información turística y venta de Artesanía; soterrar los módulos de instalaciones urbanas situadas junto al Barranco de Troya; aumentar la sección útil del paseo en el entorno de la Playa del Bobo y renovar la fachada comercial y centros comerciales situados junto al paseo marítimo (Ocean Center, Playa Shop, Salytien y Bora Bora). Al mismo tiempo se considera necesario la regeneración de las playas de Troya, Las Cuevitas y del Bobo y sus diques; y resolver los problemas de acceso a las playas de Troya desde la Avenida Rafael Puig y Lluvina mediante un sistema de plataformas y/o rampas que funcione a modo de paseo marítimo.
- Tramo 2. Playa del Bobo - Calle Gran Bretaña: Resolver la articulación entre las diferentes cotas del paseo marítimo incorporando recorridos alternativos aptos para las personas con movilidad reducida; acondicionar las zonas estanciales existentes con mobiliario apto para el descanso y elementos de sombra; eliminar la vegetación situada sobre el acantilado que dificulta las vistas de la costa; y aumentar la sección útil del paseo marítimo en el entorno de las piscinas Las Rocas (eliminando las jardineras situadas en la cota del paseo e integrando como mirador costero la plataforma situada junto al restaurante El Patio), sugiriendo la sustitución de sus cerramientos por otros más permeables, de tal modo que se facilite la visión directa de la costa y las propias piscinas.
- Tramo 3. Calle Gran Bretaña – Puerto Colón: Dar continuidad al paseo marítimo por el frente costero, a la cota del puerto deportivo, de tal modo que se produzca una transición más lógica entre el paseo marítimo actual y la playa de La Pinta, así como la integración de las fachadas de los centros comerciales existentes en el puerto y las actividades desarrolladas en este. En el ámbito portuario se deberá crear una plataforma peatonal diferenciada, ampliando, mejorando y simplificando los espacios peatonales para garantizar la seguridad y fluidez de su uso, permitiendo la accesibilidad rodada al Club Náutico, la playa y a los centros comerciales mediante vías de tráfico restringido. Mantener la conexión peatonal sobre las cubiertas del Centro Comercial Puerto Colón, proponiendo la mejora y simplificación del espacio público de la cubierta del Centro Comercial Puerto Colón, la cubierta del almacén de invernada de barcos y las parcelas aledañas sin ejecutar, así como valorar la eliminación del viario y los aparcamientos en superficie existentes sobre sus cubiertas de forma que puedan ser reubicados en un parking cubierto situado en una entreplanta entre la cota del paseo peatonal actual y la cota de la cubierta del centro comercial. Incorporar la Avenida de Colón y Calle Gran Bretaña al sistema costero, como elementos articuladores con la Avenida de Los Pueblos, proponiendo las siguientes medidas: mantener el carácter rodado de las vías, eliminar las bolsas de aparcamiento para ampliar la zona peatonal y estancial, sustituir por completo el pavimento de las aceras para adecuarlas a las normas de diseño, materiales e imagen definidas para el sistema costero de la ciudad turística de Costa Adeje, disponer de una banda estancial, con mobiliario específico para el descanso entre los carriles de tráfico rodado y las bandas de tránsito peatonal. Integrar el módulo de Artenerife (módulo de venta de artesanía), en las áreas estanciales desarrolladas junto a las piscinas las Rocas.
- Tramo 4. Playa de la Pinta – Centro Comercial Costas: Dar continuidad al paseo marítimo a través de las terrazas del Centro Comercial Costas, rematando y articulando este tramo con la playa de Torviscas mediante un sistema de rampas adaptadas y escaleras; adecuar el mirador de la Bajita Barrios junto a la Discoteca El Faro, ampliando la sección del paseo en este punto; crear áreas estanciales junto al Centro Comercial Terranova y en el Dique de la playa de La Pinta; eliminar las terrazas de los locales comerciales que invaden el paseo marítimo. Y por último, mejorar la conexión transversal entre la Avenida de España y la costa, adecuando el peatonal existente entre el Centro Comercial Terranova y el hotel La Pinta.

- Tramo 5. Playas de Torviscas y Fañabé: Configurar la plataforma inferior del paseo marítimo -vinculada a la playa-, como paseo, ampliando su sección, creando zonas estanciales en las áreas ajardinadas anexas, permitir el acondicionamiento de una senda deportiva junto a la plataforma peatonal, y resolver su continuidad en dirección norte mediante un sistema de rampas y plataformas a distintas cotas sobre el espacio libre situado en la desembocadura del Barranco de Fañabé. A su vez, se propone configurar la plataforma superior del paseo marítimo como parte integrante de la zona comercial abierta propuesta. Se deberá a su vez mejorar la accesibilidad al sistema costero a través de las Calles Paris y Roma.
- Tramo 6. Las Toscas - Varadero de los Adejeros: Resolver la continuidad del paseo marítimo a través de la cubierta del aparcamiento subterráneo de la Calle Unterhaching; acondicionar las áreas estanciales y miradores existentes a lo largo del tramo, así como acondicionar su acceso al paseo marítimo. Se propone adecuar la senda peatonal que recorre el perímetro de la Casa del Duque, crear un acceso peatonal a las Toscas y Varadero de los Adejeros desde el paseo marítimo; soterrar las instalaciones de saneamiento de las laderas del Varadero de los Adejeros; incorporar una rampa de acceso para personas con movilidad reducida, entre la calle Unterhaching y el Paseo Marítimo, adosada a la fachada del Hotel Anthelia. Se podrá disponer una senda deportiva junto a la plataforma peatonal, incorporando a lo largo de su recorrido pequeñas estancias dotadas de equipamiento deportivo para la realización de ejercicio al aire libre; así como acondicionar como área deportiva y de descanso el espacio libre situado junto a la calle Unterhaching.
- Tramo 7. Playa del El Duque: Disponer un nuevo mirador en el espacio libre situado entre los Hoteles Bahía del Duque y Mirador. Esta operación deberá ir acompañada de un tratamiento de laderas de dicho espacio libre, así como mejorar los accesos al sistema costero situados entre los Hoteles Bahía del Duque y Gran Tacande y entre el Hotel El Mirador y Los Apartamentos El Beril.
- Tramo 8. Playa El Beril - Morro de la Enramada: Ejecutar un paso elevado sobre el Barranco de la Enramada que permita dar continuidad al paseo marítimo, incorporar a la identidad del sistema costero el mirador del Morro de la Enramada y reconvertir el área ajardinada del Beril en un área estancial con actividades. Se permite introducir el paisaje artificial desarrollado en la desembocadura del barranco del Agua, fruto del apilamiento de callados, en el diseño del paseo marítimo y generar una zona de estancia junto a la playa del Morro de la Enramada, que permita disfrutar del paisaje de los callados. Se deberá mejorar el acceso rodado a la costa de la calle El Beril redimensionando la sección de la vía a favor del peatón y adaptando los accesos al paseo marítimo para las personas con movilidad reducida; así como acondicionar los pasos peatonales situados junto a los Hoteles Bahía del Duque y Gran Tacande para reforzar los accesos a la costa.
- Tramo 9. Playa de la Enramada: Ejecutar la continuación y remate del paseo marítimo junto a la playa de la Enramada, así como el acondicionamiento de la misma; disponer un mirador, un módulo de servicios y acceso para la playa junto a la Avenida de Las Gaviotas; ejecutar la urbanización del espacio libre previsto por el planeamiento vigente, en la que se propone a modo de recomendación: incorporar junto al barranco de la Enramada un área acotada para el aterrizaje de parapentes y un módulo destinado a la recepción de los practicantes de la actividad, un área de aprovisionamiento y almacenamiento, así como para la venta de excursiones y servicios, de las actividades desarrolladas en el barranco del Agua.

2.4.3. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL SISTEMA DE ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMIENTOS

El sistema de Espacios Libres y Equipamientos del PMM adopta un esquema de actividad más flexible al establecido por el planeamiento urbanístico vigente, permitiendo que en los espacios libres y equipamientos se puedan disponer nuevos usos comunitarios, en cualquiera de sus modalidades, conforme a las necesidades de la Ciudad Turística y según las condiciones y límites establecidos en la Normativa del presente plan. A su vez, se reconocen los equipamientos existentes no recogidos en el PGO y se reubican los espacios libres y



equipamientos que, por su inaccesibilidad o por las necesidades de las áreas turísticas en las que se localizan, así lo justifique. A su vez, se refuerzan las conexiones peatonales transversales sobre la TF-1, incorporando en sitios estratégicos nuevos pasos elevados peatonales y ampliándolos en los puentes rodados existentes, garantizando su articulación con los corredores ambientales propuestos en el sentido costa-cumbre.

La red de espacios libres y equipamientos se configura en torno a cuatro elementos vertebradores: un eje verde longitudinal, unos ejes verdes transversales, la red peatonal y la red de senderos. Para cada uno de estos elementos vertebradores se establecen los siguientes criterios y/o medidas de intervención

- **Eje verde longitudinal:** Eje que articula longitudinalmente la cota intermedia de la ciudad turística, entre el Barranco del Agua y el límite con el término municipal de Arona, apoyándose en los grandes parques urbanos del PGO (parque Lineal de Adeje y parque Mare Verde) y los espacios libres situados junto a la autovía, interconectando los elementos estructurantes situados en ambos márgenes de la TF-1. En cada uno de ellos se proponen las siguientes medidas:
 - o Parque Lineal de Adeje: Se propone terminar la ejecución de las partes no tratadas del parque y la renovación de los existentes para salvar su discontinuidad, incorporando en su diseño interior espacios de actividad que estimulen su uso y disfrute. Teniendo en cuenta sus características dimensionales y formales, se propone su tematización en un parque deportivo, incorporando sendas deportivas y áreas específicas para la realización de deportes al aire libre. Se podrá a su vez habilitar una zona específica para la instalación de un mercadillo, que permita el traslado del existente en la Avenida de Bruselas.
 - o Parque de Mare Verde: Se ejecutará el parque manteniendo los usos comerciales previstos y habilitando un área específica para el desarrollo de eventos en la ciudad, mediante una plataforma abierta que sirva para la realización de actividades al aire libre, conciertos, ferias, etc.
 - o En los espacios libres situados junto a la TF-1 que cuenten con las condiciones necesarias, se propone la creación (o regeneración si fuese el caso) de áreas estanciales y de recreo adosadas al recorrido peatonal, la construcción de accesos adaptados a personas de movilidad reducida e integración de los encuentros con las conexiones peatonales existentes; así como el mantenimiento y/o incorporación de vegetación que actúe como barrera visual y acústica con la autopista y las edificaciones colindantes según los casos. Al mismo tiempo para posibilitar la ejecución del espacio libre propuesto en el frente del Parque Acuático, se propone la peatonalización de la vía rodada paralela a la autovía situada entre los enlaces E72 Enlace Las Américas y E74 Enlace San Eugenio. Por otro lado, aprovechando el desnivel existente, este espacio libre podrá conectar los elementos estructurantes situados en el entorno Siam Park-Magma elementos a través una plataforma peatonal elevada sobre la autovía.
- **Ejes verdes transversales:** Ejes que articulan transversalmente la ciudad turística, conectando la costa, el eje verde longitudinal y la zona alta de Costa Adeje situada en el margen superior de la TF-1. En los ejes transversales más importantes se proponen las siguientes medidas:
 - o Eje 1: Playa de Troya – Magma – Caldera del Rey: Se deberá propiciar, a través de la adecuación de la red peatonal y la ampliación de las aceras del paso elevado existente sobre la TF-1, la conexión de la playa de Troya con los elementos estructurantes de equipamientos situados en el entorno del Magma y la Estación de Guaguas y los situados en el margen opuesto de la TF-1 (Siam Park y Siam Mall), y con el sendero de acceso a la Caldera del Rey.



- Eje 2: Centro Comercial Pueblo Canario– Siam Park– Caldera del Rey: En este eje que, apoyándose en el espacio libre existente junto a los Apartamentos Viña del Mar, conecta la playa del Bobo con la Caldera del Rey, se propone el refuerzo de la conexión peatonal de la actual pasarela sobre la TF-1.
 - Eje 3: Centro Comercial Costas – Parque San Eugenio – Caldera del Rey: Se contempla la creación de un eje transversal peatonal que conecte las playas de Fañabé-Torviscas-La Pinta y las instalaciones del Sky Park situadas junto a la TF-1, con el Parque San Eugenio situado en el margen opuesto de la autovía, que se poya en los espacios libres no ejecutados junto a la Calle Galicia. Para posibilitar la conformación de un único corredor que conecte la Caldera del Rey con la costa, es necesario ejecutar un paso peatonal elevado sobre la TF-1. El desarrollo de este eje deberá ir acompañado del acondicionamiento peatonal de su recorrido, así como la adecuación de los espacios libres sin tratar.
 - Eje 4: Barranco del Agua: Eje que conecta la costa en el entorno del Morro de la Enramada, y el Parque Lineal de Adeje en el área de Jardines del Duque. Se aprovechará la transversalidad generada por el barranco para adecuar las conexiones transversales con la Avenida de Bruselas.
 - Eje 5: La Enramada: En este eje, que conecta la playa de la Enramada con la avenida de las Gaviotas, se deberán ejecutar los espacios libres previstos por el PGO, incorporando espacios que posibiliten una adecuada integración de los usos actuales que se desarrollan en su interior de una forma no reglada.
- **Red peatonal:** Se completa la red peatonal existente para facilitar la conexión de las cotas superiores de la ciudad Turística y mejorar la calidad paisajística del espacio turístico, las cuales deberán estar dotadas de una identidad homogénea. Se amplían y recalifican las plataformas peatonales de los cinco pasos elevados existentes sobre la TF-1, a l mismo tiempo que se propone la construcción de dos nuevos pasos peatonales elevados a la altura del parque de San Eugenio y de Siam Park.
 - **Red de senderos:** Se propone el refuerzo de la red de senderos existentes así como la habilitación de un sendero en el espacio Litoral de Las Toscas y Varadero de los Adejeros. Para ello se propone introducir en los espacios libres anexos a estos senderos, puntos de información de las rutas, módulos de vestuarios y kioscos en los que se puedan alquilar el material necesario, etc., mejorando su relación con estos espacios.

2.4.4. ELEMENTOS ESTRUCTURANTES DEL SISTEMA COMERCIAL

El Sistema Comercial, vinculado al funcionamiento de la actividad comercial y su relación con el espacio público, se configura como el segundo eje principal longitudinal del núcleo turístico de Costa Adeje, entre el Barranco de Troya y el Centro Comercial Plaza del Duque.

El objetivo principal de este sistema es consolidar un eje comercial que sea reconocible por los turistas a través de un recorrido continuo y accesible que, apoyándose en las avenidas comerciales existentes (Avda. Rafael Puig Lluvina, Avda. Ernesto Sarti, Avda. de Los Pueblos, Avda. de España, Avda. Bruselas y Calle Londres), una las zonas comerciales abiertas y focos de actividad terciaria existentes y potenciales de la ciudad turística, y al mismo tiempo genere sinergias con el sistema costero, al situarse en su mayor parte, en el borde del área de influencia litoral.

Para ello, el PMM plantea una estrategia basada en la recalificación del espacio público vinculado al eje comercial, conforme a una propuesta de identidad común, extendiendo la imagen del espacio urbano desarrollada en las renovaciones de las Avenidas Rafael Puig Lluvina, España y Calle Londres, así como el desarrollo de la ZCA de Puerto Colón en base a los criterios del Plan Director Insular de Zonas Comerciales Abiertas de Tenerife.



2.4.5. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

En el presente PMM se cumple con las recomendaciones que, sobre las **Áreas libres y dotaciones**, establece el PTOTT en las Zonas Turísticas de Los Cristianos-Las Américas y Adeje-Isora y que son de aplicación en el ámbito de ordenación del plan. Entre ellas, la continuidad y adecuación del parque Lineal de Adeje, la recuperación de los itinerarios peatonales y espacios libres actuales, la adecuación de senderos en el medio rural.

2.5. DESTINO GLOBAL DE LAS ÁREAS URBANAS

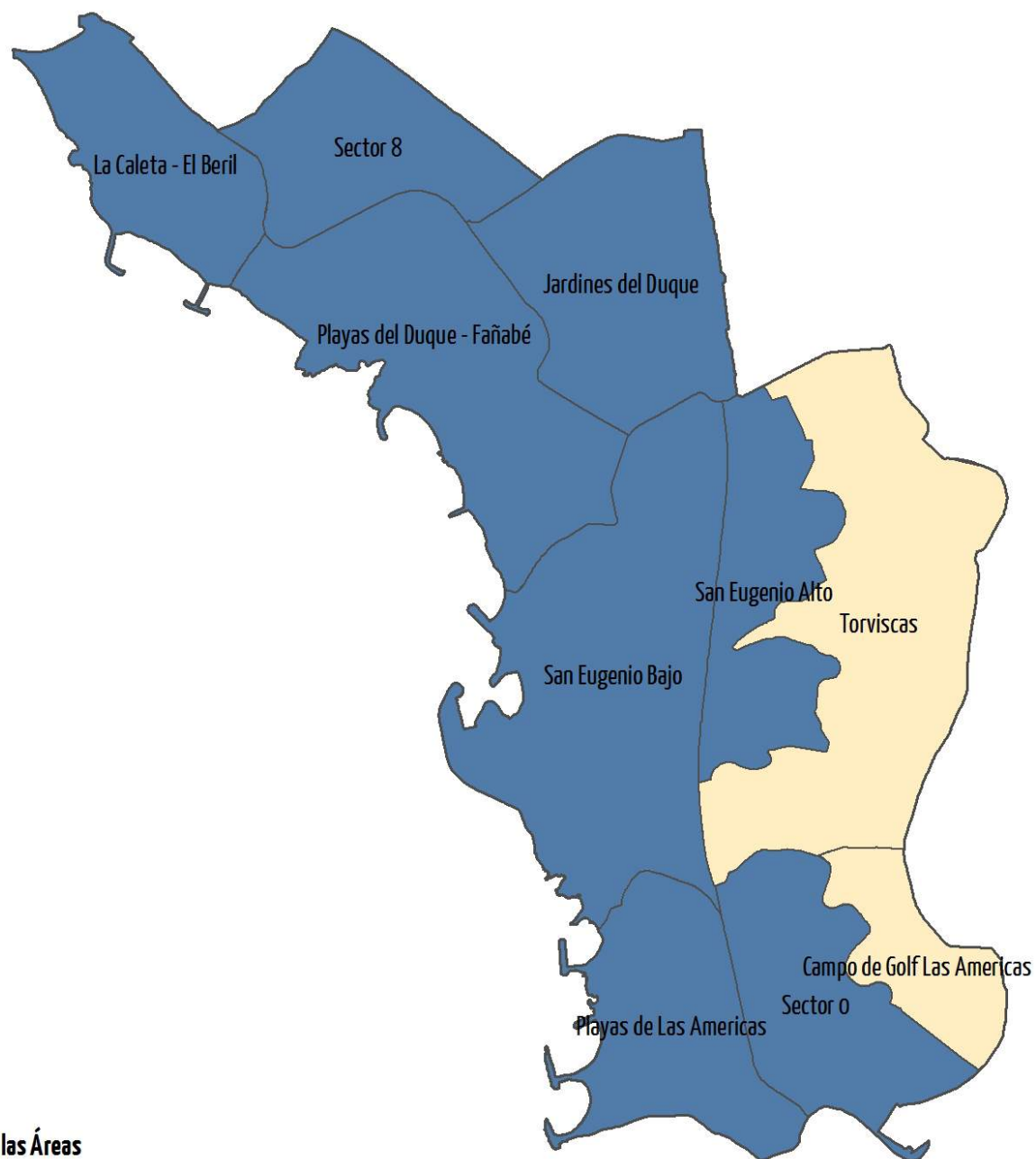
2.5.1. INTRODUCCIÓN

El Destino Global de las Áreas Urbanas se plantea para un desarrollo pleno del ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje a la hora de especializar y separar usos y necesidades de la población residente y visitante.

La asignación del destino –Turístico, Residencial o de Compatibilidad- de cada una de las áreas urbanas del PMM, se realiza atendiendo al grado de presencia de actividades turísticas y al nivel de consolidación de la edificación con este uso, así como por su aptitud para el desarrollo turístico conforme al modelo territorial que se pretende alcanzar y hacia donde se considera que debe tender en un futuro la especialización de usos del ámbito de ordenación del PMM.

En este sentido, se definen como **Áreas Turísticas** a aquellas con especial idoneidad para el desarrollo turístico, en el que el destino de las piezas urbanísticas se destinan de forma exclusiva o mayoritariamente a establecimientos turísticos, y en las que existe una elevada oferta de ocio y complementaria y espacios libres al servicio del turista. Las **Áreas Residenciales** como aquellas que por las características de su estructura urbana (parcelas de escasa dimensión, elevada densidad edificatoria, servicios vinculados a la población residente, etc.) no se consideran adecuadas para albergar usos turísticos. Por último, las **Áreas de Compatibilidad** como aquellas en las que existe una proporción similar de establecimientos de alojamiento turístico y residencial y se considera pueden convivir ambos usos, aunque en una ordenación más pormenorizada se realice una especialización de usos por zonas.

Para determinar el destino de sus áreas urbanas el PMM ha tomado en consideración los usos efectivos de la realidad de la ciudad turística descritos en la memoria y planos de información como punto de partida para fijar los destinos. A esto se le suma la valoración de los focos, procesos y tendencias de residencialización descritas en el diagnóstico urbanístico; así como la voluntad de recuperar los usos turísticos originales de la mayor parte de la zona turística.



Destino de las Áreas

	Residencial
	Turístico

Plano: Destino de las Áreas Urbanas del PMM de Costa Adeje. Elaboración propia



2.5.2. DESCRIPCIÓN DE LA PROPUESTA DE ASIGNACIÓN DE USOS GLOBALES

La propuesta sobre el destino global de las áreas urbanas del PMM de Costa Adeje se basa en recuperar, para el uso originalmente turístico, aquellas áreas actualmente de Compatibilidad que presentan graves procesos de residencialización y degradación urbana. Así, las determinaciones son:

Área 1: con Destino TURÍSTICO

Las áreas urbanas de Playa de Las Américas, San Eugenio Bajo, Playas del Duque-Fañabé, Jardines del Duque, La Caleta-El Beril y Sector 8 deben tender a recuperar el uso turístico, por lo que se les asigna un uso global turístico. Así mismo, aprovechándose de las sinergias turísticas que se generan con los grandes equipamientos estructurantes existentes (los parques acuáticos Aqualand y Siam Park y el futuro centro comercial Siam Mall) en las áreas urbanas de San Eugenio Alto y Sector 0, situadas por encima de la TF-1, se les asigna igualmente el destino turístico.

Los ámbitos de San Eugenio Alto y Sector 0, se encuentran actualmente desvinculados del resto del área establecida con destino turístico, debido a la existencia de la TF-1, vía con gran relevancia insular, que aparece como límite territorial entre la zona baja y alta de la ciudad. Para propiciar la articulación urbana de las dos Áreas Turísticas, este plan fomenta la ampliación y mejora de las conexiones peatonales transversales a la autovía, permitiendo acercar la zona alta y baja de la Ciudad Turística y generar una oferta promocional más completa, posibilitando que ésta no gire solo en torno al turismo de sol y playa que ofrece la zona baja, sino posibilitar el disfrute del paisaje y la relación con la montaña que la zona alta ofrece.

Área 2: con Destino RESIDENCIAL

Se asigna un uso global residencial a las áreas urbanas de Torviscas y Campo de Golf Las Américas, ya que su carácter es fundamentalmente residencial. Aunque conviven en el interior de su estructura urbana un pequeño número de establecimientos turísticos extrahoteleros, sus características morfológicas y territoriales producto de la elevada pendiente en la que se asienta la edificación, no se consideran adecuadas para el desarrollo de la actividad turística.

2.5.3. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

Conforme a lo establecido por el PIOT en la Sección 6ª Ordenación de las áreas urbanas turísticas existentes (artículo 3.7.6.1), *la función del planeamiento...consiste en:*

- *Delimitar cada área que admita usos alojativos turísticos y caracterizarla según la situación en la que se encuentre*
- *Decidir en consecuencia con lo anterior el carácter y función turística que debe cumplir (...)*

Conforme al destino de las áreas, el PTOTT define en el ámbito de ordenación dos tipos: Turísticas y Mixtas, indicando para las áreas con destino mixto que *“la compatibilidad de los usos residenciales no estará limitada por una capacidad teórica turística mínima”*.

