

**Tomo VI**  
**Informe de Sostenibilidad Ambiental**  
**“Actualizado”**

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





Ayuntamiento  
de Adeje



Gobierno  
de Canarias





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

*Tomo VI:*

*Informe de Sostenibilidad Ambiental*

*“Actualizado”*

**COSTA ADEJE**

GESPLAN S.A.U.  
Abril 2015



# Índice del Tomo VI: Informe de Sostenibilidad Ambiental

<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>12</b>
<b>2. ESBOZO DEL CONTENIDO DEL PLAN Y OBJETIVOS PRINCIPALES</b> .....	<b>14</b>
2.1. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO Y ÁMBITO TERRITORIAL, CON EXPRESIÓN DE LA LÍNEA DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE. ALCANCE TEMPORAL DEL PLAN. FASES DE EJECUCIÓN DEL PLAN.....	14
2.2. EXPOSICIÓN DE LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN. COHERENCIA CON OTROS PLANES PROMOVIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO.....	15
2.3. OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO O NACIONAL QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL PLAN, Y LA MANERA EN QUE SE HAN TENIDO EN CUENTA DURANTE SU ELABORACIÓN.....	17
<b>3. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS CONEXOS</b> .....	<b>24</b>
3.1. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA DEL PLAN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE EXPRESADOS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN, LOS PLANES INSULARES, LOS PLANES TERRITORIALES Y LOS PLANES GENERALES, ASÍ COMO LOS PLANES Y NORMAS DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, LOS PLANES DE GESTIÓN DE LAS ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC), ASÍ COMO CUALESQUIERA OTROS PLANES DE GESTIÓN O CONSERVACIÓN DE ESPACIOS NATURALES.....	24
3.2. DETERMINACIONES DE OTROS PLANES CON INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO (PLANES SECTORIALES Y PLANES DE DESARROLLO) QUE PUEDAN GENERAR SINERGIAS Y EFECTOS AMBIENTALES ACUMULATIVOS ADVERSOS.....	32
<b>4. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICAR EL PLAN</b> .....	<b>36</b>
4.1. CARACTERIZACIÓN DE LAS VARIABLES AMBIENTALES PRESENTES EN EL ÁMBITO AFECTADO POR EL PLAN.....	36
4.1.1. Geología.....	36
4.1.2. Geomorfología.....	38
4.1.3. Climatología.....	40
4.1.4. Vegetación y flora.....	41
4.1.5. Fauna.....	45
4.1.6. Hábitats.....	49
4.1.7. Suelos.....	49
4.1.8. Patrimonio cultural.....	50
4.1.9. Calidad ambiental.....	51
4.1.10. Calidad de las aguas.....	52
4.1.11. Análisis de riesgos.....	54





4.1.12.	Bienestar social.....	58
4.1.13.	Áreas protegidas .....	58
4.2.	DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA CERO O “NO INTERVENCIÓN”. PROBABLE EVOLUCIÓN DEL SISTEMA, SEGÚN LAS TENDENCIAS CONOCIDAS, EN CASO DE NO APLICARSE EL PLAN.....	59
<b>5.</b>	<b>CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDEN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL .....</b>	<b>62</b>
5.1.	ZONIFICACIÓN DEL TERRITORIO CONFORME A SU CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN, LIMITACIONES Y CAPACIDAD DE USO O POTENCIALIDADES EN BASE A UNIDADES AMBIENTALES (DIAGNÓSTICO DESCRIPTIVO).....	62
5.1.1.	Diagnóstico descriptivo: unidades ambientales .....	62
5.1.2.	Diagnóstico de la capacidad de uso.....	69
5.2.	PROBLEMÁTICA AMBIENTAL E IMPACTOS PREEXISTENTES EN EL TERRITORIO, INCLUYENDO LOS RELACIONADOS CON CUALQUIER ZONA DE PARTICULAR IMPORTANCIA AMBIENTAL Y ESPECIES PROTEGIDAS, ASÍ COMO LOS CONTEMPLADOS SOBRE EL LITORAL, QUE SE TENGAN EN CUENTA EN LA EVALUACIÓN AMBIENTAL QUE PROPONE LA ESTRATEGIA MARINA .....	83
5.2.1.	Impactos preexistentes.....	83
5.2.2.	Problemática ambiental y aspectos de la misma que motivan la redacción del plan .....	88
<b>6.</b>	<b>ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS.....</b>	<b>94</b>
6.1.	DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DEL MODELO URBANÍSTICO.....	94
6.1.1.	Alternativas respecto a la estructura viaria y de movilidad .....	94
6.1.2.	Alternativas respecto a los elementos estructurantes .....	99
6.1.3.	Alternativas respecto al destino global de las áreas.....	104
6.2.	EVALUACIÓN COMPARATIVA DE LA INCIDENCIA AMBIENTAL Y SOCIOECONÓMICA DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.....	107
6.2.1.	Evaluación comparativa de la incidencia ambiental.....	107
6.2.2.	Evaluación comparativa de la incidencia socioeconómica.....	112
6.3.	JUSTIFICACIÓN DE LA OPCIÓN FINALMENTE ADOPTADA Y SU COHERENCIA CON LOS OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLAN.....	117
6.4.	DIFICULTADES, DEFICIENCIAS TÉCNICAS O FALTA DE CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIA QUE PUDIERAN HABERSE ENCONTRADO A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA, O DE REALIZAR LA EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS .....	118
<b>7.</b>	<b>EVALUACIÓN AMBIENTAL.....</b>	<b>120</b>
7.1.	IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN POTENCIALMENTE GENERADORAS DE EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE .....	120
7.1.1.	Del contenido regulador .....	120
7.1.2.	Del contenido operativo .....	121
7.2.	EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LAS DETERMINACIONES RELATIVAS AL CONTENIDO REGULADOR .....	127



7.2.1.	Cambios en los usos del suelo.....	127
7.2.2.	Cambios en la asignación de parámetros urbanísticos.....	128
7.2.3.	Síntesis de la evaluación.....	128
7.3.	EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LAS PROPUESTAS DEL CONTENIDO OPERATIVO.....	131
7.3.1.	Estructura de las fichas de evaluación.....	131
7.3.2.	Metodología de evaluación de las variables ambientales.....	135
7.3.3.	Síntesis de los resultados obtenidos.....	136
7.4.	EVALUACIÓN DE LOS PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE DE LAS DETERMINACIONES PROPUESTAS.....	142
7.4.1.	EFFECTOS SOBRE LAS VARIABLES AMBIENTALES ANALIZADAS.....	142
7.4.2.	AFECCIÓN A ZONAS AMBIENTALMENTE SENSIBLES, TANTO PERIFÉRICAS COMO QUE FORMEN PARTE DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLAN	144
7.4.3.	INCIDENCIA SOBRE EL MEDIO LITORAL Y, EN SU CASO, SOBRE EL MEDIO MARINO.....	145
7.4.4.	GENERACIÓN DE RESIDUOS Y POSIBLE INCREMENTO DEL CONSUMO DE AGUA Y ENERGÍA, ASÍ COMO DE LA CONTAMINACIÓN, INCLUYENDO LA LUMÍNICA Y ACÚSTICA.....	145
7.4.5.	RIESGOS NATURALES.....	148
7.5.	ASPECTOS CUYO ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DEBE POSPONERSE A LAS EVALUACIONES AMBIENTALES DE LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO O DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS AISLADAS VINCULADAS AL PLAN.....	149
<b>8.</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES.....</b>	<b>150</b>
8.1.	MEDIDAS CORRECTORAS RELACIONADAS CON LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS CUYO OBJETO SEA REDUCIR SU PROBABILIDAD DE OCURRENCIA	151
8.1.1.	MEDIDAS PARA CORREGIR LA PROBLEMÁTICA DETECTADA EN EL DIAGNÓSTICO AMBIENTAL.....	151
8.1.2.	MEDIDAS RELACIONADAS CON LAS DETERMINACIONES DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN.....	153
8.2.	MEDIDAS PROTECTORAS QUE SE DIRIJAN A CONSERVAR RECURSOS AFECTADOS POR LAS DETERMINACIONES DEL PLAN SEGÚN A LA EVALUACIÓN AMBIENTAL REALIZADA.....	153
8.2.1.	MEDIDAS GENÉRICAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL.....	153
8.2.2.	MEDIDAS PARA LA TOPOGRAFÍA DEL TERRENO, RED HÍDRICA, SUSTRATO Y SUELO.....	156
8.2.3.	MEDIDAS PARA LA VEGETACIÓN Y LA FAUNA.....	157
8.2.4.	MEDIDAS PARA EL PATRIMONIO CULTURAL.....	158
8.3.	MEDIDAS PARA MEJORAR EL PAISAJE URBANO, LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD, PARA INTEGRAR LOS NUEVOS CRECIMIENTOS URBANOS, EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS EN EL PAISAJE A INCORPORAR EN EL PLAN.....	158
8.3.1.	MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL PAISAJE.....	158



8.3.2.	MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD .....	161
8.3.3.	MEDIDAS PARA INTEGRAR LOS NUEVOS CRECIMIENTOS EDIFICATORIOS, EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS .....	161
8.4.	MEDIDAS CORRECTORAS A INTRODUCIR EN LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO O, EN SU CASO, EN LOS PROYECTOS DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS AISLADAS VINCULADAS AL PLAN .....	162
8.5.	MEDIDAS COMPENSATORIAS PARA ENTORNOS DE ALTO VALOR AMBIENTAL, TANTO NATURAL COMO PAISAJÍSTICO.....	163
<b>9.</b>	<b>DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO .....</b>	<b>164</b>
9.1.	IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS, ASPECTOS O VARIABLES AMBIENTALES QUE DEBEN SER OBJETO DE SEGUIMIENTO.....	164
9.2.	DEFINICIÓN DE LOS INDICADORES Y FIJACIÓN DE LOS DATOS CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS NECESARIO PARA EL SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS ADVERSOS, ESTABLECIENDO LA DEFINICIÓN DEL INDICADOR, LA FUENTE PARA SU OBTENCIÓN Y LAS UNIDADES DE MEDIDA DE SUS PARÁMETROS CUANTIFICABLES .....	164
9.2.1.	ASPECTOS METODOLÓGICOS .....	164
9.2.2.	OBTENCIÓN DE RESULTADOS.....	172
9.3.	PROPUESTA DE SERIE DE INDICADORES AMBIENTALES DE SEGUIMIENTO .....	179
9.4.	APLICACIÓN DE LOS INDICADORES .....	179
9.5.	INFORMACIÓN DE LOS INDICADORES.....	180
<b>10.</b>	<b>RESUMEN .....</b>	<b>182</b>
<b>11.</b>	<b>INFORME SOBRE LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS Y DE LAS MEDIDAS DIRIGIDAS A PREVENIR, REDUCIR O PALIAR LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL PLANEAMIENTO .....</b>	<b>190</b>
11.1.	ESTIMACIÓN Y COMPARACIÓN DEL COSTE ECONÓMICO Y LA VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS, TENIENDO EN CUENTA LAS POSIBILIDADES FINANCIERAS Y TECNOLÓGICAS DISPONIBLES .....	190
11.2.	ESTIMACIÓN Y COMPARACIÓN DEL COSTO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS .....	192
<b>12.</b>	<b>PLANIMETRÍA.....</b>	<b>194</b>
<b>13.</b>	<b>ADMINISTRACIONES PÚBLICAS QUE DEBEN SER CONSULTADAS .....</b>	<b>196</b>
<b>14.</b>	<b>EQUIPO REDACTOR.....</b>	<b>198</b>









## Abreviaturas utilizadas en este documento

<b>ACUAT</b>	Aves Acuáticas Migratorias Afroeuroasiáticas.
<b>BERNA</b>	Convenio de Berna.
<b>BONN</b>	Convenio de Bonn.
<b>BIC</b>	Bien de Interés Cultural.
<b>BIOTA</b>	Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias.
<b>BOC</b>	Boletín Oficial de Canarias.
<b>CEE</b>	Comunidad Económica Europea.
<b>CEEA</b>	Catálogo Español de Especies Amenazadas.
<b>CCEP</b>	Catálogo Canario de Especies Protegidas.
<b>COTMAC</b>	Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias.
<b>D</b>	Directiva.
<b>D.Av</b>	Directiva de Aves.
<b>Di.Ha.</b>	Directiva de hábitats.
<b>E</b>	Extinción.
<b>EBAR</b>	Estaciones de Bombeo de Aguas Residuales.
<b>EDAR</b>	Estación Depuradora de Aguas Residuales.
<b>ETE</b>	Estrategia Territorial Europea.
<b>IDAM</b>	Instalación Desaladora de Agua de Mar.
<b>IMD</b>	Intensidad Media Diaria.
<b>Km.</b>	Kilómetros.
<b>Ley de Directrices</b>	Ley 19/2003 de 14 de abril, Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias.
<b>Or.FI</b>	Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias.
<b>PGO</b>	Plan General de Ordenación.
<b>PIOT</b>	Plan Insular de Ordenación de Tenerife.
<b>PMM</b>	Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad.
<b>PTEO</b>	Plan Territorial Especial de Ordenación.
<b>PTEOP</b>	Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Tenerife.
<b>PTEOPR</b>	Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos.
<b>PTEOR</b>	Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife.
<b>PTEOTT</b>	Plan Territorial Especial de Ordenación del Transporte de Tenerife.
<b>V</b>	Vulnerable.
<b>ZCA</b>	Zona Comercial Abierta.
<b>ZEC</b>	Zonas de Especial Conservación.





## 1. INTRODUCCIÓN

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental constituye un documento que complementa y mejora al que fue sometido a información pública y consultas. A raíz de ese trámite se derivan cambios que redundan en una mejora de la calidad del documento así como ajustes en el alcance de las propuestas de ordenación, todo ello a la vista de los informes y sugerencias recibidas.

Cabe aclarar que los cambios no suponen en ningún caso que se esté en el supuesto previsto en el art. 27.2 del RPIO/SPC.

### MARCO CONCEPTUAL DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Los objetivos de la sostenibilidad y el desarrollo sostenible han sido claramente establecidos en una amplia serie de estudios y estrategias de política pública en todos los niveles de la administración pública regional, nacional y también en el marco europeo e internacional. En todos estos estudios y estrategias queda claro que la regulación del suelo, como dinamizador de las actividades de la planificación y su posterior gestión urbanística, tiene un papel fundamental en el camino hacia un futuro más sostenible. Garantizar la sostenibilidad de los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico es un objetivo clave de cara a conseguir la sostenibilidad global del modelo de ocupación y uso del territorio. Desde este punto de vista el Informe de Sostenibilidad Ambiental trata de dar una imagen de en qué medida responde el documento a las estrategias de desarrollo sostenible, desde una perspectiva compleja e integrada.

La sostenibilidad planteada, tiene su base en aspectos, connotaciones y determinaciones de aplicación en un territorio limitado, frecuentemente con valores a preservar y desarrollar, planteándose la ordenación sobre un desarrollo económico, social y medioambiental.

El territorio se configura como el elemento donde fluctúan los diferentes factores que conforman la sostenibilidad, medida por las repercusiones sociales, económicas y ambientales de los modelos de ordenación elegidos. Por eso, dada la abundante legislación en la ordenación territorial, se hace preciso evaluar estos procesos de ordenación con procesos de evaluación de sostenibilidad. Para lograr este objetivo, surge la herramienta del **Informe de Sostenibilidad Ambiental**, con la finalidad de preservar y proteger el medio ambiente, a través de la valoración de los efectos inmediatos y futuros derivados de la ordenación.

### MARCO LEGISLATIVO DE APLICACIÓN DEL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

Con fecha 30 de abril de 2006 entra en vigor la *Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*<sup>1</sup>. Esta ley, introduce en la legislación española, la **evaluación ambiental estratégica**, como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, basándose en la larga experiencia en la evaluación de impacto ambiental de proyectos, tanto en el ámbito de la Administración General del Estado como en el ámbito autonómico, e incorpora a nuestro derecho interno la *Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y de Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*.

Con fecha 11 de diciembre de 2013 entra en vigor la *Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental* la cual refunde en un mismo texto legal la evaluación ambiental de planes y proyectos y a su vez deroga la *Ley 9/2006*. No obstante, hasta el 12 de diciembre de 2014 podrá seguir aplicándose la *Ley 9/2006*. A partir de esa fecha, puede entenderse por aplicación del principio general de transitoriedad que los procedimientos de evaluación ambiental estratégica iniciados antes de la entrada en vigor de la norma autonómica que se adapte a la *Ley 21/2013* o, en caso de que esta adaptación no se produzca, hasta el 12 de diciembre de 2014, se regirán por la normativa conforme a la cual comenzaron su tramitación, es decir la *Ley 9/2006*.

<sup>1</sup> BOE nº 102, de 29 de abril de 2006.

La adaptación de tal normativa al ordenamiento jurídico canario, en lo que al Sistema de Planeamiento se refiere, se ha incorporado en el Reglamento de Procedimientos de los Instrumentos de Ordenación del Sistema de Planeamiento de Canarias, aprobado mediante *Decreto 55/2006, de 9 de mayo*<sup>2</sup>, desarrollándose en el artículo 27. Dicho Decreto ha sido modificado por el *Decreto 30/2007, de 5 de febrero*<sup>3</sup>.

El proceso de evaluación ambiental acuñado por esta *Ley 9/2006*, no ha de ser una mera justificación de los planes, sino un instrumento de integración del medio ambiente en las políticas sectoriales para garantizar un desarrollo sostenible más duradero, justo y saludable que permita afrontar los grandes retos de la sostenibilidad como son el uso racional de los recursos naturales, la prevención y reducción de la contaminación, la innovación tecnológica y la cohesión social.

Los criterios e indicadores ambientales, junto a los principios de sostenibilidad, se encuentran definidos en el *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio y Espacios Naturales Protegidos de Canarias, aprobado por el Decreto Legislativo 1/2000*<sup>4</sup> así como en 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*<sup>5</sup>.

El contenido expreso del Informe de Sostenibilidad Ambiental, que da respuesta a los criterios y principios anteriores, se recoge en el Documento de Referencia para la elaboración de Informes de Sostenibilidad de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad Turística, aprobado por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias el 29 de mayo de 2012<sup>6</sup>.

<sup>2</sup> BOC nº 104, de 31 de mayo de 2006.

<sup>3</sup> BOC nº 34, de 15 de febrero de 2007.

<sup>4</sup> BOC nº 60, de 15 de mayo de 2000.

<sup>5</sup> BOC nº 73, de 15 de abril de 2003.

<sup>6</sup> BOC nº 122, de 22 de junio de 2013.



## 2. ESBOZO DEL CONTENIDO DEL PLAN Y OBJETIVOS PRINCIPALES

### 2.1. DESCRIPCIÓN DEL OBJETO Y ÁMBITO TERRITORIAL, CON EXPRESIÓN DE LA LÍNEA DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO TERRESTRE. ALCANCE TEMPORAL DEL PLAN. FASES DE EJECUCIÓN DEL PLAN

El objeto del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Adeje (en adelante, Plan de Modernización o PMMIC) es definir un modelo turístico del destino y ofrecer cobertura a las actuaciones, públicas y privadas, de sustitución, rehabilitación de la planta alojativa o infraestructura turística, y de remodelación urbanística propuestas.

El Plan de Modernización permite organizar actuaciones integradas para la renovación y recualificación del núcleo turístico de Adeje y contiene parámetros de ordenación de actuaciones particulares conforme a los siguientes objetivos fijados:

- La apuesta por una Ciudad Turística con calidad e identidad.
- Desarrollar el espacio público.
- Intervenir, reordenar y rehabilitar el espacio privado.
- Creación de una identidad fundamentada en las singularidades del núcleo.
- Estimular el desarrollo de la cultura empresarial.
- Desarrollar el clúster de la ciudad turística.

El ámbito de actuación se encuentra dividido en dos por la autopista TF-1, dando lugar a graves problemas de articulación urbana y a una ciudad turística muy diferente a ambos lados de la vía. Se puede distinguir claramente dos subámbitos, el costero y el interior.

El subámbito costero se dispone como una franja longitudinal comprendida entre la línea de costa y la TF-1, limitando al sur con el barranco de Troya (límite del Término municipal) y en el norte con playa de la Enramada-La Lajita. El subámbito interior con una clara componente transversal, se dispone entre la TF-1 y las laderas de la Caldera del Rey y del Roque del Conde, limitando con el Barranco del Rey al Sur y en el norte con el barranco de Fañabé.

La línea del deslinde del Dominio Público Marítimo Terrestre queda perfectamente expresada en el plano de Información I-1-01 relativo a la situación y emplazamiento.

En cuanto al alcance u horizonte temporal del Plan de Modernización, el mismo se estructura por la prioridad o necesidad de ejecución de las intervenciones públicas necesarias para la materialización de la ordenación propuesta.

Finalmente, en cuanto a las fases de ejecución, no se establecen como tales, sino que se organiza una programación de las intervenciones a través de las siguientes fases:

- corto plazo: incorpora aquellas actuaciones públicas que ya estaban planificadas con anterioridad al presente plan o que se encuentren actualmente en fase de elaboración del proyecto de ejecución y/o en fase de ejecución; en este plazo de ejecución se incorporan las actuaciones sometidas a concesión y las actuaciones privadas sujetas a convenios.



- medio plazo: incluye las actuaciones públicas para cuya ejecución sea necesario previamente que se hayan materializado las actuaciones del corto plazo; incluye así mismo las actuaciones públicas que no implican modificaciones de la trama urbana o de los sistemas de actividad y por tanto no se hace necesario proceder a la búsqueda de soluciones alternativas al actual funcionamiento del núcleo.

- largo plazo: se incluyen en esta prioridad las actuaciones públicas cuya ejecución necesiten de una previa búsqueda de alternativas porque implican modificaciones sustanciales en la trama urbana o en los sistemas; también se incorporan aquellas intervenciones que no son básicas o de necesidad imperiosa para alcanzar los objetivos de la estrategia o, que siendo básicas la administración no posee disponibilidad financiera para su ejecución.

## **2.2. EXPOSICIÓN DE LOS OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PLAN. COHERENCIA CON OTROS PLANES PROMOVIDOS POR LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO**

Fuera del contenido específico que ha de incorporar el Informe de Sostenibilidad Ambiental, el Anexo del Documento de Referencia recoge, en su primer apartado, los criterios ambientales estratégicos que deben guiar la evaluación ambiental estratégica del Plan, siendo los siguientes:

- Promover un turismo de calidad con un nivel de sostenibilidad alta que estime la protección de los espacios con valores ambientales, paisajísticos y etnográficos.
- Fomentar la optimización de los recursos de la trama urbana, mediante su rehabilitación, reestructuración o renovación, así como incorporar tipologías edificatorias de alojamiento turístico y oferta complementaria acordes con nuevos modelos turísticos más respetuosos con el entorno.
- Recuperación de los espacios marginales de cara a la optimización de suelo y sus recursos.
- Recuperación de los sistemas naturales degradados.
- Garantizar el libre acceso, uso y disfrute público de la costa compatibilizándolo con la protección de sus valores.
- Fomentar una movilidad sostenible por medio del transporte público, peatonal y ciclista, y minimizar la necesidad de nuevas infraestructuras.
- Propiciar una estructura urbana adecuada que se integre en el paisaje definiendo adecuadamente los espacios de transición y bordes urbanos.
- Minimizar la incidencia de actuaciones propuestas en el medio ambiente, adoptando determinaciones y diseños que interfieran lo menos posible con zonas de interés para su conservación.
- Mantener y mejorar los ecosistemas, hábitats y especies presentes en los ámbitos a ordenar. Los recursos naturales existentes en los ámbitos del Plan de Modernización deberán ser tenidos en cuenta tanto para su preservación y restauración como para su potenciación.
- Fomentar las actuaciones que conlleven ahorro o reducción de efectivos del consumo de agua, energía, residuos y demás contaminantes. Fomentar el reciclaje y la reutilización de los residuos facilitando la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su tratamiento. Fomentar campañas de sensibilización social sobre el uso de las playas.
- Fomentar las actuaciones que impliquen la protección y revalorización del patrimonio cultural.



- El ISA realizará un estudio integral del ámbito de intervención, destacando sus características naturales y funcionales. Dicho estudio será tenido en cuenta en las actuaciones concretas que el Plan de Modernización proponga.
- El Plan de Modernización propiciará la disminución de la oferta alojativa turística a favor del equipamiento complementario de calidad ambiental (integración en la trama urbana y en paisaje circundante) limitando la densidad para garantizar tanto su calidad propia como del entorno.

Además de la adopción e incorporación de los criterios estratégicos anteriores, partiendo de la premisa de la necesidad de intervenir en el entorno urbano-turístico de Adeje, el Plan de Modernización también recoge los siguientes objetivos de carácter ambiental, como ejes estructurales para el desarrollo de las actuaciones derivadas de su propuesta de ordenación:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso turístico y residencial en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

Asimismo, los criterios y objetivos socioeconómicos considerados por el Plan de Modernización son los siguientes:

- Mejorar la calidad de los establecimientos de alojamiento a través del incremento de categoría de los mismos, lo que se consigue a través de los incentivos a la renovación y rehabilitación de los mismos.
- Ampliar la oferta de alojamiento del destino de Costa Adeje con nuevos establecimientos de tipología hotelera.
- Mejorar la oferta comercial a través de la diversificación y especialización, la puesta en valor de los centros comerciales y, la ampliación de las zonas comerciales abiertas y del mercadillo.
- Potenciar la oferta de ocio-recreativa vinculada a actividades deportivas centradas en las infraestructuras del puerto y la playa.
- Mejorar la funcionalidad del núcleo turístico facilitando la accesibilidad y comodidad del visitante.
- Crear una marca identificativa del núcleo y definir una estrategia única que dote de una imagen distintiva al destino.

- Diversificar el perfil del turista que visita el destino de Costa Adeje, hacía otras nacionalidades, hacía familias y con un poder adquisitivo más alto.
- Potenciar el gasto en destino a través de una mejora e incremento de la oferta turística complementaria.
- Incrementar los empleos coyunturales y estructurales vinculados a las intervenciones públicas y privadas en el destino, así como a la actividad turística.
- Dotar al núcleo de atractivo para la generación de ingresos públicos y privados, y para la captación-atracción de capital privado.

### **2.3.OBJETIVOS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL FIJADOS EN LOS ÁMBITOS INTERNACIONAL, COMUNITARIO O NACIONAL QUE GUARDEN RELACIÓN CON EL PLAN, Y LA MANERA EN QUE SE HAN TENIDO EN CUENTA DURANTE SU ELABORACIÓN**

El marco de actuación del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental debe ineludiblemente analizar las distintas políticas y legislaciones vigentes en el contexto internacional, comunitario y nacional, así como el propio autonómico, como inspiradoras de los procedimientos de evaluación ambiental al que se somete el presente Plan de Modernización y, por tanto, también de los criterios y objetivos que han de guiar su modelo de intervención.

#### **ÁMBITO COMUNITARIO**

En el ámbito Comunitario se tiene en cuenta lo que establece la anteriormente mencionada Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de julio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

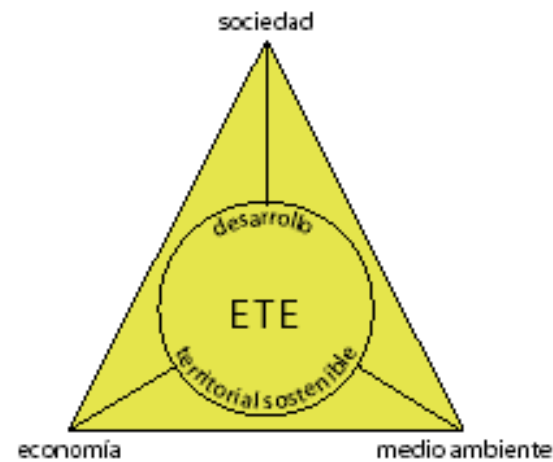
La Directiva persigue dos objetivos que la insertan en la política de medio ambiente establecida por el Tratado de la Unión, cuando señala: “los requisitos de protección ambiental deben integrarse en la definición de las políticas y actividades comunitarias, con vistas sobre todo a fomentar un desarrollo sostenible”. Estos requisitos son los siguientes:

- Conseguir un elevado nivel de protección ambiental.
- Contribuir a la investigación del medio ambiente en la elaboración y aprobación de aquellos planes y programas que puedan tener efectos ambientales significativos; todo ello orientado a promover un desarrollo sostenible.

Asimismo, un claro referente a considerar es la Estrategia Territorial Europea (ETE) acordada en la Reunión Informal del Consejo formado por los Ministros responsables de Ordenación del Territorio en Potsdam el 10 y 11 de mayo de 1999, y que se ajusta al objetivo de procurar un desarrollo equilibrado y sostenible.







La ETE se fundamenta en tres principios o directrices que han de cumplir toda política de desarrollo territorial:

- el desarrollo de un sistema equilibrado y policéntrico de ciudades y una nueva relación entre campo y ciudad,
- la garantía de un acceso equivalente a las infraestructuras y al conocimiento, y
- el desarrollo sostenible, la gestión inteligente y la protección de la naturaleza y del patrimonio cultural.

Además se ha tomado en consideración la *Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre* y la *Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009 relativa a la conservación de las aves silvestres* durante el proceso de evaluación ambiental del presente Plan de Modernización. A continuación se enumeran algunos de los objetivos fundamentales que persiguen ambas Directivas:

Directiva 92/43/CEE:

- [...] contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres en el territorio europeo de los Estados miembros al que se aplica el Tratado.
- Las medidas que se adopten en virtud de la presente Directiva tendrán como finalidad el mantenimiento o el restablecimiento, en un estado de conservación favorable, de los hábitats naturales y de las especies silvestres de la fauna y de la flora de interés comunitario.

Directiva 2009/147/CE:

- [...] La conservación de todas las especies de aves que viven normalmente en estado salvaje en el territorio europeo de los Estados miembros en los que es aplicable el Tratado.
- [...] los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para preservar, mantener o restablecer una diversidad y superficie de hábitats para todas las especies de aves [...]



#### RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN:

Como ya se ha comentado, las determinaciones que plantea la Directiva Europea quedan recogidas en la Ley 9/2006 de ámbito estatal. Por tanto la relación existente, a nivel comunitario, con los objetivos planteados en el Plan de Modernización, es similar a la existente a nivel estatal:

La propia elaboración de este Informe de Sostenibilidad Ambiental, en el Plan de Modernización, cumple directamente con los objetivos que plantea la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de julio de 2001. Con él se pretende aplicar el concepto de “desarrollo sostenible” a la ordenación territorial del ámbito, valorando las posibles afecciones ambientales que pudieran darse al llevar a cabo las distintas actuaciones que se proponen.

En este sentido, el Plan de Modernización también adopta, a su escala, los objetivos de la ETE, al adoptar unas directrices de índole medioambiental y paisajística, urbanística, funcional y económica para el ámbito de actuación.

Por último, los criterios y objetivos de ambientales del presente Plan de Modernización cumplen con los principios anteriormente citados de las Directiva 92/43/CEE del Consejo de 21 de mayo de 1992 y la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009.

#### **ÁMBITO ESTATAL**

La evaluación ambiental que se lleva a cabo en este Plan se redacta en el marco de la Ley 9/2006, de 28 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente y la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural de la Biodiversidad.

La primera de ellas es fruto de la conjunción de un marco legal tendente al estudio y establecimiento de la sostenibilidad como elemento fundamental en la ordenación territorial y urbanística. Según su propia Exposición de Motivos, pretende integrar los aspectos ambientales en la elaboración y aprobación de planes y programas para alcanzar un elevado nivel de protección del medio ambiente y promover el desarrollo sostenible en su triple dimensión económica, social y ambiental, a través de un proceso continuo de evaluación en el que se garantice la transparencia y la participación.

Por tanto, la Ley 9/2006 introduce en la legislación española la evaluación ambiental de planes y programas, también conocida como evaluación ambiental estratégica, como un instrumento de prevención que permita integrar los aspectos ambientales en la toma de decisiones de planes y programas públicos, e incorpora a nuestro derecho interno la mencionada Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente.

El proceso de evaluación ambiental acuñado por esta nueva Ley no ha de ser una mera justificación de los planes, sino un instrumento de integración del medio ambiente en las políticas sectoriales para garantizar un desarrollo sostenible más duradero, justo y saludable que permita afrontar los grandes retos de la sostenibilidad ambiental.

Por su parte, la Ley 42/2007 establece el régimen jurídico básico de la conservación, uso sostenible, mejora y restauración del patrimonio natural y de la biodiversidad, como parte del deber de conservar y del derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, establecido en el artículo 45.2 de la Constitución.

El objetivo principal que pretende alcanzar esta Ley, es el de elaborar y mantener actualizado un Inventario Español del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad que recoja la distribución, abundancia, estado de conservación y la utilización, así como cualquier otra



información que se considere necesaria, de todos los elementos terrestres y marinos integrantes del patrimonio natural, con especial atención a los que precisen medidas específicas de conservación o hayan sido declarados de interés comunitario.

#### RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN:

La propia elaboración de este Informe de Sostenibilidad Ambiental, en el Plan de Modernización, cumple directamente con el objetivo que plantea la Ley 9/2006. Con él se pretende aplicar el concepto de “desarrollo sostenible” a la ordenación territorial del ámbito, valorando las posibles afecciones ambientales que pudieran darse al llevar a cabo las distintas actuaciones que se proponen.

Asimismo, el Inventario de Patrimonio Natural que plantea la Ley 42/2007, pretende favorecer la conservación y la correcta utilización de los recursos naturales existentes en el territorio. En relación a esto, el Plan de Modernización plantea algunos objetivos ambientales que asumen directamente estos planteamientos. Estos objetivos son:

- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.

Además de lo anteriormente citado, a nivel estatal hay que prestar la debida atención a la Estrategia Marina que se aplica a la demarcación marina canaria, esto es, al medio marino en el que España ejerce soberanía o jurisdicción en torno a las islas Canarias.

Esta estrategia es el principal instrumento de planificación orientado a la consecución del buen estado ambiental del medio marino en la demarcación marina canaria y constituye el marco general al que deberán ajustarse las diferentes políticas sectoriales y actuaciones administrativas con incidencia en el medio marino de acuerdo con lo establecido en la legislación sectorial correspondiente.

La estrategia marina para la demarcación canaria, incluirá la evaluación del estado ambiental de las aguas, la determinación del buen estado ambiental, la fijación de los objetivos medioambientales a conseguir, un programa de seguimiento y un programa de medidas para alcanzar dichos objetivos.

Los documentos de la estrategia marina para la demarcación canaria elaborados hasta el momento corresponden a las tres primeras fases de las estrategias marinas españolas (evaluación inicial, buen estado ambiental y objetivos ambientales). Los objetivos ambientales se han aprobado mediante Acuerdo del Consejo de Ministros el 2 de noviembre de 2012.

#### RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN:

La propia elaboración de este Informe de Sostenibilidad Ambiental, en el Plan de Modernización, cumple en gran medida con los objetivos específicos que la Estrategia Marina plantea para la demarcación marina canaria y que son:



- Prevenir y reducir los vertidos al medio marino, con miras a eliminar progresivamente la contaminación del medio marino, para velar por que no se produzcan impactos o riesgos graves para la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos permitidos del mar.
- Garantizar que las actividades y usos en el medio marino sean compatibles con la preservación de su biodiversidad.

En relación a esto, el Plan de Modernización plantea algunos objetivos ambientales que asumen directamente estos planteamientos. Estos objetivos son:

- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.

### ÁMBITO AUTONÓMICO

Finalmente, resulta necesario, para la visión municipal y submunicipal de los principios de sostenibilidad, hacerse eco del Modelo Territorial Básico que se propugna para la totalidad de las Islas Canarias, por la Comunidad Autónoma. Así, las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, en su Directriz 48, hacen suya y persiguen aplicar y hacer aplicar, de acuerdo con las características del Archipiélago Canario, la Estrategia Territorial Europea, teniendo entre sus fines el establecer estrategias de acción territorial para la definición del Modelo Territorial Básico de Canarias.

El Modelo de Ordenación Territorial Básico de Canarias deberá ser uno de los instrumentos de la Estrategia Territorial de Canarias, en su caso, estableciendo en la Directriz 48.2 los rasgos fundamentales que deberán cumplir las intervenciones tanto públicas como privadas para contribuir a la implantación en Canarias de un modelo territorial integrado y equilibrado, que hará cumplir los principios de la Estrategia Territorial Europea, de la que se pretende en este documento hacerse eco. Este Modelo se fundamenta en:

- La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de los ciudadanos a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad.
- La integración de la ordenación ambiental y territorial, predominando los criterios y determinaciones ambientales.
- La conservación de los recursos naturales y de los suelos de interés agrario, litorales y de valor paisajístico, considerándolos como recursos estratégicos para el desarrollo económico, la cohesión social y el bienestar de la población. Tendrán la misma consideración que el capital financiero, de forma que ambos serán relevantes en la toma de decisiones.
- El desarrollo de núcleos de población más compactos, complejos y atractivos, en los que se use más eficientemente el suelo, mediante su reutilización y densificación, y se impulse la integración social y funcional, evitando la práctica extensiva de la zonificación urbana, y favoreciendo igualmente una reducción de las demandas de movilidad urbana.
- La igualdad de acceso a las infraestructuras, los equipamientos, el conocimiento y la información.



- El reconocimiento de la isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y al municipio como unidad de ordenación urbanística.
- La contención de la extensión urbana y fortalecimiento de la gestión urbanística y la intervención pública en el mercado del suelo.
- La simultánea atención específica a la calidad del medio y su paisaje, como protagonistas de la ordenación, incluyendo el esponjamiento del tejido urbano.

#### RELACIÓN CON LOS OBJETIVOS DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN:

Los criterios y objetivos de ordenación del presente Plan de Modernización cumplen con los principios anteriores, que les son exigibles a su objeto y escala dada.







### 3. RELACIONES CON OTROS PLANES Y PROGRAMAS CONEXOS

#### 3.1. ANÁLISIS DE LA COHERENCIA DEL PLAN CON LOS OBJETIVOS DE DESARROLLO SOSTENIBLE EXPRESADOS EN LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN, LOS PLANES INSULARES, LOS PLANES TERRITORIALES Y LOS PLANES GENERALES, ASÍ COMO LOS PLANES Y NORMAS DE LOS ESPACIOS NATURALES PROTEGIDOS, LOS PLANES DE GESTIÓN DE LAS ZONAS ESPECIALES DE CONSERVACIÓN (ZEC), ASÍ COMO CUALESQUIERA OTROS PLANES DE GESTIÓN O CONSERVACIÓN DE ESPACIOS NATURALES

El Plan de Modernización, como instrumento de ordenación territorial, debe asumir unas líneas de actuación establecidas a nivel autonómico. En el Archipiélago, estas líneas maestras son las Directrices de Ordenación General de Canarias. La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre estas Directrices y los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
D1. Preservación y gestión eficiente de los recursos naturales, geológicos e hídricos.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
D2. Conservación y gestión sostenible de la biodiversidad insular.	Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
D3. Mantenimiento de una adecuada calidad atmosférica, acústica y lumínica en el Archipiélago.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes, mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
D4. Potenciación del ahorro y el uso eficiente de la energía, diversificación energética, garantía de abastecimiento energético e incorporación creciente de fuentes de energías renovables.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D5. Reducción de la generación de residuos y vertidos, incremento de su reutilización y reciclaje, y gestión adecuada y eficiente de los mismos.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
D6. Implantación de un modelo territorial integrado, eficiente y sostenible, minimizando la ocupación de suelo,	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de

Objetivos ambientales de las Directrices de Ordenación General y de Ordenación del Turismo de Canarias	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
protegiendo los valores y aptitudes de suelo rústico, y recuperación de litoral para uso y disfrute público.	evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D7. Desarrollo de un sistema de transporte público intermodal, integrado, eficaz y eficiente que satisfaga las necesidades de movilidad de la población y contribuya al desarrollo sostenible del Archipiélago.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D8. Disponibilidad de infraestructuras adecuadas, y uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, preferentemente frente a la nueva implantación, contribuyendo a la sostenibilidad del desarrollo de Canarias y la cohesión social.	Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
D9. Garantía de acceso y adecuada cobertura de las infraestructuras de telecomunicaciones, integradas en el paisaje, que satisfagan las necesidades de comunicación y contribuyan a reducir la demanda de movilidad.	Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
D10. Protección y conservación del patrimonio cultural de Canarias.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
D11. Cualificación de los paisajes naturales, rurales y urbanos de las islas.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
D12. Diversificación y recualificación de la economía canaria, y paulatina implantación de un sistema económico más duradero, respetuoso con el medio ambiente y socialmente justo y equitativo.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno



A nivel insular, el Plan de Modernización tiene en cuenta los objetivos que establece el Plan Insular de Ordenación de Tenerife. La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre estos objetivos y los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan Insular de Ordenación de Tenerife (PIOT)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Protección del patrimonio natural y cultural.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
Mantenimiento y mejora del paisaje.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
Concentración de los procesos de transformación del territorio.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
Dotación y recalificación e los núcleos urbanos existentes.	Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
Recalificación de la oferta turística.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

Existen varios Planes Territoriales en vigor con incidencia en el ámbito de actuación del presente Plan de Modernización, que son: el Plan Territorial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTEOTT), el Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife (PTEOR), el Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Tenerife (PTEOP) y el Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos (PTEOPR).

El primero de ellos, el PTEOTT, identifica las zonas turísticas delimitando ámbitos de referencia turística, entendidos como los ámbitos que presentan características apropiadas, a escala insular, para constituir soporte de la oferta turística alojativa.

Dentro de las zonas turísticas distingue a su vez ámbitos de ordenación, a efectos de distribución de usos, que serían las áreas Turísticas, tipificando según su estructura en áreas Colmatadas, en Desarrollo (Interiores, de Ensanche, Aisladas), de Reserva (Reserva Turística Preferente, Reserva Ambiental y Reserva Turística Común) y de Expansión Urbana. Según los usos distingue entre: áreas con destino Turístico, Residencial y Mixto.

La siguiente tabla establece las relaciones existentes entre los objetivos del PTEOTT y la relación que éstos pueden tener con los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan Territorial de Ordenación Turística Insular de Tenerife (PTEOTT)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Mejorar las condiciones medioambientales y de tranquilidad con particular incidencia en el nivel de ruidos.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
Homogeneizar la imagen del destino turístico.	Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística. Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife (PTEOR), aunque no dispone ningún *Ámbito de Implantación de Residuos* dentro del ámbito de actuación, sí que establece objetivos ambientales genéricos relacionados con la materia que se ordena.

La siguiente tabla establece los objetivos del PTEOR y la relación que éstos pueden tener con los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan Territorial Especial de Ordenación de Residuos de Tenerife (PTEOR)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Maximización de la prevención.	Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos. Fomentar las actuaciones que conllevan ahorro o reducción de efectivos del consumo de agua, energía, residuos y demás contaminantes. Fomentar el reciclaje y la reutilización de los residuos facilitando la disponibilidad de instalaciones adecuadas para su tratamiento. Fomentar campañas de sensibilización social sobre el uso de las playas.
Maximización de la recogida selectiva.	
Maximización del reciclaje y el compostaje.	
Tratamiento previo de todos los residuos.	
Maximización de la valorización material y energética	
Eliminación segura de los residuos no valorizados	
Ordenación insular de la gestión de residuos.	
Modernización del manejo y control de la información sobre residuos.	

En cuanto al Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Tenerife (PTEOP), presenta una serie de objetivos de índole ambiental relacionados directamente con el espacio turístico del Sur de Tenerife, en donde se encuadra el ámbito de actuación, que inciden directamente sobre el objeto del presente Plan de Modernización.





La siguiente tabla establece los objetivos del PTEOP y la relación que éstos pueden tener con los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan Territorial Especial de Ordenación del Paisaje de Tenerife (PTEOP)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Fomentar la recuperación de la vegetación potencial y el mantenimiento y recuperación de la vegetación autóctona y de las formaciones geomorfológicas de mayor significación natural y paisajística.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación. Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
Conservar y recuperar el paisaje litoral, llevando a cabo actuaciones que tengan que ver con la creación de sendas peatonales paralelas a la línea de costa o recorridos de acceso al mar, la utilización de vegetación nativa, y la integración de vías, aparcamientos y construcciones en primera línea de costa.	Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico. Incrementar el bienestar de los visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
Mejorar el paisaje urbano y turístico, sobre todo su calidad edificatoria y su integración paisajística en relación al entorno, mediante la elaboración de un plan especial de mejora del paisaje urbano y de las edificaciones, o el impulso de un proyecto de ajardinamiento y arbolado intensivo en Costa Adeje mediante flora nativa. Los bordes urbanos podrían mejorar su calidad con la creación de algún parque periurbano en alguna zona degradada o el ajardinamiento con especies autóctonas.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.
Mantener el patrimonio cultural.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.

Por último, en relación al planeamiento territorial, el Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos (PTEOPR) establece una serie de objetivos que van en consonancia con algunos de los desarrollados por el PMMIC.

La siguiente tabla establece los objetivos del PTEOPR y la relación que éstos pueden tener con los objetivos ambientales del Plan de Modernización:

Objetivos ambientales del Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos (PTEOPR)	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Racionalizar la implantación de los usos sobre el territorio, de forma que se tenga en cuenta la exposición a determinados riesgos como un factor primordial en la labor de planificación y en la asignación de usos y de sus intensidades al suelo.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso turístico y residencial en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.

Finalmente, a escala municipal, el instrumento urbanístico de referencia vigente en la actualidad, es la Adaptación Básica de las Normas Subsidiarias, aprobado por la COTMAC definitivamente de forma parcial el 5 de abril de 2004. No obstante, se trata de un documento que soporta una suspensión del uso turístico, lo que provoca que sean de aplicación las determinaciones para este uso previstas en las Normas Subsidiarias de planeamiento aprobadas el 9 de junio de 1982.

Por todo lo anterior, sumado al escaso desarrollo de contenidos ambientales en estos instrumentos urbanísticos, ligados especialmente al uso turístico, y a la profusión de diversos planes de desarrollo derivado de aquellos, a través de los cuales se ha desarrollado la zona turística sobre la que versa el presente Plan de Modernización, no se considera conveniente la adaptación de los objetivos ambientales de este Plan a los objetivos de la Adaptación Básica ni de las Normas Subsidiarias, más cuando actualmente se está adaptando el PGO a las Directrices y al TRLOTC.