En cumplimiento con lo establecido por el PIOT, el PMM apuesta por la especialización de las áreas urbanas identificadas en el ámbito de ordenación en Turísticas o Residenciales. En la práctica no supone una modificación del destino de las áreas establecida por el PTOTT, ya que, el hecho de que el PTOTT no establezca en las área con destino Mixto (San Eugenio Alto 4 y Laderas de la Caldera del Rey 9) una compatibilidad mínima turística, se posibilita esta especialización.



En la presente tabla se muestran de manera más clara y ordenada las Áreas Turísticas establecidas por el PTOTT, y las áreas urbanas propuestas por el PMM, y su correspondencia:

ÁREAS TURÍSTICAS DEL PTOTT (AT)				ÁREAS URBANAS DEL PMM (AU)		
Zona turística	Código	Denominación	Destino	Código	Denominación	Destino
LOS CRISTIANOS- LAS AMÉRICAS	9	Laderas de la Caldera del Rey	Mixta	08	Sector 0	Turístico
				09	Campo de Golf Las Américas	Residencial
	4	San Eugenio Alto	Mixta	07	San Eugenio Alto	Turístico
				10	Torviscas	Residencial
	7	San Eugenio Bajo	Turística	01	Playa de las Américas	Turístico
				02	San Eugenio Bajo	Turístico
				03	Playas del Duque	Turístico
				06	Jardines del Duque	Turístico
ADEJE- ISORA	9	Playa del Duque-Jardines del Duque	Turística	03	Playas del Duque	Turístico
				06	Jardines del Duque	Turístico
	17	Sector 8 La Enramada	Turística	05	Sector 8	Turístico
				04	La Caleta – El Beril	Turístico
				03	Playas del Duque	Turístico
	10	El Beril	Turística	04	La Caleta – El Beril	Turístico
	18	La Caleta	Turística	04	La Caleta – El Beril	Turístico

Tabla: Comparación del destino de las Áreas Turísticas del PTOTT y de las Áreas Urbanas del ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia.**



2.6. DIMENSIONAMIENTO DE LA PROPUESTA DE ORDENACIÓN

2.6.1. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE EL DIMENSIONAMIENTO

El PMM califica ámbitos concretos de suelo con el uso principal obligatorio de equipamiento o espacio libre, con la finalidad de garantizar un nivel adecuado de dotación en el ámbito de ordenación del presente plan.

Para conocer el *nivel de dotación* que propone el PMM (los conocidos como *estándares*), se ha entendido conveniente proceder a comparar las determinaciones de calificación de suelos dotacionales del PGO y del PMM. Obviamente, en la exposición de estas determinaciones se hará la necesaria distinción entre sistemas generales y sistemas locales, de un lado, y entre equipamientos y espacios libres públicos, de otro.

Tanto en la presente propuesta como en el PGO, se han identificado todos los ámbitos de suelo con calificación de equipamiento o espacio libre, con indicación de su superficie y de su carácter de sistema general o local. No obstante, a efectos de poder elaborar comparaciones relevantes, no se han contabilizado como espacios libres o equipamientos aquellos suelos que, pese a tener tal calificación en el PGO, no cumplen las condiciones que se han asumido en el presente para serlo, tales como los peatonales, espacios libres de viario o los situados en los barrancos (los primeros se consideran viarios y los otros dos *espacios libres de protección y ornato*, sin que ninguno de ellos se contabilice a efectos de los estándares dotacionales).

Teniendo en cuenta las correcciones señaladas, se determinan los distintos estándares dotacionales (de espacios libres de sistema general, de espacios libres de sistema local, de equipamientos públicos y de equipamientos privados), tanto del PGO como del PMM. Los estándares son, en cada caso, el cociente de la superficie total del uso correspondiente (específico o agrupado) entre el número de habitantes y plazas turísticas del núcleo. Este valor equivale a la *capacidad alojativa máxima* que se ha determinado como la suma de la máxima de cada pieza, aplicando distintos criterios según el uso principal de ésta, pero los mismos en ambos planes.

2.6.2. LA CAPACIDAD ALOJATIVA DEL NÚCLEO TURÍSTICO DE COSTA ADEJE

Se entiende como *capacidad alojativa del Plan*, el número total de habitantes teóricos-residentes y turistas-, que existirían en un determinado ámbito de referencia, en el supuesto de que cada una de las piezas edificables con capacidad alojativa se consolidara hasta los valores máximos de las condiciones normativas que le fueran de aplicación, conforme a la ordenación propuesta en el planeamiento -PGO vigente o PMM -.

El PMM ha determinado la capacidad teórica de un área como la suma de las capacidades teóricas de los recintos o ámbitos de igual calificación y con capacidad alojativa, diferenciando entre la residencial y turística, por aplicación de los siguientes criterios a cada una de las piezas:

- a) En el caso de que el uso permitido asignado por el planeamiento fuera de alojamiento turístico, el número de habitantes de cada pieza se ha fijado mediante la aplicación de los siguientes criterios:
 1. En las piezas vacantes, donde habrán de construirse inmuebles turísticos de nueva planta, es el valor que resulte del cociente de la superficie de la pieza entre 60 m²/plaza alojativa (de acuerdo al artículo 4.2 de la Ley de Turismo de Renovación).



2. En las piezas ya edificadas, se adopta como capacidad alojativa el cómputo total de las plazas de alojamiento que se puedan materializar en dicha pieza, en aplicación de los incentivos de los estándares de densidad establecidos por la Ley de Renovación, distinguiéndose los siguientes casos:
- Estándar de densidad actual es inferior a 50 m2/plaza → plazas autorizadas.

• Estándar de densidad actual entre 50 y 60 m2/plaza → plazas resultantes de aplicar el estándar de 50 m2/plaza.

• Estándar de densidad actual mayor de 60 m2/plaza → plazas resultantes de aplicar el estándar de 60 m2/plaza.
- b) En el caso de que el uso permitido sea alguno de los pormenorizados residenciales, con independencia de uso real de la pieza, se calcula el número de viviendas de la pieza tal como se expone en los siguientes puntos:
1. En el caso de que el uso permitido asignado fuera el de Residencial unifamiliar, el número de viviendas es el resultado de dividir la superficie de la pieza entre la superficie mínima de parcela. La capacidad alojativa será el resultado de multiplicar el número de viviendas resultantes por 3.

2. En el caso de que el uso permitido asignado fuera el de Residencial colectivo o Residencial (sin especificar categoría), la capacidad poblacional se obtiene calculando la superficie edificable conforme a las condiciones del Plan General, y dividiendo el resultado entre el tamaño medio de vivienda asumido con carácter general para la Zona Turística, establecido en 120 m2. La capacidad alojativa será el resultado de multiplicar el número de viviendas resultantes por 3.
- c) En aquellas piezas que tengan asignado un uso Mixto Residencial-Turístico, dejando abierta la posible implantación de uno u otro uso, se calculará su capacidad teórica alojativa tanto para el uso residencial como para el turístico, conforme a los criterios establecidos para cada uso.
- d) En las piezas cuyo uso permitido no sea residencial o turístico, la capacidad teórica alojativa será igual a 0.

Una vez analizada la metodología de cálculo por la que se determina la capacidad alojativa residencial y turística, se determina el número total de habitantes, tanto para el PGO como para el PMM, en el ámbito territorial del plan.

Teniendo en cuenta que el PGO identifica en su ordenación pormenorizada piezas con usos residenciales, turísticos y mixtos (turístico y residencial indistintamente), en el cálculo de su capacidad alojativa se ha establecido conforme a dos hipótesis: la primera, cuando el uso mixto se especializa en uso residencial, la segunda, cuando el uso mixto se especializa en turístico.

Uso Característico	PGO VIGENTE (MIXTO=Residencial)		PGO VIGENTE (MIXTO=Turístico)		PMM	
	Población Turística (personas)	Población Residencial (personas)	Población Turística (personas)	Población Residencial (personas)	Población Turística (personas)	Población Residencial (personas)
Mixto	0	28.647	51.001	0	0	0
Turístico	6.288	0	6.288	0	49.348	0
Residencial colectivo	0	312	0	312	0	2.754
Residencial unifamiliar	0	902	0	902	0	1.427
Total	6.288	29.861	57.289	1.214	49.348	4.190
CAPACIDAD ALOJATIVA TOTAL	36.149		58.503		53.538	

Tabla: Capacidad alojativa total del PGO y PMM en el ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**



En el cómputo de la capacidad alojativa autorizable del PGO vigente se adopta como valor de referencia el de mayor capacidad alojativa total, 58.503 habitantes, que se produce cuando se equipara el uso mixto al uso turístico. Se entiende que el dimensionamiento de la ordenación establecida por el PGO, en el ámbito de ordenación del presente documento, se ha realizado con la mayor capacidad poblacional susceptible de albergar.

La capacidad alojativa autorizable del PMM (53.538 habitantes) se reduce en 4.965 personas respecto a la que se adopta como valor de referencia del PGO, lo que supone una reducción del 8,49% de su capacidad. Esta reducción poblacional se debe a la especialización de usos que realiza en su ámbito de ordenación el PMM, conforme a lo establecido en el artículo 25.1 de la Ley de Renovación: *“...los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad, dividirán en recintos de intervención el suelo turístico donde coexistan usos turístico y residenciales, bien por residencialización de establecimientos turísticos, bien por el planeamiento anterior permitía indistintamente ambos usos, con objeto de encauzar su especialización en áreas de uso turístico exclusivo, de uso residencial exclusivo, o de compatibilidad.”*

El procedimiento empleado en la asignación del uso correspondiente a cada pieza, se ha realizado en función del destino del área en el que se inserte, por lo que todas aquellas piezas con capacidad alojativa localizadas en las áreas de Playa de las Américas, San Eugenio Bajo. Playas del Duque–Fañabé, La Caleta–El Beril, El Sector 8, Jardines del Duque, San Eugenio Alto y Sector 0, pasan a ser de uso característico de alojamiento turístico; y aquellas ubicadas en las áreas de las Torviscas y Campo de Golf Las Américas, pasan a ser de uso característico residencial.

2.6.3. DIMENSIONAMIENTO DE LOS USOS DOTACIONALES Y DE EQUIPAMIENTOS (ESTÁNDARES)

Obviamente, el estándar es un indicador expresivo del nivel de dotación de un ámbito territorial y, consiguientemente, un factor de la calidad de vida de la población del mismo (o de su entorno inmediato). Por tanto, parece claro que es objetivo del PMM que la ordenación urbanística tenga unos estándares lo más elevados posible, o que en todo caso, no reduzca los establecidos en el PGO.

Los resultados de espacios libres públicos del PMM y del PGO son los que se recogen en la tabla adjunta.

	PLANEAMIENTO VIGENTE	PMM	COMPARACIÓN
	Superficie (m ² s)	Superficie (m ² s)	Superficie (m ² s)
SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	426.503	415.614	-10.891
Espacio Libre Litoral	213.437	210.281	-3.156
Parque urbano	152.886	142.598	-10.288
Paseo	60.180	62.733	2.553
SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES	857.512	862.150	4.638
Parque-Plaza	478.878	581.676	102.798
Espacio libre de protección y/o ornato	378.634	280.474	-98.160
TOTAL ESPACIOS LIBRES	1.284.015	1.277.762	-6.253

Tabla: Comparativa de superficies de espacios libres públicos del PGO y PMM en el ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**



De los resultados comparativos del PGO y del PMM, podemos observar que en el PMM se reduce la superficie total de espacios libres respecto al PGO. Esto se debe a que el PMM propone actuaciones sobre el sistema viario que requieren una adaptación de su sección a su verdadera demanda de uso, con la consecuente merma de los espacios libres anexos. No obstante, el PMM aumenta en 91.907 m²s los espacios libres que cumplen las condiciones para serlo.

Respecto a los equipamientos, el PMM aumenta la superficie de equipamientos lucrativos en su conjunto, producto del reconocimiento de equipamientos existentes no recogidos en el PGO. Por el contrario, el PMM reduce la superficie calificada de equipamientos demaniales. Esto se debe a un cambio de uso de equipamiento público local a espacio libre local.

	PLANEAMIENTO VIGENTE	PMM	COMPARACIÓN
	Superficie (m ² s)	Superficie (m ² s)	Superficie (m ² s)
EQUIPAMIENTOS DEMANIALES	110.102	108.066	-2.036
EQUIPAMIENTOS LUCRATIVOS	481.514	484.736	3.222
Equipamiento	62.762	63.522	760
Recreativo	206.697	206.156	-541
Comercial	212.055	215.058	3.003
TOTAL EQUIPAMIENTOS	591.616	592.802	1.186

Tabla: Comparativa de superficies de equipamientos públicos y privados del PGO y PMM en el ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**

Para conocer el nivel de dotación del ámbito de ordenación del PMM, (excluyendo los espacios libres de protección y/o ornato), se ha elaborado una tabla comparativa Realidad-PGO-PMM de los estándares dotacionales demaniales, diferenciados en sistemas generales de espacios libres, sistemas locales de espacios libres y equipamientos; y equipamientos lucrativos, distinguiendo los comerciales del resto de equipamientos.

	REALIDAD			PLANEAMIENTO VIGENTE			PMM		
	Población	Superficie	Estándar	Población	Superficie	Estándar	Población	Superficie	Estándar
	(personas)	(m ² s)	(m ² s/pers.)	(personas)	(m ² s)	(m ² s/pers.)	(personas)	(m ² s)	(m ² s/pers.)
SISTEMA GENERAL DE ESPACIOS LIBRES	51.932	321.504	6,19	58.503	426.503	7,29	53.373	415.614	7,78
SISTEMA LOCAL DE ESPACIOS LIBRES	51.932	233.768	4,50	58.503	478.878	8,19	53.373	581.676	10,90
EQUIPAMIENTOS DEMANIALES	51.932	50.459	0,97	58.503	110.102	1,88	53.373	108.066	2,02
SUBTOTAL SUELO PÚBLICO	51.932	605.731	11,66	58.503	1.015.483	17,36	53.373	1.105.355	20,71
EQUIPAMIENTOS LUCRATIVOS	51.932	243.363	4,69	58.503	269.459	4,61	53.373	269.677	5,05
COMERCIALES	51.932	119.061	2,29	58.503	212.055	3,62	53.373	215.058	4,02
SUBTOTAL SUELO PRIVADO	51.932	362.424	6,98	58.503	481.514	8,23	53.373	484.735	9,08

Tabla: Comparativa de los estándares dotacionales de la situación actual, PGO y PMM en el ámbito de ordenación del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**



Como puede comprobarse, el PMM eleva todos los estándares dotacionales respecto al PGO y a la situación actual.

En cuanto a los *espacios libres de sistema general*, el valor del estándar viene fijado legalmente en 5 m²/s/habitante, estándar que sobradamente cumple el PMM.

2.6.4. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LA CAPACIDAD POBLACIONAL DEL PTOTT

A fin de determinar la capacidad poblacional teórica –residencial y turística- de las Zonas Turísticas, el PTOTT establece una metodología de cálculo basada en una estimación de la mencionada capacidad conforme a la ordenación propuesta en el planeamiento municipal en vigor; introduciendo en determinadas áreas, tanto turísticas como mixtas, unas condiciones de compatibilidad en términos de capacidad entre ambos usos, fijando unos porcentajes mínimos de capacidad teórica turística.

A estos efectos, el PTOTT determina la capacidad teórica de un área como la suma de las capacidades teóricas de los recintos o ámbitos de igual calificación y con capacidad alojativa turística o residencial, existentes en cada una de las áreas de estudio “*con independencia del estado de la edificación que, en su caso, pudiera existir en ella. Como consecuencia, no se tendrá en cuenta la capacidad real existente, ni la capacidad que pudiera resultar de los procesos de renovación edificatoria que pudieran afectarle, si éstos fueran distintos como resultado de un régimen especial a estos efectos.*” (Artículo 5.1.1.).

Llegados a este punto, para establecer la capacidad teórica de las piezas con capacidad alojativa existentes en una determinada área de estudio, el PTOTT establece una metodología de cálculo -detallada en el Capítulo III de la Memoria del citado documento-, que se basa en primer lugar en la aplicación, en cada una de estas piezas, de las condiciones de aprovechamiento establecidas por el instrumento de planeamiento correspondiente, calculando la superficie edificable admitida a partir de sus determinaciones específicas: sea por atribución pormenorizada de este aprovechamiento desde el planeamiento, por aplicación de coeficientes de edificabilidad a la superficie neta de parcela o por aplicación de la normativa urbanística, número de plantas, ocupación, fondo edificable, estándares de densidad, etc. Asimismo, conforme al artículo 5.1.1.4.d) de su Normativa “*Se aplicará una proporcionalidad de tres plazas turísticas por vivienda, cualquiera que fueran las características formales de ésta.*”.

A partir del esquema metodológico anterior, el PMM ha determinado la capacidad teórica de cada área de referencia, diferenciando entre la residencial y turística, tomando en consideración la recomendación del PTOTT de limitar en la Zona Turística de Adeje-Isora la capacidad total por establecimiento a 500 plazas. De los resultados obtenidos, tal y como se demuestra en la tabla que se muestra a continuación, con la especialización de usos establecida por el PMM se cumplen, en todas las áreas del PTOTT incluidas en el ámbito de ordenación, con los porcentajes mínimos establecidos para el cálculo teórico poblacional, superando inclusive dichos porcentajes.

Conforme a los resultados obtenidos, la ordenación del PMM cumple con las determinaciones de capacidad poblacional establecidas por el PTOTT en su ámbito de ordenación.

CAPACIDAD POBLACIONAL AUTORIZABLE PMM SEGÚN PTEOT:					
Áreas Turísticas del PTOTT	Turístico	Residencial	% Turístico PMM	% PTOTT	
El Beril	533	0	100%	80%	CUMPLE
Laderas de la Caldera del Rey	0	659	-	-	CUMPLE
Playas del Duque - Jardines del Duque	6.734	3	99%	80%	CUMPLE
San Eugenio Alto	2.211	3.519	-	-	CUMPLE
San Eugenio Bajo	15.485	0	99%	90%	CUMPLE
Sector 8 - La Enramada	4.966	0	100%	70%	CUMPLE
Total general	29.929	4.181			
CAPACIDAD ALOJATIVA TOTAL		34.110,00			

Tabla: Análisis del cumplimiento de la capacidad poblacional del PMM de Costa Adeje conforme a los criterios del PTOTT. **Elaboración propia**

JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DEL TEXTO REFUNDIDO DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO Y DE ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS DE CANARIAS (TRLOTENC)

La legislación urbanística, así como determinadas normas supramunicipales, exigen que el planeamiento urbanístico justifique algunas de sus determinaciones por referencia a la población del correspondiente ámbito territorial. Así, en el TRLOTENC:

- El artículo **32.2.A)**, modificado por el artículo 9 de la Ley 14/2014 de Armonización y Simplificación en Materia de Protección del Territorio y de los Recursos Naturales, señala que en “*la ordenación pormenorizada se deberá garantizar una dotación mínima de 5 metros cuadrados de espacios libres por habitante o plaza alojativa. No podrán ser computables a estos efectos, los espacios de protección por sus condiciones naturales o de protección de infraestructuras públicas, ni los que se sitúen en el dominio público marítimo-terrestre, portuario y aeroportuario.*”

Conforme a los criterios anteriores, en el PMM **se cumple** con el estándar mínimo de dotaciones exigido, superándolo en más de un 50%. Por lo tanto cumplimos con las determinaciones expuestas en este artículo.

SISTEMAS	POBLACIÓN (habitantes)	SUPERFICIE (m ² s)	ESTANDAR (hab/m ² s)
Sistema General de Espacios Libres	53.373	211.103,78	3,95
Sistema Local de Espacios Libres	53.373	477.966,49	8,95
Dotaciones	53.373	89.986,64	1,68
Sistema General	53.373	16.944,13	0,31
TOTAL	53.373	796.001,04	14,91

Tabla: Análisis del cumplimiento de artículo 32 del TRLOTENC del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**

- El artículo **34, en su apartado c)**, prohíbe a los planes generales “*establecer, al ordenar suelo urbano consolidado por la urbanización (SUC), determinaciones que posibiliten o tengan como efecto el incremento de la edificabilidad media y de la densidad global permitidas por el planeamiento general anterior en zonas o áreas en las que existan más de 400 habitantes o 12.000 metros cuadrados de edificación predominantemente residencial o turística de alojamiento por hectárea de superficie*”



Superficie total de suelo urbano consolidado por la urbanización:	405,17 hectáreas
Capacidad poblacional del PMM en SUC (residentes y turistas):	47.124 habitantes
Capacidad poblacional del PGO en SUC (residentes y turistas):	55.272 habitantes
Superficie edificable del PMM (uso residencial y turístico) en SUC:	3.044.194 m²c
Superficie edificable del PGO (uso mixto, residencial y turístico) en SUC:	2.467.692 m²c

LEY/NORMATIVA	Habitante/ hectárea	m ² c / hectárea
Según Artículo 34 TRLOTENC	400 habitantes / hectárea	12.000 m² c / hectárea
Según el PGO	55.272 habitantes/ 405,17 hectáreas = 136,42 habitantes/hectárea	2.467.692 m ² c/ 405,17 hectáreas = 6.090,51 m² c/ hectárea
Según el PMM	47.124 habitantes/ 405,17 hectáreas = 116,31 habitantes/hectárea	3.044.194 m ² c/ 405,17 hectáreas = 7.513,37 m² c/ hectárea

Tabla: Análisis del cumplimiento de artículo 34.c del TRLOTENC del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**

Conforme a lo indicado en la tabla adjunta, **el PMM** no supera los límites establecidos por el artículo 34.c del TRLOTENC, posibilitando que en la nueva ordenación propuesta **se puedan asignar incrementos de edificabilidad** en suelos urbanos consolidados.

- Y el artículo **36, en su apartado a)**, limita la ordenación pormenorizada de los suelos urbanos no consolidado y urbanizables cuyo destino sea predominantemente residencial, de modo que no se supere “una densidad máxima de 400 habitantes por hectárea, referida a la superficie total del ámbito objeto del Plan, que podrá elevarse hasta 500 habitantes por hectárea en los suelos urbanos de renovación y rehabilitación”.

En el ámbito territorial del presente PMM no existe ningún suelo urbanizable con destino predominantemente residencial, por lo que no es de aplicación este artículo.

No obstante, si tenemos en cuenta que los suelos urbanizables presentes en el ámbito territorial de ordenación se han recepcionado o se encuentran en proceso de tramitación de recepción, a modo orientativo se procede al cálculo de la aplicación del artículo 34,c).

Superficie total de suelo urbanizable en situación de urbanizado:	138,64 hectáreas
Capacidad poblacional del PMM en suelo urbanizable en situación de urbanizado	6.258 habitantes
Superficie edificable del PMM en suelo urbanizable en situación de urbanizado:	410.762 m²c



LEY/NORMATIVA	Habitante/ hectárea	m ² c / hectárea
Según Artículo 34 TRLOTENC	400 habitantes / hectárea	12.000 m ² c / hectárea
Según el PMM	6.258 habitantes/ 138,64 hectáreas = 45,14 habitantes/hectárea	410.762 m ² c/ 138,64 hectáreas = 2.962,79 m ² c/ hectárea

Tabla: Análisis del cumplimiento de artículo 34.c del TRLOTENC del PMM de Costa Adeje. **Elaboración propia**

Como se puede observar en las tablas anteriores, se hace efectivo el cumplimiento en lo dispuesto en la ley, por lo que se puede incrementar la edificabilidad en el suelo urbanizable existente en el ámbito de ordenación del presente PMM.

2.7. CRITERIOS SOBRE LA REGULACIÓN DE LOS USOS PORMENORIZADOS

2.7.1. CONSIDERACIONES PREVIAS SOBRE LA REGULACIÓN DE LOS USOS

Una de las finalidades más importantes del planeamiento urbanístico es ordenar el uso del suelo. Probablemente, uno de los hitos más significativos en la evolución del planeamiento se corresponde con la atribución a la autoridad pública de la competencia para decidir qué usos y cuáles no, pueden (o deben) implantarse en cada parte de la ciudad.