No obstante, con el objeto de poder realizar una comparación actualizada a escala municipal, se toman de referencia los objetivos ambientales recogidos en el Avance del PGO Adeje, actualmente en tramitación, pero con Memoria Ambiental aprobada de manera condicionada por la COTMAC, con fecha 31 de marzo de 2014<sup>7</sup>.

Objetivos ambientales del PGO de Adeje	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Conservar y, en su caso, preservar la biodiversidad y la defensa de la integridad de los ambientes naturales y riquezas con relevancia ecológica que perviven en el municipio fuera de los Espacios Naturales Protegidos mediante su adecuada clasificación y categorización de suelo, evitando su merma, alteración o contaminación que suponga la degradación de sus valores naturales y/o paisajísticos, especialmente en lo que respecta a las principales áreas de interés ambiental delimitadas (interés faunístico, florístico y geomorfológico).	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
Tener en cuenta las funciones y características de los ecosistemas de las áreas a urbanizar, con el fin de garantizar la continuidad de los procesos naturales y la conservación de los principales valores ambientales.	Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
Desarrollo racional y equilibrado de las actividades en el territorio que, en todo caso, garantice su diversidad y complementariedad y asegure el óptimo aprovechamiento del suelo en cuanto recurso natural singular, y la utilización del suelo de acuerdo con su aptitud natural, su productividad potencial y en congruencia con la función social de la propiedad.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
La armonización de los requerimientos de desarrollo social y económico con la preservación y la mejora del medio ambiente urbano, rural y natural.	Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.

<sup>7</sup> BOC nº 75, de 16 de abril de 2014.



Objetivos ambientales del PGO de Adeje	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
<p>La conservación, restauración y mejora ecológica del entorno natural. En este punto se aboga por la restauración con especies vegetales propias de la zona, especialmente las incluidas en los Anexos de la Orden de 20 de febrero de 1991, sobre Protección de Especies de la Flora Vasculare Silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, instrucciones que han sido recogidas en el esquema de normativa.</p>	<p>Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.</p>
<p>La conservación, restauración y mejora del paisaje, evitando la localización de elementos discordantes desde el punto de vista paisajístico, especialmente en aquellas zonas de mayor calidad visual del paisaje.</p>	<p>Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.</p>
<p>Procurar el mantenimiento en actividad de aquellos elementos y usos del suelo que han definido históricamente el paisaje, incidiendo particularmente en la protección de las áreas de interés agrícola que se han representado gráficamente en el plano del inventario ambiental adjunto a este documento. En este contexto, también hay que incidir en la conservación de las prácticas agrícolas tradicionales como método de lucha contra la erosión.</p>	<p>Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.</p>
<p>Evitar el incremento de la dispersión edificatoria, en consonancia con la legislación vigente y con el modelo territorial establecido por el PIOT y el PTEOTT.</p>	<p>Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.</p>
<p>Preservar el territorio de la alteración producida por la apertura indiscriminada de accesos rodados que produzcan algún tipo de impactos y vertidos incontrolados de toda clase de residuos así como de dónde se extraen, lo que se regula adecuadamente en las normas urbanísticas.</p>	<p>Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.</p>
<p>Potenciar la conservación, rehabilitación, restauración, mejora y preservación del Patrimonio Histórico para la su puesta en valor en el término municipal, según la información contenida en los distintos inventarios adjuntos al documento, promoviendo las medidas pertinentes para impedir su destrucción, deterioro, sustitución ilegítima o transformaciones impropias e impulsando su recuperación, rehabilitación y enriquecimiento.</p>	<p>Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.</p>



Objetivos ambientales del PGO de Adeje	Objetivos ambientales del Plan de Modernización
Recuperar los espacios del litoral susceptibles de permitir una relación directa de los ciudadanos con el mar, fomentando el respeto al medio costero y actuando a través de un tratamiento específico y cuidadoso en la adaptación e integración paisajística, mediante la clasificación y categorización adecuada de la franja costera.	Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

En el entorno del ámbito de actuación del Plan de Modernización, existen distintos espacios naturales protegidos en relación con su riqueza ambiental. Dichos espacios poseen sus propios instrumentos de ordenación, en los que se establecen las determinaciones a tener en cuenta en el territorio que ocupan. Estas determinaciones se han tenido en cuenta para establecer el modelo de ordenación del Plan de Modernización, dadas las posibles sinergias entre espacios vecinos.

A continuación se exponen los fundamentos de protección que se plantean en los instrumentos de ordenación de esos espacios protegidos:

#### - MONUMENTO NATURAL DE LA CALDERA DEL REY

La Caldera del Rey, con una extensión de 180,7 Ha, constituye un elemento geomorfológico de gran singularidad, al ser una de las tres mejores muestras de volcanismo freatomagmático-explosivo en Tenerife. Declarado por la Ley 12/1987, de 19 de junio, de Declaración de Espacios Naturales de Canarias, como paraje natural de interés nacional de la Caldera del Rey, y reclasificado a su actual categoría por la Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias. Además todo el monumento es por definición área de sensibilidad ecológica, a efectos de lo indicado en la Ley 11/1990, de 13 de julio, de Prevención de Impacto Ecológico.

Las normas de conservación aprobadas para este Monumento Natural fijan 5 objetivos generales, los cuales enfocan las líneas maestras del planeamiento del Espacio:

- Conservar los valores geomorfológicos del edificio volcánico y fomentar su estudio y disfrute.
- Facilitar el desarrollo de las actividades agropecuarias de manera que sean compatibles con la conservación de los demás valores del Monumento.
- Ordenar el uso público del Monumento de tal modo que no produzca merma en los valores que alberga.
- Conservar y recuperar los valores biológicos y los hábitats autóctonos.
- Asegurar la conservación y/o restauración del paisaje de la Caldera en su conjunto.

#### - ZONA DE ESPECIAL CONSERVACIÓN DE LA FRANJA MARINA DE TENO-RASCA

Las Zona de Especial Conservación marina se declaró motivadamente en base a la existencia del hábitats de especies como el delfín mular (*Tursiops truncatus*) y la tortuga boba (*Caretta caretta*) así como a la presencia de hábitats naturales como los bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda, además, dispone de instrumento de gestión a partir de la aprobación de la



Orden ARM/2417/2011, de 30 de agosto, por la que se declaran zonas especiales de conservación los lugares de importancia comunitaria marinos de la región biogeográfica Macaronésica de la Red Natura 2000 y se aprueban sus correspondientes medidas de conservación (B.O.E. nº 221, de 14 de septiembre de 2011), en la que se regulan los usos y actividades y recomendaciones, así como los correspondientes planes de gestión.

Los objetivos perseguidos por el instrumento de gestión se agrupan en cinco bloques temáticos que a continuación se aportan:

- Objetivos generales de conservación de los tipos de hábitats naturales y especies de interés comunitario.
- Objetivos generales para el aprovechamiento sostenible de los recursos.
- Objetivos generales de uso público.
- Objetivos generales de coordinación y cooperación entre administraciones públicas.
- Objetivos generales de investigación, educación y participación ciudadana.

Estos objetivos generales han sido considerados a la hora de formular la propuesta de ordenación del Plan de Modernización. En particular, se consideran los efectos y sinergias en la zona de contacto entre ambos espacios, por lo que se han estimado tales fundamentos a la hora de plantear las intervenciones, dentro de las consideradas para el espacio público, procurándose mejorar la relación funcional y ambiental, existente actualmente, entre la zona urbano-turística y la ZEC marina.

### 3.2. DETERMINACIONES DE OTROS PLANES CON INCIDENCIA EN EL ÁMBITO DE ESTUDIO (PLANES SECTORIALES Y PLANES DE DESARROLLO) QUE PUEDAN GENERAR SINERGIAS Y EFECTOS AMBIENTALES ACUMULATIVOS ADVERSOS

Aquellos planes que pueden generar sinergias y efectos ambientales acumulativos adversos son los siguientes:

- **Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras del Tren del Sur**, pasada la fase de aprobación inicial, actualmente se encuentra en fase de tramitación. Plan que promueve el Cabildo de Tenerife y Metro Tenerife, con el objetivo último de definir una nueva línea ferroviaria en la isla de Tenerife que discurra entre el norte y el sur de la isla, es decir, entre la capital insular, Santa Cruz de Tenerife, el aeropuerto Reina Sofía y las zonas turísticas del Sur, Los Cristianos y Costa Adeje.

Las determinaciones del presente Plan al formularse en desarrollo del Plan Insular de Tenerife tendrán la consideración de normas de aplicación directa (NAD) y, por ello, carácter vinculante en todo lo relativo al establecimiento de reservas de terrenos para el establecimiento de infraestructuras e instalaciones ferroviarias, normas de protección de las mismas, condiciones para la ejecución de las obras, la calificación urbanística de los terrenos circundantes y las medidas a adoptar para facilitar la multimodalidad o adaptar la planificación territorial y urbanística al contenido del Plan.

Las determinaciones y actuaciones podrían producir los siguientes efectos ambientales adversos:

- Pérdida irreversible de suelo.
- Degradación y contaminación de suelos.
- Incremento de los riesgos geológicos.



- Afección a espacios naturales.
- Afección a la vegetación natural y a la fauna. Ocupación y destrucción del hábitat.
- Efecto barrera, fragmentación del hábitat faunístico y mortalidad de animales por atropello.
- Molestias sobre las especies silvestres.
- Impacto paisajístico negativo
- Intercepción de cauces de barrancos y afección a su régimen.
- Afección a la recarga de acuíferos y a los pozos y galerías.
- Afección a las zonas de riesgo de avenidas.
- Impacto acústico en las fases de construcción y de operación.
- Generación, indeterminada, de residuos.
- Afecciones puntuales a elementos del patrimonio cultural.
- Consumo de suelo rústico y efectos sobre la actividad agraria

El trazado propuesto para el Tren del Sur afecta, de forma directa, al ámbito de estudio, concretamente a las áreas de Playas de las Américas, San Eugenio-Torviscas y Miraverde-Torviscas Alto por lo que los efectos ambientales negativos citados con anterioridad podrían reproducirse en el área de referencia del presente Plan de Modernización.

- **Plan Territorial Especial de Ordenación de Infraestructuras de Telecomunicaciones (PTEOIT)**, con aprobación inicial, cuyo objetivo es establecer la ordenación de las infraestructuras asociadas a diferentes servicios de telecomunicaciones, cuando por los ámbitos de cobertura de las concretas estaciones o cuando tengan por objeto garantizar servicios estructurantes a nivel insular u otros, superen el estricto ámbito municipal, en los términos establecidos en la Directriz 21.2 de las Directrices de Ordenación Territorial de las Telecomunicaciones de Canarias.

Desde el punto de vista ambiental, la implantación de infraestructuras de telecomunicación ha generado un impacto a tener en cuenta, cuya intensidad depende principalmente de las condiciones de naturalidad del entorno. Las principales afecciones que se han detectado, que se concretan en:

- Impacto sobre la flora insular: se trata de una afección local, originada por el desbroce de vegetación producido por el acondicionamiento del emplazamiento y la apertura en su caso de accesos. No se ha constatado su incidencia sobre especies en peligro de extinción, pero sí sobre especies sometidas a régimen de protección según lo dispuesto en la Orden de 20 de febrero de 1991 de protección de la flora vascular silvestre.
- Impacto sobre la fauna: en este caso, la apertura de pistas para acceder a los emplazamientos ha podido provocar una pérdida de permeabilidad territorial, dificultando el tránsito de vertebrados e invertebrados, pero la afección es tan limitada por las características de estas vías de comunicación que no se estima que sea un impacto significativo. No se ha constatado una incidencia negativa en la avifauna.





- Impacto en la calidad del aire: es realmente insignificante y de carácter puntual, ya que se reduce a las emisiones procedentes de los vehículos utilizados en el mantenimiento de estas infraestructuras y a la utilización ocasional de grupos electrógenos para suplir los cortes en el suministro eléctrico procedente de la red.
- Impacto sobre prácticas agrícolas: no se ha detectado una especial incidencia negativa porque las mejores zonas agrícolas de la isla y los terrenos más aptos para el desarrollo de la actividad agrícola no reúnen condiciones orográficas adecuadas para la instalación de infraestructuras de telecomunicación, que presentan una clara predisposición a emplazarse en puntos dominantes del territorio para brindar la una cobertura óptima.
- Impacto en los Espacios Naturales Protegidos (ENP): la presencia de asentamientos de población en estas áreas protegidas así como las singulares condiciones orográficas que presenta una gran parte de estos espacios, muy favorables para la localización de este tipo de infraestructuras, explica la existencia de numerosas instalaciones de telecomunicación en su interior.
- Impacto sobre la calidad visual: la implantación de este tipo de infraestructuras genera una afección a la calidad visual.

El ámbito de estudio se encuentra afectado, aunque de forma poco significativa y puntual, por las determinaciones y actuaciones de este plan sectorial por lo que los efectos ambientales negativos citados con anterioridad podrían reproducirse en dentro del área de referencia del presente Plan de Modernización.





## 4. ASPECTOS RELEVANTES DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL MEDIO AMBIENTE Y SU PROBABLE EVOLUCIÓN EN CASO DE NO APLICAR EL PLAN

### 4.1. CARACTERIZACIÓN DE LAS VARIABLES AMBIENTALES PRESENTES EN EL ÁMBITO AFECTADO POR EL PLAN

#### 4.1.1. Geología

##### TECTÓNICA

En el ámbito del PMMIC existen materiales de la Serie II, que son los más representativos del municipio de Adeje y que ocupan gran parte de la superficie estudiada. Después de un largo período de reposo tras las emisiones de la Serie I, de aproximadamente 1 millón de años la actividad volcánica se reanuda a finales del Plioceno, al emitirse dos series más o menos sincrónicas, pero con características petroquímicas y eruptivas muy diferentes: la Serie Basáltica II y la Serie Cañadas. Se inicia así el segundo y último ciclo volcánico de Tenerife. Las erupciones basálticas de la Serie II constituyen fundamentalmente la dorsal de La Esperanza, aflorando tan sólo en enclaves localizados fuera del municipio de Adeje: laderas de Güímar y Araya, el pico de Cho Marcial (Güímar). Solo podemos encontrar estos materiales en el fondo de los barrancos más profundos.

La serie Cañadas se caracteriza por la existencia de dos ciclos básico-ácido, que culminaron en la deposición de las fonolitas que festonean la parte alta de Adeje, en el entorno de Las Cañadas, y que parecen adaptarse a la topografía del anfiteatro actual, de lo que se deduce que la formación de la depresión de Las Cañadas debió producirse antes del final de la serie.

El inicio del primer ciclo básico-ácido está constituido por los basaltos de Boca de Tauce, a los que sucedieron los traquibasaltos y los grandes mantos de pumitas que aparecen más al oeste, atravesados por numerosos diques monolíticos. Estas coladas se extendieron ampliamente hacia Guía de Isora, aflorando en las paredes de los principales barrancos del oeste. Una extrusión sálica asilada correspondiente a este momento es la de Chasogo, cerca de Boca de Tauce y asilada del resto de la pared de Las Cañadas.

El techo de este primer ciclo son las fonolitas y los potentes mantos de traquibasaltos. Sobre estos materiales, y conformando el inicio del segundo ciclo básico-ácido de la serie Cañadas, se sitúan una serie de potentes coladas basálticas, de escasa o nula presencia en Adeje. Por último, se emiten fonolitas, que coronan buena parte del actual escarpe del atrio de Las Cañadas, y entre las que se intercala un gran nivel lumínico, que parece separar dos momentos diferentes en la emisión de estos materiales sálicos.

También se encuentran materiales de la Serie III, que fue fundamentalmente basáltica, y que se ubican en diferentes puntos del ámbito de actuación. Las manifestaciones volcánicas de la Serie III se sitúan temporalmente en el Cuaternario superior, imbricándose con los últimos episodios de la serie anterior. Los materiales de la Serie III son los que ocupan una mayor extensión superficial (que no volumétrica) de la comarca, estando representados tanto en forma de coladas como de materiales piroclásticos. Los afloramientos más característicos son de tipo básico, desde basaltos a traquibasaltos, siendo los más representativos las coladas basálticas.

Los edificios volcánicos resultantes conservan a grandes rasgos su estructura original ya que los procesos erosivos no han tenido tiempo de actuar debido a la relativa juventud de los materiales. Se produce pues un rejuvenecimiento del relieve en aquellos lugares ocupados por la Serie III, en la que destaca la escasa incisión de la red de drenaje, que no obstante desaloja el agua procedente de los



potentes barrancos situados al norte de la comarca. También es un rasgo morfológico destacado de las áreas ocupadas por materiales de la Serie III la existencia de una pendiente media relativamente baja.

### LITOLÓGIA Y ESTRATIGRAFÍA

#### Tobas traquíticas y fonolíticas (Caldera del Rey)

Se trata de un conjunto que es el resultado de la alternancia entre la actividad magmática más común y episodios cíclicos hidromagmáticos de gran explosividad como consecuencia de la entada de agua en los conductos eruptivos. Son características las estructuras de impacto, lapilli acrecionario, laminaciones paralelas, cruzadas, estructuras tipo duna, antiduna, etc. Así mismo, el edificio está parcialmente recubierto por depósitos de caída y de flujo procedentes de la zona de Las Cañadas.

#### Coladas basálticas

Constituyen un potente apilamiento lávico de cerca de 1000 metros de potencia. Su representación en el ámbito de actuación es mínima, encontrándose en las proximidades de la Caldera del Rey. Está formado por coladas subhorizontales de potencias variables entre 50 cm y 4 m, composiciones de basaltos oscilando ligeramente su composición yendo desde términos picríticos, ankaramíticos, plagioclásicos, tomando la plagioclasa caracteres más ácidos hacia la parte alta de la formación.

Como la disposición de estas coladas no se realizó de una manera continua, entre unas y otras coladas es frecuente ver almagres, y que representa la posible formación de un suelo incipiente, que fue oxidado cuando sobre él se depositó una nueva colada. Esta sucesión tabular presenta una disposición subhorizontal con una tendencia general a un suave buzamiento SO.

#### Aglomerado traquítico

Corresponden a pequeños afloramientos de lavas sálicas que descendieron por las laderas de Cañadas hacia el Roque del Conde y llegaron al mar. Se trata de un color beige-siena de carácter poligénico, con matriz púmítica y cantos de basalto. Tiene carácter masivo, sin superficies de discontinuidad, con potencias variables que pueden llegar hasta los 30 metros.

#### Traquibasaltos intermedios de Adeje y bandas del sur con piroclastos intercalados

Ocupan una gran extensión en abanico desde Tijoco (en el municipio de Adeje) hasta el barranco del Río (en la zona de Chimiche, en el Término municipal de Arico) cubriendo gran parte de las laderas SO y S de Las Cañadas. La emisión debió ser muy intensa y voluminosa porque las coladas llegaron prácticamente al mar desde casi el escarpe de la Caldera de Cañadas. Actualmente su extensión está bastante reducida por estar cubiertas por emisiones superiores.

Constituyen un apilamiento de coladas grises de 3 metros de potencia, con zonas frontales de aspecto aglomerático. Están medianamente degradadas y sus composiciones son de traquibasaltos y de basaltos plagioclásicos.

#### Playas de arenas y cantos

Lo componen las playas existentes en el ámbito de actuación, algunas mantienen su composición primigenia de cantos y/o arenas, como es el caso de la playa de Los Cristianos, y otras que, siendo originalmente de callaos y cantos, actualmente han sido transformadas artificialmente en playas de arena rubia, como el caso de las playas de Torviscas y el Duque.



## Suelos

Se trata de depósitos arenosos-arcillosos desarrollados como alteración de coladas y piroclastos. Su potencia y otros caracteres edáficos inducen a pensar que son paleosuelos generados bajo condiciones climáticas diferentes a las actuales. Existen algunos suelos de canturreal formados por la pérdida de cemento de las tobas pumíticas sálicas.

## Antrópico

Coincide con los depósitos generados por grandes obras de infraestructuras, en el caso del ámbito de actuación, con Puerto Colón, o los innumerables diques que salvaguardan la arena de muchas de las playas existentes. Normalmente lo constituyen depósitos heterométricos, con bolos y bloques angulosos a subangulosos y abundantes finos en la matriz (limos y arenas).

## Depósitos de ladera y conos de deyección

Son depósitos de vertiente que constituyen los coluviones y los depósitos de abanicos o conos de deyección generados a la salida de algunos barrancos. Este tipo de materiales los podemos encontrar al sur del macizo de Roque del Conde, en las proximidades de la Caldera del Rey.

## Depósitos de barranco/rambla

En el fondo de la mayoría de los barrancos, sobre todo en el curso bajo, hay depósitos de cantos redondeados y bloques rodados de todos los tipos de rocas volcánicas que afloran en la cuenca. Destacan especialmente los campos de derrubios ubicados en las cuencas del barranco del Inglés, la Montañeta, Fañabé y del Agua.

## 4.1.2. Geomorfología

### GEOFORMAS

En el ámbito de actuación destaca de manera sobresaliente las formas estructurales, aunque también se observan formas litorales, erosivas y de acumulación.

#### Formas estructurales

Rampas lávicas: compuesta por coladas basálticas que dominan la práctica totalidad del ámbito de estudio, generando una gran superficie llana o semillana que va ganando cierta pendiente a medida que va aumentando la altitud y en las proximidades de la Caldera del Rey.

#### Formas erosivas

Laderas: se ubican en el sector superior del ámbito de actuación, donde existen pendientes de cierta consideración correspondientes a la base de la Caldera del Rey (Morro Negro y Morro Meceña) en su zona de transición con la rampa lávica. Sobre ella se asientan Torviscas Alto y San Eugenio Alto. Están compuestas por coladas basálticas y por de ladera y conos de deyección.

#### Formas litorales

Playas y rasas marinas: monopolizan el frente litoral del ámbito, se caracteriza por la presencia de rasas marinas y playas de callaos, reminiscencias de las geoformas originales como playa de La Enramada, el Beril y el frente litoral de San Eugenio Bajo, y la intercalación de



playas de arenas, generalmente artificiales, que se mantienen gracias a la construcción de diques. Destacan entre estas últimas, la playa del Duque, la Troya, la Pinta, Torviscas y Fañabé.

### Formas de acumulación

Terrazas aluviales: constituyen pequeñas plataformas sedimentarias o mesas, construidas en un valle fluvial por los propios sedimentos del barranco que se depositan a los lados del cauce en los lugares en los que la pendiente del mismo se hace menor, con lo que su capacidad de arrastre también disminuye. En el área se localizan las grandes terrazas en el entorno barranco del Inglés, la Montañeta, Fañabé y del Agua, sobre las cuales se han desarrollado las urbanizaciones turísticas.

### ÁREAS DE INTERÉS GEOMORFOLÓGICO

Atendiendo a la información procedente del Avance del Informe de Sostenibilidad del PGO de Adeje se identifica en el ámbito de estudio del presente Plan de Modernización una zona catalogada como área de interés geomorfológico (playa de callaos) y corresponde a la Playa de la Enramada, en el límite noroccidental del ámbito de estudio.