De otra parte, las determinaciones de ordenación sobre los usos se fueron convirtiendo en una de las herramientas fundamentales para la configuración del contenido urbanístico de la propiedad inmueble a través de los planes. Ciertamente, el valor de un suelo (y, por tanto, el contenido económico de la propiedad) depende del uso a que puede destinarse y, consecuentemente, si el Plan regula los usos posibles está "acotando" los productos inmobiliarios que pueden disponerse en cada parcela y, dado que cada uno de ellos tiene en el mercado un precio unitario de referencia, limita indirectamente el valor del correspondiente terreno. De esta forma, a fin de cuantificar el contenido del derecho de propiedad surge, en el sistema legal español, el concepto de aprovechamiento urbanístico que, en lo fundamental, equivale a la superficie edificable de una parcela homogeneizada de acuerdo al uso que en la misma puede instalarse de acuerdo a las condiciones del Plan. Así pues, que los planes ordenen los usos en nuestro sistema legal ya no deriva solo de la "necesidad" de regular las actividades en cada parte de la ciudad sino que se convierte en un requisito casi obligado para concretar positivamente el contenido del derecho de propiedad inmueble.

Así pues, si bien el planeamiento urbanístico puede (y debe) regular la admisibilidad de los usos, esta potestad ha de ejercerla con razonable moderación. El establecimiento de las condiciones específicas de admisibilidad de los usos pormenorizados se hace siguiendo el modelo planteado para ciudad turística de Costa Adeje. En cierta medida se flexibiliza la normativa urbanística, tratando de favorecer el desenvolvimiento de actividades beneficiosas para el entorno turístico, a la vez que se establecen restricciones claras y rígidas que eviten actividades no deseadas y perjudiciales para el correcto desarrollo del modelo buscado.

Dado que la Ley de Renovación, de 29 de mayo define los PMM como "...instrumentos de ordenación urbanística que complementan y, en su caso, sustituyen a las determinaciones urbanísticas vigentes, con objeto de viabilizar la renovación urbana y edificatoria en los



términos señalados en esta ley...”, el PMM de Costa Adeje establece una regulación completa y detallada del régimen de usos aplicable a su ámbito de aplicación, que incluye el carácter de los usos, definiciones de los usos, categorías pormenorizadas y régimen de admisibilidad. Las características más relevantes del PMM de Costa Adeje en lo referente a la implantación y regulación de los usos sobre el ámbito de ordenación son:

- a) La **especialización de los usos** en razón al destino del área urbana en el que se localicen las piezas
- b) La pormenorización de usos y el establecimiento de una **Relación Normalizada de Usos Pormenorizados (RNUP)**.
- c) La asignación de un **Régimen Específico de Admisibilidad (REA)** a cada pieza, donde se establece las condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados.
- d) El señalamiento de los **usos auxiliares** de cada uno de los usos pormenorizados
- e) La identificación del carácter demanial o lucrativo de la pieza correspondiente, de conformidad con lo establecido por el planeamiento vigente.

ESPECIALIZACIÓN DE USOS

En cumplimiento de la ordenación estructural planteada y atendiendo al destino global al que debe tender cada una de las áreas urbanas, el PMM de Costa Adeje asigna a todas las piezas que en áreas con destino turístico tenían uso residencial o mixto en PGO, un uso característico del grupo de alojamiento turístico identificados en la RNUP. A aquellas piezas turísticas y/o mixtas en el planeamiento vigente situadas en áreas urbanas con destino residencial, se les asigna un uso característico del grupo de usos residenciales conforme a su destino. Los criterios de la asignación pormenorizada de usos a las piezas en el interior de las áreas urbanas se concretan en los subapartados correspondientes a cada uso que se exponen a continuación.

PORMENORIZACIÓN DE USOS

En el Anexo normativo III del Tomo V , el PMM incorpora una **Relación Normalizada de Usos Pormenorizados (RNUP)**, en la que identifica e individualiza los usos pormenorizados, con el grado de precisión definitoria suficiente para poder regular las condiciones de admisibilidad del mismo en cada una de las piezas del suelo ordenado. Con ello se pretende evitar la divergencia de nomenclaturas de usos en función de la localización de la pieza en el territorio y el Plan Parcial de origen.

REGIMEN ESPECÍFICO DE ADMISIBILIDAD (REA)

El PMM regula las condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados, asignando a cada una de las piezas con ordenación pormenorizada un REA, el cual se presenta como una tabla normativa de tres columnas, en la que en las filas en que se recogen todos los usos pormenorizados de la RNUP. Respecto de cada uno de ellos, el REA establece la admisibilidad mediante el señalamiento del **carácter** y de las **condiciones complementarias de admisibilidad**.

El **carácter** de un uso pormenorizado es el tipo de admisibilidad genérica del mismo en el inmueble o la parcela urbanística correspondiente. Mediante el carácter se establece si un uso puede y/o debe instalarse o no en el inmueble o en la parcela seleccionada. En el presente PMM se establecen los siguientes caracteres:

- a) **Característico (C)**: El uso pormenorizado que tenga asignado este carácter es el que el PMM considera como normal en la pieza correspondiente y, por tanto, puede implantarse en cualquier parcela de la misma.

- b) **Característico obligatorio (CO):** El uso pormenorizado que tenga asignado este carácter es el que el PMM establece que debe implantarse en todas y cada una de las parcelas de la pieza correspondiente en situación predominante. A estos efectos, salvo que se establezca otra determinación en el REA correspondiente, se entenderá que un uso pormenorizado se encuentra en situación predominante cuando la unidad espacial del mismo representa al menos el 70% de la superficie edificada del inmueble.
- c) **Permitido (P):** Un uso pormenorizado que tenga asignado este carácter puede implantarse en cualquier parcela de las piezas correspondientes cumpliendo, en su caso, las condiciones complementarias de admisibilidad.
- d) **Prohibido (PH):** Es todo uso pormenorizado que el planeamiento no admite en ninguna de las parcelas de la pieza correspondiente.

Las **condiciones complementarias de admisibilidad** de los usos pormenorizados son aquéllas mediante las cuales el PMM establece, según convenga, los requisitos que deben cumplir los usos cuyo carácter no sea prohibido, para instalarse en las piezas correspondientes. Las condiciones complementarias de admisibilidad pueden referirse a cualquier aspecto que se considera relevante para la admisibilidad del uso concreto en las piezas reguladas por el correspondiente REA, tales como su disposición espacial en la parcela, la intensidad de su ejercicio o la relación con otros usos.

El PMM delimita e identifica las piezas del ámbito territorial de ordenación del PMM de Costa Adeje en las hojas del plano de ordenación pormenorizada (OP-1). Una vez identificado el código de pieza correspondiente a la unidad espacial en la que se localiza el inmueble sobre el que se solicita la autorización de la actividad, se comprueba en la Tabla de determinaciones de las piezas que constituye el Anexo Normativo I, el código del REA que le corresponde para identificar las condiciones de admisibilidad de los usos pormenorizados que le son de aplicación. Los distintos REA de aplicación en el presente PMM se incorporan en el Anexo normativo II del Tomo V.

USOS AUXILIARES

La normativa del PMM define uso auxiliar como todo aquel uso conformado por actividades distintas de las de otro uso principal que, con ciertos límites y condiciones debe o conviene que coexistan con dicho uso principal del inmueble para complementarlo y permitir su mejor desenvolvimiento, aunque tengan el carácter de prohibido en cuanto al régimen específico de admisibilidad de usos aplicable.

En la Relación Normalizada de Usos Pormenorizados (RNUP), se señalan, para los distintos usos pormenorizados, los usos que respecto de cada uno se consideran auxiliares, así como las condiciones y límites dimensionales que deben cumplir para adquirir tal carácter. Salvo que en la RNUP se establezcan otras condiciones específicas, para que la parte de un inmueble destinada a actividades distintas de las del uso principal pueda considerarse adscrita a un uso auxiliar de éste, se deben cumplir las siguientes condiciones:

- a) La superficie edificada del conjunto de los usos auxiliares de un mismo uso principal no podrá superar a la de éste.
- b) En el caso de que el uso principal no sea edificable (o de muy baja edificabilidad), la superficie ocupada del conjunto de usos auxiliares no podrá superar el 50% de la parcela urbanística.
- c) La superficie ocupada por el uso auxiliar deberá formar parte de la misma unidad de propiedad que la ocupada por el uso principal, inscribiéndose como una misma finca registral indivisible.
- d) Cuando el uso principal sea turístico, terciario, recreativo o equipamiento, el uso auxiliar debe integrarse funcionalmente en la misma unidad de explotación para garantizar que el ejercicio de las actividades auxiliares sea efectivamente complementario a las actividades propias del uso principal.



2.7.2. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS RESIDENCIALES

El PMM establece tres **regímenes específicos de admisibilidad (REA)** para regular las condiciones de admisibilidad de usos de las piezas residenciales: RS1, RS2 y RS3. Los REA RS1 y RS2, ambos con uso característico de vivienda unifamiliar independiente, presentan condiciones diferenciadas de admisibilidad en atención a las especiales características en las piezas en las que se aplica, y el REA RS3 tiene como uso característico la vivienda colectiva.

En la ordenación pormenorizada del PMM se asigna a todas las piezas con capacidad alojativa del PGO vigente situadas en las áreas con destino residencial (Torviscas y Campo de Golf Las Américas) el REA **RS1** (residencial unifamiliar) o **RS3** (residencial colectiva), atendiendo a las características actuales de las edificaciones existentes. Conforme a ello, las piezas con uso característico de vivienda unifamiliar (RS 1) se localizan en todas las piezas alojativas del área de Campo de Golf Las Américas y se extienden hacia la zona central del Área de Torviscas. Las piezas con uso característico de vivienda colectiva (RS3) se concentran en la zona norte del área urbana Torviscas y en un “salpicado” de piezas en la zona central en donde se localizan los establecimientos turísticos alojativos existentes o dados de baja del ámbito. Como resultado del proceso de información pública, se ha admitido el cambio de usos de las piezas 10051 y 10026 que en el PGO vigente estaban calificadas con un uso característico comercial, a residenciales, para viabilizar su desarrollo en consonancia con el destino del área en el que se insertan y el diagnóstico efectuado en el documento sobre la saturación comercial que presenta el ámbito territorial de Costa Adeje.

Respecto del régimen de admisibilidad de usos, en el RS3 se permite cualquier uso pormenorizado residencial y en el RS1 se permite la vivienda unifamiliar agrupada y la residencia comunitaria indistintamente, prohibiendo expresamente la implantación de vivienda colectiva. Teniendo en cuenta que ambos usos permitidos pueden llegar a sustituir al uso característico, en la tabla del mencionado REA se incluyen las condiciones complementarias específicas para la posible implantación del resto de usos permitidos de carácter local, que en ningún caso tendrán un nivel de intensidad incompatibles con las características de la trama urbana. En ambos REAs se prohíben los usos turísticos, eliminando la dualidad de usos que existía anteriormente en muchas parcelas, así como aquellos otros usos que por sus características se consideran incompatibles en las presentes áreas residenciales (parques de ocio, centros comerciales, complejos de oficinas, etc.)

Con carácter excepcional, a la pieza 03035 situada en el área urbana turística de Playas del Duque-Fañabé se le atribuye como uso característico la vivienda unifamiliar independiente (**RS2**), de conformidad con el uso actual (La Casa del Duque), por situarse en un suelo urbano de interés cultural. No obstante, conforme al destino del área, se permite el uso turístico en la categoría de establecimientos hoteleros, así como el equipamiento cultural, siempre y cuando la implantación del mismo conserve la naturaleza protegida del inmueble y su espacio de protección. El resto de usos tendrán el carácter de prohibidos, exceptuando los espacios libres.

2.7.3. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS TURÍSTICAS

Se establecen cuatro **regímenes específicos de admisibilidad (REA)** para la regulación de las condiciones de admisibilidad de usos de las piezas turísticas del PMM: TU1, TU2, TU3 y TU4. En los REAs **TU1 y TU2** se establece como uso característico obligatorio el establecimiento hotelero (con condiciones diferenciadas de admisibilidad que motivan su diferenciación en dos REAs específicos), en el **TU3** se establece como uso característico obligatorio el alojamiento turístico genérico, sin pormenorizar; y en el **TU4** se asigna las villas turísticas como uso característico. La asignación de los REA en las piezas con capacidad alojativa situadas en las áreas con destino turístico del presente documento, se realizan en consonancia con las características actuales de la trama urbana en el que se localizan las piezas.

En la franja comprendida entre la costa y el eje viario estructurante longitudinal (coincidente con el eje comercial) que articula las áreas con destino turístico, se sitúan la mayor parte de los establecimientos turísticos hoteleros del ámbito territorial de Costa Adeje, mientras que en la franja interior se concentran los establecimientos extrahoteleros. Parte de los establecimientos hoteleros venían



calificados con este uso desde el planeamiento vigente, no permitiéndoseles la implantación de otra modalidad turística, mientras que el resto venían calificados por el mismo, como uso mixto.

En consonancia con el diagnóstico realizado y por el potencial atractivo de la franja costera (costa-eje estructurante), en el PMM se establece con carácter general la especialización de las piezas con capacidad alojativa situadas en dicho ámbito al uso de establecimiento hotelero, asignándoles el REA TU1 o TU2. En la franja interior (eje estructurante-cumbre), no se establecen condiciones de especialización del uso turístico, asignando a las piezas con capacidad alojativa presentes en este entorno el REA TU3, prohibiéndose el uso residencial. De esta forma se deja abierta la opción, deseable desde los objetivos del PMM, de que los establecimientos extrahoteleros existentes pasen a ser hoteleros.

El REA TU1 permite las categorías de establecimiento hotelero y complejo turístico, estando el resto de usos pormenorizados del uso turístico prohibidos. El TU2 es una variante del anterior en el que a su vez se permiten las villas turísticas. El REA TU2 surge de la necesidad de regular de una forma adecuada la combinación de establecimientos hoteleros y villas turísticas en explotación presentes en la zona de Bahía del Duque, y en la que coexisten edificaciones residenciales que presentan las condiciones necesarias para su reconversión a esta modalidad turística (piezas 0304, 03041, 03031, 03032, 03033, 03036).

En el área urbana de Jardines del Duque (piezas 06007, 06010 al 0607y 06019) y Playas del Duque de Fañabé (piezas 03021 y 03024) se han identificado manzanas residenciales de viviendas unifamiliares aisladas que responden a estándares de calidad notables y acordes con las características de los establecimientos turísticos existentes en su entorno, que a su vez se corresponden con los de mayor categoría del ámbito, no detectándose disonancias en el paisaje urbano. A la vista de las circunstancias concretas de estas áreas urbanas en cuanto a las tipologías edificatorias residenciales existentes, que responden a estándares de densidad y calidad equiparables a la edificación turística, así como por la calidad y tratamiento de sus espacios públicos, el PMM entiende que es posible la especialización de este ámbito como un área de compatibilidad, permitiendo la transformación de viviendas unifamiliares y aisladas a la modalidad de villas turísticas, manteniendo los mismos parámetros urbanísticos del planeamiento vigente. A las piezas identificadas que cumplen con las características mencionadas, se les asigna el REA TU3, en el que se establece como uso característico las villas turísticas y se permiten única y exclusivamente las viviendas unifamiliares independientes.

En todos los REA turísticos (TU1, TU2, TU3 y TU4) se prohíbe el uso terciario así como aquellos equipamientos más propios de zonas residenciales, tales como equipamientos institucionales, asistenciales o servicios funerarios. El PMM, motivado por las conclusiones obtenidas en las fases de información y diagnóstico respecto al uso comercial, donde se observa una manifiesta sobreoferta, prohíbe su implantación (excepto cuando sea considerado como uso auxiliar de un establecimiento turístico en este caso) en todas las piezas turísticas, de forma que ésta actúe como un servicio complementario del uso turístico, y nunca se pueda independizar del mismo.

2.7.4. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS DE USO TERCIARIO

El PMM establece dos **regímenes específicos de admisibilidad (REA)** para aquellas piezas con un uso característico terciario: TE1 y TE2. El REA TE1 será de aplicación a todas las parcelas de uso actual terciario que se sitúen en áreas con destino turístico, mientras que el TE2 se aplica a aquellas piezas de uso característico terciario situadas en áreas con destino residencial. De conformidad con las características del destino de las áreas en las que se asignan, en el REA TE2 se prohíbe la implantación de Grandes establecimientos comerciales y Parque Comercial (que también se prohíbe en el TE1), así como los usos residenciales y turísticos.

Con carácter general la admisibilidad de usos distintos del terciario, será igual para ambos REA, a excepción del uso de equipamiento en la categoría de servicios funerarios, ya que tiene un carácter Prohibido en el REA (TU1), mientras que el (TU2) lo permite con ciertas limitaciones. Esto se debe a la incompatibilidad de dicho uso para zonas turísticas.



RESTRICCIONES A LA PRESENCIA DEL USO COMERCIAL EN EL ÁMBITO DEL PMM DE COSTA ADEJE

Tras el estudio exhaustivo del núcleo turístico de Costa Adeje se diagnostica una presencia excesiva del uso comercial, tanto del ya ejecutado, como de parcelas sin ejecutar con destino comercial (para el cual no hay demanda suficiente), frente a una escasa oferta tanto de uso recreativo como de equipamientos. Ante esta situación el presente PMM opta por recoger una regulación específica dirigida a limitar el uso comercial, dando preponderancia al recreativo y de equipamiento, conforme a las necesidades del núcleo en cada momento.

Para establecer los criterios de ordenación del uso en las piezas comerciales, se ha tomado en consideración las siguientes premisas:

- Necesidad de limitar el excesivo uso comercial, estableciendo nuevas disposiciones para su implantación y ejecución.
- Imposición del deber de conservación de los establecimientos comerciales, debido al bajo nivel de calidad que muestran muchos establecimientos comerciales.

Atendiendo a la primera de las consideraciones expuestas, desde el PMM se ha optado por establecer un REA específico, dirigido a limitar el uso comercial, dando preponderancia al uso recreativo y de equipamiento, viendo las necesidades del núcleo en cada momento, a través de los siguientes criterios generales, (que se matizan en los criterios de regulación de usos correspondientes):

- En parcelas designadas con el uso característico **Terciario**, se admitirán como permitidos el Recreativo y el Equipamiento de modo que se pueda disponer indistintamente cualquiera de estos tres usos.
- En parcelas designadas con el uso característico **Recreativo**, éste se establecerá con el carácter de permitido obligatorio, debiendo cumplir con los parámetros mínimos establecidos en la Normativa, para la implantación de dicho uso. Asimismo, no se permitirá la implantación del uso terciario, mientras que el uso de equipamientos comunitarios se permitirá siempre y cuando cumpla con lo establecido en la correspondiente Normativa.
- En parcelas designadas con el uso característico de **Equipamientos**, se admitirán como permitidos el Recreativo, estando el Terciario prohibido.

Durante el proceso de consolidación del núcleo turístico se ha ido generalizando en varias parcelas turísticas la segregación de usos comerciales en principio previstos en el planeamiento al servicio de la explotación alojativa- que se convierten en fincas independientes abiertas hacia la calle y sin relación funcional con el establecimiento turístico. Ante esta problemática –que agrava el deterioro del conjunto derivado del exceso de oferta comercial-, el PMM opta, de un lado, por regularizar aquellas situaciones ya consolidadas, y de otro, para evitar que esto siga sucediendo en un futuro, se limita la presencia del uso comercial como uso auxiliar de los establecimientos turísticos en las parcelas con uso permitido obligatorio turístico, y cumpliendo unas condiciones concretas para su instauración. Con carácter general, en aquellas parcelas incluidas en el ámbito del PMM a las que se le asigna el uso turístico como característico, sólo se permitirá el uso comercial como uso auxiliar cuando sea un servicio complementario de la actividad turística.

DEBER DE CONSERVACIÓN EN ESTABLECIMIENTOS COMERCIALES

En la Ciudad Turística de Costa Adeje, existe una presencia excesiva del uso comercial frente a otros usos para los cuales no existe suficiente demanda. Esta situación ha provocado en multitud de casos el cierre de muchos locales comerciales (en especial los situados en peores localizaciones tanto dentro del global de la ciudad turística como del interior del propio centro comercial), y que las condiciones de habitabilidad, seguridad, salubridad, accesibilidad, ornato público y funcionalidad de muchos de estos establecimientos hayan ido empeorando con el paso de los años, con el consecuente menoscabo en la calidad y la imagen del núcleo turístico.

Para acotar este problema, la normativa del plan recoge la obligación del cumplimiento del deber de conservación y rehabilitación establecidas por la normativa sectorial, y en particular por el PMM, a una serie de establecimientos ya seleccionados expresamente en el plano OP.2 del PMM, en los cuales se considera necesario una rápida actuación de renovación. El presente PMM prevé 5 actuaciones privadas de renovación de establecimientos comerciales, debido a las deficiencias detectadas que se indican en la fichas correspondiente del Anexo Normativo IV-B. Estas actuaciones quedan sujetas al procedimiento regulado en el artículo 73 de la Normativa.

2.7.5. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS RECREATIVAS

La consideración del uso recreativo como un grupo propio diferente del uso terciario obedece a la importante capacidad de atracción de público que conllevan, y al hecho de que las actividades que acogen suelen ser susceptibles de producir efectos molestos sobre el entorno. Conforme a lo expuesto en el epígrafe anterior, en las piezas calificadas con el uso característico de espectáculos y actividades recreativas, con un REA propio (RE1), dicho uso pormenorizado tiene el carácter de permitido obligatorio, debiendo cumplir para su correspondiente implantación una serie de parámetros mínimos establecidos en la Normativa específica. En este REA RE1 se admiten como permitidos el Equipamiento, estando los usos Terciarios, turísticos y residenciales prohibidos. A las piezas 07017, 08002 y 08016, correspondientes con los dos grandes equipamientos estructurantes de ocio de la Ciudad Turística, se les asigna este REA.

2.7.6. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS DE EQUIPAMIENTOS

El PMM establece cuatro **regímenes específicos de admisibilidad (REA)** para aquellas piezas con un uso característico de equipamientos: EQ1, EQ2, EQ3 y EQ4. La intención del PMM es que las piezas calificadas con este uso constituyan elementos dinamizadores dentro del ámbito, motivo por el que todos los REAs establecidos posibilitan la implantación de un gran abanico de actividades favorables para la ciudad turística. Los REAs EQ1 o EQ2 se aplican a piezas lucrativas y los REAs EQ3 y EQ4 sobre piezas de equipamientos demaniales.

El REA **EQ1** se asigna a las piezas lucrativas de equipamientos situadas en áreas con destino turístico. Con el objeto de limitar en éstas áreas la disposición de equipamientos que no son de uso normal por el turista, se dispone el carácter de Característico Obligatorio en espectáculos recreativos y en todos aquellos usos de equipamiento que deben o convienen que se dispongan de forma predominante en éstas áreas, permitiendo la implantación del resto permitidos siempre que se cumplan con las condiciones normativas. Por otro lado, el REA **EQ2**, de aplicación sobre las piezas lucrativas situadas en áreas con destino residencial, el uso de Equipamiento es Característico. A diferencia del REA anterior, en el EQ2 no se hace apenas restricciones a la relación de usos de equipamientos permitidos, con el objeto de flexibilizar la futura implantación de servicios conforme a las necesidades que se estimen convenientes.

Respecto a los REAs de equipamientos demaniales, el **EQ3** será de aplicación a todas las parcelas de uso dotacional que se sitúen en áreas con destino turístico, mientras que el **EQ4** sobre las que se sitúen en áreas con destino residencial. Ambos REAs (EQ3 y EQ4) engloban todos los usos pormenorizados, con carácter de Característico Obligatorio del grupo de Equipamientos: Institucional, Sanitario, Asistencial, Educativo, Cultural y Deportivo, debiendo implantarse de forma predominante y según las condiciones establecidas en la Normativa, en cualquiera de sus categorías pormenorizadas permitidas. Con este carácter discrecional de usos se pretende que la ciudad turística vaya evolucionando en consonancia con sus necesidades, de forma que su destino concreto se defina por las necesidades coyunturales de la Ciudad Turística en el momento de su ejecución, que de manera justificada, establezca la Administración competente. En el EQ3 se prohíben el uso de oficinas, e investigación y servicios tecnológicos, por considerarse incompatibles con el destino turístico del área, y más propios de las zonas residenciales, donde sí se permiten (EQ4).