### HIDROLOGÍA

La red hidrográfica del ámbito de actuación está dominada por las cuencas del barranco de la Montañeta y del barranco del Rey, pertenecientes a la red de Suroeste de la isla de Tenerife. El segundo es una de las cuencas que se articulan de forma radial en torno al Circo de las Cañadas, mientras que el de la Montañeta, de mayor superficie, nace en la medianía de Adeje. De modo secundario se observa un grupo de cuencas ubicadas en cotas altitudinales de medianías y franja litoral, de menor desarrollo superficial. Cabe destacar que todas las cuencas del municipio drenan al mar de forma directa. La excepción es el barranco del Agua, que nace al igual que el barranco del Rey en el Circo de las Cañadas, pero cuya superficie dentro del ámbito PMMIC es escasa.

La morfología de la red de drenaje en los tramos altos y medios, está íntimamente relacionada con la naturaleza geológica de los materiales más antiguos, series de basaltos antiguos y Serie Cañadas, donde los procesos de erosión fluvial son patentes. En los tramos bajos donde predominan basaltos y traquibasaltos de series modernas, los procesos erosivos no han tenido tiempo para actuar con la intensidad suficiente para definir y encajar la red de drenaje como los anteriormente descritos, es por ello que la gran mayoría de los barrancos que transcurren por el ámbito no poseen la importancia territorial suficiente como para determinar la morfología urbana.

La mayoría de los pequeños barrancos existentes nacen en su mayor parte en las laderas de la Caldera del Rey y el Roque del Conde, aunque otros los hacen en la medianía del municipio de Adeje, por lo que tienen un escaso desarrollo longitudinal y una escasa densidad de drenaje, y cuya característica común es que drenan al mar de forma directa. La poca capacidad para absorber grandes caudales no impide que se puedan generar pequeñas láminas de agua en periodos de lluvias torrenciales. La escasa pendiente y la presencia de vulcanismo de edades recientes favorecen una cierta irregularidad del perfil longitudinal de estos cauces. Son barrancos de aspecto circular o semicircular de escaso recorrido, con cabeceras simples y un solo colector que carece de talwegs bien definidos, así como de tributarios.

De la relación existente entre el perímetro y el área de cada cuenca se obtiene un parámetro adimensional que describe la geometría de la cuenca y que está estrechamente relacionado con el tiempo de concentración del sistema hidrológico, el "índice de compacidad". Las cuencas descritas anteriormente tienen un índice de compacidad bajo, que caracteriza a las cuencas anchas y cortas.

Los barrancos del Rey (de la Troya en la medianía y zonas altas) y del Agua, poseen cabeceras simples, con tramos medios lobulados y de mayor ensanche. Cuentan con más de 16 Km. de recorrido longitudinal (solo los tramos finales están en el ámbito PMMIC), teniendo perfiles transversales estrechos y escarpados. Cabe destacar la gran cantidad de tributarios de escaso desarrollo longitudinal y gran encajamiento. La mayoría de estos valles se articulan en torno a dos sectores, uno superior con límites hidrográficos y topográficos netos con





pendientes medias superiores a los 25%, y otro inferior con pendientes medias en torno al 15% donde los límites se vuelven imprecisos, salvo en el caso del barranco del Rey (Troya), que sirve de deslinde con el municipio de Arona.

### 4.1.3. Climatología

El municipio de Adeje se sitúa en la vertiente de sotavento de la isla de Tenerife, quedando al abrigo de los vientos húmedos del NE predominantes. Las elevaciones montañosas que constituye la Dorsal de Abeque, supone una barrera orográfica, por lo común, infranqueable para los vientos alisios.

A continuación se realiza una descripción de las principales características climáticas que definen el ámbito de estudio:

#### RÉGIMEN TÉRMICO

Las temperaturas medias son relativamente altas, alcanzando una media anual que oscila entre los 21'3 °C y los 22'4°C, con una amplitud térmica anual bastante baja, de unos 6'4°C. Enero y febrero son los meses más fríos, aunque hay una gran regularidad térmica. Los meses más cálidos son agosto y septiembre, con temperaturas medias superiores a 26°C.

#### RÉGIMEN PLUVIOMÉTRICO

Las precipitaciones son escasas, presentando una gran irregularidad interanual. Las precipitaciones medias anuales poseen una media inferior a los 100 mm, siendo normal que en los meses de verano no se registre precipitación alguna. El mes que registra mayores volúmenes de precipitación es diciembre. Relacionado con este factor, debemos señalar que las precipitaciones se caracterizan por una fuerte concentración temporal, que puede llegar a producir amenaza de inundación o aluvionamiento.

#### HUMEDAD RELATIVA

A escala municipal, y comparado con otros municipios de la isla, los valores alcanzados por la humedad relativa en Adeje son bajos. La humedad relativa más alta del municipio se alcanza en el ámbito de estudio, es decir, en zonas de costa, debido a la cercanía del mar, alcanzando el 72 por ciento de media.

#### VIENTOS

El análisis de los datos de viento en nuestra área de estudio indica que por su privilegiada situación de sotavento, son frecuentes las calmas y los vientos flojos en general, siendo los más importantes los vientos del segundo y tercer cuadrante, es decir del S, SE y SW.

#### INSOLACIÓN

El ámbito del PMMIC se encuentra en una de las áreas de mayor insolación de la isla de Tenerife, dado que es determinante la ausencia de nubosidad durante todo el año. La insolación puede llegar a alcanzar medias 6,9 horas de sol (2950 horas anuales), y de 5370 W/m<sup>2</sup> al día, siendo los meses finales de primavera los de mayor insolación.

Según la clasificación climática de Martonne, el ámbito de actuación corresponde a una zona con clima hiperárido, y desde el punto de vista bioclimático se incluye en el piso inframediterráneo inferior mediterráneo desértico árido inferior.

En conclusión, el clima del ámbito de estudio se caracteriza por escasas precipitaciones, suaves temperaturas y elevada insolación, condiciones habituales en las áreas de sotavento insular. Las características climáticas del ámbito han influido de forma positiva en el desarrollo turístico de la zona.

#### 4.1.4. Vegetación y flora

##### VEGETACIÓN AUTÓCTONA

En el ámbito de estudio del presente plan, la presencia de formaciones vegetales autóctonas es escasa, prácticamente marginal, concentrándose su presencia en espacios degradados y solares abandonados donde aún no ha existido una urbanización efectiva del suelo, así como en algunos tramos del litoral, aunque ajustándose exclusivamente a ámbitos intermareales. Otro espacio en donde existe presencia de vegetación natural y autóctona es en las laderas de la Caldera del Rey.

En aquellos espacios degradados o solares abandonados, una de las comunidades vegetales presentes, sobre todo en la zona de más occidental del ámbito, frente a la playa de La Enramada, donde actualmente se asienta el camping, es la nitrófila frutescente (*Launaea arborescentis-Schizogynetum sericeae*), que se asienta normalmente en el dominio climático de los tabaibales dulces y se desarrolla sobre suelos removidos de textura arenosa. Está compuesta principalmente por ahulaga (*Launaea arborescens*) y salado blanco (*Schizogyne sericea*), además se pueden observar barrillas (*Mesembryanthemum crystallinum*) y tuneras (*Opuntia spp.*).

Otra formación de sustitución que aún se mantiene en espacios altamente antropizados es el tabaibal amargo (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae facies de Euphorbia lamarckii*), que normalmente se desarrolla, como es el caso, en lugares fuertemente alterados pero con cierto grado de recuperación, como es el caso de la ladera exterior de la Caldera del Rey. Su fisionomía se corresponde con la de matorral bajo, dominado especialmente por especies como la tabaiba amarga (*Euphorbia lamarckii*) y la tabaiba dulce (*Euphorbia balsamifera*), presentándose acompañadas normalmente por cardoncillos (*Ceropegia fusca*), verodes (*Kleinia nerifolia*) y balos (*Plocama pendula*).

La última de las formaciones descritas en el ámbito de estudio es la única potencial presente, el tabaibal dulce, (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*), que en su fisionomía y composición florística es análoga o semejante al tabaibal amargo, pero se diferencia en el estado climático de conservación, existiendo una presencia mayoritaria de la tabaiba dulce, observándose también, sobre coladas basálticas someras, alguna representación del cardón canario (*Euphorbia canariensis*). Esta comunidad vegetal tiene representación en las laderas de la Caldera del Rey, y en el espacio existente entre el Siam Park y el barranco del Rey, aunque en un estado de mayor degradación.

Por último, otra formación vegetal presente en el ámbito PMMIC es la balera (*Plocametun pendulae*), que se ubica en los cauces de los barrancos del Inglés, del Agua, y de Fañabé. Se trata de una comunidad dominada fisonómicamente por el balo (*Plocama pendula*), que se desarrolla sobre los depósitos aluviales de las ramblas secas de curso intermitente de territorios de bioclima desértico. Se trata de ramblas que solo llevan agua como consecuencia de avenidas periódicas, en ocasiones de carácter torrencial. Esta formación llama la atención por su verdor a lo largo de todo el año. Se observa, junto a los balos, herbazales hemicriptófitos (cerrillal-panascal), y matorral de ahulaga y salado blanco.

Además de las formaciones vegetales naturales, existen especies que siendo nativas han sido plantadas en vías y espacios libres dentro del ámbito de estudio, teniendo un marcado carácter ornamental.



## VEGETACIÓN ALÓCTONA

En las vías y espacios libres públicos del ámbito de análisis se detecta la concentración de flora alóctona, existiendo cierto desequilibrio con la presencia de flora autóctona ornamental. Las especies alóctonas se ubican mayoritariamente en las calles urbanas, espacios libres y en los cauces de barrancos (encauzados o no). En múltiples ocasiones este tipo de vegetación ha sido introducida con fin ornamental. Gracias al mantenimiento y a los aportes hídricos, estas especies sobreviven a las condiciones ambientales existentes.

Las especies alóctonas más destacables de porte arbóreo son: los ficus (*Ficus*), que forman bosquetes que propician la existencia de avifauna. Un ejemplo de ficus es el laurel de indias (*Ficus microcarpa*), también destacan el eucalipto blanco (*Eucalyptus globulus*), la araucaria (*Araucaria excelsa*), el pino (*Casuarina equisetifolia*) y el ciprés (*Cupressus lusitánica*). Otras especies vegetales arbóreas que sobresalen en la zona por su gran proliferación son el flamboyán (*Delonix regia*), el árbol de las orquídeas (*Bauhinia variegata*), el pino de fuego (*Grevillea robusta*) y el limpiatubos (*Callistemon viminalis*).

Del mismo modo, hay que destacar otras especies como el cocotero (*Cocos nucifera*), las palmeras, de las que hay varias especies, destacando la palmera washingtoniana (*Washingtonia robusta*), que predomina en gran parte del área de estudio, las plataneras (*Platanus hispánica*), el plátano del Líbano (*Platanus hybrida*) y la palma de cera (*Ceroxylon*).

De porte subarborescente y tapizante aparecen la buganvilla (*Bougainvillea spectabilis*) localizada esencialmente en jardines y espacios verdes, y la alternantera (*Alternanthera bettzickiana*). Como tapizantes hay presencia de siempre rosada (*Limonium insigne*) localizada en zonas áridas y en los acantilados costeros, el girasol (*Helianthus annuus*), los geranios (*Pelargonium*), éstos últimos localizados en rotondas, la flor de piedra (*Aeonium simsii*) y la pata conejo (*Davallia mariesii*) que es un tipo de helecho.

El gran desarrollo urbanístico del ámbito, junto con su uso turístico, recreativo y residencial, favorecen el asentamiento de especies no autóctonas, mayoritariamente exóticas y en muchas ocasiones presentando carácter invasor. Formando parte de la proliferación de plantas exóticas de carácter invasor se aprecia masivamente el rabogato (*Pennisetum setaceum*), que es una gramínea de gran potencial invasor que compite con multitud de especies autóctonas, principalmente se encuentra en casi todas las cunetas, solares y bordes de zonas naturales, así como en fondos de barrancos, también existe tabaco moro (*Nicotina glauca*), espinillo blanco (*Acacia farnesiana*), ésta última localizada en cauces de barrancos y tunera india (*Opuntia dillenii*) que ocupa gran parte de las áreas naturales limítrofes, siendo sus semillas dispersadas fácilmente por varios vertebrados, compite por el territorio con otras especies nativas.

También se aprecian las especies cactiformes, localizadas en espacios ajardinados y en las afueras de éstos: el cactus (*Pilosocereus polygonus*), la pitera (*Agave americana*) y la tunera común (*Opuntia máxima*).

## ESTATUS DE PROTECCIÓN

Para determinar las especies protegidas de flora presentes en el ámbito, se procedió a realizar una serie de consultas al Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias (BIOTA), mediante el uso de la aplicación ATLANTIS 3.0. Como resultado de dichas consultas se obtuvo en primer lugar un listado correspondiente a las especies y subespecies cuya presencia ha sido registrada para las 46 cuadrículas de 500 metros de lado en la que se incluye el ámbito de actuación, en base a datos obtenidos en fechas posteriores al año 1969 y registrados con niveles de precisión "1" y "2" y nivel de confianza "seguro". Dicho listado queda constituido por un total de 36 taxones:

Todas se encuentran protegidos mediante su inclusión en alguno o varios de los documentos normativos siguientes:

- Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el cual se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA).



- Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas (CCEP).
- Decreto 20/2014, de 20 de marzo, por el que se modifican los anexos de la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
- Orden de 20 de febrero de 1991, sobre protección de especies de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias. (Or Fl).
- Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Directiva de Hábitats (Di.Ha).
- Directiva 2009/147/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres. Directiva de Aves (D.Av).
- Convenio de Berna (BERNA).
- Convenio de Bonn (BONN).
- Instrumento de ratificación del Acuerdo sobre la conservación de las Aves Acuáticas Migratorias Afroeuroasiáticas, hecho en La Haya el 15 de agosto de 1996. (ACUAT).

Especie/Subespecie	CEEA	CCEP	Or. Fl.	Di.Ha.	D. AV.	BERNA	BONN	ACUAT
<i>Polypodium macaronesticum</i>			All					
<i>Cheilanthes maderensis</i>			All					
<i>Adiantum capillus-veneris</i>			All					
<i>Adiantum reniforme</i>			All					
<i>Asplenium hemionitis</i>	RPE		All	AIV				
<i>Davallia canariensis</i>			All					
<i>Anogramma leptophylla</i>			All					
<i>Cosentinia vellea</i>			All					
<i>Juniperus turbinata</i>			All					
<i>Herniaria canariensis</i>		PE	All					
<i>Aeonium arboreum</i>			All					
<i>Aeonium urbicum</i>			All					
<i>Monanthes ictERICA</i>			All					
<i>Monanthes pallens</i>			All					
<i>Pistacia atlantica</i>			All					
<i>Neochamaelea pulverulenta</i>			All					
<i>Tetraena fontanesii</i>			All					
<i>Rhamnus integrifolia</i>			All					
<i>Echium triste ssp. nivariense</i>		PE	All					



Especie/Subespecie	CEEA	CCEP	Or. Fl.	Di. Ha.	D. AV.	BERNA	BONN	ACUAT
<i>Euphorbia atropurpurea</i>			AII					
<i>Euphorbia balsamifera</i>			AII					
<i>Euphorbia canariensis</i>			AII					
<i>Tinguarra cervariaefolia</i>			AII					
<i>Crambe scaberrima</i>			AII					
<i>Parolinia intermedia</i>			AII					
<i>Reseda scoparia</i>			AII					
<i>Olea cerasiformis</i>			AII					
<i>Ceropegia fusca</i>			AII					
<i>Convolvulus scoparius</i>			AII					
<i>Campylanthus salsoloides</i>			AII					
<i>Justicia hyssopifolia</i>			AII					
<i>Artemisia ramosa</i>			AII					
<i>Phagnalon umbelliforme</i>			AII					
<i>Sonchus fauces-orci</i>			AII					
<i>Asparagus arborescens</i>			AII					
<i>Phoenix canariensis</i>			AII					

Entre dichas especies protegidas no existe ninguna que se encuentre incluida en categorías de amenaza, considerándose como tal la categoría “en peligro de extinción (E)” y la categoría “vulnerable (V)” relativas al Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y al Catálogo Canario de Especies Protegidas.

### ÁREAS DE INTERÉS FLORÍSTICO

En el ámbito de actuación, y en base al anterior análisis ambiental, caben tres Áreas de interés florístico, uno de ellas se corresponde con la formación vegetal del tabaibal dulce (*Ceropegio fuscae-Euphorbietum balsamiferae*), cuyo estado de conservación permite la adopción de medidas proteccionistas al mismo tiempo que supone un recurso natural divulgativo para el visitante del espacio turístico.

Al mismo tiempo, y en virtud de lo dispuesto por la Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres, esta formación vegetal pertenece al Hábitat Natural de Interés Comunitario del Anexo I denominada Matorrales termomediterráneos y preestépicos, cuyo código indicativo es el 5330. A pesar de no ser un HNIC prioritario para la propia Directiva, la fragilidad y sensible reducción de su distribución, así como al aumento de la fragmentación, le otorgan un notable interés para su protección y conservación.

El otro Área de interés florístico tiene relación directa con las formaciones de balos de los fondos de barranco, teniendo en cuenta que se trata de una comunidad en constante deterioro y fragmentación, es necesario implementar medidas que impliquen un mantenimiento *in situ* de sus características y composición.

Además, resulta interesante mencionar, aunque quede fuera del ámbito sujeto a ordenación, la existencia de un Área de interés florístico de vegetación marina. Se trata del sebadal que se sitúa a lo largo de la franja costera desde la playa de la Troya a la playa de Torviscas, quedando un manchón aislado frente a la playa de La Enramada. La especie predominante en esta formación es la seba (*Cymodocea nodosa*), fanerógama marina perteneciente a la familia *Cymodoceaceae*. Las algas dominantes en el sebadal son el espinucho (*Limonium tuberculatum*), los prados mediterráneos de hierbas altas y juncos (*Molinion-Holoschoenion*), las lagunas y los bancos de arena cubiertos permanente por agua marina poco profunda.

#### 4.1.5. Fauna

##### VERTEBRADOS

##### Aves

Las aves son las especies dominantes en el ámbito de actuación. Entre las más representativas destacan el mirlo común (*Turdus merula*), que se localiza en los jardines, donde anidan, en zonas de arbustos y parques, la bisbita caminero (*Anthus berthelotii*), y el cernícalo vulgar (*Falco tinnunculus dacotiae*), que es un ave rapaz y fácil de observar.

En segundo lugar destaca la paloma bravía (*Columba livia*), que se parece mucho a la paloma doméstica, y se localiza en barrancos y acantilados del entorno, la paloma bravía, que se suele confundir con la tórtola turca (*Streptopelia decaocto*), se diferencia por el color, el tamaño y por el collar negro ribeteado de blanco en el cuello, la abubilla (*Upupa epops*), que se observa en las zonas verdes, tanto públicas como privadas, y el herrerillo africano (*Parus teneriffae ssp. teneriffae*) que está presente en los espacios arbolados.

Otra especie a destacar por su numerosa presencia es el canario silvestre (*Serinus canaria*), asociado a espacios arbolados, donde nidifican, y a los barrancos. También son frecuentes el mirlo metálico esmeralda (*Lamprotornis iris*) y el pico de coral común (*Estrilda astrild*), que son aves africanas introducidas, observables en los espacios ajardinados, parques y terrenos baldíos cerca de los espacios urbanizados, y el gavilán común (*Accipiter nisus*), que se puede detectar principalmente en zonas arboladas, sobre todo aquellas próximas a áreas cultivadas.

Como ave costera más destacada se encuentra la gaviota (*Laridae*), aunque las de mayor importancia, por estar consideradas como amenazadas, son la pardela chica (*Puffinus assimilis*), que es un ave marina migratoria que nidifica en acantilados y paredes de barrancos, muy sensible al deslumbramiento por lo que estaría afectada directamente por la presencia de las urbanizaciones de la costa, el halcón tagarote (*Falco pelegrinoides*), que es un ave rapaz que se alimenta de otras aves, nidifica en acantilados y se ha constatado que lo hace en los acantilados de Guaza, el alcaraván común (*Burhinus oedicnemus*), ave esteparia que nidifica en el suelo y que aun presenta algunas parejas en llanos pedregosos del sur de la isla, y por último, el chorlitejo patinegro (*Charadrius alexandrinus*), que es una pequeña ave limícola en franco retroceso en la isla de Tenerife, se alimenta en la orilla del mar y nidifica en el suelo relativamente cerca de las zonas de alimentación. Su presencia en el ámbito sería muy escasa o nula.

Consideradas exóticas, incluidas en el Anexo I (especies invasoras) del Real Decreto 1628/2011, de 14 de noviembre, por el que se regula el listado y catálogo español de especies exóticas invasoras (en adelante, RD 1628/2011), existen varias especies en el ámbito de actuación. Las dos cotorras, la cotorra argentina (*Myiopsitta monachus*) y la cotorra de Kramer (*Psittacula krameri*), son especies de aves de la familia de los loros, de tamaño pequeño y originarias de Sudamérica y África, respectivamente, aunque no presentan aun poblaciones muy importantes, generan molestias por el ruido de sus fuertes vocalizaciones, y se dispersan ocasionalmente a zonas agrícolas cercanas en busca de alimento.





Otra de las especies de las incluidas en el RD 1628/2011, es la tórtola doméstica (*Streptopelia roseogrisea*), que está empezando a ser un problema sanitario por su presencia en plazas y avenidas y su interacción con las terrazas de bares y restaurantes.

La presencia de estas especies en un área eminentemente urbanizada podría parecer de menor impacto ambiental, pero no se debe restar importancia a su presencia ya que en muchos casos sirven de colonizadores para espacios naturales limítrofes.

### Mamíferos

Las especies de mamíferos que proliferan en el ámbito son introducidas, entre ellas destaca la presencia de los gatos (*Felis silvestres catus*), que aun no siendo considerado como una especie invasora por su carácter de animal doméstico, sí que incide directamente sobre los vertebrados protegidos. Las zonas turísticas son generalmente foco de emisión de gatos sin dueños, que son alimentados ocasionalmente por residentes y/o visitantes. Estos animales se dispersan y campean no sólo por zonas humanizadas sino que extienden su presencia a las zonas naturales. El conejo común (*Oryctolagus cuniculus*), que ha sido introducido en muchos países y se encuentra incluido, al igual que los gatos y el ratón común (*Mus musculus*), en la lista 100 de las especies exóticas invasoras más dañinas del mundo.

El erizo moruno (*Atelerix algirus*) habita en zonas áridas y consume grandes cantidades de insectos, gusanos y caracoles. Las ratas (*Rattus rattus* y *Rattus norvegicus*), no sólo son una plaga en zonas urbanas donde proliferan asociadas a la basura, sino que en su dispersión a zonas menos pobladas inciden sobre la fauna local, especialmente sobre las especies con problemas de conservación, como las aves marinas y todas las que nidifican en el suelo.