En cualquier parcela sobre los que el Ayuntamiento de Adeje ostente la titularidad del dominio o de un derecho de uso (dotaciones y espacios libres), hasta tanto no se materialice el uso definido en el planeamiento para dicha parcela, se permitirá el uso provisional de cualquier infraestructura municipal o de uso o servicio público. Estos terrenos o parcelas podrán ser utilizados, de forma temporal y



esporádica, para instalar en los mismos mercadillos ambulantes, o para desarrollar actividades de ocio, deportivas, recreativas, culturales y similares, a menos que tales usos se encuentren expresamente prohibidos, o a la prestación de cualquier servicio de interés público cuando por motivos coyunturales sea imposible su prestación en otro emplazamiento.

Con carácter general los cuatro REAs de equipamiento, prohíben los usos residenciales, turísticos y el comercial, por la saturación de la oferta comercial existente.

2.7.7. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS DE ESPACIOS LIBRES

El PMM establece cuatro **regímenes específicos de admisibilidad (REA)** para aquellas piezas con un uso característico de espacios libres: parque y/o plaza (EL1), parque urbano (EL2), espacio libre litoral (EL3) y espacio libre de protección (EL4), con un régimen de admisibilidad de usos pormenorizados diferenciados, en los cuales el uso de espacio libre tiene el carácter de característico obligatorio, prohibiendo todos los usos residenciales y turísticos.

Con carácter general, y con el objetivo de dinamizar y asegurar el auto mantenimiento del sistema de espacios libres de la ciudad turística, se permitirán en los espacios libres la disposición de usos recreativos, terciarios y de equipamientos (con carácter de permitidos y/o auxiliares), siempre que en su conjunto no sobrepasen el 30% de la superficie del espacio libre correspondiente. No obstante, para mantener el destino propio de los espacios libres, más propiamente destinados al esparcimiento y mejora de las condiciones ambientales del entorno, se limita la edificabilidad máxima permitida al 0,1 m²c/m²s y el 10% de ocupación máxima de la superficie neta del espacio libre característico obligatorio, garantizando que las edificaciones que se materialicen estén al servicio efectivo del uso característico.

En las piezas calificadas como espacios libres, mientras no se haya implantado efectivamente el uso público correspondiente, se permitirá con carácter provisional aparcamientos públicos, debiendo efectuarse una pavimentación y cerramiento adecuados.

2.7.8. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS DE INFRAESTRUCTURAS

El PMM establece cuatro **regímenes específicos de admisibilidad (REA)** para aquellas piezas con un uso característico de infraestructuras: IN1, IN2, IN3 y IN4.

El REA **IN1** se aplica específicamente a las piezas de infraestructuras hidráulicas, cuyo uso tendrá el carácter de Característico Obligatorio.

En el REA **IN2** se establece como uso característico el de infraestructuras de servicios, pudiendo verse sustituido por cualquier otro uso permitido de infraestructuras, equipamientos, espacios libres y oficinas, siempre que se cumpla con las condiciones establecidas en la Normativa.

El REA **IN3** se aplica a las piezas calificadas con el uso de infraestructuras de transporte con carácter de Característico Obligatorio, debiendo implantarse de forma predominante y según las condiciones establecidas en la Normativa, en cualquiera de sus categorías pormenorizadas permitidas. En este REA se prohíben aquellos usos que resultan incompatibles con el característico, tales como equipamientos sanitarios, asistenciales, servicios funerarios, etc., y aquellos otros que, por requerir grandes dimensiones para su implantación, no pudiendo disponerse dentro del porcentaje máximo establecido.

En el REA **IN4** se establece el uso de aparcamiento como característico.

Con carácter general, todos los REAS prohíben el uso turístico, residencial y recreativo por no complementarse con el característico.

2.7.9. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LOS USOS EN LAS PIEZAS DE VIARIO

El PMM establece cuatro regímenes específicos de admisibilidad (REA) para aquellas piezas con un uso característico de la red viaria. Paseo Marítimo (VI1), viario restringido (VI2), calle (VI3) y autovía (VI4), las cuales tienen el carácter de Característico Obligatorio y prohíben los usos residenciales y turísticos.

Los REA VI1, VI2 y VI3, permite la implantación de aquellos usos vinculados a espacios de uso común, tales como comercio y hostelería en espacios comunes, siempre que se respete un paso mínimo peatonal de 2,5 m. El resto de usos permitidos carecen de edificabilidad, por estar situados en espacios abiertos al aire libre. El REA VI4, únicamente permitirá la implantación de espacios libres de protección y/o ornato, así como las infraestructuras necesarias.

2.7.10. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

Las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril, determinan un cambio radical del modelo turístico de las islas, abogando por un crecimiento sostenible del turismo en el archipiélago, y por la rehabilitación de los establecimientos turísticos como apuesta para mantener la competitividad de nuestra oferta turística. En el mismo sentido, la Ley de Renovación, de 29 de mayo, establece en su Prólogo que *“La sostenibilidad del modelo turístico canario requiere seguir manteniendo la política de contención de un crecimiento desordenado incompatible con el medio ambiente, excluyéndose por ello la clasificación de nuevos suelos con los límites establecidos en la vigente legislación, pero permitiendo, sin embargo, la implantación, en estos momentos y en suelos habilitados por la normativa urbanística y de establecimientos turísticos de alojamiento de diversas tipologías, derivados de los procesos de renovación y mejora, así como los de nueva implantación”* siempre que, tanto los establecimientos de nueva implantación, como aquellos que se deriven de los incentivos de renovación previstos en esta ley, impliquen un incremento muy sensible respecto al número de plazas alojativas del establecimiento inicial.

Dentro de los límites y requisitos establecidos en dichas leyes, cada una de las islas ha ido definiendo una regulación de tal crecimiento a través del correspondiente Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo, en el caso de Tenerife, el Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife (PTOTT), aprobado definitivamente y de forma parcial mediante Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias, en sesión de 6 de abril de 2005.

Conforme a los criterios y el modelo territorial establecido para la Isla de Tenerife, y siguiendo el planteamiento que recoge el PTOTT al respecto con carácter de recomendación, en relación con la no coexistencia en una misma manzana o unidad urbanística equivalente de los usos alojativos turísticos y residenciales, y conforme recogen el artículo 1 de la Ley de Renovación, de 29 de mayo, que dice *“La presente ley tiene por objeto impulsar la renovación y modernización de urbanizaciones, núcleos e instalaciones turísticas obsoletas, así como las de los productos turísticos mediante la diversificación de su oferta y la especialización de usos, modulando el crecimiento de la planta turística y, así mismo regular el régimen de autorizaciones administrativas de los establecimientos turísticos y la normativa aplicable a la ordenación de los diferentes productos turísticos.”* y el artículo 25 de la Ley de Renovación referente a la *“Especialización de usos en las zonas turísticas”*, que dice *“El planeamiento urbanístico o los planes de modernización, mejora e incremento de la competitividad, dividirán en recintos de intervención el suelo turístico donde coexistan usos turísticos y residenciales, bien por residencialización de establecimientos turísticos, bien porque el planeamiento anterior permitía indistintamente ambos usos, con objeto de encauzar su especialización en áreas de uso turístico exclusivo, de uso residencial exclusivo, o de compatibilidad...”*, este Plan de Modernización procede a especializar el uso en cada caso en todas aquellas parcelas de uso mixto conforme al planeamiento urbanístico vigente de Adeje, siguiendo una serie de criterios dirigidos al aumento de la calidad de la ciudad turística como objetivo principal.



Así pues, la normativa aplicable preconiza una profunda reconsideración de la mezcla de usos en las zonas turísticas, dirigiéndose cada vez más a una especialización de los mismos hacia uno u otro uso, tomando como partida la progresiva eliminación del uso mixto turístico-residencial como consecuencia del deterioro que ha producido tal instauración en la oferta turística del municipio, en especial en ciertas zonas muy concretas (suelen ser las más obsoletas) en las que es más palpable, debido a un modelo instaurado y permitido tiempo atrás y que se ha ido consolidando con el paso de los años.

Esta “convivencia” del uso turístico y el residencial en las zonas turísticas provoca divergencias por los siguientes motivos:

- en primer lugar, debido a los diferentes hábitos, costumbres, horarios, necesidades y actitudes de los residentes en comparación con los que tienen los turistas, así como en el uso diferente que ambos colectivos hacen tanto del espacio edificado como del espacio urbano.
- en segundo lugar, por los efectos derivados de una ya dilatada experiencia de utilización turística irregular de apartamentos destinadas a uso residencial según el planeamiento, muchas de las cuales se encuentran fuera del control de las autoridades, afectando a las garantías de calidad y servicio que constituyen el principal objetivo de la oferta turística.

La reconversión de apartamentos turísticos en alojamientos residenciales es un problema urbanístico que afecta a la Ciudad Turística en su conjunto, por la degradación del espacio urbano que genera. No obstante, en un ámbito concreto del área urbana de Jardines del Duque (piezas 06007, 06010 al 0607y 06019) y Playas del Duque-Fañabé (piezas 03021 y 03024), se localizan edificaciones residenciales unifamiliares aisladas que fomentan un tipo de mercado inmobiliario de alto standing. Este tipo de urbanizaciones residenciales atraen inversores que lejos de degradar el espacio turístico lo revalorizan.

El PMM, a la vista de las circunstancias concretas de cada área urbana, define las condiciones de compatibilidad entre ambos usos, hacia una concreción de las tipologías edificatorias, la calidad y amplitud de la edificación residencial y el tratamiento de sus espacios libres como elementos relevantes. La consideración del espacio turístico como un espacio estratégico para la economía canaria, aconseja dar un mismo tratamiento a los diferentes usos que se desarrollen en su interior. En tal sentido, se establece igualmente la necesidad de que el uso residencial que se admita excepcionalmente dentro de las zonas turísticas, en situaciones consolidadas o en ámbitos o sectores especializados, deba cumplir los mismos estándares de densidad y calidad de la edificación turística. De esta forma, se pretende conseguir que la parte residencial del área consolidada tenga la misma calidad que la parte turística, y ambas se integren en un mismo paisaje urbano, sin disonancias.

En las piezas reseñadas en las áreas urbanas de Jardines del Duque y Playas del Duque-Fañabé, se disponen tipologías de vivienda unifamiliar que cumplen con estos parámetros, y por tanto es compatible con la modalidad turística de villa.

El artículo 31 de la Ley de Renovación establece que *“El planeamiento de las zonas turísticas podrá delimitar áreas destinadas al uso turístico en la modalidad extrahotelera, en la tipología de villa con una densidad entre 10 y 40 unidades de alojamiento por hectárea, que no excederán del 40% de la superficie total neta del sector del suelo urbanizable de que se trate excluyendo espacios libres, viales y equipamiento, ni del 20% de la superficie total del suelo urbanizable turístico del municipio donde se pretende establecer. Estas áreas delimitadas deberán emplazarse a una distancia no inferior a 200 metros de la línea límite del dominio público marítimo-terrestre, salvo que estén integradas en complejos hoteleros de cuatro o más estrellas y las villas se gestionen conjuntamente con ellos”*.

En el conjunto de las piezas calificadas con el uso característico de villas, se podrían implantar un total de 156 unidades alojativas, que representan un total de 0,65 unidades/ha, cumpliéndose el precepto del artículo 31 de la mencionada Ley. De igual modo, éstas se sitúan fuera del límite de la distancia establecida de 200 metros respecto de la línea límite del dominio público marítimo-terrestre.

En cuanto a la consideración del artículo 32 de la Ley de Renovación, que limita el porcentaje de plazas de alojamiento dedicadas a villas a un máximo del 30% de las plazas totales del ámbito considerado, éstas suponen el 15,67% de las plazas totales de ambas áreas urbanas, por lo que se da cumplimiento a lo dispuesto en la legislación.

En función de lo expuesto anteriormente y teniendo en cuenta el Capítulo IV (Disposiciones para la Ordenación del Espacio Turístico), Artículo 4.1.3.3 del Plan Territorial Especial de Ordenación Turística de Tenerife (PTOTT), que establece *“la disposición espacial de los usos primarios y secundarios en las Áreas con destino Turístico y Mixto, se adecuará a los siguientes criterios: a) Se zonificarán separadamente los usos alojativos turísticos y residenciales que no podrán coexistir en una misma manzana o unidad urbanística equivalente.”*, es por lo que se procede a tal especialización de usos a través del presente documento.

El PMM cumple a su vez con las disposiciones establecidas por el PTOTT en el artículo 2.2: Regulación de los usos en las zonas turísticas y en el artículo 4.1.3.3 Criterios de intervención en el espacio privado (especialización de los establecimientos turísticos y las condiciones de los usos complementarios admisibles, la reserva de las parcelas próximas a la costa para el uso turístico...)

2.8. CRITERIOS SOBRE LA REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

2.8.1. CONSIDERACIONES PREVIAS Y CRITERIOS GENERALES SOBRE LA REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN

El Plan General vigente establece una serie de requisitos en cuanto a parámetros de edificabilidad, ocupación, altura máxima y linderos, con el fin de proporcionar una ordenación pormenorizada. Partiendo de esta base, el Plan de Modernización, con el objetivo de incentivar los proyectos de renovación urbana, modificará dichos parámetros, posibilitando incrementos en algunos de ellos, en función del uso al que está destinada cada parcela, sin que esto suponga afección alguna de los derechos del suelo establecidos por el Plan General.

Las determinaciones de ordenación pormenorizada establecidas sobre las piezas identificadas en los planos de Ordenación Pormenorizada se recogen en la Tabla de determinaciones de las piezas que constituye el Anexo Normativo I. En las mencionadas tablas normativas, las piezas se disponen en filas y las determinaciones de ordenación pormenorizada en columnas, de forma que el valor sustantivo de una determinación urbanística sobre una pieza se establece en la celda de intersección entre la fila (código de la pieza) y la columna (determinación concreta) correspondientes. En aquellas columnas en las que el PMM mantiene los parámetros establecidos por el planeamiento municipal vigente, se indicará PGO.

Aquellas piezas con dominio lucrativo situadas en suelo urbano consolidado tendrán como aprovechamiento de derecho el mayor valor de la resultante de aplicar las determinaciones de ordenación del planeamiento urbanístico vigente con anterioridad a la entrada en vigor del PMM o, en el caso de que se trate de una parcela edificada, del proyecto autorizado mediante el correspondiente título habilitante. Por el contrario, los propietarios de suelo urbanizable carecen de aprovechamiento de derecho en tanto no culminen los deberes establecidos para el sector correspondiente. Una vez cumplidos tales deberes, de modo que el suelo haya adquirido el carácter de urbanizado, la cuantía del aprovechamiento de derecho sobre cada parcela será la que resulte de aplicar las determinaciones asignadas por el PMM a la pieza correspondiente.

A efectos de una mejor exposición de las distintas determinaciones empleadas por este PMM para regular la edificación, cabe clasificarlas en los siguientes grupos, según la finalidad específica que se pretende con cada una de ellas:



- Condiciones sobre la parcela, a través del establecimiento de la **superficie mínima de Parcela**. En el PMM no se modifican las condiciones normativas de la parcela mínima del PGO vigente, indicando en la columna correspondiente de la tabla normativa de todas las piezas “PGO”.
- Condiciones sobre la disposición de la edificación, a través de la determinación de la **separación mínima a lindero frontal, lateral y posterior**. En lo que respecta a las separaciones mínimas a linderos laterales y posterior, se mantiene lo establecido en el PGO vigente.
- Condiciones de intensidad de la edificación, a través de la regulación del **porcentaje de ocupación, la altura máxima en número de plantas y la edificabilidad**.
- Otras disposiciones normativas, entre las que se incluyen las referencias a las especiales condiciones de protección de determinadas piezas, como por ejemplo La Casa del Duque, la iglesia y ermita de San Sebastián, todas ellas incluidas en el Catálogo Arquitectónico Municipal.

A continuación se detallan aquellas determinaciones que el PMM modifica con el objetivo de incentivar y/o viabilizar los proyectos de renovación urbana y edificatoria.

CONDICIONES GENERALES SOBRE LA SEPARACIÓN MÍNIMA A LINDERO FRONTAL

Mediante las condiciones de disposición de la edificación, el planeamiento vigente regula la forma en que los edificios se han de situar en relación a la parcela urbanística y, consiguientemente, al espacio urbano. Estas condiciones son, junto con las de regulación de la altura, las que más directamente prefijan la tipología del espacio urbano en lo que se refiere al componente de la edificación.

Con el objetivo de reforzar la imagen urbana de los ejes comerciales que configuran el Sistema Comercial de Costa Adeje, el PMM considera necesario sustituir la separación mínima a lindero frontal establecida por el PGO (**SMLF**), por un No Procede, en aquellas piezas que lindan con los ejes comerciales de la ciudad turística de Costa Adeje (únicamente en el lindero que da a la vía comercial). Se pretende con esta medida reforzar el carácter comercial de dichos ejes y evitar la heterogeneidad espacial de los retranqueos existentes. No obstante, para evitar la sensación de compresión del espacio urbano, se permite que la edificación se adose a la vía limitando su altura máxima en un ancho mínimo de 6 metros, distancia que establecía el Plan vigente de separación de la edificación desde el límite de la parcela hacia el interior.

Las vías pertenecientes a los ejes comerciales que se verán influenciados por esta modificación, serán aquellas que cumplan con unas características dimensionales mínimas y un flujo de personas y/o vehículos constante.

CONDICIONES GENERALES DE OCUPACIÓN (O)

Una determinación tradicional del planeamiento urbanístico es decretar un porcentaje máximo de ocupación, mediante el cual se fija la dimensión superficial máxima de la superficie ocupada o proyección en planta de la edificación. Se expresa como un porcentaje respecto a la superficie total de la parcela urbanística en la cual se sitúa. Con esta determinación se garantiza una proporción mínima de espacios libres frente a la superficie ocupada por la edificación, adquiriendo las condiciones óptimas de calidad para cada uno de los usos principales permitidos. No obstante, este parámetro es directamente proporcional a la superficie edificable y la altura máxima permitida, siendo el resultado del producto del citado porcentaje máximo por el número de plantas, y repercutiendo consecuentemente en el aprovechamiento urbanístico.

El PMM con su nueva metodología de cómputo no afecta al parámetro de ocupación, ya que este se calcula respecto a la superficie de parcela, así que de forma general, el PMM establece la misma ocupación que el PGO, sin embargo existen particularidades relacionadas con el uso de destino de la pieza en los que se establecen unos criterios individualizados, los cuales serán explicados y motivados en las condiciones particulares correspondientes a cada uso.

CONDICIONES GENERALES DE LA ALTURA MÁXIMA EN NÚMERO DE PLANTAS (ALT)

La altura máxima en número de plantas es, sin duda, la determinación más significativa en la regulación de la edificación por su importancia en la configuración de la imagen del espacio urbano.

En la Ciudad Turística de Costa Adeje, por sus características orográficas, cobra especial importancia la regulación de la forma en que debe delimitarse cada una de las plantas que determinan la altura de las edificaciones. A tal respecto, hay un importante número de inmuebles, fundamentalmente en los ámbitos situados en el margen superior de la TF-1, en las que, por la elevada pendiente de la topografía, se ha extendido el desmonte vertical como forma de implementación de la edificación en el territorio, produciendo grandes impactos paisajísticos. A su vez, son numerosos los ejemplos de plantas que, según la correspondiente normativa, han sido consideradas sótano pese a que sus pavimentos de suelo están por encima del terreno circundante e incluso abren ventanales al exterior, aspecto que cobra importancia ya que las plantas que tienen el carácter de sótano (o semisótano), no se cuentan a efectos de la limitación de la altura máxima.

Con carácter general este PMM pretende que las obras de preparación de las parcelas para su edificación modifiquen lo menos posible la orografía preexistente, limitando así los impactos sobre el paisaje y evitando también incrementos injustificados de la altura de los edificios. Para ello, en la Normativa del PMM, se establece que ningún plano de referencia pueda disponerse a más de un metro y medio por encima o por debajo de la orografía preexistente, de modo que entre dos planos de referencia sucesivos (escalonamiento) no haya diferencias altitudinales mayores de seis metros (dos plantas). Esta condición, no obstante, puede no cumplirse en las bandas frontales de la parcela para lograr las adecuadas condiciones de accesibilidad, siempre que sea necesario para resolver la continuidad entre la orografía preexistente y las rasantes viarias que definen el respectivo perfil longitudinal frontal.

En la Normativa se define cada una de las plantas de la edificación, es decir, una planta sótano es la que está completamente enterrada, una semisótano la que lo está parcialmente, una baja la que coincide sensiblemente con el plano de referencia de la parcela y las plantas de piso son las que se disponen por encima de la baja, así se evita la errónea presunción de que una planta debe ser del mismo tipo en toda su extensión superficial. A su vez, se regula un procedimiento preciso que deberá ser observado en todo proyecto de edificación sobre parcelas con planos de referencia a distintas cotas altitudinales. Este procedimiento consiste en delimitar "bandas" de 12 metros de ancho adyacentes a cada paramento exterior de una planta y calificarlas de sótano, semisótano, planta baja o planta de piso, en función de la posición altitudinal del espacio interior respecto del pavimento del plano de referencia adyacente, de este modo una planta puede quedar dividida en partes según su consideración. Con todo esto, se deja clara la aplicación de la altura máxima en número de plantas en ladera, así como la obligación de realizar un escalonamiento de la edificación, en función de lo anteriormente expuesto. Una vez identificado el tipo de cada planta, el parámetro de altura traducido en número de plantas, se regula conforme el método del "pinchazo". Esto implica, que la altura normativa en plantas habrá de verificarse respecto a cualquier línea vertical imaginaria que pueda trazarse dentro del perímetro de la edificación. En consecuencia, si para distintas verticales de un edificio hubiera distintos números de plantas diferenciadas, se entenderá que el número de plantas del edificio es el mayor de todos, teniendo en cuenta que aquellas plantas con carácter de sótano o semisótano no computan, siempre y cuando no alberguen usos habitables o lucrativos con acceso público. Como resultado de este proceso se obtiene una "altura traducida" en número de plantas.

Debido a que el PMM cambia los criterios para el cómputo del número de plantas respecto del PGO, que a su vez permitía que las plantas bajo rasante no contabilizarán en el cómputo de número total, se ha debido traducir el parámetro de altura en plantas del PGO a los



nuevos términos de regulación, de modo que éste sea el dato a los efectos de comparar la nueva regulación de alturas con la vigente. Para llevar a cabo este proceso de “traducción” del número de plantas del PGO se han utilizado los siguientes criterios:

- a) Si el número de plantas real obtenido supera la altura máxima de plantas del PGO vigente, consta el nuevo valor.
- b) Si el número de plantas real obtenido es igual o inferior al del PGO, se mantiene este último valor.

El PMM modifica el parámetro de la altura máxima en número de plantas (**ALT_PMM**) en aquellas piezas que requieran, para viabilizar la materialización de la nueva edificabilidad otorgada, su aumento. En la medida de lo posible, se ha procurado homogeneizar el parámetro de edificabilidad y de alturas por manzanas y áreas urbanas.

CONDICIONES GENERALES DE EDIFICABILIDAD (E)

La fijación del techo edificable de una parcela es un requisito primordial para determinar el contenido económico del derecho de propiedad. Partiendo de las condiciones establecidas en el PGO, por el que el número de plantas se contabilizan desde la rasante de la vía, el presente PMM establece una modificación de dicho cómputo, pasando a contabilizar también aquellas plantas que se sitúan por debajo de la misma. Así pues, todas aquellas plantas sótano y semisótanos destinados a usos principales de la edificación pasarán a contabilizar como superficie edificada, por lo que se incrementará el cómputo de metros cuadrados construidos totales. El motivo principal para este cambio es evitar el frecuente abuso de incrementar las superficies lucrativas muy por encima de las previsiones normativas, en especial en parcelas en ladera o, sobre todo, destinadas a usos terciarios y turísticos. Este problema se ha propiciado incluso desde la propia normativa del PGO, que valida incrementos de edificabilidad, computables o no computables, respecto a la fijada en la normativa en cumplimiento de unas determinadas condiciones, que además pueden variar en función del Plan Parcial de origen de la pieza y el uso de la misma, siendo más permisivos si las edificaciones se destinan a hoteles de una determinada categoría.

Debido a que el PMM cambia los criterios para el cómputo de la edificabilidad, se ha debido traducir el parámetro de edificabilidad del PGO a los nuevos términos de regulación. Para llevar a cabo dicha “traducción” se han aplicado los siguientes criterios:

1. En las piezas que el PGO califica con un uso característico Turístico, Residencial o Mixto se calcula la nueva edificabilidad aplicando un **factor de conversión** a la establecida normativamente. Dicho factor se ha establecido a partir del estudio comparativo de la edificabilidad real de las edificaciones existentes y la otorgada por el planeamiento, así como por su localización en el territorio (ya que la topografía ha condicionado fuertemente las formas de asentamiento de las edificaciones, fundamentalmente en aquellas situadas en la zona superior de la autopista). Conforme a los resultados obtenidos, se han determinado unos coeficientes de conversión que varían en función de los parámetros asignados por el PGO, agrupados por su uso (Turístico-Mixto o Residencial) e intervalos de edificabilidad (0-0,40, entre 0,41-0,80, entre 0,81-1,20 y mayores de 1,21), y su localización en el territorio. Estos coeficientes se indican en las tablas adjuntas.
2. En las piezas que el PGO califica con un uso característico Comercial, Recreativo o de equipamientos, le será de aplicación la edificabilidad resultante del cálculo de la superficie construida real que tienen los establecimientos actualmente, halladas con la nueva forma de cómputo. En aquellas piezas vacantes o en aquellas edificadas cuya edificabilidad real sea inferior a la establecida normativamente, se establece como edificabilidad la asignada por el PGO.

El PMM, en función del uso que finalmente asigne a cada pieza, establece un **coeficiente de edificabilidad de PMM (E_PMM)**, que en la mayoría de los casos coincide con la edificabilidad (“traducida”) del PGO excepto en las parcelas con usos asignados de carácter turístico, recreativo y de equipamientos a los que, salvo excepciones, se les aumenta la edificabilidad.

Uso característico del PGO: TURÍSTICO HOTELERO/MIXTO			
INTERVALOS DE EDIFICABILIDAD PGO (m²c/ m²s)	FACTOR DE CONVERSIÓN POR LOCALIZACIÓN		
	ZONA INFERIOR AUTOPISTA	ZONA SUPERIOR AUTOPISTA	
		San Eugenio Alto	Torviscas-
0-0,40	1,80	2,20	2,40
0,41-0,80	1,80	1,20	2,40
0,81-1,20	1,80	-	-
>1,21	1	-	-

Tabla: Factor de conversión de edificabilidad del PGO en piezas con uso Turístico y Mixto en el ámbito del PMM de Costa Adeje. **Elaboración** propia

Uso característico del PGO: RESIDENCIAL		
INTERVALOS DE EDIFICABILIDAD PGO (m²c/ m²s)	FACTOR DE CONVERSIÓN POR LOCALIZACIÓN	
	ZONA INFERIOR AUTOPISTA	ZONA SUPERIOR AUTOPISTA
0-0,40	1,50	-
0,41-0,80	1,50	1
0,81-1,20	-	-
>1,21	1	-

Tabla: Factor de conversión de edificabilidad del PGO en piezas con uso Residencial en el ámbito del PMM de Costa Adeje. **Elaboración** propia

2.8.2. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LAS PIEZAS TURÍSTICAS

En la ordenación *ex-novo* de un área turística, la fijación de los tres parámetros normativos fundamentales para la regulación de la edificación (altura máxima, porcentaje de ocupación y edificabilidad) ha de responder a los objetivos de conformar un producto turístico de calidad, tanto en del entorno urbano como de los distintos inmuebles con destino alojativo. En relación al entorno urbano, las determinaciones de porcentaje de ocupación máximo y edificabilidad no condicionan directamente la imagen urbana; de los tres parámetros citados es sin duda la altura máxima de la edificación el que más influye en la conformación de la imagen urbana. Ahora bien, en un área basada muy mayoritariamente en tipologías de bloques aislados en el interior de parcelas de relativo gran tamaño –como es el caso– variaciones moderadas en las alturas de las edificaciones no suponen impactos significativos en cuanto a la calidad del entorno urbano (cuestión muy distinta sería si se tratase de áreas de manzana cerrada, en las cuales la homogeneidad de la altura de cornisa adquiere mucha más importancia en la conformación del espacio urbano). De otra parte, el porcentaje máximo de ocupación es un parámetro normativo que influye directamente en la calidad del inmueble con destino alojativo-turístico, en la medida de que cuanto menor sea con más espacios libres ha de contar la parcela y, consiguientemente (a igualdad de las restantes condiciones), más calidad alcanza el establecimiento, sea hotelero o extrahotelero.



Pero, sin duda, es la fijación de la edificabilidad el parámetro normativo de mayor relevancia en la ordenación de las parcelas turísticas ya que, a partir de la misma, se limita la superficie edificable máxima del establecimiento. Establecido el destino turístico-alojativo de una parcela y también el número máximo de plazas que podrá contar, es claro que la superficie edificable que le asigne el planeamiento debe ser la adecuada para que el futuro establecimiento cuente con espacios construidos de dimensión suficiente. De hecho, uno de los indicadores de calidad de los establecimientos turísticos es el cociente resultante de dividir la superficie edificada del inmueble entre el número de plazas ($m2c/plaza$), entendiéndose que (a igualdad del resto de factores) cuanto mayor sea este valor más calidad turística tiene el inmueble (habitaciones más grandes, más superficie de espacios para usos complementarios vinculados a la explotación, etc.). Este indicador, por otra parte, ha venido experimentado durante las últimas décadas un incremento continuado, a causa del aumento en las exigencias de la demanda; así, mientras en los años setenta su valor medio estaba en torno a 20 $m2c/plaza$, en hoteles recientes es raro que baje de 35 o 40 $m2c/plaza$. Por tanto, siempre que esté garantizado que la parcela ha de ocuparse en su totalidad con un único establecimiento alojativo (en unidad de explotación), cabe afirmar que, en principio, no haría falta limitar la superficie edificable desde el planeamiento, ya que cuanta más se materialice mejor calidad.

Las consideraciones anteriores, sin embargo, no valen para entender las superficies edificadas de las parcelas con establecimientos turísticos del núcleo de Costa Adeje; ello se debe a que los inmuebles existentes se construyeron en base a planes urbanísticos (planes parciales) que, en lo que se refiere a este asunto, se basaban en dos premisas diferenciales respecto de la situación actual. La primera, que el uso alojativo asignado a las piezas no distinguía entre residencial y turístico; es decir, en una parcela calificada como residencial-turística (uno de los términos usuales) podía darse licencia tanto para un inmueble destinado a ponerse en explotación turística como para un edificio de viviendas. La decisión era adoptada por el promotor y vinculada directamente a las expectativas de mayor negocio en cada momento. De hecho –en contra del actual criterio de la Ley 2/2013–, no hubo en la planificación inicial ninguna voluntad de "especializar" el núcleo diferenciando entre áreas residenciales y turísticas; si en la actualidad hay zonas de mayor intensidad proporcional de uno u otro uso (nunca al 100%), ello es debido a la propia dinámica espontánea de las promociones individuales. En segundo lugar, no existía ninguna limitación directa a la capacidad alojativa de los establecimientos turísticos, como la actual relación máxima respecto de la superficie de parcela. De tal modo, el número de plazas de un establecimiento alojativo era directamente proporcional a la superficie edificable establecida por el planeamiento a la parcela, lo que hacía que los cálculos del promotor fueran análogos a los que haría para construir un edificio de viviendas. El número de plazas del establecimiento resultaba de dividir la superficie edificable máxima asignada por el Plan entre el estándar medio de superficie construida por plaza, que venía definido por el nivel de calidad en el mercado turístico.

Conviene señalar que la ausencia de limitación directa a la capacidad alojativa de las parcelas turísticas hacía que –como en otros productos inmobiliarios– se produjese una presión al alza para aumentar la superficie edificada, con el frecuente recurso a aplicaciones "alcistas" de la normativa urbanística que daban como resultado que el producto de la edificabilidad de la parcela por su superficie fuera bastante menor que la superficie realmente edificada, dado que gran parte de ésta se consideraba "no computable". Sin embargo –a diferencia de otros productos inmobiliarios– el valor del suelo urbanizado con destino turístico depende fundamentalmente no de la superficie edificable sino de la capacidad alojativa. Por tanto, si los planes en base a los cuales se construyó Costa Adeje hubieran fijado a cada parcela el número máximo de camas, la edificabilidad asignada habría sido muy poco relevante (siempre que fuera suficiente para alcanzar los estándares de calidad en $m2c/plaza$ de cada momento). De hecho, establecida la capacidad máxima de una parcela con destino turístico, el promotor no construirá más superficie que la que necesite de acuerdo a los estándares de calidad del mercado, aunque la superficie edificable del planeamiento fuera mayor; la razón es obvia: a partir de determinado valor (variable en el tiempo), el incremento en costes de construcción y mantenimiento para aumentar el estándar de calidad en $m2c/plaza$ no se compensaría con los beneficios de la explotación turística.

En el presente PMM se ha realizado un análisis de la evolución del indicador $m2c/plaza$ de los establecimientos turísticos existentes en Costa Adeje, partiendo de las superficies edificadas estimadas a partir de mediciones sobre cartografía y del número de plazas oficiales. Descontando aquellos inmuebles de resultados anómalos o sobre los que se carecía de datos suficientes, el análisis se basa en una muestra

de 62 establecimientos en explotación turística abiertos desde 1971 hasta 2007. La primera conclusión, tal como se refleja en el gráfico adjunto, es que el estándar de calidad presenta una excesiva heterogeneidad entre los distintos establecimientos (oscila desde algo menos de 20 hasta algo más de 80 m²c/plaza), lo que muestra que la oferta cubre un amplio segmento de demandas. En segundo lugar, cabe apreciar que los valores medios y modales de este indicador son relativamente altos –bastante superiores a la media en el área adyacente del municipio de Arona–, lo que significa una buena calidad promedio de los establecimientos turísticos de Costa Adeje (39,38 m²c/plaza). Por último, aunque no de manera muy clara, puede detectarse una tendencia al alza del indicador a lo largo del tiempo. Así, los valores medios del indicador por década son 37,90 (setentas), 38,84 (ochentas), 45,29 (noventas) y 48,14 m²c/plaza (dos mil).

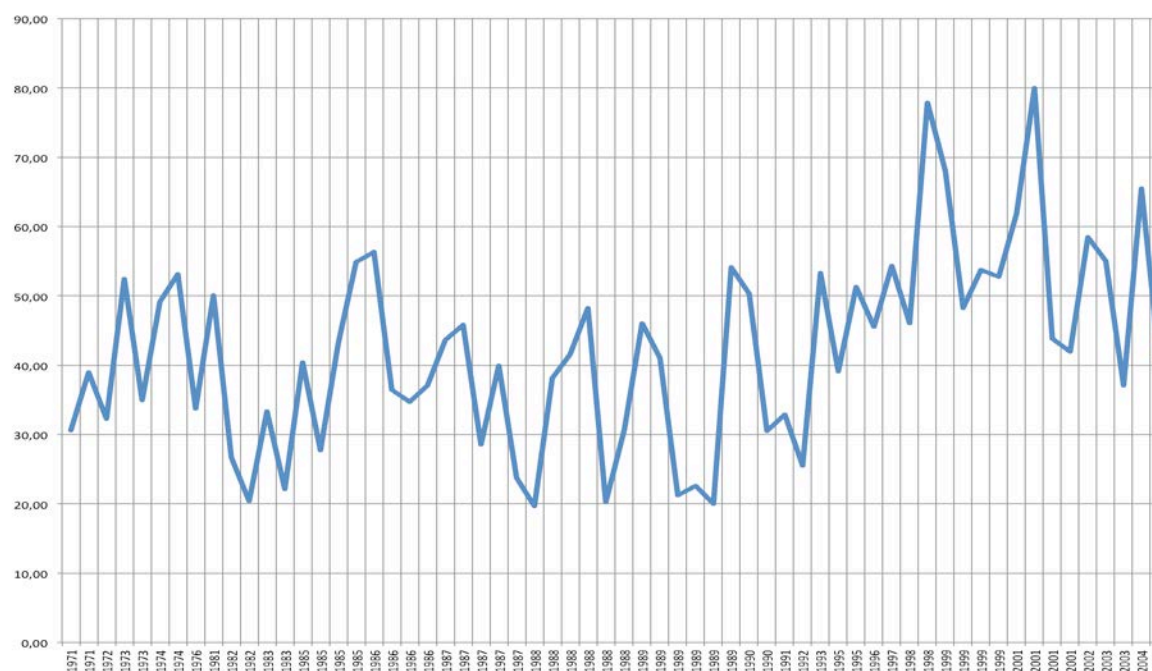


Gráfico: Indicador m²c/plaza de los establecimientos turísticos existentes **Fuente:** Elaboración propia

Si bien en términos globales el indicador medio de m²c/plaza es aceptable para el conjunto de Costa Adeje, también es verdad que existen numerosos establecimientos turísticos con valores muy bajos para los niveles de calidad recomendables. A estos efectos, el mero cumplimiento de las condiciones reglamentarias de superficies construidas se traduce en un estándar mínimo de 35 m²c/plaza, pero en realidad, este valor inferior del indicador debe elevarse hasta 40 m²c/plaza que es el que supera la práctica totalidad de los establecimientos abiertos desde 1995. Con esta referencia, el estudio realizado pone de manifiesto que aproximadamente el 43% de las plazas alojativas en explotación se disponen en inmuebles cuyo indicador es inferior a 40 m²c/plaza. Ciertamente, entre los objetivos de renovación de estos establecimientos (entre 25 y 30, todos ellos anteriores a 1995) debe primar el de incrementar la dimensión construida por plaza, uno de los factores clave en la competitividad en un mercado turístico cada vez más exigente. De hecho, un muestreo realizado sobre algunos inmuebles que estuvieron en explotación turística y han sufrido un proceso de residencialización refleja valores en m²c/plaza sensiblemente inferiores al tomado como referencia mínima, lo que sugiere que, efectivamente, este indicador es relevante en la competitividad de los establecimientos turísticos.



Siendo el fin principal del PMM fomentar la renovación de los establecimientos turísticos, parece claro que el parámetro de edificabilidad sobre piezas con esta calificación ha de establecerse con un valor que permita que, tras las correspondientes obras, el inmueble mejore el valor del indicador de m²c/plaza de modo que aumente su calidad y competitividad. Como se ha señalado en el párrafo anterior, el valor de 40 m²c/plaza debe considerarse como un mínimo, por debajo del cual la competitividad del establecimiento a futuro está seriamente comprometida. Ahora bien, la edificabilidad que se asigne debería permitir con carácter general (y salvo otras limitaciones que luego se refieren) alcanzar valores superiores. Para determinar la cuantía recomendable en m²c/plaza se han analizado los valores de este indicador para varios establecimientos de Adeje y Arona que se consideran de alta calidad, tanto en sí mismos como por su integración urbana. Los resultados son los que se recogen en la tabla adjunta.

Municipio	Establecimiento	Categoría	Plazas	Indicador
ARONA	Apartamentos Green Garden Resort&Suites	3E	340	42,68 m ² c/plaza
ARONA	Apartamentos Gran Oasis Resort	3E	489	41,66 m ² c/plaza
ARONA	Apartamentos Golf Resort	3E	203	37,27 m ² c/plaza
ARONA	Apartamentos Villa Mandi Golf Resort	4E	218	45,08 m ² c/plaza
ARONA	Hotel Las Madrigueras Golf Resort&Spa	5E	118	69,88 m ² c/plaza
ARONA	Hotel Europe Villa Cortés	5EL	277	68,74 m ² c/plaza
ADEJE	Apartamentos Sol Sun Beach	3E	421	71,20 m ² c/plaza
ADEJE	Apartahotel Flamingo Club	3E	262	49,75 m ² c/plaza
ADEJE	Apartahotel Lagos de Fañabé	3E	296	46,21 m ² c/plaza
ADEJE	Hotel H10 Costa Adeje Palace	4E	646	48,92 m ² c/plaza
ADEJE	Hotel Riu Arecas	4E	697	47,85 m ² c/plaza
ADEJE	Hotel Riu Palece Tenerife	4E	502	47,77 m ² c/plaza
ADEJE	Costa Adeje Gran Hotel	5E	802	60,84 m ² c/plaza
ADEJE	Hotel Jardines de Nivaria	5E	546	51,47 m ² c/plaza
ADEJE	Iberostar Grand Hotel El Mirador	5E	250	59,69 m ² c/plaza
ADEJE	Gran Hotel Bahía del Duque Resort	5EL	732	45,69 m ² c/plaza
ADEJE	Hotel Sheraton La Caleta Resort&Spa	5EL	544	62,10 m ² c/plaza
ADEJE	Hotel Vincci Selección La Plantación del Sur	5EL	330	74,71 m ² c/plaza

De esta muestra se obtiene que los valores medios del indicador de m²c/plaza, a igualdad de categoría, es ligeramente mayor en los establecimientos hoteleros que en los extrahoteleros. Centrándonos en los primeros (toda vez que uno de los objetivos de la Ley es fomentar la reconversión de extrahotelero a hotelero) se obtienen los siguientes indicadores medios (superficie construida total entre número de plazas) por categoría: 47,9 m²c/plaza para hoteles de tres estrellas, 48,2 m²c/plaza para hoteles de cuatro estrellas, 58,3 m²c/plaza para hoteles de cinco estrellas, y 58,9 m²c/plaza para hoteles de cinco estrellas especial. Es decir, prácticamente no hay diferencias entre los indicadores de tres y cuatro estrellas (en torno a 48 m²c/plaza), ni tampoco entre los de cinco y cinco estrellas especial (en torno a 58,5 m²c/plaza). En base a estos valores, y teniendo en cuenta que dado que el objetivo de la Ley es fomentar el aumento de la categoría de los establecimientos por lo que no parece razonable que el indicador recomendable se fije en función de éstas, se ha entendido como valor recomendable el de 55 m²c/plaza.

Con estas referencias de partida, el presente PMM ha procedido a establecer los valores de edificabilidad máxima a partir del análisis de las superficies edificadas reales en cada una de las parcelas incluidas en piezas que se califican con destino turístico, de acuerdo al siguiente método:

1. Se fija la **capacidad alojativa** de cada parcela de las piezas con calificación turística. Entendiendo que ante una renovación el titular tiene derecho a alcanzar el número máximo de plazas alojativas derivado de lo establecido en el artículo 12 de la Ley 2/2013, la capacidad alojativa de una parcela con establecimiento turístico en explotación es el número de plazas autorizadas en caso de que su estándar de densidad real sea inferior a 50 m²s/plaza, al producto de la superficie de parcela por 50 en el caso de que su estándar real esté comprendido entre 50 y 60 m²s/plaza, y al producto de la superficie de parcela por 60 en el caso de que su estándar real sea superior a 60 m²s/plaza. En las parcelas vacantes así como en las ocupadas con inmuebles que no están en explotación turística, la capacidad alojativa es el resultado de dividir la superficie de suelo entre 60 m²s/plaza.
2. Se calcula la **superficie edificable 1** (en m²c) que debe asignarse a la parcela para posibilitar una renovación. Este valor habría de ser, en principio, el producto de la capacidad alojativa de renovación por el indicador recomendable (55 m²c/plaza). Sin embargo, a efectos de limitar la densidad edificatoria sobre la realidad consolidada, se ha ajustado con los siguientes criterios:
 - a) En caso de que dicho producto resultara un 50% mayor que la superficie efectivamente edificada en la parcela, la superficie edificable 1 se limita a 1,5 veces la superficie realmente edificada.
 - b) En caso de que por la limitación anterior la superficie edificable resultara inferior al producto de la capacidad alojativa de renovación por 40 m²c/plaza (indicador mínimo), la superficie edificable 1 se hace igual a dicho producto.
 - c) En el caso de que la parcela esté vacante, el valor de la superficie edificable 1 será el producto de la superficie de la parcela por 55 m²c/plaza.
3. A continuación se determina la **edificabilidad 1** (en m²c/m²s) como el cociente de la superficie edificable 1 entre la superficie de parcela. La edificabilidad 1 se corrige para obtener la **edificabilidad 2** mediante la comparación con la **edificabilidad PGO** (del planeamiento vigente) sobre la parcela, corregida en base a los criterios del PMM de cómputo de superficies edificables (tal como se justifica en el epígrafe 2.8.1). Si la edificabilidad 1 es mayor que la edificabilidad PGO, el valor de la edificabilidad 2 se mantiene igual; en caso de que la edificabilidad 1 sea menor que la asignada por el PGO, la edificabilidad 2 se hace igual a esta última, a fin de no reducir el parámetro del planeamiento vigente. Finalmente, el valor de la edificabilidad 2 se redondea en intervalos de 0,05 m²c/m²s.
4. Establecida la edificabilidad 2 sobre cada parcela de piezas con calificación turística se procede a comprobar los efectos de una actuación de renovación que supusiera materializar la correspondiente superficie edificable máxima. Para ello, en primer lugar, se calcula el **porcentaje máximo de ocupación**, mediante el siguiente método:
 - a) Se determina para cada parcela un primer porcentaje c1 igual al valor mayor entre el establecido por el PGO y el existente en la realidad, siempre que éste sea inferior al 40%. Si el porcentaje de la realidad es mayor que el 40% se toma este valor para fijar c1. Así pues, el porcentaje máximo de ocupación no superará el 40% salvo en aquellas parcelas en las que el valor fijado por el PGO es mayor (a fin de no reducir el parámetro de derecho), permitiendo regularizar los inmuebles que hayan superado el valor normativo hasta este límite.
 - b) A continuación se calcula un segundo porcentaje de ocupación c2 comparando entre sí los porcentajes c1 de cada conjunto de parcelas que conforma una manzana, asignando a todas las parcelas de una misma manzana el valor



mayor de c1 redondeado al alza (en intervalos del 5%), siempre que no sea superior al 40%. En caso de que alguna de las parcelas de la manzana tenga un c1 mayor del 40% (por derivar del PGO vigente), se mantiene dicho valor como porcentaje máximo de ocupación, conformándose como una pieza separada de las restantes en la ordenación del PMM.

5. La altura máxima en número de plantas que fije el PMM debería en principio permitir alcanzar la superficie edificable necesaria para la renovación respetando el porcentaje máximo de ocupación. En consecuencia, para cada parcela se determina la **altura máxima 1** (en número de plantas) como el cociente de la edificabilidad 2 entre el porcentaje máximo de ocupación c2, redondeando la cifra al número entero superior. Ahora bien, al igual que se ha hecho con los restantes parámetros normativos, se ha entendido conveniente no reducir el número de plantas establecido en cada parcela por el planeamiento vigente; por tanto, en los casos en que la altura máxima 1 sea inferior al número de plantas del PGO (convertido con los criterios de cómputo de la altura del presente PMM) se fija éste como **altura máxima 2**.
6. Determinadas las alturas en número de plantas de las distintas parcelas con los criterios del párrafo anterior, se pasa a verificar sus efectos sobre la situación real. Teniendo en cuenta la conformación topográfica de las distintas manzanas, se procede a homogeneizar por grupos de parcelas vecinas la altura máxima, siempre sin reducir la establecida por el PGO vigente. Como resultado de este análisis se establece el valor normativo del PMM de la **altura máxima en número de plantas**.
7. A partir de la altura máxima en número de plantas fijada por el PMM, y suponiendo que se mantiene el porcentaje de ocupación c2, se procede a calcular la **edificabilidad e3**, definida como el producto del número máximo de plantas fijado por el PMM y el porcentaje de ocupación c2.
8. Si el valor de la edificabilidad e3 resulta inferior a la edificabilidad e2, ello quiere decir que en esas parcelas no se alcanzaría la superficie edificable necesaria; en estos casos (11 parcelas) para establecer el **porcentaje máximo de ocupación del PMM** se ha procedido, en primer lugar, a determinar el porcentaje teórico de ocupación a partir del número máximo de plantas para que resulte la edificabilidad e2 (porcentaje teórico = edificabilidad e2 / altura máxima en número de plantas). A partir de ahí, las 11 piezas con edificabilidad e3 inferior a e2 se dividen en dos grupos:
 - a) Aquéllas (piezas 01023, 01024, 01027, 01028 y 05006) en las que el porcentaje teórico es inferior al 40% y está por tanto dentro del límite recomendable. A cada una de estas piezas el PMM les asigna como porcentaje máximo de ocupación el valor del porcentaje teórico redondeado al alza (en intervalos del 5%), de modo que éste valor multiplicado por el número máximo de plantas resulta igual o ligeramente mayor a la edificabilidad e2.
 - b) Aquéllas (piezas 02007, 02011, 02040, 02049, 02047, 02065) en las que el porcentaje teórico es superior, a la vez, al 40% y al porcentaje c2. A cada una de estas piezas el PMM les asigna como porcentaje máximo de ocupación el 40%, salvo en la pieza 02040 en la que se fija en el 45% (porque tal es el valor de c2 derivado del PGO). Obviamente en estas seis piezas, el producto de la altura máxima en número de plantas por este porcentaje máximo resulta inferior a la edificabilidad e2 (de hecho, coincide con la edificabilidad e3), por lo que en las mismas no se puede alcanzar (por muy escasa dimensión) la superficie edificable planteada.
9. Si el valor de la edificabilidad e3 resulta superior a la edificabilidad 2, ello quiere decir que en esas parcelas podría materializarse más superficie edificable que la necesaria para alcanzar los objetivos planteados de calidad, lo que implicaría superar el límite del 50% de incremento respecto de la superficie edificable existente. Por tanto, en estas piezas, se establece como porcentaje máximo de ocupación del PMM el porcentaje de ocupación c2, si bien limitando la edificabilidad al valor de e2.