### Reptiles

Los principales reptiles presentes en el ámbito son la el perenquén de Tenerife (*Tarentola delalandii*), que es una especie de lagarto de la familia *Gekkonidae* que se encuentra preferentemente bajo piedras, en lugares rocosos, pero que también se adapta a las construcciones humanas y plantaciones. El lagarto tizón (*Gallotia galloti*), que muestra preferencia por hábitats rocosos y sus poblaciones son excepcionalmente abundantes en los muros de piedra construidos por el hombre en zonas agrícolas e incluso próximas a espacios urbanos.

Tanto en el ámbito de actuación como en sus proximidades, se localizan varios puntos (campos de golf y núcleos zoológicos) que, por albergar fauna exótica en semilibertad, podrían suponer focos de dispersión de especies susceptibles de establecerse en el medio natural.

### INVERTEBRADOS

En el grupo de los invertebrados, por abundancia, destacan los artrópodos. Entre las especies detectadas en el ámbito objeto de ordenación aparecen, en mayor medida, coleópteros, seguidos de moscas (*Sapromyza infumata*), abejas, arañas, avispas y cucarachas.

Otras especies existentes son el caracol (*Napaeus*), la mariquita (*Coccinella algerica*), el saltamontes (*Arminda Canariensis*), los milpiés (*Spirobolus marginatus*), los ciempiés (*Chilpoda*), las libélulas (*Trithemis arteriosa*), las hormigas (*Formicidae*) y las mariposas como la monarca (*Danaus plexippus*), conocida esencialmente por su larga migración anual.

### ESTATUS DE PROTECCIÓN

Para determinar las especies protegidas de fauna presentes en el ámbito, se procedió a realizar una serie de consultas al Banco de Datos de Biodiversidad de Canarias (BIOTA), mediante el uso de la aplicación ATLANTIS 3.0. Como resultado de dichas consultas se obtuvo en primer lugar un listado correspondiente a las especies y subespecies cuya presencia ha sido registrada para las 83 cuadrículas de 500

metros de lado en la que se incluye el ámbito de actuación, en base a datos obtenidos en fechas posteriores al año 1969 y registrados con niveles de precisión “1” y “2” y nivel de confianza “seguro”. Dicho listado queda constituido por un total de 33 taxones:

Todas se encuentran protegidos mediante su inclusión en alguno o varios de los documentos normativos siguientes:

- Real Decreto 439/1990, de 30 de marzo, por el cual se regula el Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y el Real Decreto 139/2011, de 4 de febrero, para el desarrollo del Listado de Especies Silvestres en Régimen de Protección Especial y del Catálogo Español de Especies Amenazadas (CEEAA).
- Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas (CCEP).
- Decreto 20/2014, de 20 de marzo, por el que se modifican los anexos de la Ley 4/2010, de 4 de junio, del Catálogo Canario de Especies Protegidas.
- Directiva 92/43/CEE, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres. Directiva de Hábitats (Di.Ha).
- Directiva 2009/147/CEE, relativa a la conservación de las aves silvestres. Directiva de Aves (D.Av).
- Convenio de Berna (BERNA).
- Convenio de Bonn (BONN).
- Instrumento de ratificación del Acuerdo sobre la conservación de las Aves Acuáticas Migratorias Afroeuroasiáticas, hecho en La Haya el 15 de agosto de 1996. (ACUAT).

Especie/Subespecie	CEEAA	Di.Ha	D. AV.	CCEP	BERNA	BONN	ACUAT
<i>Tarentola delalandii</i>	RPE	AIV			AII		
<i>Gallotia galloti ssp. galloti</i>		AIV			AII		
<i>Tadorna ferruginea</i>	RPE		AI		AII	A2	AII
<i>Bulweria bulwerii</i>	RPE		AI		AII		
<i>Calonectris diomedea ssp. borealis</i>	RPE		AI		AII		
<i>Puffinus assimilis ssp. baroli</i>	VU		AI	V	AII		
<i>Hydrobates pelagicus</i>	RPE		AI		AII		
<i>Nycticorax nycticorax</i>	RPE		AI		AII		
<i>Accipiter nisus ssp. granti</i>	RPE		AI		AII	A2	
<i>Falco pelegrinoides</i>	EX		AI	E	AII	A2	
<i>Falco tinnunculus ssp. canariensis</i>	RPE				AII	A2	
<i>Fulica atra</i>			AII/A-III/B	IEC	AIII		AII
<i>Gallinula chloropus</i>				IEC	AIII		
<i>Burhinus oedicephalus ssp. distinctus</i>	VU		AI		AII	A2	
<i>Charadrius alexandrinus</i>	VU		AI	V	AII	A2	AII



Especie/Subespecie	CEEA	Di.Ha	D. AV.	CCEP	BERNA	BONN	ACUAT
<i>Charadrius dubius</i>	RPE				AII	A2	AII
<i>Sterna hirundo</i>	RPE		AI		AII	A2	AII
<i>Columba livia ssp. livia</i>			AII/A		AIII		
<i>Asio otus ssp. canariensis</i>	RPE				AII		
<i>Tyto alba ssp. alba</i>	RPE				AII		
<i>Apus pallidus</i>	RPE				AII		
<i>Apus unicolor</i>	RPE				AII		
<i>Upupa epops</i>	RPE				AII		
<i>Anthus berthelotii ssp. berthelotii</i>	RPE				AII		
<i>Motacilla cinerea ssp. canariensis</i>	RPE				AII		
<i>Phylloscopus canariensis ssp. canariensis</i>	RPE				AII		
<i>Sylvia atricapilla ssp. heineken</i>	RPE				AII		
<i>Sylvia conspicillata ssp. orbitalis</i>	RPE				AII		
<i>Sylvia melanocephala ssp. leucogastra</i>	RPE				AII		
<i>Parus teneriffae ssp. teneriffae</i>					AII		
<i>Lanius meridionalis ssp. koenigi</i>	RPE				AII		
<i>Corvus corax ssp. canariensis</i>				E	AIII		
<i>Bucanetes githagineus ssp. amantum</i>	RPE		AI		AII		
<i>Danaus plexippus</i>						A2	

Entre dichas especies protegidas se destacan, a continuación, aquellas incluidas en categorías de amenaza, considerándose como tal la categoría “en peligro de extinción (E)” y la categoría “vulnerable (V)” relativas al Catálogo Nacional de Especies Amenazadas y al Catálogo Canario de Especies Protegidas, cumplen con alguna de estas condiciones un total de 4 de los taxones del listado, que son las siguientes:

Especie/Subespecie	CEEA	CCEP
<i>Puffinus assimilis</i> Gould, 1838 ssp. <i>baroli</i> (Bonaparte, 1857)	VU	V
<i>Falco pelegrinoides</i> Temminck, 1829	EX	E
<i>Burhinus oedicephalus</i> (Linnaeus, 1758) ssp. <i>distinctus</i> (Bannerman, 1914)	VU	
<i>Charadrius alexandrinus</i> Linnaeus, 1758	VU	V



#### 4.1.6. Hábitats

Toda la franja marina frente a la que se asienta el ámbito de actuación, está declarada como Zona Especial de Conservación (ZEC) con la denominación de “Franja Marina Teno-Rasca” código 103\_TF. Entre los motivos que justificaron la declaración<sup>8</sup> de este área en la Red Natura 2000, figura la presencia de los hábitats y especies como los “bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina, poco profunda” (código 1110 del Anexo I de la Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad (en adelante, Ley 42/2007)), particularmente por la presencia de la asociación *Cymodoceetum nodosae* y de las especies de interés comunitario tortuga boba (*Caretta caretta*) y delfín mular (*Tursiops truncatus*) (Anexo II de la Ley 42/2007).

Además se ha constatado la existencia de arrecifes y cuevas sumergidas o semisumergidas, así como de la especie de interés comunitario tortuga verde (*Chelonia mydas*), incluidos en los Anexos I y II de la Ley 42/2007 respectivamente. Además existen otras especies como los cetáceos rorcual tropical (*Balaenopteraeden*), delfín común (*Delphinus delphis*), calderón tropical (*Globicephalamacrorhynchus*), calderón gris (*Grampusgriseus*), zifio de Blainville (*Mesoplodondensirostris*), cachalote común (*Physetermacrocephalus*), delfín listado (*Stenell coeruleoalba*), delfín moteado (*Stenellafrontalis*), delfín de dientes rugosos (*Stenobredanensis*) y zifio de Cuvier (*Ziphiuscavirostris*) y las tortugas marinas tortuga laúd (*Dermodochelyscoriacea*), y tortuga carey (*Eretmochelysimbricata*).

En las proximidades del ámbito de actuación, tal y como se recoge en el apartado del presente documento sobre las Áreas de interés florístico, existe presencia de formaciones de sebadal (*Cymodosea nodosa*). De acuerdo con la cartografía bionómica del borde litoral de Tenerife, en el interior del puerto de Los Cristianos y frente a la playa de Las Vistas, se encuentra un manchón de sebadal denso y otro algo más raro. Esta especie está catalogada como “especie de interés para los ecosistemas canarios” (Anexo III del CCEP).

Otra Zona Especial de Conservación (ZEC) colindante con el ámbito de actuación que recoge diferentes hábitats y especies de interés es el 87\_TF “Barranco del Infierno”, entre los hábitats recogidos por el Anexo I de la Ley 42/2007, están los prioritarios denominados Bosques de laureles macaronésicos (*Laurus. Ocotea*), Brezales macaronésicos endémicos y Bosques mediterráneos endémicos de *Juniperus ssp.*”, así como los no prioritarios Matorrales termomediterráneos y preestépicos y Pinares macaronésicos (endémicos). Además, del Anexo II hay presencia de especies como el cardoncillo (*Ceropegia chrysantha*) y la chahorra (*Sideritis infernales*).

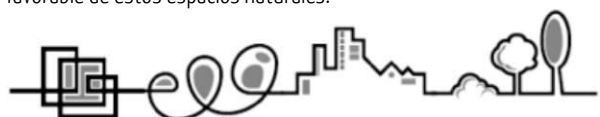
En el interior del ámbito de actuación y en las proximidades existen varios Hábitat Naturales de Interés Comunitario del Anexo I, entre ellos el denominado 5330 Matorrales termomediterráneos y preestépicos, que vienen a recoger preferentemente a comunidades de tabaiba dulce (*Euphorbia balsamifera*), y en menor medida, de cardones (*Euphorbia canariensis*). Su carácter de hábitat no prioritario esconde la continua y masiva destrucción que está sufriendo debido al crecimiento urbanístico en la costa y medianías bajas del sur de Tenerife.

#### 4.1.7. Suelos

Según lo expuesto en la publicación “Suelos de Regiones Volcánicas. Tenerife” (E. Fernández Caldas; M.L. Tejedor Salguero, y P. Quintín, 1982) y en base a la clasificación e identificación derivada de los criterios establecidos en el sistema americano de clasificación de suelos “Soil Taxonomy” (USDA-Soil Survery Staff, 1994), en el ámbito de estudio solo están representado los *ardisoles*, aunque debido a la urbanización existente, se encuentran muy alterados, presentándose mayoritariamente los *antroposoles*.

Los **ardisoles** son suelos característicos de la vertiente meridional de Tenerife, localizándose a diferentes cotas de altitud. Son suelos arcillosos (generalmente coluviales) con una baja capacidad de infiltración, sometidos a un proceso de carbonatación de diferente

<sup>8</sup> Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran Zonas Especiales de Conservación integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias y medidas para el mantenimiento en un estado de conservación favorable de estos espacios naturales.



intensidad, Tienen un bajo contenido en materia orgánica y frecuentemente se encuentran sometidos a procesos de salinización y alcalización, lo que les aporta un matiz más sódico. En el término municipal se localizan básicamente en la zona de costa, alternando entre los cultivos de plataneras allí ubicados. Se trata de diferentes asociaciones entre distintas unidades edáficas del Orden de los Aridisoles, mientras que a medida que se asciende en altura (hacia la zona de medianías), estos suelos aparecen asociados con unidades del Orden de los Vertisoles (entre los 300 y 600 de altitud). La principal forma de degradación de estos suelos está provocada por erosión hídrica, lo que se traduce en la aparición de cárcavas y barranquillos.

Estos suelo están representados por el grupo de *Camborthids+Calciorthids+Paleorthids*, siendo los Camborthids los que manifiestan una elevada concentración de carbonatos que en algunos casos puede llegar a formar auténticas "costras", presentando un horizonte cambico y epipedón ócrico con diferentes tipos de perfiles. Los Calciorthids presentan un horizonte cálcido y perfil carbonatado (acumulan carbonatos a mayores profundidades). Pese a que en todos ellos es evidente la presencia de un horizonte subsuperficial masivo, sólo en los Paleorthids los carbonatos pueden llegar incluso a cimentarse.

Los **antroposoles** corresponden con la gran mayoría del suelo existente en el ámbito de actuación, son todas aquellas zonas cuyos suelos han sido alterados o directamente han desaparecido. El fenómeno más habitual que provoca la pérdida del suelo está directamente relacionado con el aumento de la superficie edificada y la ejecución de diferentes infraestructuras y equipamientos vinculados con los núcleos urbanos y principales asentamientos. A ello habría que sumar los procesos de alteración generados por la acumulación de escombros y desechos de todo tipo, siendo este un hecho habitual en contextos urbanos o de clara vocación urbana.

Ninguno de los dos suelos descritos en el ámbito PMMIC posee alguna capacidad agrológica o aptitud agrícola, por lo que no son suelos que destaquen o acojan cierto valor de conservación.

#### 4.1.8. Patrimonio cultural

El principal elemento integrante del patrimonio cultural del ámbito de actuación es la Ermita de San Sebastián, también conocida como Ermita de la Encarnación o de La Enramada, puesto que allí se depositó y veneró la imagen de la Virgen de la Encarnación que apareció en la playa de La Enramada. La primitiva ermita se construyó a principios del siglo XVI, pero en el año 1558 Pedro de Ponte decidió construir una nueva, *"en el mismo sitio en que estaba la antigua ermita desbaratando ésta y construyendo los muros del mismo tamaño y una portada de cantería"*, que es la que hoy se conoce como Ermita de San Sebastián.

Se trata de un edificio de planta rectangular que presenta una fachada principal rematada por un pequeño campanario en el centro, la cubierta es a dos aguas y techada con teja, mientras que el arco de la puerta es de cantería. En 1961 se construyó enfrente de la antigua ermita una nueva y más amplia ermita de San Sebastián.

Otro elemento del patrimonio cultural recogido en el Inventario Arquitectónico del Avance del PGO de Adeje, dentro del ámbito de referencia del PMM, es la denominada Casa del Duque. Se trata de una edificación aislada de varios cuerpos de una y dos plantas, fachada plana con huecos asimétricos, muro de carga y cubiertas inclinadas, la cual se encuentra emplazada sobre suelo de Interés Cultural según el PGO vigente.

Como bien inmaterial del ámbito de actuación hay que destacar la celebración de una de las festividades más importantes de Adeje y que constituye una de las *"manifestaciones de la cultura popular, arraigadas o en peligro de extinción"* del municipio, la Fiesta de San Sebastián, que se desarrolla en la playa de La Enramada y alrededores. Según la tradición oral, comenzó a celebrarse entre finales del XIX y principios del XX, pues los vecinos del pueblo cuando tenían alguna necesidad o enfermedad, le pedían y prometían la celebración y pago de su fiesta.

La modalidad de celebración de la fiesta ha ido cambiando durante los años, actualmente reúne en el lugar a miles de peregrinos que acuden a rendir culto, y muchos llevan consigo a sus animales (tradicional es el baño de los caballos) para que el santo los bendiga, como ya se hacía en épocas pasadas. La Fiesta de San Sebastián es muy popular en Adeje, el 20 de enero de cada año se incrementa la participación de peregrinos, curiosos y participantes que se suman a la celebración, convirtiéndose en una tradición y un motivo de encuentro de todas aquellas personas unidas por la devoción. Además, La Enramada también es un punto de encuentro de la amplia colonia gomera residente en esta parte de la isla, ya que, además de San Sebastián, patrono de la capital gomera, la antigua ermita alberga en su interior una réplica exacta de la patrona de la isla colombina, la Virgen de Guadalupe.

Según la información extraída del PGO de Adeje en redacción, existe un espacio dentro del ámbito de actuación, concretamente en el sector de Bahía del Duque, con cierto interés patrimonial. Se trata de un ámbito notablemente transformado y dominado por las distintas urbanizaciones turísticas que ocupan la primera línea de costa. Ello ha incidido notablemente no sólo en la presencia de evidencias patrimoniales en esta zona, sino que ha afectado a la conservación de los elementos existentes. En cuanto al patrimonio arqueológico, los elementos presentes en el ámbito de interés son básicamente yacimientos de superficie, lo que justifica el mal estado de conservación general. Los elementos de interés etnográficos presentes están directamente relacionados con la vivienda (varias casas), un embarcadero, una ermita y una cantera. No obstante, y dada la propia naturaleza de los yacimientos arqueológicos no puede descartarse por completo la posibilidad de que se produzca un hallazgo fortuito a lo largo de la ejecución del Plan, en este caso se estará a lo dispuesto en el Art. 48 de Medidas cautelares, Capítulo IV de la Ley 4/1999 de Patrimonio Histórico de Canarias.

En el Avance del Informe de Sostenibilidad Ambiental del PGO de Adeje se recogen una serie de Bienes de Interés Cultural en el municipio, sin embargo ninguno de ellos se encuentra localizado dentro del ámbito de referencia del PMMIC.

#### **4.1.9. Calidad ambiental**

##### **CALIDAD ATMOSFÉRICA**

El principal foco de contaminación en el ámbito del PMMIC proviene del tráfico rodado, no obstante, la estación de medición UM4-Estadio Olímpico-Los Cristianos, recoge datos positivos en cuanto a los niveles de Dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>) y Dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) en el aire, no superándose en ningún momento los umbrales máximos permitidos para la protección de la salud de las personas que establece el RD 1073/2002 para los valores límite de dióxido de azufre, dióxido de nitrógeno y óxidos de nitrógeno, partículas y plomo en el aire. En cualquier caso, la existencia de intensidades altas de tráfico en algunos sectores del ámbito, sobre todo en la autopista, y en las vías de servicio y penetración, supone una pequeña disfunción en la calidad atmosférica exigible a un producto turístico como el de Adeje.

##### **CALIDAD ACÚSTICA**

En el ámbito de actuación existen dos vías en donde se supera el valor de Intensidad Media Diaria (IMD) de 16.000 Veh/día, que son la TF-1 y la TF-481, y por lo tanto, el Gobierno de Canarias las ha incluido en los Mapas Estratégicos de Ruido. Ambas carreteras poseen una zona de afección, para las isófonas de 55, 65 y 75 db, que inciden sobre el entorno urbano que las circunda, y sobre todo, a algunas dotaciones sanitarias y educativas próximas a estas infraestructuras. La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, identifica diferentes zonas de calidad acústica que se delimitan en función del uso predominante del suelo, en el caso del ámbito de estudio, la imbricación de usos (residencial, recreativo, terciario) provoca una coexistencia acústicamente conflictiva de los mismos, lo que degenera en una calidad acústica inferior a la determinada por la legislación vigente.





Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes				
Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.				
Tipo de área acústica		Índices de ruido		
		Ld	Le	Ln
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen. (1)	Sin Determinar	Sin Determinar	Sin Determinar

(1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.

### CALIDAD LUMÍNICA

La antropización y artificialización de esta parte del litoral de Adeje ha empeorado la calidad lumínica, provocando un exceso de brillo o resplandor de luz en el cielo nocturno producido por la reflexión y difusión de luz artificial en los gases y partículas de aire, debido al uso de luminarias inadecuadas que envían luz directa hacia el cielo o fuera de la zona a iluminar y/o por los excesos de iluminación, sobre todo en centros comerciales y de ocio. El empeoramiento de la calidad lumínica afecta, sobre todo, a la observación astronómica y la fauna silvestre, descoordinando migraciones, reproducción y alimentación.

#### 4.1.10. Calidad de las aguas

##### DE LAS AGUAS SUPERFICIALES

##### Aguas costeras para el baño y para la desalación

Se recogen como zonas de uso recreativo las playas controladas sanitariamente por la Dirección General de Salud Pública, perteneciente al servicio Canario de Salud (Gobierno de Canarias), a través del *Informe Sanitario de la Calidad de las Aguas de Baño* que

periódicamente emite para la isla de Tenerife. Entre ellas se encuentran cuatro en el ámbito de actuación, El Duque, La Pinta, La Troya y Fañabé, que tienen una calificación sanitaria del agua de buena.

En el ámbito de actuación hay ubicada una Instalación Desaladora de Agua de Mar (IDAM) que se alimenta a través de seis pozos costeros profundos, ubicados en la margen derecha del barranco del Rey, en un lugar próximo a su desembocadura y totalmente integrados en la trama urbana del núcleo turístico de Playa de Las Américas. Estos pozos tienen similares características constructivas, donde la porción activa de la captación se localiza por debajo de la interfaz agua dulce/agua salada, lo que favorece el desplazamiento de la interfaz hacia el mar, suponiendo una barrera frente a posibles procesos de intrusión de agua de mar en el entorno.

### Aguas de escorrentía

Dentro del ámbito PMMIC no existe ningún tipo de aprovechamiento de este tipo de aguas por medio de azudes, balsas o presas, por lo que el agua bien se infiltra en el suelo, o bien transcurre normalmente por el cauce de los barrancos hacia el mar, o se recogen por el sistema de pluviales existente. Sí existen varios depósitos de aguas: dos en Torviscas, cuatro en San Eugenio y uno en Fañabé, donde se almacena agua para su posterior distribución en el ámbito de estudio, aunque su agua proviene de los canales, pozos y galerías que alimentan el municipio de Adeje y que se ubican fuera del ámbito.

Los objetivos ambientales adoptados en la Directiva 2000/60/CE y cuya trasposición a la legislación estatal se realizó mediante la Ley 62/2003, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social que incluye, en su artículo 129, la modificación del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por la que se incorpora al derecho español la Directiva 2000/60/CE, estableciendo un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas. En el artículo 92 bis de la Ley de Aguas se establecen como objetivos medioambientales para las aguas superficiales: *a) Prevenir el deterioro del estado de las masas de agua superficiales; b) Proteger, mejorar y regenerar todas las masas de agua superficial con el objeto de alcanzar un buen estado de las mismas; y c) Reducir progresivamente la contaminación procedente de sustancias prioritarias y eliminar o suprimir gradualmente los vertidos, las emisiones y las pérdidas de sustancias peligrosas prioritarias.*

En este sentido los objetivos generales del Plan Hidrológico de Tenerife (aprobación provisional) en su dimensión sectorial coinciden con los objetivos de la Directiva 2000/60/CE –Directiva Marco del Agua– y se refieren, de manera específica, a las masas de agua superficial: *a) prevenir el deterioro del estado de todas las masas de agua superficial; b) Alcanzar el buen estado de las masas de agua superficial costeras naturales a más tardar el 31 de diciembre de 2015; c) Alcanzar el buen potencial ecológico y un buen estado químico de las masas de agua superficial costeras muy modificadas a más tardar el 31 de diciembre de 2015; d) Reducir la contaminación procedente de sustancias prioritarias; e) Interrumpir o suprimir gradualmente los vertidos, emisores y pérdidas de sustancias peligrosas prioritarias.*

Por su parte, la Ley 41/2010, de 29 de diciembre, de protección del medio marino aprobó como objetivos específicos, que deberán ser perseguidos por las estrategias marinas, lo siguiente: *a) Proteger y preservar el medio marino, incluyendo su biodiversidad, evitar su deterioro y recuperar los ecosistemas marinos en las zonas que se hayan visto afectados negativamente; b) Prevenir y reducir los vertidos al medio marino, con miras a eliminar progresivamente la contaminación del medio marino, para velar por que no se produzcan impactos o riesgos graves para la biodiversidad marina, los ecosistemas marinos, la salud humana o los usos permitidos del mar; y c) Garantizar que las actividades y usos en el medio marino sean compatibles con la preservación de su biodiversidad.*

### DE LAS AGUAS SUBTERRÁNEAS

Según los datos del Consejo Insular de Aguas de Tenerife, el ámbito de actuación está incluido en la Masa Costera de la Vertiente Sur, que se caracteriza por las concentraciones de ion cloruro, donde se puede observar un aumento de su concentración, superando los últimos años concentraciones medias de 279 mg/l y máximas de 1254 mg/l. Sin duda se puede decir que existen de fenómenos de intrusión marina en este acuífero costero como consecuencia de excesiva explotación de los recursos hídricos de las zonas costeras.