A través del proceso metodológico descrito, lo que hace el presente PMM es fijar la edificabilidad adecuada a cada pieza a partir de su capacidad alojativa, sin que a estos efectos el valor que señala el planeamiento vigente sea relevante salvo para asumirlo como límite inferior (no reducirlo). El presupuesto fundamental es que la capacidad alojativa máxima es fija (en inmuebles construidos, el número de camas autorizadas, y en parcelas vacantes, la resultante de aplicar la densidad legal). Si el número de plazas viene dado, el PMM debe establecer unas edificabilidades que en cada caso permitan alcanzar, mediante actuaciones de renovación (o de nueva planta en las vacantes) los estándares de calidad deseables. Por tanto, en sentido estricto no se está **incrementando** la edificabilidad del planeamiento vigente, sino **estableciendo**, en ejercicio de la potestad de planeamiento, la edificabilidad que es necesaria en cada pieza para que las determinaciones urbanísticas no imposibiliten alcanzar los niveles de calidad que se consideran deseables. De no hacerlo así, el cumplimiento de los objetivos de recualificación edificatoria se haría depender de la edificabilidad y la densidad de partida, con el agravante de que son justamente los establecimientos con estándares más bajos de calidad (también con estándares peores de densidad), los que nunca podrían llegar a los niveles deseables; precisamente los que más necesitan renovarse. De otro lado, al marcar un intervalo de calidad entre un indicador mínimo (40 m2c/plaza) y uno recomendable (55 m2c/plaza), se cuenta con un margen para ajustar la edificabilidad normativa de modo que no se pueda incrementar la existente en cada parcela en más de un 50%, limitando una excesiva densificación volumétrica: En la misma línea de garantizar la calidad del entorno urbano así como una cierta homogeneización por manzanas o grupos de piezas adyacentes, se limitan los incrementos sobre el número de plantas y porcentajes de ocupación existentes.

En la tabla adjunta se acompañan, para las 176 piezas con calificación turística por el PMM, los datos más relevantes del proceso metodológico descrito. En las columnas séptima, novena y décima se consignan los valores que establece el PMM para los tres parámetros normativos fundamentales en la regulación de la edificación (altura máxima en número de plantas, porcentaje máximo de ocupación y edificabilidad máxima). En la última columna, finalmente, se señala el indicador de calidad en m2c/plaza que resultaría en cada parcela turística si se materializara la totalidad de la superficie edificable resultantes de los parámetros del PMM (producto de la edificabilidad máxima por la superficie de la parcela y dividido entre la capacidad alojativa).

Pieza	Capacidad alojativa	SupEdif1	Edif2	%0c-c2	h2	Altura max. PMM	Edif3	% max. ocupac. PMM	Edif. Max PMM	Indicador final
	nº plazas	m2c	m2c/m2s	%		nº plantas	m2c/m2s	%	m2c/m2s	m2c/plaza
01001	708	38.934	2,60	40	12	12	4,80	40	2,60	54,60
01002	967	48.384	2,95	40	12	12	4,80	40	2,95	49,63
01005	42	2.328	1,20	35	12	12	4,20	35	1,20	72,00
01006	278	11.120	1,50	35	12	12	4,20	35	1,50	40,95
01008	142	7.783	0,90	50	3	3	1,50	50	0,90	54,00
01020	156	8.561	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
01011	392	21.560	2,90	40	8	8	3,20	40	2,90	54,74
01012	372	17.094	2,70	40	8	8	3,20	40	2,70	46,15
01013	107	5.896	1,80	40	8	8	3,20	40	1,80	108,00
01035	139	7.630	1,80	30	7	8	2,40	30	1,80	108,00
01036	241	11.657	2,20	30	8	8	2,40	30	2,20	48,36
01037	149	8.195	2,20	30	8	8	2,40	30	2,20	54,89



Pieza	Capacidad alojativa	SupEdif1	Edif2	%0c-c2	h2	Altura max. PMM	Edif3	% max. ocupac. PMM	Edif. Max PMM	Indicador final
	nº plazas	m2c	m2c/m2s	%		nº plantas	m2c/m2s	%	m2c/m2s	m2c/plaza
01038	128	7.040	1,80	35	8	8	2,80	35	1,80	89,22
01039	406	20.552	2,90	35	12	12	4,20	35	2,90	50,87
01048	176	9.664	1,80	35	12	12	4,20	35	1,80	108,00
01014	17	937	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
01015	37	1.881	0,85	40	3	3	1,20	40	0,85	51,00
01016	54	2.168	0,70	40	2	3	1,20	40	0,70	42,00
01017	54	2.175	0,70	25	3	3	0,75	25	0,70	42,00
01018	89	3.823	0,70	30	3	3	0,90	30	0,70	42,00
01019	77	3.079	0,70	25	3	3	0,75	25	0,70	42,00
01021	48	1.938	0,70	25	3	3	0,75	25	0,70	42,00
01023	32	1.290	0,70	20	4	3	0,60	25	0,70	42,00
01024	121	4.857	0,70	20	4	3	0,60	25	0,70	42,00
01026	116	4.626	0,70	30	3	3	0,90	30	0,70	42,00
01027	80	3.192	0,70	20	4	3	0,60	25	0,70	42,00
01029	93	3.717	0,70	30	3	3	0,90	30	0,70	42,00
01030	16	905	0,90	30	3	3	0,90	30	0,90	54,00
01032	41	1.657	0,70	25	3	3	0,75	25	0,70	42,00
01028	125	5.017	0,80	25	4	3	0,75	30	0,80	40,00
01031	70	3.800	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
01034	100	4.681	0,80	35	3	3	1,05	35	0,80	48,00
01040	171	9.405	1,15	40	3	3	1,20	40	1,15	54,29
01041	39	1.542	0,70	40	2	3	1,20	40	0,70	42,00
01045	703	38.665	2,40	40	12	12	4,80	40	2,40	54,75
01046	73	4.024	1,80	30	7	8	2,40	30	1,80	108,00
01047	69	3.801	1,80	25	12	12	3,00	25	1,80	108,00
01052	70	3.867	0,90	45	3	3	1,35	45	0,90	54,00
01053	235	11.525	0,80	45	3	3	1,35	45	0,80	48,00
02001	914	50.270	2,75	40	12	12	4,80	40	2,75	54,59
02002	169	9.300	2,10	40	12	12	4,80	40	2,10	126,00
02004	65	3.588	1,50	40	5	6	2,40	40	1,50	90,00
02005	451	24.805	1,50	40	6	6	2,40	40	1,50	56,84
02007	366	20.129	2,50	40	7	6	2,40	40	2,40	52,49
02008	362	14.480	1,85	40	5	6	2,40	40	1,85	40,46
02009	577	23.080	1,40	40	4	6	2,40	40	1,40	40,57

Pieza	Capacidad alojativa	SupEdif1	Edif2	%0c-c2	h2	Altura max. PMM	Edif3	% max. ocupac. PMM	Edif. Max PMM	Indicador final
	nº plazas	m2c	m2c/m2s	%		nº plantas	m2c/m2s	%	m2c/m2s	m2c/plaza
02010	76	4.180	1,50	40	5	6	2,40	40	1,50	55,89
02011	737	40.535	2,85	40	8	6	2,40	40	2,40	46,05
02014	446	18.542	2,10	45	5	5	2,25	45	2,10	41,94
02015	176	9.706	0,90	40	3	5	2,00	40	0,90	54,00
02016	76	3.079	0,70	40	3	5	2,00	40	0,70	42,00
02018	295	16.227	1,50	40	6	6	2,40	40	1,50	90,00
02019	169	8.230	0,80	40	2	3	1,20	40	0,80	48,00
02020	294	16.170	1,50	40	5	5	2,00	40	1,50	60,12
02022	61	2.448	0,70	45	2	3	1,35	45	0,70	42,00
02023	206	11.348	0,90	45	2	3	1,35	45	0,90	54,00
02024	64	3.456	0,90	45	3	3	1,35	45	0,90	54,00
02026	100	5.340	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
02027	75	4.144	1,50	40	5	5	2,00	40	1,50	90,00
02028	100	5.447	1,50	40	5	5	2,00	40	1,50	90,00
02029	95	5.239	1,50	40	5	5	2,00	40	1,50	90,00
02030	73	2.918	1,50	40	5	5	2,00	40	1,50	90,00
02033	533	29.315	2,60	40	7	7	2,80	40	2,60	55,13
02034	152	8.383	1,80	40	7	7	2,80	40	1,80	108,00
02040	262	14.410	1,40	45	4	3	1,35	45	1,35	53,40
02042	523	28.765	2,10	40	7	8	3,20	40	2,10	55,01
02043	454	24.970	1,95	40	8	8	3,20	40	1,95	54,82
02045	202	10.564	1,80	40	7	8	3,20	40	1,80	108,00
02046	240	13.200	2,65	40	7	8	3,20	40	2,65	55,12
02047	310	13.277	3,50	40	9	8	3,20	40	3,20	39,10
02048	109	5.977	1,50	40	5	8	3,20	40	1,50	90,00
02049	906	49.594	3,95	40	10	8	3,20	40	3,20	44,15
02051	435	23.925	1,80	40	7	7	2,80	40	1,80	68,11
02053	144	7.504	0,85	35	3	3	1,05	35	0,85	51,00
02054	385	21.154	1,80	40	8	8	3,20	40	1,80	108,00
02055	662	34.692	1,80	40	7	7	2,80	40	1,80	64,80
02061	159	8.745	1,80	40	7	8	3,20	40	1,80	75,30
02062	567	29.514	2,55	40	7	8	3,20	40	2,55	52,47
02063	836	45.980	2,45	35	8	8	2,80	35	2,45	55,51
02064	317	17.435	2,25	40	7	8	3,20	40	2,25	54,41
02065	587	28.952	3,35	40	9	8	3,20	40	3,20	47,32



Pieza	Capacidad alojativa	SupEdif1	Edif2	%0c-c2	h2	Altura max. PMM	Edif3	% max. ocupac. PMM	Edif. Max PMM	Indicador final
	nº plazas	m2c	m2c/m2s	%		nº plantas	m2c/m2s	%	m2c/m2s	m2c/plaza
02066	550	30.266	1,20	50	3	3	1,50	50	1,20	72,00
03001	1.028	56.540	3,15	70	5	5	3,50	70	3,15	54,77
03002	550	30.250	2,30	60	6	6	3,60	60	2,30	54,70
03003	421	23.155	1,60	60	3	3	1,80	60	1,60	55,22
03014	302	16.622	1,25	60	3	3	1,80	60	1,25	62,50
03015	308	16.927	1,25	60	3	3	1,80	60	1,25	62,50
03004	482	26.510	2,00	50	5	5	2,50	50	2,00	55,36
03010	412	16.480	1,65	50	4	4	2,00	50	1,65	41,24
03011	357	14.280	1,50	50	3	4	2,00	50	1,50	41,23
03012	273	10.920	1,55	50	4	4	2,00	50	1,55	41,10
03013	312	12.480	1,70	50	4	4	2,00	50	1,70	40,63
03016	308	12.320	1,45	50	3	4	2,00	50	1,45	40,09
03017	546	30.030	1,60	60	5	5	3,00	60	1,60	68,38
03022	865	47.564	1,10	40	5	5	2,00	40	1,10	55,00
03018	602	24.080	2,05	60	4	5	3,00	60	2,05	40,36
03019	826	36.289	2,90	60	5	5	3,00	60	2,90	43,77
03021	104	-	-	-	-	3	-	35	0,36	60,06
03024	113	-	-	-	-	3	-	35	0,63	104,72
03027	189	10.398	0,90	35	3	3	1,05	35	0,90	54,00
03028	191	10.496	0,90	35	3	3	1,05	35	0,90	54,00
03037	295	16.231	0,90	35	3	3	1,05	35	0,90	54,00
03031	55	3.007	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
03032	68	3.736	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
03033	53	2.927	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
03036	431	23.725	1,10	50	6	6	3,00	50	1,10	55,00
03040	401	19.197	1,20	50	3	3	1,50	50	1,20	72,00
03041	1.129	58.503	0,85	40	5	5	2,00	40	0,85	51,00
03046	59	3.259	1,10	50	5	5	2,50	50	1,10	55,00
03047	224	12.347	1,10	50	5	5	2,50	50	1,10	55,00
04001	117	6.147	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
04002	180	9.888	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
04005	504	27.720	1,95	40	6	6	2,40	40	1,95	54,90
04006/04009	1.336	73.504	1,10	35	5	6	2,10	35	1,10	55,00
04011	560	30.775	1,10	50	6	6	3,00	50	1,10	55,00

Pieza	Capacidad alojativa	SupEdif1	Edif2	%Oc-c2	h2	Altura max. PMM	Edif3	% max. ocupac. PMM	Edif. Max PMM	Indicador final
	nº plazas	m2c	m2c/m2s	%		nº plantas	m2c/m2s	%	m2c/m2s	m2c/plaza
04022	354	19.448	1,25	50	6	6	3,00	50	1,25	62,48
04023	292	16.082	1,15	50	5	6	3,00	50	1,15	57,48
04024	210	9.293	0,80	50	3	3	1,50	50	0,80	48,00
05006	198	7.910	0,70	20	4	3	0,60	25	0,70	42,00
05008	217	11.909	1,00	40	5	5	2,00	40	1,00	60,00
05010	152	8.361	0,90	30	3	3	0,90	30	0,90	54,00
05016	31	1.247	0,70	30	3	3	0,90	30	0,70	42,00
05018	53	2.107	0,70	35	3	3	1,05	35	0,70	42,00
05019	32	1.699	0,90	30	3	3	0,90	30	0,90	54,00
05034	280	11.204	1,40	50	5	5	2,50	50	1,40	84,00
05035	300	12.019	1,65	50	5	5	2,50	50	1,65	68,36
05036	296	16.256	1,35	50	5	5	2,50	50	1,35	55,93
05039	192	10.582	1,70	50	4	5	2,50	50	1,70	102,00
05040	239	13.149	1,75	50	4	5	2,50	50	1,75	105,00
06001	802	44.110	1,80	40	5	5	2,00	40	1,80	55,44
06003	268	14.718	1,20	50	3	5	2,50	50	1,20	72,00
06004	220	12.118	1,60	40	4	5	2,00	40	1,60	96,00
06007	24	-	-	-	-	3	-	40	0,60	100,84
06010	11	-	-	-	-	2	-	30	0,17	57,15
06011	29	-	-	-	-	2	-	30	0,30	50,81
06012	15	-	-	-	-	2	-	30	0,12	40,69
06013	9	-	-	-	-	3	-	35	0,72	117,72
06014	23	-	-	-	-	2	-	30	0,48	79,27
06015	14	-	-	-	-	2	-	30	0,14	45,72
06016	10	-	-	-	-	2	-	30	0,18	57,84
06017	22	-	-	-	-	3	-	30	0,42	70,79
06019	22	-	-	-	-	4	-	35	0,89	145,47
06022	182	10.022	1,25	60	3	3	1,80	60	1,25	75,00
06023	271	12.539	0,80	35	3	3	1,05	35	0,80	48,00
06025	271	14.931	1,50	40	4	5	2,00	40	1,50	73,40
06034	507	27.859	1,10	40	5	5	2,00	40	1,10	53,82
06037	610	24.416	2,55	60	5	6	3,60	60	2,55	40,47
06038	707	28.267	2,55	60	6	6	3,60	60	2,55	40,47
06039	471	25.879	2,55	60	5	6	3,60	60	2,55	54,65
06040	612	33.681	2,55	60	6	6	3,60	60	2,55	54,64



Pieza	Capacidad alojativa	SupEdif1	Edif2	%0c-c2	h2	Altura max. PMM	Edif3	% max. ocupac. PMM	Edif. Max PMM	Indicador final
	nº plazas	m2c	m2c/m2s	%		nº plantas	m2c/m2s	%	m2c/m2s	m2c/plaza
06027	164	9.042	1,05	40	5	5	2,00	40	1,05	63,00
06028	106	5.836	0,95	40	4	5	2,00	40	0,95	57,00
06029	180	9.903	1,05	40	3	5	2,00	40	1,05	63,00
06009	486	26.730	1,35	40	4	4	1,60	40	1,35	54,61
06042	104	5.702	0,95	40	3	4	1,60	40	0,95	57,00
07004	615	24.600	1,70	40	5	5	2,00	40	1,70	40,73
07009	270	10.800	1,35	50	3	4	2,00	50	1,35	41,45
07010	138	7.568	0,90	50	3	4	2,00	50	0,90	54,00
07011	308	12.320	1,55	50	4	4	2,00	50	1,55	40,90
07012	135	7.421	0,90	50	3	4	2,00	50	0,90	54,00
07013	616	28.342	1,00	50	3	3	1,50	50	1,00	45,26
07014	708	28.320	1,80	50	4	4	2,00	50	1,80	40,58
07019	112	5.334	0,80	45	2	3	1,35	45	0,80	48,00
07021	62	2.811	0,75	35	3	3	1,05	35	0,75	45,00
07022	76	3.802	0,85	45	2	3	1,35	45	0,85	51,00
07023	57	2.263	0,75	35	3	3	1,05	35	0,75	45,00
07024	392	21.565	1,10	40	3	3	1,20	40	1,10	55,00
07025	12	675	0,90	40	3	3	1,20	40	0,90	54,00
07026	42	2.320	0,90	45	2	3	1,35	45	0,90	54,00
05014	340	18.696	1,20	50	5	5	2,50	50	1,20	72,00
05021	74	4.064	1,30	50	3	3	1,50	50	1,30	78,00
05023	106	5.855	1,25	50	3	3	1,50	50	1,25	75,00
05025	106	5.827	1,30	50	3	3	1,50	50	1,30	78,00
05026	90	4.959	0,90	50	3	3	1,50	50	0,90	54,00
05031	54	2.663	0,90	50	3	3	1,50	50	0,90	54,00

Se pasa a continuación a valorar los efectos de la propuesta de regulación de la edificación que sobre las piezas turísticas hace el presente PMM respecto de la realidad existente y del Plan General.

INCREMENTOS DE CAPACIDAD ALOJATIVA

La capacidad alojativa del núcleo de Costa Adeje deriva de la especialización de usos que en cumplimiento de la Ley hace el PMM y de la aplicación del citado artículo 12; por tanto, no es estrictamente consecuencia de las condiciones normativas sobre la edificación. No obstante, del análisis de la tabla anterior conviene destacar algunas consecuencias relevantes:

- a) De las 176 piezas con calificación turística, 79 están destinadas a uso residencial, 7 sin edificar y 90 cuentan con inmuebles en explotación turística. En estos últimos se localizan las 36.544 plazas alojativas oficiales existentes en la actualidad.
- b) La capacidad alojativa de las parcelas con edificaciones actualmente residenciales asciende a un total de 8.873 plazas, resultado de aplicar sobre la superficie de suelo de cada una de estas parcelas el estándar legal de 60 m²s/plaza. En prácticamente todas estas parcelas, el número de plazas legal resulta significativamente inferior al número de habitantes (a 3 habitantes por vivienda) de la situación actual, por lo que es casi imposible que, con estos límites, se produzcan procesos de conversión de inmuebles residencializados a establecimientos turísticos.
- c) La capacidad alojativa de las parcelas vacantes –también resultado de aplicar sobre las mismas el estándar legal de densidad– asciende a un total de 904 plazas. Estas nuevas plazas suponen un incremento del 2,4% de la capacidad actual, porcentaje muy bajo atribuible a la edificación de nueva planta.
- d) Por último, la capacidad alojativa de las parcelas actualmente en explotación turística –calculada mediante la aplicación a cada parcela de las reglas del artículo 12 de la Ley 2/2013– asciende a un total de 38.347 plazas, lo que supone aumentar en 1.803 las existentes (un 4,93% de la capacidad actual atribuible a la renovación).
- e) Estas 1.803 nuevas plazas asociadas a la renovación se localizan en 21 establecimientos de los 90 en explotación, lo que significa que la gran mayoría de los inmuebles (el 77%) no pueden incrementar su capacidad alojativa como resultado de la renovación. Además, de estos 21 establecimientos, tan sólo 4 tienen indicadores de calidad inferiores a 40 m²/plaza (no cabe esperar que el potencial aumento de camas de los restantes se traduzca en un incremento significativo de sus indicadores de calidad). En la imagen adjunta se identifican aquellas parcelas en explotación turística en las que se localizan las potenciales nuevas camas asociadas a la renovación edificatoria.

Cabe pues concluir que entre las motivaciones de los empresarios turísticos para llevar a cabo actuaciones de renovación edificatoria tendrá poca relevancia cuantitativa el incentivo de aumentar la capacidad alojativa de sus establecimientos. Tampoco parece previsible que, dadas las reducciones generalizadas de la capacidad, se produzcan apenas procesos de reconversión de inmuebles actualmente residenciales a establecimientos turísticos. Así pues, el crecimiento de la capacidad alojativa se concentrará en las parcelas vacantes (904 plazas) y en las escasas operaciones de renovación sobre establecimientos existentes con margen de crecimiento. En consecuencia, las operaciones de renovación que puedan producirse vendrán motivadas en la mayoría de los casos por la necesidad del empresario turístico de aumentar el indicador en m²c/plaza de su establecimiento a fin de mejorar su competitividad en el mercado. Esta previsión, derivada de los datos objetivos de la situación real, refuerza el criterio adoptado por el presente PMM de asignar edificabilidades normativas que permitan alcanzar indicadores de calidad adecuados al mercado turístico.



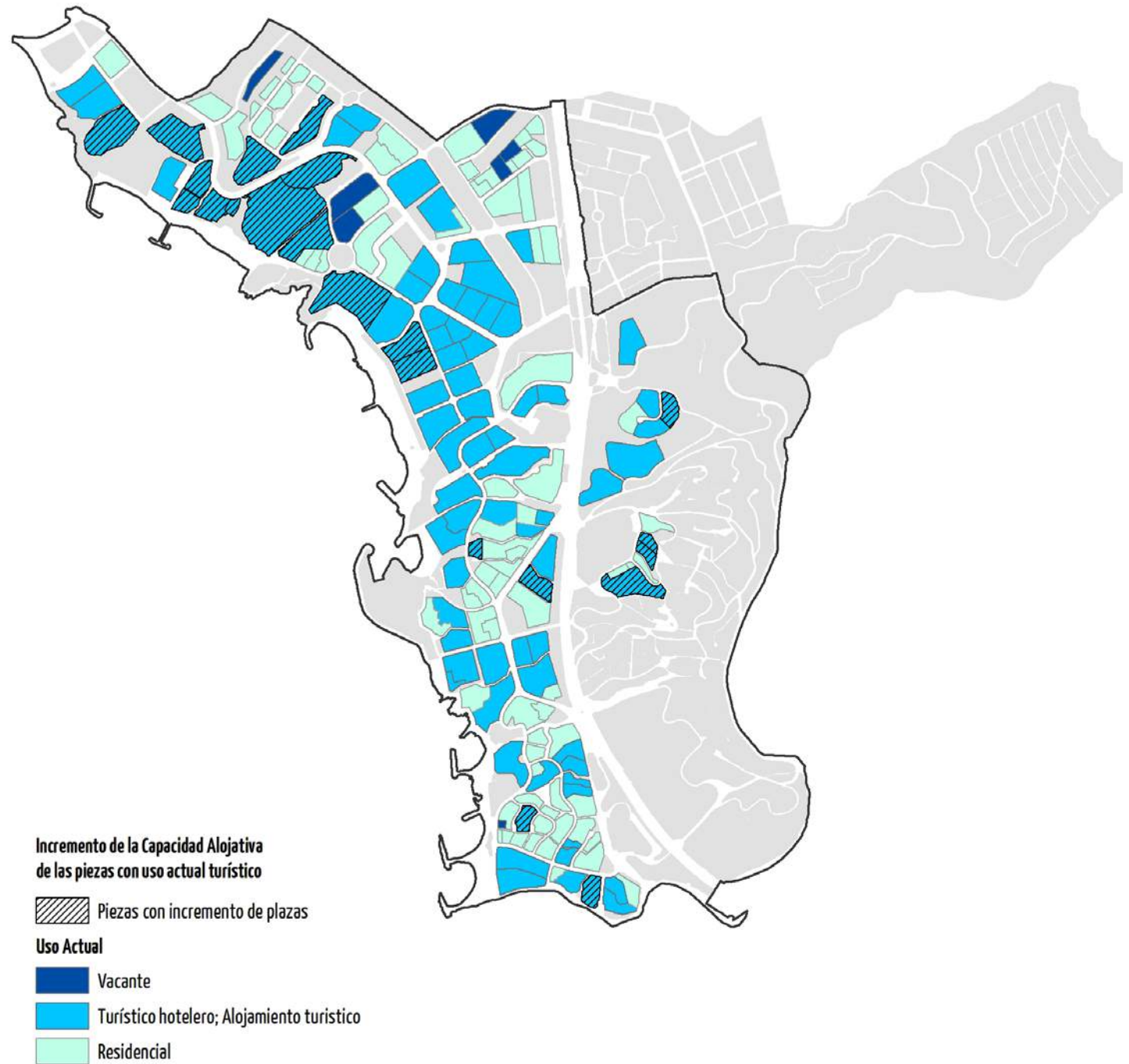


Imagen: Incremento de la capacidad alojativa de las piezas con uso actual turístico; **Fuente:** Propia.

EDIFICABILIDADES Y SUPERFICIES EDIFICABLES

Como ya se ha explicado, la determinación de **edificabilidad máxima** es establecida por el PMM sobre cada pieza turística con el objetivo básico de otorgar suficiente superficie edificable para permitir que, a través de obras de renovación (incluyendo la demolición y sustitución) o de nueva construcción en las parcelas vacantes, los establecimientos alojativos alcancen unas dimensiones construidas por plaza acordes con los estándares de calidad recomendables en el mercado turístico. Este criterio general se matiza en cada pieza atendiendo a las condiciones del entorno a fin de moderar los impactos de los eventuales incrementos volumétricos mediante la fijación de los otros dos parámetros reguladores fundamentales: el porcentaje de ocupación y la altura en número de plantas.

En la situación existente, la superficie edificada de las piezas que el PMM califica como turísticas asciende aproximadamente a 2.100.000 m²c. En el supuesto de que todas las parcelas turísticas llevaran a cabo obras de renovación (y de nueva construcción en las vacantes) hasta materializar el total de la superficie edificable asignada por el PMM, se alcanzaría un total de techo de 2.665.745 m²c; es decir que, en principio, el PMM estaría incrementando la superficie edificable de las piezas turísticas del núcleo de Costa Adeje en un 27% (565.745 m²c). De otra parte, la superficie edificable del PGO vigente (convertida con los criterios de medición del presente PMM que permiten una mejor comparación con la superficie realmente edificada) asciende aproximadamente a 2.136.000 m²c. En consecuencia, la superficie edificable derivada del PMM sobre las piezas turísticas supone incrementar la del PGO también en un 27%. De estas dos comparaciones resulta, como primera conclusión que el incremento global que sobre las edificabilidades –tanto reales como del planeamiento vigente– que produce el PMM es relativamente moderado. Las cifras totales quedan sensiblemente por debajo del límite asumido en la metodología de no superar el 50% de incremento respecto de la superficie edificada en la realidad, lo que significa que, en Costa Adeje, pueden alcanzarse indicadores de calidad en m²c/plaza sin aumentar significativamente la densidad volumétrica del conjunto urbano.

Poniendo la atención en la distribución de las tres superficies edificables (la de la realidad, la del PGO y la del PMM) en función del uso actual de las piezas a las que el PMM asigna la calificación turística se obtienen las siguientes conclusiones:

- a) Sobre las parcelas vacantes, el PMM asigna una superficie edificable total de 57.739 m²c frente a los 50.040 m²c del PGO, lo que equivale a un incremento global del 16%, inferior a la media del conjunto. En cuatro de las siete piezas vacantes el PMM establece una edificabilidad fija de 0,90 m²c/m²s, resultante de aplicar un indicador de calidad de 55 m²c/plaza para un estándar de densidad de 60 m²s/plaza, mientras que el PGO sobre esas mismas piezas asigna edificabilidades inferiores y heterogéneas que no permiten alcanzar las superficies construidas recomendables (en la pieza 01030, por ejemplo, con sólo 0,47 m²c/m²s y una capacidad alojativa de 16 plazas, el indicador de calidad resultaría de apenas 28 m²c/plaza, absolutamente fuera de mercado, lo que obligaría al promotor a disponer como máximo unas 8 camas en el futuro establecimiento turístico). Es pues evidente que en el grupo de las parcelas vacantes el incremento de la edificabilidad producido por el PMM está plenamente justificado ya que corrige una ordenación inadecuada del planeamiento vigente en dos aspectos: la incongruencia entre la superficie edificable y la capacidad alojativa, y la desigual (y casi arbitraria) asignación de edificabilidades. A una de esas siete piezas vacantes, la 06004, se le asigna una edificabilidad de 1,60 m²c/m²s, bastante mayor que la de las restantes, debido a que se mantiene sobre la misma la fijada por el PGO desde el criterio de no reducir los aprovechamientos de derecho (en esta parcela, con 220 plazas de capacidad alojativa, se podría implantar un establecimiento con un indicador de 96 m²c/plaza, lo cual hace que sea probable que no se llegue a agotar la superficie edificable establecida por el PMM y el PGO). Por el contrario en dos de las piezas, la 06012 y 06015, calificadas con el uso característico de villas turísticas, se mantiene la edificabilidad de PGO, y por lo tanto su capacidad alojativa es el resultado de multiplicar por 3 el número de viviendas resultantes de dividir la superficie de la pieza entre la superficie mínima de parcela, dando como resultados un indicador de calidad superior a 40 m²c/plaza.

Sobre las parcelas que actualmente tienen uso residencial, el PMM asigna una superficie edificable total de 632.640 m²c, frente a los aproximadamente 518.200 m²c realmente edificados y los 593.000 del PGO. Esta cifra equivale a unos incrementos del



22% y del 7% respecto de la realidad y del planeamiento vigente, respectivamente, valores inferiores a la media del conjunto de las parcelas con calificación turística y, por tanto, muy moderados. Como puede apreciarse en la tabla, en estas parcelas las edificabilidades se fijan con el mismo criterio que en las vacantes (indicador de calidad de 55 m²c/plaza para un estándar de densidad de 60 m²s/plaza) y, por tanto, se deberían homogeneizar en 0,90 m²c/m²s, lo que ocurre en 17 de las 79 piezas. En 29 piezas, en cambio, se asigna una edificabilidad mayor que equivale a la del PGO (por el criterio de no reducir aprovechamientos de derecho). En las 23 piezas restantes, la edificabilidad asignada por el PMM se sitúa entre 0,70 y 0,90 m²c/m²s (pero nunca inferior a la del PGO) a fin de que la altura de las edificaciones no supere las tres plantas por limitaciones del entorno; aún así, en todas estas piezas se garantiza poder alcanzar un indicador de calidad superior al mínimo de referencia (entre 42 y 51 m²c/plaza). En las 10 de las piezas calificadas como villas turísticas, se mantiene la edificabilidad asignada por el PGO, ya que éstas garantizan indicadores de calidad superiores al mínimo establecido por el PMM. Como en las parcelas vacantes, las edificabilidades establecidas por el PMM suponen una mayor congruencia entre los usos asignados y las capacidades alojativas, así como un cierto grado de homogeneización de las condiciones volumétricas de la edificación por áreas.

- b) Un aspecto a destacar sobre estas piezas construidas con inmuebles actualmente en uso residencial, es que en varias de ellas (24) la superficie realmente edificada es mayor de la que resultaría de aplicar las vigentes condiciones del PGO. Con las edificabilidades normativas del PMM, 8 de esas parcelas quedarían dentro de los límites del techo normativo lo que indudablemente supone un efecto beneficioso sobre la situación actual (incrementar la edificabilidad en las restantes supondría contradecir alguno de los criterios con los que se han establecido las edificabilidades normativas). Esta consideración es relevante porque pone de manifiesto que una parte significativa del incremento de superficie edificable respecto de la del PGO estaría ya agotada en los inmuebles construidos; en concreto, unos 9.400 m²c de incremento de la superficie edificable del PMM respecto de la del PGO (el 16%) estarían ya consumidos en estos inmuebles, lo que supone que el incremento real de superficie edificable respecto del planeamiento vigente baja del 9 al 7%.
- c) Sobre las parcelas que actualmente tienen uso turístico, el PMM asigna una superficie edificable total de 2.008.085 m²c, frente a los aproximadamente 1.580.500 m²c realmente edificados y los 1.492.600 del PGO. Es decir, la ordenación del PMM supone un incremento teórico de la superficie edificable del 34,5% respecto de la del PGO pero sólo del 27% sobre la realmente edificada. Sobre estas piezas adquiere singular importancia el hecho de que una parte significativa del incremento de superficie edificable respecto del PGO no es tal toda vez que ya está agotada en establecimientos existentes. En concreto, en 50 de los 90 inmuebles en explotación turística (que representan los dos tercios del total de plazas turísticas en explotación), la superficie edificada es mayor que la establecida por el PGO. Con los parámetros del PMM, 32 de estos 50 inmuebles pasan a estar dentro de los límites de la superficie edificable normativa, lo que equivale a unas 18.108 plazas que actualmente se localizan en inmuebles con mayor superficie edificada que la del PGO. Esta situación consolidada es también muy relevante para valorar correctamente el incremento de superficie edificable del PMM respecto de la del PGO porque de su cuantía total (515.460 m²c) el 40% (205.700 m²c) está ya materializada en inmuebles construidos. En consecuencia, el aumento real de la superficie edificable respecto de la del PGO baja al 20,7%. Con estas consideraciones ha de concluirse que la superficie edificable derivada de la ordenación del PMM sobre las parcelas con uso actual turístico (que es sobre las que adquiere mayor importancia a fin de propiciar la renovación) supone un incremento relativamente modesto respecto de la realidad consolidada y el planeamiento vigente, por lo que la nueva propuesta posibilita con carácter general alcanzar los indicadores recomendados de calidad (en m²c/plaza) sin suponer efectos significativos de densificación volumétrica de la ciudad turística existente.
- d) Es importante señalar en relación a las piezas ocupadas con establecimientos en explotación turística que las superficies edificables máximas del PMM, cuando suponen incrementos significativos respecto de la superficie realmente construida (superiores, por ejemplo, al 20%) sólo se llevarán a cabo en inmuebles con un grado de deterioro tal que obligue al empresario

a realizar obras muy importantes (incluso la demolición-sustitución) cuyo coste sea compensado con el aumento de los márgenes de explotación. Tomando como referencia incrementos de hasta el 20% de la superficie edificada, del incremento total de superficie edificable aproximadamente un 45% (unos 190.500 m²c) podrían destinarse a obras parciales de renovación encajables dentro del límite señalado. Esto quiere decir que, si bien el incremento teórico de superficie edificable del PMM respecto de la realidad es del 27% (unos 427.550 m²c), el previsible para operaciones de renovación parcial (sin demolición) resulta apenas del 12%, lo que refuerza la conclusión general de aumento moderado. El resto del incremento de superficie edificable derivado del PMM (unos 237.050 m²c) sólo se materializarían en situaciones de grave deterioro y consiguiente pérdida de competitividad del inmueble.

En la imagen adjunta a continuación se han representado para las piezas con calificación turística los incrementos de la superficie edificable derivada del PMM sobre la edificada en la realidad (en porcentajes), distinguiendo a su vez, según los tres tipos de usos actuales que se han analizado (turísticas, residenciales y vacantes).

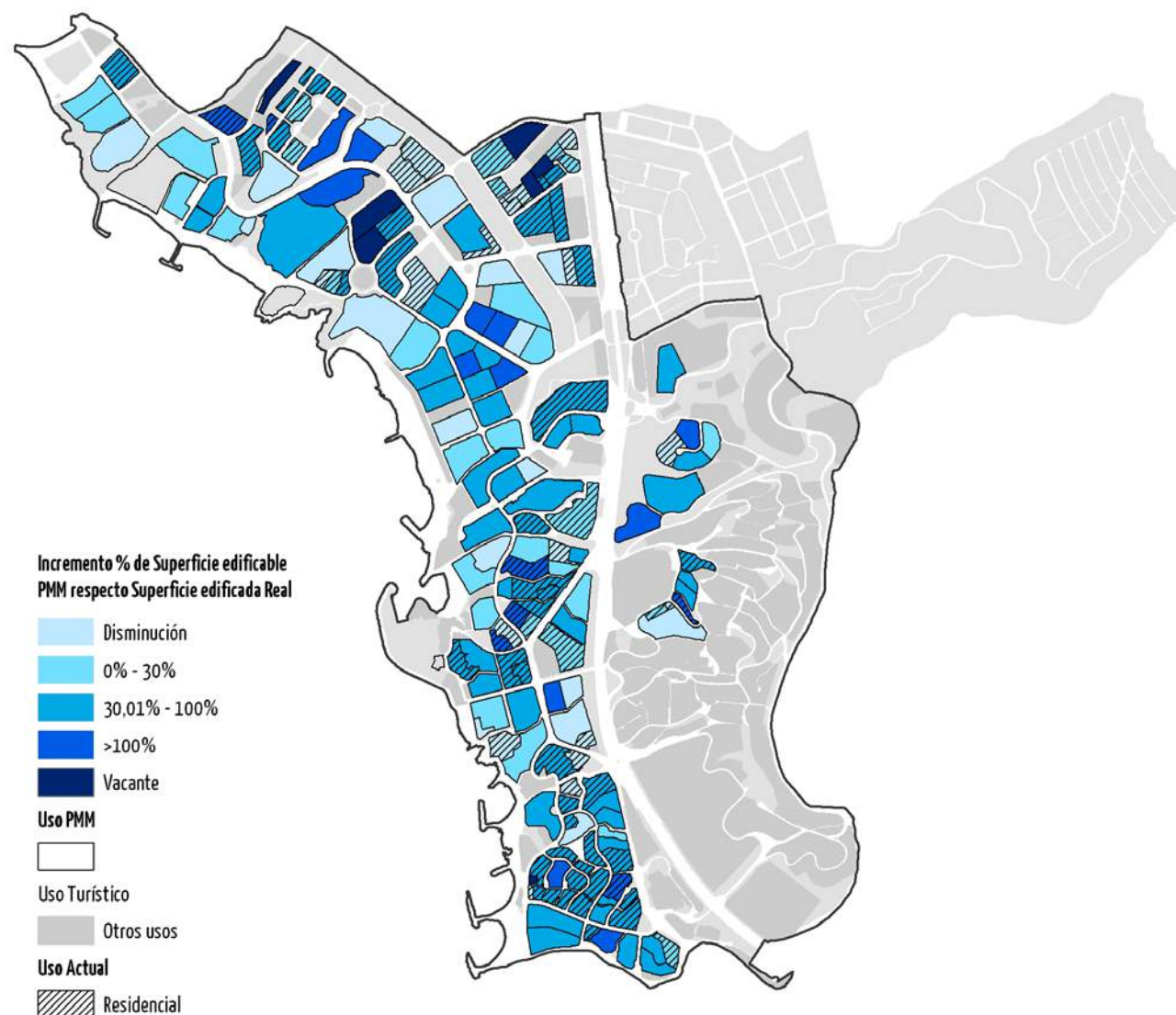


Imagen: Incremento % de Superficie edificable PMM respecto superficie edificada Real; Fuente: Propia.



ALTURAS MÁXIMAS EN NÚMERO DE PLANTAS

Como criterio general, el PMM establece como altura máxima en cada pieza con calificación turística la misma del planeamiento vigente (si bien, ajustando el valor al cambio en la regulación del cómputo de plantas), con la intención de mantener la apariencia general del núcleo turístico de Costa Adeje. No obstante, en aquellas piezas en las que se establece una edificabilidad mayor que la del PGO, es necesario normalmente aumentar bien el porcentaje máximo de ocupación o bien el número máximo de plantas. Como se describe en el proceso metodológico, los incrementos de estos dos parámetros normativos del PGO cuando procede se han hecho atendiendo a la situación concreta de cada parcela y combinando tanto el criterio de no superar el 40% de ocupación (salvo cuando el propio PGO establece un valor mayor) y no crear aumentos puntuales significativos del número de plantas.

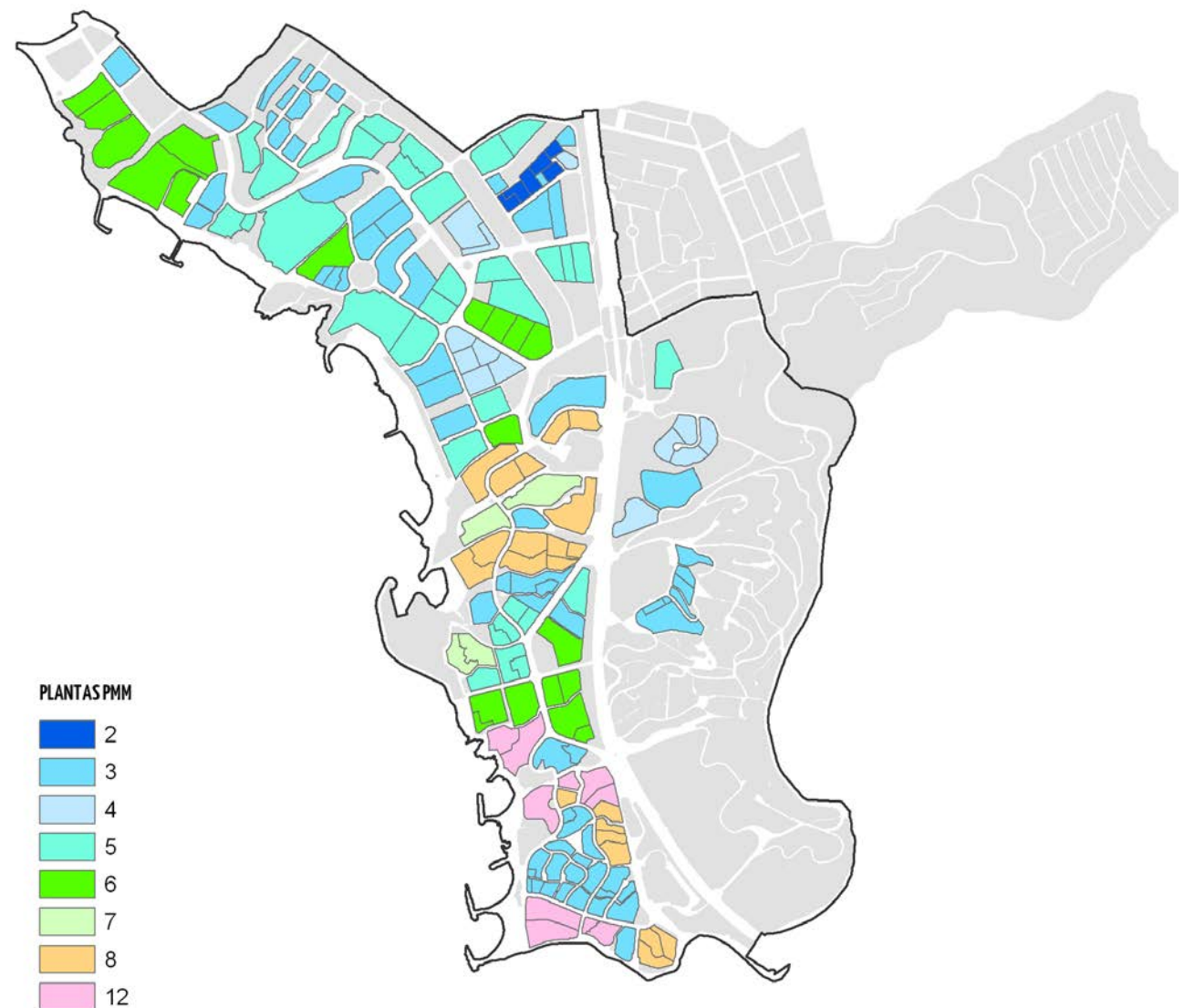


Imagen: Alturas máximas de PMM en número de plantas; **Fuente:** Propia.

Como puede apreciarse en la imagen anterior, la distribución territorial del número máximo de plantas establecido por el PMM busca una cierta homogeneización por ámbitos del núcleo turístico, de modo que, sin reducir el parámetro del PGO, localice los incrementos en aquellas parcelas que, en base a criterios de conformación espacial, los admiten con menores impactos paisajísticos.

De las 175 piezas con calificación turística, en 96 (54,86%) el PMM mantiene la altura máxima del Plan General, en 61 (34,86%) la aumenta en una planta, en 14 (8%) en dos, en 3 (1,71%) en tres y en 1 (0,57%) en cuatro. Los dos últimos intervalos que son los que pueden significar un mayor impacto visual, son claramente excepcionales debidos a motivos singulares (por ejemplo, la pieza 02008 para igualar altura con la 02007, ambas vinculadas a un mismo establecimiento turístico) y siempre tras su verificación de encaje volumétrico en el entorno correspondiente. En la siguiente imagen se representan los incrementos de alturas en las piezas con calificación turística de Costa Adeje.

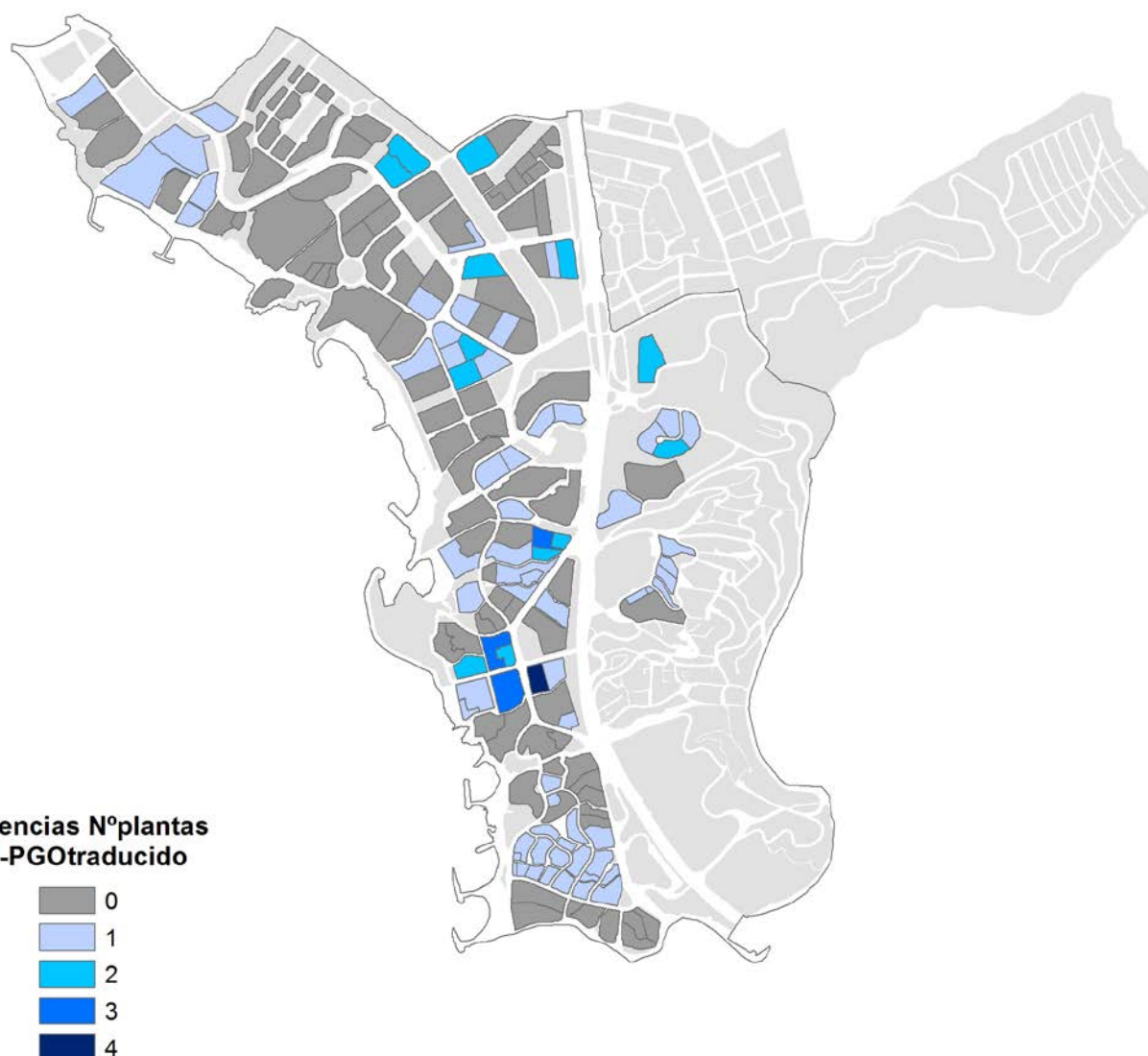


Imagen: Diferencia N° plantas PMM-PGO traducido; Fuente: Propia.