La intrusión de agua de mar afecta significativamente a esta franja del litoral del sur de Tenerife, existiendo sectores hidrogeológicos muy modificados en los que prácticamente ya no hay extracción, y la que hay se realiza a través de pozos emboquillados a cotas altas (>400 m), y por tanto muy alejados de la línea de costa, y otros en los que la situación es sensiblemente mejor.

Los objetivos medioambientales propuestos para las aguas subterráneas en la Ley de Aguas (R.D. Leg. 1/2001) especifica: *a) Evitar o limitar la entrada de contaminantes en las aguas subterráneas y evitar el deterioro del estado de todas las masas de agua subterránea; b) Proteger, mejorar y regenerar las masas de agua subterránea y garantizar el equilibrio entre la extracción y la recarga a fin de conseguir el buen estado de las aguas subterráneas; y c) Invertir las tendencias significativas y sostenidas en el aumento de la concentración de cualquier contaminante derivada de la actividad humana con el fin de reducir progresivamente la contaminación de las aguas subterráneas.*

En este sentido los objetivos generales del Plan Hidrológico de Tenerife (aprobación provisional) en su dimensión sectorial coinciden con los objetivos de la Directiva 2000/60/CE -Directiva Marco del Agua- y se refieren, de manera específica, a las masas de agua subterráneas: *a) Evitar o limitar la entrada de contaminantes y evitar el deterioro del estado de todas las masas de agua subterránea; b) Alcanzar un buen estado químico y cuantitativo de las masas de agua subterráneas a más tardar el 31 de diciembre de 2015; y c) Reducir la contaminación de las aguas subterráneas.*

#### 4.1.11. Análisis de riesgos

##### INTRODUCCIÓN A LOS RIESGOS

Según se establece en 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 (en adelante, LDOGT), concretamente en su Directriz 50, con el rango de norma directiva, el planeamiento en todos sus niveles dedicará un apartado específico a la prevención de riesgos de variada índole.

Al mismo tiempo el Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la ley de suelo, mandata en su artículo 15 que “*el Informe de Sostenibilidad Ambiental de los instrumentos de ordenación de actuaciones de urbanización deberá incluir un mapa de riesgos naturales del ámbito objeto de ordenación*”.

Por ello, desde el PMMIC de Adeje, se implementa un análisis de riesgos con el objeto de excluir cualquier uso antrópico que pudieran poner en peligro vidas humanas y/o que alteren los procesos naturales. La metodología de trabajo se basa por un lado, en la recogida de datos de fuentes diversas que posean información sobre los riesgos en el ámbito de actuación y por otro, elaborar, en base a los métodos recogidos en otros documentos redactados sobre la materia, un estudio sobre determinados riesgos que pudieran tener incidencia sobre el municipio.

Los riesgos considerados en este documento son:

- Riesgo de avenidas
- Riesgo de desprendimientos
- Riesgo volcánico
- Riesgo tecnológico



## RIESGO DE AVENIDAS

Con el objeto de poder determinar el riesgo por avenidas en el ámbito de actuación, se ha acudido a la información desprendida del Plan de Defensa frente a Avenidas. Este plan fue aprobado de forma provisional por el Consejo de Gobierno Insular del Cabildo Insular de Tenerife, reunido en sesión ordinaria celebrada el 24 de julio de 2012, y se remitió a la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias para que, de conformidad con la competencia atribuida al Gobierno de Canarias en el artículo 7 letra c) de la Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas de Canarias, se proceda a la aprobación definitiva. Dicha remisión se hizo efectiva el 6 de agosto de 2012.

Según este plan, los problemas devenidos por las avenidas de agua en la isla de Tenerife no son localizados, extendiéndose a la práctica totalidad del territorio. Las riadas no suelen producirse porque se desborden los barrancos, sino porque la escorrentía (incluso antes de llegar a sus cauces) genera daños a causa de su velocidad, calado y erosión consiguiente. Una parte sustancial de los daños se producen como consecuencia del fenómeno que se ha denominado “escorrentía de ladera”. En el caso del ámbito de actuación, el Plan de Defensa frente a Avenidas ha identificado y descrito trece registros de riesgo que a continuación se procede a presentar.

- **Registro de riesgo 155:** El barranco de Fañabé discurre por diversas estructuras: 2 túneles de 4 metros de ancho y 3 metros de alto, una obra de paso de 5x3 metros, una paso bajo puente de 4x4 metros de sección útil, un encausamiento libre con taludes inestables y una obra de paso de 5x4 metros bajo carretera y recintos hoteleros. Por otra parte se observa que las calles de la zona no tienen un sistema de drenaje suficiente, si bien el cauce no está interceptado aparentemente por la trama urbana, el mayor problema viene de la falta de drenaje de las calles de la zona. El barranco atraviesa diversas obras de paso en su transcurso por la zona de Jardines del Duque, donde presenta taludes inestables con riesgo de deslizamiento en caso de avenida.

De una parte existe una falta de drenaje de las calles que no llevan sus aguas al barranco, fenómeno que se produce todos los años. Por otra parte, está la falta de sección de las distintas obras de paso para desaguar la avenida de 500 años. Por último, se observa la necesidad de reforzar los taludes del cauce en algunas zonas.

- **Registro de riesgo 213:** El barranco del Rey a su paso por Playa de Las Américas discurre por las siguientes zonas: una azud de retención de acarreo, dos arcos de 10x12 metros, un cauce canalizado a su paso por playa de Las Américas de dimensiones 20x2 metros, una obra de paso en el paseo marítimo de 20x3 metros y una pasarela peatonal de 15x4 metros. El barranco se encuentra encauzado artificialmente. Tanto los alzados como la solera están revestidos de hormigón.

También tiene incorporaciones de agua del drenaje de la trama urbana. Hay problemas en el drenaje urbano de Playa de Las Américas que no lleva todas las aguas al barranco. Posible desbordamiento del barranco cerca de la desembocadura inundando parte de la trama urbana. Pasarela que cruza el barranco en su desembocadura que no deja un drenaje transversal suficiente para la avenida de 500 años.

- **Registro de riesgo 305:** El barranco del Inglés a su paso por la zona hotelera de La Caleta presenta una obra de paso insuficiente en caso de avenida. Asimismo no existe un encausamiento hasta la desembocadura pudiendo provocar inundaciones en la trama urbana y en el hotel de la margen izquierda. Una obra reciente encauzó parcialmente el barranco aguas-arriba de la obra de paso. Aguas-abajo el barranco conserva su cauce natural pudiendo afectar a varias edificaciones en caso de avenida. En medio, la obra de paso está compuesta por dos tubos de diámetro 500 que son insuficientes para soportar los caudales de avenida. Por lo tanto, la obra de paso insuficiente y falta de encauzamiento hasta la desembocadura.

- **Registro de riesgo 538:** La autopista TF-1 a su paso por Torviscas hace de interceptor de 4 barrancos, siendo el principal el de la Montañeta. No existe ninguna obra de paso bajo la TF-1 ni por la vía de servicio. Asimismo la vía de servicio de la TF-1 tampoco tiene drenaje transversal ni longitudinal produciéndose inundaciones e interrupciones de tráfico todos los años. Actualmente se está ejecutando una obra de drenaje transversal de la TF-1 pero no va a solucionar todos los problemas de inundaciones.



Los barrancos no están encauzados aguas-arriba de la TF-1 y no tienen obras de paso bajo la autopista TF-1 ni por la vía de servicio. Aguas-abajo está completamente invadido por la trama urbana. Inexistencia de obras de paso bajo la autopista y bajo la vía de servicio. Insuficiente drenaje de la TF-1. Desaparición de los cauces aguas-abajo por la invasión de la trama urbana. Concentración de acarrees en las vías cuando se producen fuertes precipitaciones.

- **Registro de riesgo 541:** El barranco circula libre con los invernaderos a una cota ligeramente superior, no obstante, se considera que la presencia de invernaderos dentro del cauce del Barranco del Agua aguas-abajo de la TF-1 puede ser problemática.
- **Registro de riesgo 542:** En la desembocadura del barranco del Agua el cauce atraviesa la zona hotelera de La Caleta. Este último tramo no está canalizado y presenta una obra de paso insuficiente colapsando la carretera local y causando daños a los hoteles. El cauce atraviesa una obra de paso formada por 4 tubos de 800. Posteriormente circula libre con taludes laterales inestables hasta la desembocadura con una sección media de 12x2 metros.
- **Registro de riesgo 543:** El cauce del barranco de La Montañeta ha sido invadido por la nueva urbanización de Roque del Conde. Se ha realizado un encausamiento actuando de interceptor del agua de escorrentía desde aguas-arriba de la urbanización hasta el cauce natural del barranco pero no tiene capacidad suficiente y se producen inundaciones en las calles de la urbanización. El cauce se ha sustituido parcialmente por un encausamiento de dimensiones 2x1,5 metros, que bordea la urbanización hasta el cauce natural. La entrada de este encausamiento está mal ejecutada y no intercepta todas las aguas del barranco.
- **Registro de riesgo 544:** En la ladera de Morro Meceñe nacen varios barrancos que vierten sobre la nueva urbanización de Roque del Conde. El encausamiento de la escorrentía de estos barrancos está actualmente mal resuelto mediante cunetas llegando el agua a las viviendas existentes. El cauce de los distintos barrancos ha sido invadido por la urbanización y por las nuevas viviendas construidas. El drenaje urbano existente a base de cunetas intenta llevar el agua hasta el barranco principal de La Montañeta.
- **Registro de riesgo 546:** El cauce del barranco de La Montañeta ha sido invadido por una nueva urbanización que no tiene un drenaje urbano adecuado. Se ha realizado un encausamiento actuando de interceptor del agua de escorrentía desde aguas-arriba de la urbanización hasta el cauce natural del barranco. El cauce se ha sustituido por un encausamiento de dimensiones 2x1,5 metros que bordea la urbanización hasta el cauce natural.
- **Registro de riesgo 1149:** Este pequeño barranco está interceptado por la nueva zona hotelera de La Caleta. En la desembocadura se ha construido un hotel y aguas-arriba existe una cantera que presenta acopios de áridos susceptibles de ser arrastrados por una avenida.
- **Registro de riesgo 1150:** El barranco del Bobo tiene una obra de paso bajo la autopista TF-1 de 2x1 metros. Posteriormente está descubierto en medio de la trama urbana hasta una obra de paso de reciente construcción de 4x0,80 metros. La obra de paso bajo la TF-1 tiene tuberías que reducen sensiblemente la sección útil de la misma. El cauce aguas abajo está invadido por la trama urbana de Playa de Las Américas.
- **Registro de riesgo 1151:** No existe obra de paso para el paso del barranco bajo la TF-1. Aguas-abajo de la TF-1, la trama urbana ha invadido completamente el cauce, que está irrumpido, concretamente, por las obras del parque acuático, por la TF-1 y por la trama urbana de Playa de Las Américas.
- **Registro de riesgo 1156:** El barranco de la Montañeta está invadido por la trama urbana de Torviscas Bajo. Existen 2 afluentes que cruzan la autopista, el situado más al norte viene de la urbanización Roque del Conde y está canalizado a cielo abierto hasta que es mal emboquillado en un tubo de diámetro 2000, el afluente situado más al sur viene del drenaje de la autopista TF-1 mediante un colector de diámetro 1000 y un tramo canalizado también a cielo abierto.



En este punto se unen los dos afluentes hasta la desembocadura en la playa de Fañabé. Este tramo final tiene unas dimensiones de 2x2 metros con varias pasarelas peatonales en el tramo final de la playa salida. Las inundaciones se producen todos los años en las calles adyacentes por el deficiente drenaje urbano. Habría que solucionar primero el registro 538 que aportará más caudal a este encauzamiento.

### RIESGO DE DESPRENDIMIENTOS

Se ha aplicado para el análisis de este tipo de riesgo natural los parámetros utilizados por el Plan Territorial Especial de Ordenación para la Prevención de Riesgos de la isla de Tenerife (en adelante, PTEOPRE), adaptándolos a las características del ámbito del PMMIC de Adeje. Los parámetros utilizados son la litología y las pendientes.

- La litología de los materiales influye de manera determinante en la susceptibilidad de erosión del terreno en la medida en que estos materiales sean más o menos resistentes a la acción de denudación de los agentes erosivos, caracterizados principalmente por la lluvia y el viento.
- La pendiente del terreno es un factor que contribuye a favorecer la pérdida de material del suelo y la inestabilidad de las laderas al conferir a éstas mayor o menor estabilidad a la hora de ser puestas en movimiento por gravedad y los agentes erosivos que su cobertura le proporciona.

En el ámbito de actuación se han valorado estos factores, identificándose como espacios con riesgo potencial de desprendimientos aquellas laderas que superan el 30% de pendiente y sobre la que se desarrollan coladas basálticas que, aunque por el material que la componen no necesariamente son fácilmente deleznable, al recoger grandes cantidades de agua de escorrentía provenientes de los Morros Negro y Meceña, en este caso, si poseen una inestabilidad de ladera significativa susceptible de generar riesgos derivados de la propia dinámica de vertientes, acentuado aún más por la urbanizaciones existentes, que han socavado parte de la ladera, generando rupturas de pendiente.

Riesgo de desprendimientos en el PMMIC de Adeje		
Pendientes	+	Litología
> 30%		Coladas basálticas

#### Riesgo volcánico

Aunque dentro del ámbito existen reminiscencias de coladas y materiales eruptivos de la Serie III provenientes de centros de emisión relativamente próximos, la probabilidad de eventos, según el PTEOPRE, es *Muy Baja*. Además, la susceptibilidad ante coladas lávicas es mínima, debido a que se trata de un *Área Topográficamente Protegida*, y ante piroclastos de caída es *Insignificante*. Por lo tanto, y ante los datos recogidos en el mencionado plan territorial, la posibilidad de que el ámbito se vea afectado por una erupción volcánica es prácticamente nula.

#### Riesgo tecnológico

Son los riesgos antrópicos derivados del desarrollo tecnológico y la aplicación y uso significativo de las tecnologías. Para su estudio se han analizado aquellos factores, instalaciones o infraestructuras que pudieran suponer un riesgo para la población, que en el caso del ámbito del PMMIC hay una: el transporte de mercancías peligrosas que transcurre por la TF-1 y la TF-481 a su paso por el ámbito de actuación.

El transporte de mercancías peligrosas solo se ha considerado para estas vías mencionadas debido a que poseen una intensidad diaria de vehículos muy alta y porque en ellas circulan los camiones cisterna que suministran de combustible a las Estaciones de Servicio





presentes en las proximidades del ámbito del PMMIC, además cabe mencionar que no existen establecimientos sujetos a la Directiva 96/82/CE del Consejo de 9 de diciembre de 1996 relativa al control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas (SEVESO II).

#### 4.1.12. Bienestar social

Los residentes en el ámbito de actuación, según las encuestas realizadas en el contexto del Plan de Modernización, exhiben una actitud positiva frente al turismo, que se percibe como motor económico y principal fuente de empleo.

- En línea con lo anterior, casi la mitad de los encuestados no percibe impacto negativo alguno del turismo. Los que sí perciben impactos negativos del turismo señalan, sobre todo, los medioambientales y la inseguridad ciudadana.
- A pesar de considerar al turismo como motor económico que se debe cuidar y promocionar adecuadamente, éste se percibe como un turismo de escasa calidad y bajo poder adquisitivo, masificado, de sol y playa y que viene a disfrutar de los hoteles, de los que apenas sale.
- Además, se considera que no se presta al turista una atención adecuada, abusando de él en el comercio, el transporte y la restauración. En este sentido, se debe mejorar la atención que se reciben, así como ampliar y mejorar la oferta complementaria y de ocio dirigida a los turistas.
- En el bloque de infraestructuras y servicios, se demanda sobre todo la mejora de la limpieza y mantenimiento de las zonas públicas (calles y aceras, zonas verdes, parques y jardines); así como más parques infantiles, la mejora de los servicios que se prestan en las playas y la limpieza de las mismas.
- En el bloque de movilidad y transporte, se demanda una mayor cobertura del servicio de guaguas, que no atiende adecuadamente a los residentes en la zona alta del ámbito, así como una mayor frecuencia de paso y puntualidad. Dentro de este bloque, otra importante demanda se refiere a la necesidad de aparcamientos públicos y de un carril bici.
- En el bloque de recursos paisajísticos, las principales demandas se centran en la mejora del entorno en general, con especial atención a las zonas verdes, jardines y playas.
- En el bloque de oferta complementaria, se demanda una oferta cultural y de ocio específicamente dirigida a los residentes.

#### 4.1.13. Áreas protegidas

En el entorno del ámbito de actuación del presente Plan de Modernización se localizan las siguientes áreas protegidas:

##### a) Franja Marina Teno-Rasca (Lugar de Interés Comunitario de la Red Natura 2000)

Toda la franja marina frente a la que se asienta el ámbito de actuación está declarada como Zona Especial de Conservación (ZEC) con el código 103\_TF. Entre los motivos que justificaron su declaración como espacio perteneciente a la Red Natura 2000, figura la presencia de los hábitats y especies como los “bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda”, código 1110 del Anexo I de la Ley 42/2007, y particularmente por la presencia de la asociación Cymodoceetum nodosae y de las especies de interés comunitario como la tortuga boba y el delfín mular, ambos incluidos en el Anexo II de la antedicha Ley.



**b) Monumento Natural de la Caldera del Rey (T-23) (Espacio Natural Protegido de la Red Canaria)**

La Caldera del Rey constituye un elemento geomorfológico de gran singularidad, al ser una de las tres mejores muestras de volcanismo explosivo freatomagmático en la isla de Tenerife. Asimismo, y a pesar de los antropizado de su interior, algunos vestigios de la vegetación potencial propia de este punto del Sur de Tenerife, como la tabaiba dulce y el cardón.

## **4.2. DESCRIPCIÓN DE LA ALTERNATIVA CERO O “NO INTERVENCIÓN”. PROBABLE EVOLUCIÓN DEL SISTEMA, SEGÚN LAS TENDENCIAS CONOCIDAS, EN CASO DE NO APLICARSE EL PLAN**

El sistema territorial que conforma el ámbito de actuación del Plan de Modernización, se muestra como difícilmente autorregulable, presentando tendencias hacia un constante aumento de la presión antrópica. Esta circunstancia no ayuda a mejorar la situación ambiental actual, sino que contribuye a empeorarla, ofreciendo un escenario poco satisfactorio y de baja calidad. Del mismo modo, la magnitud y carácter de los problemas a los que se intenta hacer frente, hacen necesario señalar la importancia y necesidad de ejecutar las determinaciones propuestas, dados los efectos indeseables que se derivarían en caso de optar por no desarrollar el Plan de Modernización.

Así, el aumento del parque automovilístico en conjunción con la incapacidad de la red viaria existente de asimilar este crecimiento, pueden derivar en un colapso del sistema circulatorio y, consecuentemente, en un aumento de la problemática relacionada con la accesibilidad y la contaminación ambiental (ruidos, emisiones de CO<sub>2</sub>, etc.), factores que, en conjunto y en cierta medida, ya convierten al núcleo en un destino poco atractivo para el turista, entendiéndose como tal, un lugar en el que el caos circulatorio perturba su bienestar y la carencia de funcionalidad que complica su estancia. Asimismo, la actual red de abasto y saneamiento podría ser incapaz de cubrir las necesidades por un hipotético aumento de la demanda, pudiéndose además acrecentar la problemática relacionada con las infraestructuras (mal estado de las infraestructuras, elementos de la red de saneamiento escasamente integrados, etc.).

Por su parte, la ausencia o deficiencia de redes de colectores en zonas urbano-turísticas, de rápido y reciente desarrollo -por medio de un proceso urbanizador poco respetuoso con el sistema hidrológico de las cuencas naturales preexistentes-, son causa de importantes problemas por la incapacidad de los pluviales existentes de realizar un eficiente drenaje en el espacio urbano. Por ello, con el sostenimiento del marco actual, se prevén inundaciones debido a la imposibilidad de eliminar las aguas pluviales de un modo rápido y eficaz.

Por otro lado, el actual sistema de flujos o rutas de transporte público (esencialmente de guaguas) es causante, en la actualidad, de problemas ambientales relacionados con la contaminación acústica y atmosférica. De tal manera, es previsible que la no intervención en un redistribución planificada de estos recorridos, en sinergia con las deficiencias mencionadas de la red viaria, propicien un incremento de la problemática relacionada con la contaminación ambiental e influyan directa, y negativamente, sobre la percepción del confort ambiental que se obtiene del ámbito.

La escasez de alternativas al transporte privado para poder desplazarse dentro del ámbito turístico, dada la presencia testimonial del carril bici o la falta de continuidad que presentan los paseos o vías peatonales, repercutirán negativamente sobre la percepción de el espacio libre y la imagen turística que se desea conseguir. A ello, se le suman la inseguridad que proporcionan unas vías en mal estado y el incumplimiento o la no adaptación a las medidas de establecidas por la normativa vigente sobre accesibilidad.

Por tanto, las carencias del transporte público, y la escasez de alternativas al privado, entorpecen la estancia del turista y restan calidad al destino, cuyos visitantes se ven en la necesidad de adaptarse a espacio poco favorecedor para su movilidad.



Por su parte, el mantenimiento de una planta alojativa de antigüedad, degenerará previsiblemente en una degradación de los edificios, afectando no sólo a la calidad estética de la unidad constructiva de manera individual, sino que también afectará a la calidad visual del paisaje del entorno inmediato. A causa de lo anterior, el valor de calidad para la conservación del espacio urbano se verá reducido, mientras que por el contrario, la problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones se hará más patente (por el mal estado de conservación de las edificaciones, tratamientos de fachadas inadecuados, etc).

La suma de lo anteriormente descrito, ya desemboca en una imagen turística poco atractiva, basada en una estética obsoleta e incongruente con el mundo moderno, así como una relación calidad-precio desproporcionada, tanto por las características en sí mismas del producto ofertado, como por las diferencias que percibe el turista con respecto a otros destinos competidores, los cuales ofrecen mejor calidad a precios más competitivos.