PORCENTAJES MÁXIMOS DE OCUPACIÓN

Tal como ya se ha dicho, el criterio del PMM a este respecto ha consistido en propiciar la máxima proporción de espacios libres en el interior de las parcelas con calificación turística, lo que implica fijar porcentajes máximos de ocupación lo menores posibles. No obstante, se ha respetado también el criterio de no reducir el del PGO. Así pues, la modificación al alza del porcentaje máximo de ocupación establecido por el planeamiento vigente sólo se produce cuando se incrementa la superficie edificable respecto de la de aquél y el aumento no conviene que quede absorbido (total o parcialmente) mediante el correspondiente mayor número de plantas. No obstante, incluso en estos supuestos se ha mantenido como límite superior del porcentaje máximo de ocupación el 40% (salvo cuando es mayor en el PGO) a fin de garantizar una proporción mínima adecuada de espacios interiores no edificados. Por último, como con la altura máxima, se ha intentado homogeneizar los valores normativos por manzanas o ámbitos adyacentes. El resultado sobre el núcleo turístico de los porcentajes máximos de ocupación del PMM se recoge en la imagen siguiente.

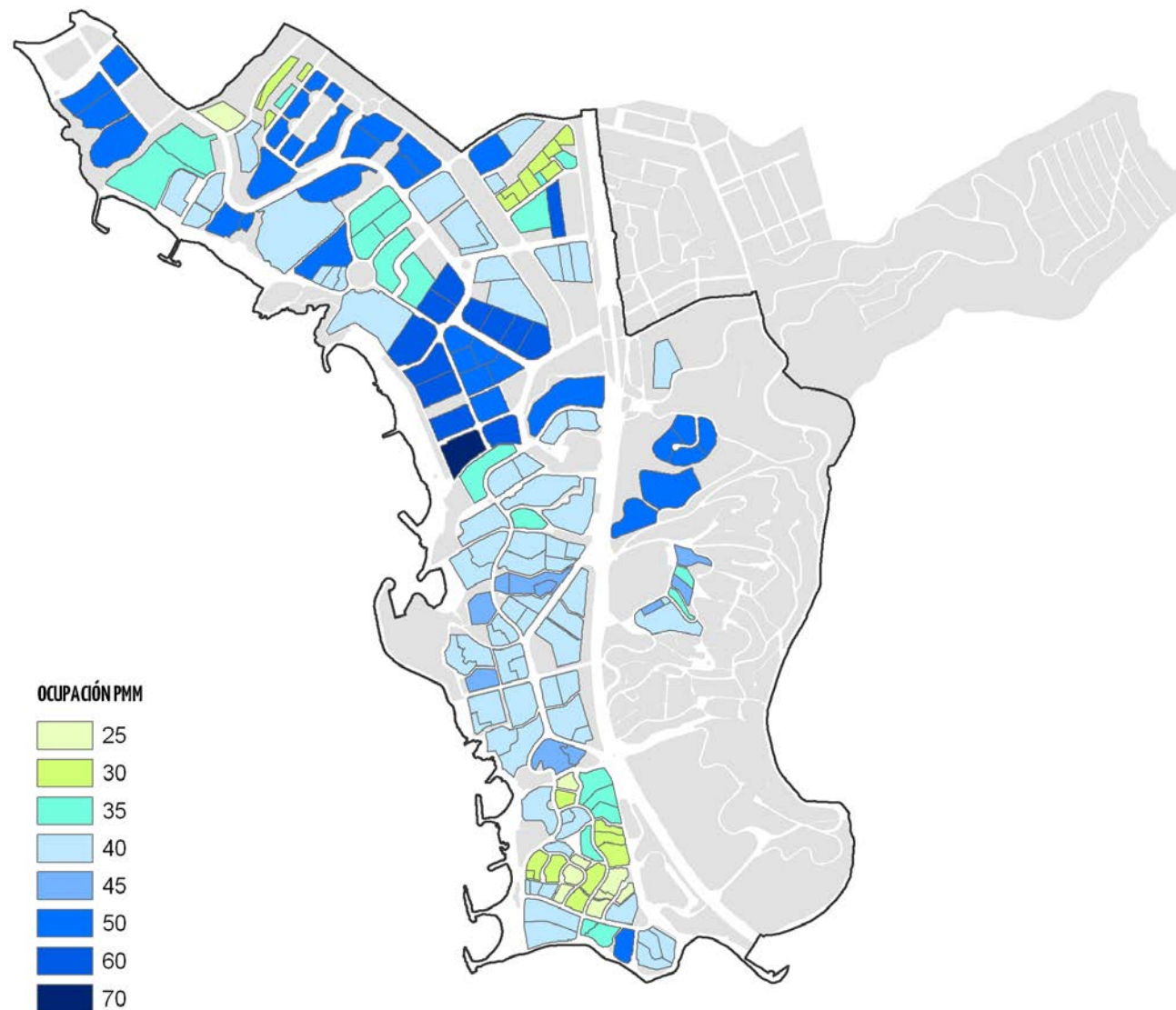


Imagen: Diferencia Nº plantas PMM-PGO traducido; Fuente: Propia.



De las 175 piezas con calificación turística, en 104 (59,43%) el PMM mantiene valor del porcentaje máximo de ocupación del Plan General, en 48 (27,43%) lo aumenta en un 5%, en 16 (8%) en un 10%, en 3 (1,71%) en un 15% y en 4 (2,29%) en un 20%.

INDICADORES DE CALIDAD RESULTANTES DE LA PROPUESTA

Establecidos los tres parámetros fundamentales en la regulación de la edificación, ha de cumplirse el objetivo de que cualquier parcela con calificación turística pueda llevar a cabo obras de renovación (o de nueva construcción en las escasas vacantes) de modo que, con las plazas alojativas de derecho, el indicador de calidad en m2c/plaza aumente lo más posible respecto de la situación actual , situándose por encima de los niveles mínimos recomendables.

En la última columna de la tabla de las páginas 151 a 156 se ha consignado el valor de este indicador de calidad en cada pieza, como cociente de la superficie edificable del PMM entre la capacidad alojativa correspondiente. Como puede comprobarse, salvo en la pieza 02047, el indicador resultante es siempre superior a 40 m2c/plaza. En la pieza 02047 el indicador resulta muy ligeramente inferior al valor mínimo (39,10 m2c/plaza), pero superior al mínimo normativo derivado de las condiciones reglamentarias (35 m2c/plaza) por lo que se ha entendido que no se justifica incrementar la superficie edificable mediante el alza del porcentaje de ocupación (que habría de superar el 40%) ni de la altura máxima en número de plantas (ya que pasaría a tener 3 más que en la realidad).

En la tabla siguiente se recoge la distribución de los establecimientos turísticos actuales y según la propuesta del PMM y los correspondientes indicadores de calidad ordenados por intervalos. Como puede apreciarse, en la situación actual un porcentaje muy elevado (44,83% de los establecimientos y 46,82% de las camas) presenta valores del indicador por debajo del nivel de referencia recomendable; este mismo intervalo prácticamente desaparece en la propuesta de ordenación del PMM. En el intervalo tomado como referencia para establecer las edificabilidades del PMM (de 40 a 55 m2c/plaza) se sitúan actualmente el 29,89% de los establecimientos y el 33,85% de las plazas; mientras que, de materializarse el total de superficie edificable del PMM, estos porcentajes pasarían a ser, respectivamente, el 63,43 y el 61,32%. Finalmente, los establecimientos con muy altos valores en el indicador de calidad (por encima de 55 m2/plaza) representan en la actualidad el 25,29% con el 19,34% de las camas; mientras en la propuesta del PMM estos porcentajes podrían pasar a ser del 36 y 38% respectivamente. Estos datos muestran con claridad que las determinaciones urbanísticas establecidas por el PMM, si bien no fomentan por sí mismas la renovación, sí posibilitan que las iniciativas empresariales tengan margen suficiente para llevar a cabo importantes mejoras en las calidades de los establecimientos.

Indicador m2c/plaza	REALIDAD ACTUAL				PROPUESTA PMM			
	Establecimientos		Plazas alojativas		Establecimientos		Plazas alojativas	
	nº	%	nº	%	nº	%	nº	%
Menor de 40	39	44,83%	17.110	46,82%	1	0,57%	310	0,64%
De 40 a 45	7	8,05%	3.543	9,70%	39	22,28%	10.400	21,62%
De 45 a 50	6	6,90%	2.457	6,72%	13	7,43%	4.631	9,62%
De 50 a 55	13	14,94%	6.370	17,43%	57	32,57%	17.669	36,72%
De 55 a 60	6	6,90%	1.946	5,33%	16	9,15%	5.399	11,22%
Mayor de 60	16	18,39%	5.118	14,01%	49	28,00%	9.715	20,18%
TOTALES	87		36.544		175		48.124	



Para finalizar este epígrafe referido a los criterios de regulación de la edificación en las piezas turísticas conviene referirse a algunas dudas u objeciones que se han planteado durante el proceso de formulación y discusión pública del PMM sobre este asunto. En primer lugar se ha planteado que al establecer edificabilidades diferentes o al ser diferentes los "incrementos" de edificabilidad en cada pieza respecto de las asignadas en el planeamiento vigente, se incurriría en reserva de dispensa. Para que haya reserva de dispensa el planeamiento debe establecer determinaciones diferentes ante situaciones iguales y no es el caso. Como ya se ha explicado, el criterio es homogéneo para todos: dar una edificabilidad congruente con los objetivos de calidad planteados y que, por tanto, varía en función de la capacidad alojativa de cada pieza. De hecho, si los incrementos respecto del planeamiento vigente no son homogéneos, ello ocurre porque las edificabilidades de dicho planeamiento y, sobre todo, las capacidades alojativas no son homogéneas. No se olvide que el PMM tiene por finalidad garantizar unos niveles de calidad, estos sí homogéneos, sobre una realidad heterogénea. De otra parte, la limitada variación del estándar entre 40 y 55 m²c/plaza se justifica por motivos de entorno, sin que ello pueda considerarse en absoluto ninguna reserva de dispensa ya que ésta es la variable fundamental que ha de tener en cuenta el planeamiento urbanístico al establecer sus determinaciones.

En segundo lugar se ha señalado que al ser distintos los incrementos de edificabilidad respecto del planeamiento vigente, se están otorgando distintas cuantías de aprovechamiento, lo cual puede incurrir de nuevo en la presunta reserva de dispensa. Desde la entrada en vigor del RDL 2/2008, queda claro que en suelo urbano consolidado los incrementos de aprovechamiento resultantes de las alteraciones del planeamiento vigente (actuaciones de dotación) están sometidos a un régimen legal específico que implica las cesiones del 15% de dicho incremento más la parte proporcional de suelo dotacional público. Por eso, aunque en efecto puede haber diferencias en los incrementos de aprovechamiento, el PMM regula detalladamente la forma en que éstos han de cumplir sus obligaciones legales. A este respecto, la más reciente Ley estatal 8/2013 casi recomienda como técnica instrumental para posibilitar las rehabilitaciones en suelo urbano consolidado el incremento de aprovechamientos en aquellas áreas que lo requieran, con el consiguiente sometimiento al régimen de cesiones sobre tales excesos. En el fondo, lo que hace el PMM responde al mismo criterio: incrementar el aprovechamiento en donde se requiere (y en las cuantías que se requiere) para la renovación de los establecimientos. Como las necesidades son distintas, también lo han de ser los incrementos, pero también serán distintas sus obligaciones de cesión.

En tercer lugar, se ha manifestado que el PMM aumenta excesivamente la superficie edificable de la planta alojativa turística existente. A este respecto hay que decir, de entrada, que en la gran mayoría de los casos para agotar la superficie edificable resultante de las determinaciones del PMM habría de demolerse el edificio y construirse uno nuevo, toda vez que una estructura existente no admite tanto incremento (que casi siempre ha de ser en altura). Justamente, bajo este supuesto se han fijado las edificabilidades: asignar a cada parcela la superficie edificable para que si en la misma se demoliera y se volviera a construir un nuevo establecimiento turístico con el mismo número de camas, éste tuviera un estándar de calidad aceptable. Ciertamente, esto va a ocurrir en muy pocos casos; la gran mayoría de las renovaciones consistirán en actuaciones de reforma y ampliación limitadas, que no llegarán a agotar la edificabilidad asignada por el PMM; es decir, hoteles con 20 m²c/plaza podrán pasar a tener 25 o 30 m²c/plaza, lo que significa que mejorarán su calidad pero difícilmente llegarán al estándar mínimo deseable. Sin embargo, el PMM debe prever que, bien por obsolescencia constructiva o por cualquier motivo, una empresa hotelera decida sustituir completamente la edificación y, en tal caso, sería contradictorio que el nuevo inmueble no pudiera alcanzar la calidad deseada.

En cuarto lugar, se han detectado reticencias a estas mayores edificabilidades que derivan de una presunción poco fundada de que las altas edificabilidades son negativas en sí mismas. Esa idea tenía su base cuando la capacidad alojativa no estaba legalmente limitada y dependía directamente de la superficie edificable, pero ahora no es así. Que un hotel tenga más superficie construida sin aumentar el número de plazas no sólo no es malo sino que, como ya se ha dicho, es una de las formas para mejorar su calidad y competitividad. De hecho, una vez que el número de camas depende de la superficie de suelo, no hay ninguna razón (salvo, en todo caso, la de integración en el entorno mediante la limitación de alturas, por ejemplo) para limitar la edificabilidad; cuanto más, mejor, porque más calidad tendrá el establecimiento. Desde luego, si no puede hacer más camas que las que caben legalmente en la parcela, podemos estar seguro de que un empresario turístico



no va a construir más m² que los necesarios para que su producto alcance una calidad competitiva. Lo que sería contradictorio con la finalidad del PMM es que lo que el mercado establece como cuantía de la "calidad competitiva" lo imposibilitara el planeamiento.

En quinto lugar, como objeción a las mayores edificabilidades del PMM se ha dicho que más que empelarse en la renovación de las explotaciones alojativas, estas nuevas superficies edificables se dedicarán a usos no vinculados directamente a aquéllas, principalmente locales comerciales. La crítica es muy relevante porque, en efecto, de producirse esta posibilidad no sólo no se fomentaría la recualificación de los inmuebles turísticos sino que se agravaría uno de los problemas principales del núcleo, como es el gran exceso de oferta comercial (con altos índices de degradación que afectan a la calidad del destino). De hecho, conviene señalar que el actual exceso deriva justamente de una aplicación durante las pasadas décadas de los planes originarios, en los que se diferenciaban las piezas alojativas de las propiamente comerciales. Sin embargo, dado que las primeras admitían como usos complementarios los comerciales (en el entendido de pequeñas tiendas interiores a los hoteles), en la práctica tales parcelas fueron creando verdaderos frentes de locales hacia la calle, que nada tenían que ver con el establecimiento turístico situado en el resto de la misma. Ciertamente, los aumentos de edificabilidad resultantes del PMM no pueden servir para repetir este proceso que ha sido muy negativo. Para evitarlo, se ha incorporado en la normativa un artículo específico para regular las actuaciones de renovación edificatoria de establecimientos turísticos que limita radicalmente las posibles desviaciones del objetivo de recualificación del PMM, estableciendo, entre otros preceptos, que el incremento de superficie edificada (gracias a la mayor edificabilidad asignada por el PMM), habrá de destinarse sólo al uso turístico, incorporándose los nuevos espacios a la unidad de explotación.

En sexto y último lugar, se ha hecho llegar la preocupación de los propietarios de parcelas turísticas de que al establecer el PMM una mayor edificabilidad, ello suponga que la valoración catastral del suelo se aumente significativamente con el resultado de una mayor carga impositiva. De entrada hay que decir que, a diferencia de otros usos en los que el valor del suelo va en relación directa a la edificabilidad del planeamiento, en las parcelas turísticas no es así. La valoración de un solar destinado a un establecimiento turístico debe hacerse mediante el método de explotación y el factor relevante no es tanto la superficie edificable (que influye en escasa medida) sino el número de camas; toda vez que la capacidad alojativa de una parcela no se altera, el valor del suelo no debería sufrir variaciones significativas. Pero es que además, de acuerdo con la legislación estatal, en el PMM se ha regulado detalladamente que el valor patrimonializado de la propiedad es el del aprovechamiento de derecho, que resulta de las determinaciones del planeamiento vigente previo (o de la licencia con la que se construyó el inmueble). El eventual aumento de valor derivado de una ampliación de la superficie edificable como resultado del PMM sólo pasa a ser parte del contenido de la propiedad cuando se autoriza la correspondiente obra de renovación (y se cumplen los deberes de cesión). De modo que, hasta tanto un propietario no lleve a cabo una obra de renovación, la mayor edificabilidad asignada por el PMM a su parcela no forma parte de su derecho de propiedad y, consiguientemente, no debe ser objeto de imposición.

2.8.3. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LAS PIEZAS RESIDENCIALES

En el caso de que el uso característico sea alguno de los pormenorizados residenciales, los parámetros urbanísticos del PMM (edificabilidad, ocupación y alturas máximas en número de plantas) coincidirán con los establecidos por el PGO, adaptados a los nuevos términos de regulación del presente Plan. El PMM únicamente modifica dichos parámetros para viabilizar operaciones de renovación y aumento de la calidad de establecimientos turísticos de alojamiento y de establecimientos que fomenten la oferta complementaria.

2.8.4. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LAS PIEZAS COMERCIALES

Al igual que en el uso residencial, en aquellas piezas cuyo uso característico sea el comercial, los parámetros urbanísticos del PMM coinciden con los establecidos por el PGO "traducidos". No obstante, como uno de los principales objetivos de este Plan es favorecer la renovación de los equipamientos comerciales, el PMM regula en el artículo 71 de la Normativa la ampliación de la superficie edificada a las parcelas comerciales, que se podrá materializar sobre rasante, como incentivo a la renovación. Este incremento será proporcional al coste de



las obras de conservación, rehabilitación o renovación a llevar a cabo sobre el inmueble existente, y su cuantía, con el límite máximo del 50% de la superficie edificable derivada de las condiciones normativas del PMM.

2.8.5. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE LA EDIFICACIÓN EN LAS PIEZAS RECREATIVAS Y DE EQUIPAMIENTOS

En aquellas piezas calificadas con uso característico recreativo o de equipamiento, el PMM admite que en ellos se puedan implantar ambos usos indistintamente y en cualquiera de sus categorías. La intención del PMM es que las piezas calificadas con estos usos dinamicen la Ciudad Turística, flexibilizando y abriendo el abanico de actividades a implantar en cada pieza, en función de las necesidades coyunturales de Costa Adeje en el momento de su ejecución. Para posibilitar esta flexibilización de usos, es necesario adaptar los parámetros de edificabilidad, ocupación y altura del PGO, para posibilitar la implantación efectiva de los mismos. No obstante, del análisis de los parámetros de edificabilidad otorgados por el planeamiento vigente a las piezas de uso recreativo y de equipamientos, se observa que, fruto del origen de un gran número de planes parciales, no existe un criterio común en la asignación de sus valores normativos, aún cuando éstas presentan idénticas características de uso y ubicación.

Para solucionar este problema el PMM, ha establecido un criterio de edificabilidad común para las piezas recreativas y de equipamiento, en base al estudio de las superficies y edificabilidad reales de las piezas existentes. De las conclusiones obtenidas de dicho estudio, el PMM asigna el coeficiente de edificabilidad en aplicación de las siguientes condiciones:

- Una edificabilidad de **1,50 m²c/ m²s**.para piezas entre 0-4.000 m² de superficie de parcela.
- Una edificabilidad de **1,00 m²c/ m²s**.para piezas entre 4.001 – 9.000 m² de superficie de parcela.
- Una edificabilidad de **0,50 m²c/ m²s**.para piezas entre 9.001 – 14.000 m² de superficie de parcela.
- Una edificabilidad de **0,25 m²c/ m²s**.para piezas entre 14.001 – 38.000 m² de superficie de parcela.
- Una edificabilidad de **0,01 m²c/ m²s**.para piezas entre 38.001 - >340.000 m² de superficie de parcela.

A modo de excepción, el PMM establece a edificaciones con características especiales, como son las iglesias e inmuebles catalogados y el MAGMA, un coeficiente de edificabilidad coincidente con la edificabilidad (“traducida”) del PGO, para proteger sus actuales características. Establecida la edificabilidad sobre la piezas recreativas y de equipamientos y conforme a las características del entorno, se procede a comprobar y modificar en el caso que sea necesario, el porcentaje de ocupación y el número máximo de plantas, para posibilitar su materialización efectiva.

2.8.6. CRITERIOS DE REGULACIÓN DE USOS EN LAS PIEZAS DE ESPACIOS LIBRES

En la regulación general descrita en el Tomo V de Normativa se establece para todos los espacios libres la posibilidad de materializar un 0,1 m²c/m²s de edificabilidad.

2.8.7. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

El PMM cumple con las recomendaciones que el PTOTT establece en el Capítulo 4: Disposiciones para la ordenación del espacio turístico, apartado 4.4 Criterios de ordenación edificatoria, respecto a la adaptación topográfica de las edificaciones y la superficie edificable normativa.

2.9. CAMBIOS EFECTUADOS EN LA ORDENACIÓN CON RESPECTO AL PGO VIGENTE

El PGO de Adeje establece los parámetros y usos necesarios para establecer la ordenación pormenorizada del ámbito, sin embargo el PMM considera que dicha planificación ha generado números problemas que han dificultado el buen desarrollo de la ciudad, propiciando la degradación de ésta. Por este motivo, el PMM establece modificaciones de usos y cambios de los parámetros urbanísticos, como la edificabilidad, altura, ocupación, separación a linderos de vía pública, etc. para dotar al ámbito territorial de ordenación de los instrumentos necesarios para convertirse en una ciudad turística de relevancia, que fomente la oferta turística y todos los espacios y actividades vinculados a este sector.

Estas modificaciones se muestran en las tablas comparativas de los parámetros urbanísticos del PMM y PGO, adjuntas en el Anexo de la Memoria de Ordenación, en las que a su vez se muestran los parámetros reales de las edificaciones de alturas en número de plantas (adaptadas a la nueva fórmula de cómputo del presente documento), porcentaje de ocupación y edificabilidad (m^2c/m^2s).

El cálculo de los parámetros reales se ha realizado a través del análisis de la información contenida en la cartografía de Grafcan. Debido a que pueden existir errores en la estimación de la altura de las edificaciones que aparecen reflejadas en la mencionada cartografía, estos datos se consideran estimativos.