En parte, esa obsolescencia del núcleo turístico se debe al fenómeno de la residencialización, que requiere de intervenciones orientadas hacia la consolidación de un núcleo turístico eficiente, ya que el posible incremento de residentes puede inducir a una demanda de equipamientos y dotaciones no compatibles con el uso turístico, así como generar conflictos de usos entre los intereses y necesidades de los residentes y los turistas.

Este fenómeno de residencialización conlleva como efecto colateral la obsolescencia de la oferta complementaria del ámbito turístico, lo que puede influir en un mantenimiento inadecuado de las fachadas (tanto de las edificaciones comerciales como de las áreas residencializadas) y, por consiguiente, en una degeneración de la imagen turística. Del mismo modo, la previsible degradación de los espacios libres y la no actuación en busca de una mayor interconexión entre los mismos, establecerán una falta de adaptación a las demandas ambientales del turista y, por tanto, producirán un empeoramiento en la percepción del confort ambiental.

Asimismo, la oferta complementaria no es sólo defectuosa en cuanto a sus infraestructuras y conexiones, sino también en su propio contenido, centrada casi en exclusividad en el sector de la restauración, provoca una pérdida clara de potenciales turistas. El núcleo objeto de análisis se consolida como destino para turistas maduros, pero a su vez crece la demanda de un turismo joven, lo mismo sucede con los turistas por tipologías, es un destino escogido principalmente por parejas, pero la demanda de familias se hace cada vez más patente, por tanto, la oferta complementaria actual sería incapaz de cubrir las necesidades de un público heterogéneo. Del mismo modo, y aún en el caso de que se tratara de un perfil de turista más homogéneo, la oferta complementaria actual no estaría en disposición de atender los cambios en la demanda o en los gustos del turista, radicando nuevamente en el carácter estático de la oferta actual, sin siquiera disponer de equipamientos óptimos para atender las tendencias propias de cualquier mercado.

El producto “sol y playa” por sí solo no garantizará la perdurabilidad del destino, ya que existen otros destinos competidores que complementan dicho producto con una oferta complementaria más atractiva. Lo mismo sucede con el resto de infraestructuras y equipamientos que forman parte del producto turístico, el producto “sol y playa” no sería suficiente para asegurar la competitividad del destino, pues la imagen del destino es el conjunto de lo anteriormente descrito.

La calidad del destino es el resultado de la combinación de los factores y de ella depende el posicionamiento del núcleo y su capacidad de competir tanto con otros destinos consolidados como con los destinos emergentes, hecho que no podría suceder si se mantuvieran las condiciones y características actuales, puesto que no contribuirían a la mejora o mantenimiento de la imagen o marca con la que el destino es reconocido.

La falta de intervención sobre el núcleo, daría lugar tanto a la no creación de empleo como a la pérdida del existente, puesto que un núcleo que no crece económicamente, será incapaz de sustentarse con los recursos actuales de forma indefinida.





En caso de no aplicarse el Plan, el principal visitante del núcleo que dispone de un poder adquisitivo medio-alto, sustituiría el destino por otros competidores, quedando éste como objetivo de un perfil de turista con un poder adquisitivo inferior, convirtiéndose pues en un destino de baja calidad, determinado por un producto obsoleto y de baja categoría y por la renta de sus visitantes.

La “no-intervención” imposibilita la aplicación de los incentivos a la renovación y rehabilitación de los establecimientos de alojamiento y oferta turística complementaria por impedimento de los instrumentos de ordenación urbanística y territorial, lo que provoca una oferta turística obsoleta, la falta de inversiones públicas y privadas en el ámbito y la falta de atracción y captación de capital debido a la pérdida de interés hacia un núcleo de dichas características.



## 5. CARACTERÍSTICAS AMBIENTALES DE LAS ZONAS QUE PUEDEN VERSE AFECTADAS DE MANERA SIGNIFICATIVA. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

Los parámetros ambientales expuestos en los apartados anteriores, permiten establecer (en conjunción con otras variables de índole urbanística y de aprovechamiento de usos), un sistema de unidades ambientales homogéneas sobre el que poder diagnosticar las características territoriales existentes, y prever las posibles afecciones generadas por las determinaciones del Plan de Modernización.

### 5.1. ZONIFICACIÓN DEL TERRITORIO CONFORME A SU CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN, LIMITACIONES Y CAPACIDAD DE USO O POTENCIALIDADES EN BASE A UNIDADES AMBIENTALES (DIAGNÓSTICO DESCRIPTIVO)
















Su objetivo es valorar el estado del sistema territorial, de los problemas que le afectan y del aprovechamiento de sus potencialidades, con el fin de poder tomar decisiones sobre su trayectoria. En este sentido, el diagnóstico ambiental se estructura en 3 etapas, secuenciales y estrechamente vinculadas entre sí: un diagnóstico descriptivo, un diagnóstico de la problemática ambiental y un diagnóstico de la capacidad de uso del territorio.

#### 5.1.1. Diagnóstico descriptivo: unidades ambientales

##### ASPECTOS METODOLÓGICOS

A modo de interpretación de la información recogida en el análisis ambiental, y por tanto, como reflejo de la realidad territorial, se ha generado una delimitación de unidades ambientales homogéneas a partir de una diferenciación inicial, en el ámbito de referencia territorial del Plan, del espacio edificado y del soporte territorial, que son los principales sistemas que lo organizan.

En el proceso de definición, caracterización y delimitación de las unidades ambientales se combina el estudio de los elementos del paisaje existentes, el de su estructura interna, o sistema de organización que lo identifica, y el de su dinámica, incorporando en algunos casos las claves de su transformación temporal. En general, estos elementos pueden ser de carácter abiótico, biótico y antrópico, dándose diversas interrelaciones entre ellos. En este sentido se considera de especial relevancia la estructura que presentan, es decir, cuales son los dominantes, cuáles son sus niveles de organización y qué elemento o elementos estructuran cada unidad. Ello se puede traducir en una clasificación de las unidades resultantes según la dominancia de sus elementos estructurales.

RANGO	ABIÓTICO	BIÓTICO	ANTRÓPICO
1	 F	 B	 A
2	Fb Fa  	Bf Ba  	Af Ab  
3	Fba Fab  	Bfa Baf  	Afb Abf  

**Gráfico:** Elementos, estructura y dinámica (Método de Bovet y Ribas). Este método establece categorías teniendo en cuenta lo que predomina.



Al aplicar este método de definición de unidades ambientales en el ámbito de referencia, se puede apreciar la predominancia de elementos antrópicos sobre el resto de tipologías, lo cual es consecuencia de que un alto porcentaje del territorio se encuentre transformado por la edificación y por las infraestructuras humanas en la actualidad.

La presencia de unidades con dominancia de elementos bióticos se ciñe a espacios tratados, potentemente, mediante ajardinamientos o reconstrucción de ecosistemas, como son el Parque Urbano próximo al Estadio Antonio Domínguez y el Campo de Golf y el espacio libre que lo circunda, o algunos espacios en El Mojón; y a aquellas unidades que se ven afectadas por situarse en el contexto inmediato de iconos naturales como la Montaña Chayofita. Por su parte, las unidades con dominancia de elementos abióticos corresponden a aquellos espacios aún no ocupados, como cauces de barrancos y algunas bolsas de suelo urbanizable que están destinadas a completar la trama urbana en el futuro.


### CLASIFICACIÓN DE LAS UNIDADES AMBIENTALES HOMOGÉNEAS

Como se ha expuesto, se considera que el ámbito de referencia territorial del PMMIC se encuentra formado por dos grandes sistemas o tipologías de unidades: por un lado las “unidades del espacio edificado” y por otro las “unidades del soporte territorial”. Ambos sistemas se subdividen a su vez en distintos subsistemas, que se organizan de la siguiente manera:

**A. Espacio edificado:** compone un espacio en el que la dominancia de los elementos antrópicos, representados principalmente por las edificaciones, condiciona el funcionamiento y la dinámica del mismo.

-  **A.1 Área urbano-turística:** son aquellas áreas en las que se conjugan las actividades turísticas y urbanas en general, caracterizándose por una morfología física y una funcionalidad propia.
-  **A.2 Frente urbano litoral:** es el corredor, construido o no, que constituye el tránsito entre el espacio netamente urbano y el litoral no ocupado.

**B. Soporte territorial:** son aquellas zonas constituidas por el soporte funcional (ejes o áreas del espacio urbano que articulan la funcionalidad del mismo y suelos intersticiales) y el soporte natural (zonas con dominio de elementos bióticos y abióticos).

-  **B.1 Grandes ejes de conectividad y elementos de la trama urbana:** constituyen unidades ambientales de carácter lineal y areal, que están conformadas por los grandes ejes y áreas que articulan la funcionalidad del espacio urbano, canalizando los flujos principales y presentando una intensa localización de actividades.







**B.2 Áreas periurbanas de transformación:** son aquellos sectores que, pudiendo registrar algún elemento de interés ambiental, presentan un relativo grado de transformación territorial y están destinados a colmatar la trama urbana.



**B.3 Grandes ejes ambientales y unidades con dominio de elementos naturales:** son aquellos ámbitos escasamente transformados, que presentan unas características o valores ambientales dignos de preservación, constituyendo el contrapunto natural al medio urbano construido.



**B.4 Franja litoral:** se trata del corredor litoral no transformado.

Del mismo modo, cada subsistema se ve afectado por las interrelaciones de un gran número de procesos y elementos. Estas relaciones son las que dan sentido y definen los límites de las unidades ambientales caracterizadas.

### UNIDADES DEL ESPACIO EDIFICADO (A)

#### A.1 Área urbano-turística

Para la delimitación de las unidades del área urbano-turística, se han tenido en cuenta los siguientes criterios: usos del suelo urbano; tipología edificatoria y relación espacio construido/espacio libre o ajardinado.

- A.1.1. Aqualand Costa Adeje (Equipamientos de ocio y dotaciones)
- A.1.2. Centro de Congresos de Adeje (Equipamiento en edificación singular)
- A.1.3. Comisaría de Policía, EDAR-IDAM (Dotaciones e infraestructuras hidráulicas)
- A.1.4. Fañabé Alto (Área residencial con tipología edificatoria mixta y escasez de espacios libres)
- A.1.5. Jardines del Duque (Ámbito turístico con tipología edificatoria de media densidad y moderado nivel de ajardinamiento)
- A.1.6. La Enramada (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria en bloque abierto y presencia de elementos de interés cultural)
- A.1.7. Llanos del Duque (Ámbito turístico con tipología edificatoria agrupada y moderado nivel de ajardinamiento)
- A.1.8. Miraverde I (Área residencial con tipología edificatoria aislada y moderado nivel de ajardinamiento)
- A.1.9. Miraverde II (Área residencial con tipología edificatoria aislada sin colmatar y moderado nivel de ajardinamiento)
- A.1.10. San Eugenio Alto (Área con predominio de establecimientos extrahoteleros con tipología edificatoria mixta y escasez de espacios libre)
- A.1.11. Siam Park (Equipamiento de ocio)
- A.1.12. Torviscas Alto (Área residencial con predominio de la edificación aislada sobre ladera de grandes pendientes y moderado nivel de ajardinamiento)
- A.1.13. Torviscas Centro (Área con imbricación de uso residencial y turístico con predominio de edificación aterrazada sobre ladera de grandes pendientes y alto nivel de ajardinamiento)



- A.1.14. Urbanización Caldera del Rey (Área residencial con tipología edificatoria aislada sobre ladera y escaso nivel de ajardinamiento)
- A.1.15. Jardines del Duque (Espacio libre ajardinado)

### **A.2 Frente urbano litoral**

Para la delimitación de las unidades del frente urbano litoral, se han tenido en cuenta los siguientes criterios: usos del suelo urbano, tipología edificatoria, características del corredor o del eje de conexión litoral, y relación espacio construido/espacio libre o ajardinado.

- A.2.1. Espacio libre Playas de Fañabé y Torviscas (Espacio libre Playas de Fañabé y Torviscas)
- A.2.2. Playa de Fañabé (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria de media densidad y escaso nivel de ajardinamiento)
- A.2.3. Playa de Las Américas (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria en bloque abierto y escaso nivel de ajardinamiento)
- A.2.4. Playa del Duque (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria mixta y alto nivel de ajardinamiento)
- A.2.5. San Eugenio Bajo (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria en bloque abierto y alto nivel de ajardinamiento)
- A.2.6. Torviscas Bajo (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria de media densidad y moderado nivel de ajardinamiento)
- A.2.7. Urbanización El Veril (Ámbito turístico en franja litoral con tipología edificatoria en bloque abierto y alto nivel de ajardinamiento)

### **UNIDADES DEL SOPORTE TERRITORIAL (B)**

#### **B.1 Grandes ejes de conectividad y elementos de la trama urbana**

Para la delimitación de las unidades de los grandes ejes de conectividad y elementos de la trama urbana, se han tenido en cuenta los siguientes criterios: jerarquía de los ejes viarios (autovía, carretera comarcal, calle,...), tipología de los elementos de la trama urbana (parques, espacios libres, campos de golf...), y presencia de vegetación.

- B.1.1. Puerto Colón (Infraestructura portuaria)
- B.1.2. Calle La Caldera (Viario estructurante)
- B.1.3. Calle Baleares (Viario estructurante)
- B.1.4. TF-1 (Viario estructurante)
- B.1.5. Avenida Berlín (Viario estructurante)
- B.1.6. Avenida de Austria (Viario estructurante)
- B.1.7. Avenida de Bruselas (Viario estructurante)
- B.1.8. TF-6231 (Viario estructurante)



- B.1.9. Avenida Europa (Viario estructurante)
- B.1.10. Avenida de Los Pueblos (Viario estructurante)
- B.1.11. Avenida Madroñal (Viario estructurante)
- B.1.12. Avenida Virgen de Guadalupe (Viario estructurante)
- B.1.13. Carretera Fañabé-La Caleta (Viario estructurante)
- B.1.14. Vía auxiliar TF-1 I (Viario estructurante)
- B.1.15. Calle Budapest (Viario estructurante)
- B.1.16. Vía auxiliar TF-1 II (Viario estructurante)
- B.1.17. Avenida Ernesto Sartí (Viario estructurante)
- B.1.18. Vía auxiliar TF-1 III (Viario estructurante)
- B.1.19. Calle Galicia (Viario estructurante)

### **B.2 Áreas periurbanas de transformación**

Para la delimitación de las unidades de las áreas periurbanas de transformación, se ha tenido en cuenta el nivel de antropización que presentan en la actualidad, lo cual parece la característica más relevante en ellas, ya que generalmente estas áreas están destinadas a completar la trama urbana en el futuro, cuando adopten el carácter urbano predominante del contexto territorial en que se ubican.

- B.2.1. Llano de las Casitas I (Antiguas terrazas de cultivo con matorral de sustitución)
- B.2.2. Llano de las Casitas II (Espacio libre sin tratar)
- B.2.3. Callao de La Enramada (Camping en solar vacante con comunidades vegetales nitrófilas)

### **B.3 Grandes ejes ambientales y unidades con dominio de elementos naturales**

Para la delimitación de las unidades de los grandes ejes ambientales y de dominio de elementos naturales, se han tenido en cuenta los siguientes criterios: Características físicas (barrancos, laderas, campo dunar,...), valores ambientales en presencia y nivel de antropización.

- B.3.1. Barranco del Agua (Cauce de barranco)
- B.3.2. Barranco del Inglés (Cauce de barranco)
- B.3.3. Barranco del Rey (Cauce de barranco)
- B.3.4. Morro Negro y Morro Meseñe (Ladera exterior de la Caldera del Rey con tabaiba amarga)
- B.3.5. Ladera del Espejo (Rampa lávica con tabaiba dulce)





#### B.4 Franja litoral

Para la delimitación de las unidades de la franja litoral, se han tenido en cuenta los siguientes criterios: características físicas (playa, cantil,...) y nivel de antropización que presentan.

- B.4.1. El Bufadero (Rasa marina con escasa vegetación vascular y alto grado de antropización)
- B.4.2. El Juradito (Rasa marina con escasa vegetación vascular y alto grado de antropización)
- B.4.3. Morro La Enramada (Rasa marina con escasa vegetación vascular y alto grado de antropización)
- B.4.4. Playa de El Bobo (Playa de arena)
- B.4.5. Playa de El Duque (Playa de arena)
- B.4.6. Playa de La Enramada (Playa de callaos y/o zona de baño)
- B.4.7. Playa de Las Cuevitas (Playa de arena)
- B.4.8. Playa del Veril (Playa de callaos y/o zona de baño)
- B.4.9. Playa La Pinta (Playa de arena)
- B.4.10. Playas de Fañabé y Torviscas (Playa de arena)
- B.4.11. Playas de Troya (Playa de arena)

La disposición en el territorio de todas estas unidades se plasma de manera disgregada, es decir, se da el caso de que una misma unidad (por ejemplo la A.1.11) se encuentre dividida en distintos polígonos, distribuidos de manera irregular por el territorio que ocupa el ámbito de referencia territorial del Plan. Esto se debe a que las similitudes entre las interacciones de elementos y la disposición de estos, generalmente no se dan de manera continua.

Mediante la caracterización de las distintas unidades ambientales homogéneas, el diagnóstico descriptivo permite interpretar el funcionamiento del ámbito, de manera que sirve para conocer cómo es y cómo funciona. Esto permite, en la posterior fase de ordenación, establecer propuestas diferenciadas y ajustadas a las distintas realidades del espacio considerado.

Según los resultados obtenidos en este diagnóstico descriptivo, se puede afirmar que el ámbito de referencia del Plan posee un carácter eminentemente urbano, donde el segundo gran grupo de unidades ambientales, las pertenecientes al soporte territorial, cobra un papel relevante y mayoritario en cuanto a la cantidad de territorio que ocupa, dándose un total de 73 unidades ambientales homogéneas.

Caracterización de las UAH		Nº UAH	% de ocupación	
Espacio Edificado		A.1 y A.2	22	77,79
Soporte Territorial	Soporte funcional	B.1 y B.2	22	9,45
	Soporte natural	B.3 y B.4	16	12,76



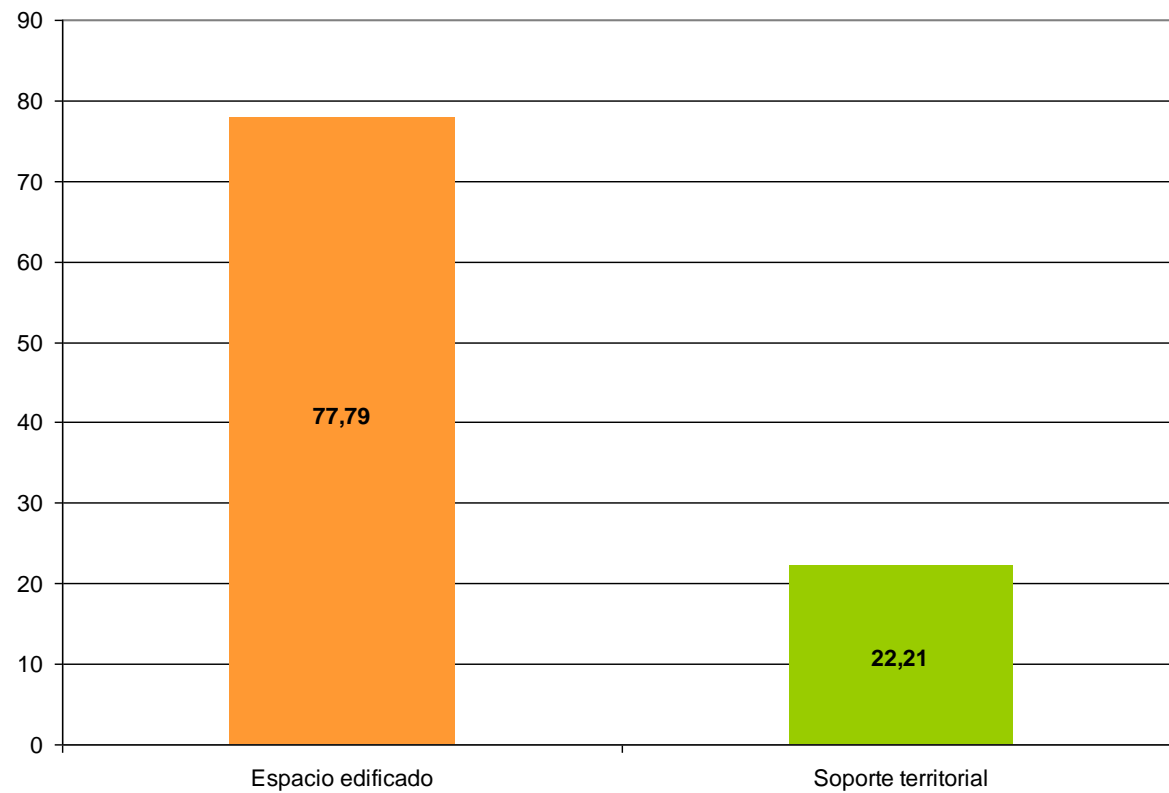


Tabla: Porcentaje de ocupación territorial de los grandes sistemas de unidades. **Elaboración:** Propia.

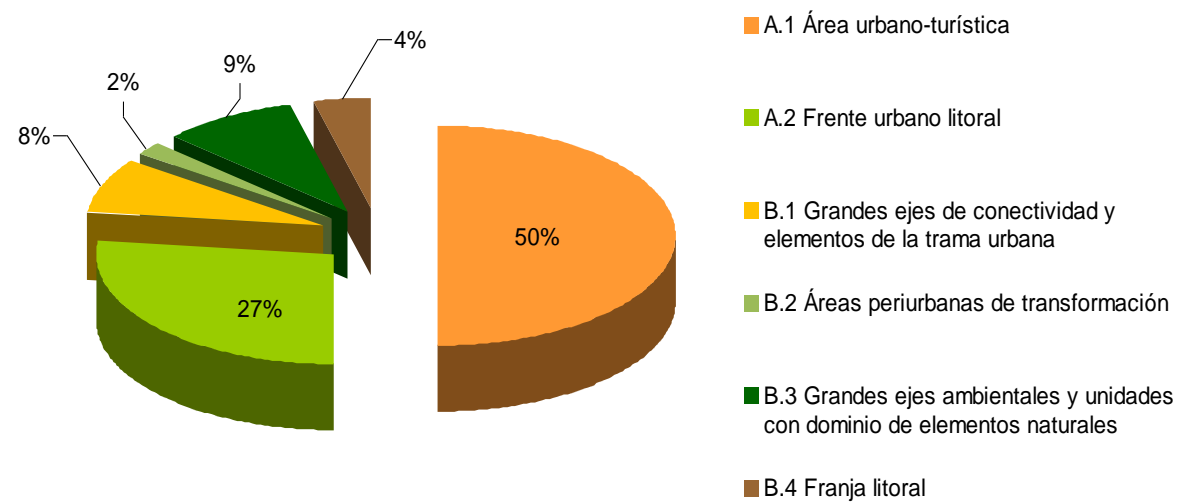


Gráfico: Porcentaje de ocupación territorial de los distintos subsistemas. **Elaboración:** Propia.



La caracterización de las unidades pertenecientes al espacio edificado se ha desarrollado teniendo en cuenta criterios como el uso existente, las tipologías edificatorias y la relación que se aprecia entre el espacio construido y el espacio libre, dando como resultado diferencias notables en base a estos aspectos. En general la tipología edificatoria “en bloque abierto” se diferencia positivamente del resto en cuanto a la proporción de espacios libres o ajardinados que presenta, correspondiendo en su mayoría a grandes instalaciones hoteleras como las que se ubican en la zona de Playa de El Duque y la Urbanización El Veril. A su vez, son muy notables dentro de esta tipología de unidades, las que poseen un carácter funcional relacionado con el uso turístico, aunque sin embargo, llegan a darse contrastes significativos entre las distintas unidades del espacio urbano-turístico, como por ejemplo la presencia de parcelas urbanas sin uso que son unidades en sí mismas, ya que rompen totalmente el carácter funcional de su contexto inmediato.

El segundo gran grupo de unidades ambientales, las pertenecientes al soporte territorial, presentan un total de 38 unidades. Se caracteriza por la presencia de grandes ejes de conectividad por un lado, y por otro de unidades con dominancia de elementos naturales o grandes ejes ambientales. Entre los primeros, se debe destacar la vertebración que hace sobre el territorio la carretera TF-1, atravesando el ámbito por su interior, dividiéndolo en dos. Entre las unidades con dominio de elementos naturales o grandes ejes ambientales se encuentran la ladera exterior de la Caldera del Rey y los barrancos que recorren el ámbito. La existencia de espacios más o menos antropizados donde aún se mantiene algún relictos de vegetación potencial, aporta valores ambientales muy significativos y de gran relevancia, además de constituir un atractivo paisajístico de la zona, junto a una línea de costa organizada mediante la presencia de playas y cantiles, que van desde el Barranco del Rey hasta la Playa de la Enramada.

### 5.1.2. Diagnóstico de la capacidad de uso

El diagnóstico de la capacidad de uso del territorio supone su valoración en función de su mérito para ser conservado, así como de sus posibilidades para ser aprovechado. En este sentido, se estructura a partir de tres diagnósticos específicos: calidad para la conservación, limitaciones de uso y potencialidades. En última instancia, la definición de las potencialidades del territorio tienen una vinculación directa con los otros dos diagnósticos sectoriales y determina, a la postre, las posibilidades de actuación que se materializan en la estrategia del PMMIC.

Al igual que sucedía con el diagnóstico de la problemática ambiental, los diagnósticos sectoriales que definen la capacidad de uso, toman como referente de valoración territorial las unidades ambientales homogéneas caracterizadas para el ámbito de actuación del PMMIC.

#### DIAGNÓSTICO DE CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN

Definidas las unidades ambientales (o de integración) por sus características más relevantes, se está en condiciones de evaluar las cualidades para la conservación con que cuentan para evitar y/o amortiguar su alteración (negativa). La representación espacial de este valor indica donde se localizan los elementos territoriales más importantes que deben conservarse, restringiendo, en lo posible, las actividades más agresivas hacia zonas menos valiosas.

#### ASPECTOS METODOLÓGICOS

Se ha determinado, mediante la utilización de distintas tecnologías de información geográfica, una propuesta metodológica de valoración indirecta, que sea válida para la tipología del ámbito de estudio y que a su vez agilice el proceso.

Esta metodología se fundamenta en el diagnóstico del territorio mediante los aspectos estudiados en la etapa de análisis, que concurren en las unidades ambientales previamente establecidas y adaptadas al ámbito de actuación. Así, para la valoración de la calidad se tienen en cuenta, para las unidades del espacio edificado y del soporte relacional, los siguientes criterios de valoración: la calidad de la biodiversidad, la calidad visual del paisaje y la calidad del patrimonio cultural; mientras que para las unidades del soporte natural, se consideran los siguientes: el valor ecológico, el valor paisajístico y el valor científico-cultural.





No se valoran las unidades que exceden el ámbito de actuación del Plan, que fundamentalmente está compuesto por unidades edificadas y de soporte relacional. Así mismo, los resultados finales de la calidad para la conservación, obtenidos de la aplicación de los distintos algoritmos, se han clasificado atendiendo a la siguiente escala de valores:

Valores comprendidos entre 4,01 y 5: Muy Alta

Valores comprendidos entre 3,01 y 4: Alta

Valores comprendidos entre 2,01 y 3: Media

Valores comprendidos entre 1,01 y 2: Baja

Valores comprendidos entre 0 y 1: Muy Baja

### 1. CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN DEL ESPACIO EDIFICADO Y DEL SOPORTE TERRITORIAL

Es necesario valorar las unidades ambientales en relación al potencial urbano-turístico y a las expectativas de calidad ambiental a que aspira la sociedad. Por ello, se ha diseñado la siguiente fórmula de valoración ponderada, con la que se consigue cuantificar la incidencia de los distintos elementos territoriales, en función de su relevancia para el establecimiento de la calidad para la conservación del ámbito:

$$CC = \frac{(C_{bio} * 2) + (C_{pai} * 8) + (C_{pcul} * 4)}{14}$$

Donde:

CC = Calidad para la Conservación

C<sub>bio</sub> = Calidad de la biodiversidad

C<sub>pai</sub> = Calidad visual del paisaje

C<sub>pcul</sub> = Calidad del patrimonio cultural

2/8/4 = Coeficientes de ponderación

14 = Sumatoria de coeficientes de ponderación

Los criterios de valoración utilizados para evaluar las distintas variables son los siguientes:

#### c) Calidad de la biodiversidad

La valoración de esta variable se ha realizado teniendo en cuenta: las características de las áreas con vegetación y la presencia de áreas de interés florístico y/o faunístico. Para ello, se ha aplicado la siguiente ecuación de media ponderada:

$$C_{bio} = \frac{(C_{veg} * 8) + (A_i * 4)}{12}$$



Donde:

d) Cbio = Calidad de la biodiversidad

Cveg = Características de las áreas con vegetación

Ai = Presencia de áreas de interés florístico y/o faunístico

8/4 = Coeficientes de ponderación

12 = Sumatoria de coeficientes de ponderación

Las categorías de valoración utilizadas son las siguientes:

- a.1 Características de las áreas con vegetación

- Valor 0: Ausencia en la unidad de áreas con vegetación.
- Valor 1: La unidad cuenta con escasas áreas de vegetación (públicas o privadas) o, aunque su presencia sea evidente, más de un 75% de su superficie corresponde a céspedes.
- Valor 3: La unidad cuenta con evidentes áreas de vegetación (públicas o privadas) en las que predomina únicamente un estrato.
- Valor 5: La unidad cuenta con evidentes áreas de vegetación (públicas o privadas) en las que predomina una vegetación con portes diversificados.

- a.2 Presencia de áreas de interés florístico y/o faunístico

- Valor 0: Ausencia en la unidad de áreas de interés florístico y faunístico.
- Valor 1: Presencia en la unidad de un área de interés florístico o de un área de interés faunístico de reducida dimensión.
- Valor 3: Presencia en la unidad de dos áreas de interés florístico o dos áreas de interés faunístico, de reducidas dimensiones.
- Valor 5: Presencia en la unidad de un área de interés florístico y/o faunístico de significativa dimensión, o más de 2 con reducida dimensión.



### e) Calidad visual del paisaje

Se han tomado los valores obtenidos del análisis de la calidad visual del paisaje y se han reclasificado atendiendo a la siguiente valoración:

- Valor 1: Unidades con calidad visual del paisaje muy baja y baja.
- Valor 3: Unidades con calidad visual del paisaje media.
- Valor 5: Unidades con calidad visual del paisaje alta o muy alta.

### f) Calidad del patrimonio cultural

Para la obtención de este valor se ha tenido en cuenta la presencia de bienes patrimoniales (arqueológicos, arquitectónicos y/o etnográficos) y/o de figuras de protección como Bienes de Interés Cultural (BIC); estableciéndose las siguientes categorías de valoración:

- Valor 0: Ausencia en la unidad de bienes con interés cultural.
- Valor 1: Presencia en la unidad de al menos 1 bien con interés arquitectónico y/o etnográfico.
- Valor 3: Presencia en la unidad de 2 bienes con interés arquitectónico y/o etnográfico.
- Valor 5: Presencia en la unidad de al menos 1 BIC, 1 bien con interés arqueológico, y/o de más de 2 bienes con interés arquitectónico y/o etnográfico.

## 2. CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN DE LAS UNIDADES DEL SOPORTE NATURAL

Teniendo en cuenta que cada unidad es el resultado de la conjunción de características y procesos diversos, su valor puede considerarse como la consecuencia de varias dimensiones. En este sentido, la calidad para la conservación de cada unidad resultará de la consideración conjunta, mediante la aplicación de una media aritmética, de los siguientes factores de evaluación: el valor ecológico, el valor paisajístico y el valor científico-cultural.

$$CC = \frac{\bar{X}VE + \bar{X}VP + \bar{X}VCC}{3}$$

Donde:

CC = Calidad para la conservación

XVE = Promedio del valor ecológico

XVP = Promedio del valor paisajístico

XVCC = Promedio del valor científico-cultural



Tales factores de evaluación son básicamente de carácter cualitativo, por lo que se hace necesario aplicar criterios de valor ampliamente aceptados y contrastados, así como utilizar escalas jerárquicas que proporcionan rangos de valor simples. Para ello, se ha adaptado y conjugado la metodología propuesta por D. Gómez Orea<sup>9</sup>.

Por tanto, tal como se ha dicho y se evidencia en la fórmula expresada, los datos de los anteriores factores de evaluación son el resultado de una media aritmética previa, obtenida de la aplicación de la siguiente escala de valores a una serie de criterios específicos:

Muy bajo = 1

Bajo = 2

Medio = 3

Alto = 4

Muy alto = 5

Los criterios específicos valorados conforme a la anterior escala, para cada factor de evaluación, son los siguientes:

g) Para obtener el **valor ecológico** se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- **Condiciones ambientales.** Estado ambiental de las condiciones atmosféricas, suelos, acuífero, así como cualquier otro parámetro que condicione o de soporte a las comunidades dependientes de los mismos en un sector determinado.
- **Características geomorfológicas.** Se valora la importancia, espectacularidad, rareza o abundancia de las características litológicas y geomorfológicas que dan carácter a un sector y son a su vez el soporte de unas comunidades específicas de unos ambientes muy determinados.
- **Abundancia de flora.** Abundancia de los elementos que configuren la cubierta vegetal del sector. Refiriéndose a especies propias o características de ese piso vegetal en un ecosistema natural.
- **Diversidad de flora.** Riqueza específica de elementos vegetales en la unidad, refiriéndolo a otro ecosistema tipo de las mismas características del estudio.
- **Abundancia de fauna.** Se valora la riqueza de individuos de las diferentes especies observadas en la zona.
- **Diversidad de fauna.** Riqueza específica que presenta la fauna habitual de la zona.
- **Especies raras o en peligro de extinción.** Abundancia y diversidad de especies raras o en peligro, así como aquellas que están incluidas en alguna normativa legal de protección.
- **Zonas de nidificación.** Se valora con la máxima puntuación la existencia de áreas de nidificación de especies de interés para la avifauna autóctona.
- **Flora y fauna introducida.** Se valora positivamente la inexistencia de elementos introducidos que compitan o desplacen las comunidades características del lugar.
- **Capacidad de regeneración.** Capacidad que posee una zona de recuperar de manera natural sus poblaciones iniciales.

<sup>9</sup> Este método se inspira en los planteamientos metodológicos expuestos por Domingo Gómez Orea en "Ordenación Territorial". Ediciones Mundi-Prensa (2001). Pp. 251-260. ISBN 84-8476-012-X.



h) Para obtener el **valor paisajístico** se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- **Singularidad.** Se valora la rareza o excepcionalidad de una zona y sus componentes, refiriéndose generalmente a paisajes únicos en su género.
- **Variabilidad.** Diversidad y/o riqueza de elementos que configuran el paisaje, tanto los geomorfológicos como las masas vegetales o presencia de láminas de agua o cualquier otro elemento destacable en el mismo, valorándose más aquellos paisajes con fuertes contrastes para el observador.
- **Representatividad.** Califica a un sector o zona por ser un exponente claro de los paisajes típicos de un lugar o una tipología determinada, mostrándose en él claramente las características definitorias de la clase paisajística a que pertenece.
- **Valor estético.** Se valoran características como cromatismo, formas destacables o llamativas, texturas, etc., desde un punto de vista puramente estético. Es sin duda el aspecto más difícil de valorar debido a la subjetividad de las características, ya que podrá variar la estimación según los gustos del observador.
- **Estado de conservación.** La carencia de intervenciones o elementos extraños al paisaje revalorizarán una zona desde el punto de vista natural o rural, por lo que se valorará negativamente la presencia de cualquier elemento antrópico discordante o intervenciones modificadoras del paisaje.

i) Para obtener el **valor científico-cultural** se han tenido en cuenta los siguientes criterios:

- **Patrimonio.** La existencia de elementos patrimoniales, tanto desde el punto de vista arquitectónico como de yacimientos arqueológicos, así como de cualquier otro elemento patrimonial de cualquier naturaleza.
- **Usos tradicionales del suelo.** La existencia de cualquier uso tradicional del suelo y en especial cultivos tradicionales que se desarrollan en el ámbito de actuación, los cuales aunque en muchos casos sean poco productivos o rentables, son una muestra viva de costumbres y etnografía.
- **Capacidad de uso didáctico, lúdico o deportivo.** Capacidad de un sector para ser aprovechado como zona didáctica por los exponentes que posee o como lugar de ocio tanto desde el punto de vista lúdico como deportivo.

#### EXPOSICIÓN DE RESULTADOS

Del diagnóstico general de los resultados alcanzados, se deriva que de las 60 unidades ambientales homogéneas disgregadas existentes (que se encuentran representadas dentro del ámbito de actuación): 5 de ellas, que suponen el 2,7% del territorio, poseen una calidad para la conservación **muy baja**; un total de 27 unidades tienen un valoración **baja** (ocupando el 58,7% del territorio); 10, que representan algo más el 24,9% del territorio, ostentan una valoración **media**; y 15 unidades, que ocupan más del 8,9% de la superficie, gozan de una calidad para la conservación **alta**; mientras que solamente 3 unidades, con una ocupación del 5,1% del ámbito de actuación, poseen una valoración **muy alta**.

Unidades Ambientales Homogéneas		CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN				
		Muy alta	Alta	Media	Baja	Muy baja
Espacio Edificado		-	-	9	12	1
Soporte Territorial	Soporte funcional	-	13	1	15	4
	Soporte natural	3	2	-	-	-

% de ocupación		CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN				
		Muy alta	Alta	Media	Baja	Muy baja
Espacio Edificado		-	-	23,8	53,6	0,5
Soporte Territorial	Soporte funcional	-	5,0	1,1	5,1	2,0
	Soporte natural	5,1	3,9	-	-	-

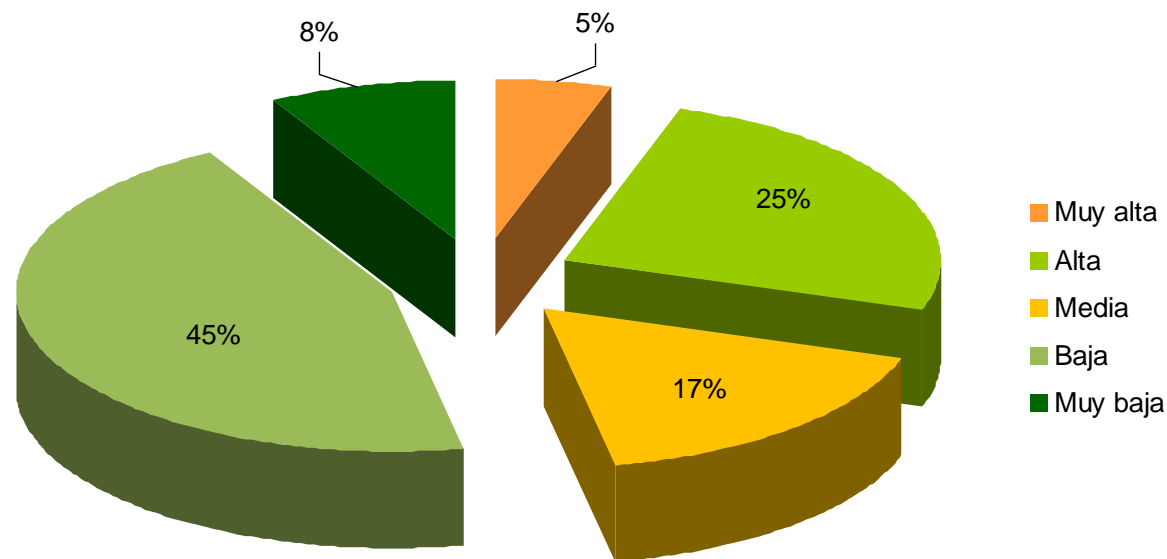


Gráfico: Representación del porcentaje de UAH por los valores de calidad para la conservación. **Elaboración:** Propia





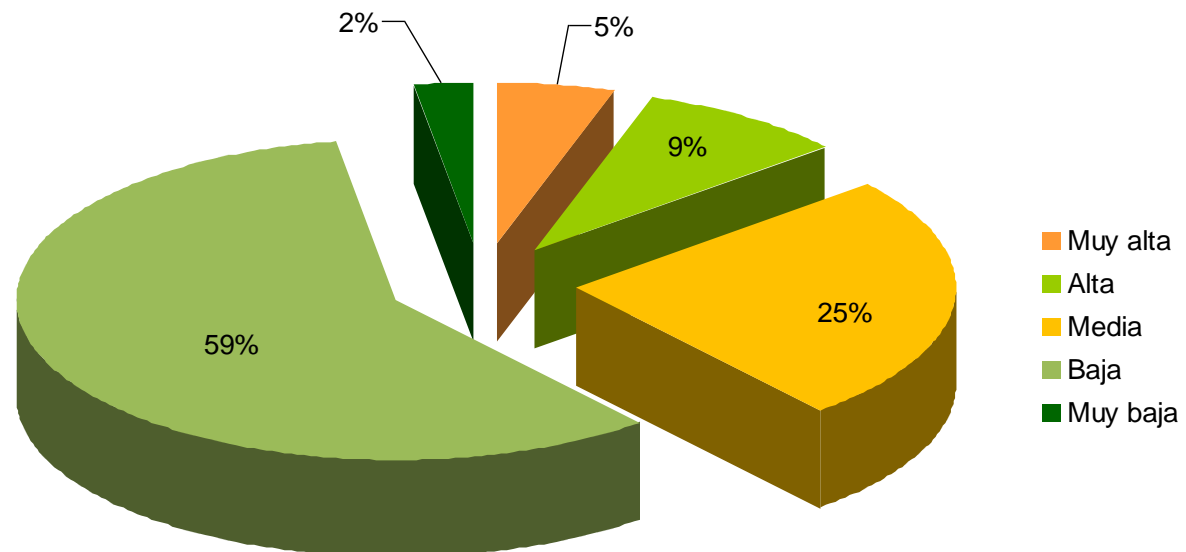


Gráfico: Representación del porcentaje de superficie ocupada por los valores de calidad para la conservación. **Elaboración:** Propia.

Una diagnosis somera de los valores resultantes de la calidad para la conservación de las zonas en las que se subdivide el ámbito de actuación ofrece las siguientes conclusiones:

Las **unidades del espacio edificado** poseen mayoritariamente valores medios-bajos, motivado principalmente por la antigüedad del espacio urbano y del propio espacio turístico. Con una valoración *baja* y *muy baja* y una ocupación del 54,1% de la superficie del ámbito PMMIC, y por lo tanto, el de mayor importancia, existen varias unidades cuya calidad para la conservación deriva del relativo buen estado de la trama urbana y la moderada extensión de sus espacios ajardinados, como por ejemplo las unidades de Las Américas (A.2.3), San Eugenio Alto (unidad A.1.10) y Torviscas Alto (unidad A.1.12). Existe con un 23,8% de superficie ocupada por unidades de valoración *media*, como ejemplos se encuentran vinculados al espacio urbano de la franja litoral, como son las unidades de Playa de El Duque (unidad A.2.4) y Playa de Fañabé (A.2.2) que acogen instalaciones hoteleras y extrahoteleras con moderado o alto nivel de espacios ajardinados.

Las **unidades del soporte funcional** son las que poseen una mayor tendencia a ostentar valores de conservación significativamente positivos (*altos* y *medios*, con el 5,1% y el 1,1% del ámbito, respectivamente), localizándose esencialmente en las grandes áreas que articulan la funcionalidad del espacio de Adeje, sobre todo el espacio litoral: El Bufadero (unidad B.4.1), Callao de La Enramada (unidad B.2.3) y Morro La Enramada (unidad B.4.3). Todas ellas albergan cierta calidad visual, y aunque escasa, vegetación vascular. Además, en el caso de la unidad de la Playa de La Enramada (unidad B.4.6), acoge un bien cultural inmaterial como la Fiesta de San Sebastián. Con un 7,1% de la ocupación de este tipo de soporte, el valor *bajo* y *muy bajo* de calidad para la conservación se detecta varios puntos del ámbito, que se encuentran básicamente: en los viales urbanos y periurbanos, y las grandes parcelas de colmatación de la trama urbana de Adeje, como es el caso de la unidad del Llano de las Casitas II (B.2.2).

En cuanto a las **unidades de soporte natural**, que constituyen el 9% de la superficie total del ámbito de actuación, solamente se detectan unidades ambientales con valor *muy alto* y *alto*, debido fundamentalmente a su valor ecológico y científico-cultural de las mismas. Estas unidades son la Ladera del Espejo (unidad B.3.5), Morro Negro y Morro Mecerne (unidad B.3.4) y los principales barrancos que atraviesan el ámbito y que poseen un gran valor dentro de las dinámicas ecológicas del ámbito PMMIC.

La calidad para la conservación de la ciudad turística de Adeje, se encuentra muy condicionada por las características de las áreas con vegetación, por la calidad visual de las unidades ambientales y por la proximidad de éstas al litoral. De tal modo, se detecta una cierta sectorización: en la que la calidad alta y muy alta predomina en el frente litoral; mientras que los valores bajos y muy bajos prevalecen en el espacio interior. Del mismo modo, se manifiestan unos mejores potenciales de conservación en las unidades urbano-turísticas con una planta de alojamiento más moderna, que en las de aquellos ámbitos que resulta más obsoleta, como se desprende de la comparación de Las Américas con la zona de Playa de El Duque y la Urbanización El Veril.

### **DIAGNÓSTICO DE LIMITACIONES DE USO**

Para este Plan, las limitaciones de uso derivadas de las condiciones ambientales están relacionadas con la coincidencia, en determinados puntos del territorio, de un cierto número de recursos o limitaciones físicas (paisajes singulares, elementos singulares de la flora y la fauna, los valores patrimoniales, etc.), que determinarán el grado de restricciones para el desarrollo de usos y actividades asociadas al turismo, que impliquen una transformación sustancial de las condiciones del sistema natural o del patrimonio cultural existente. Al mismo tiempo, se da la circunstancia de que algunas de las unidades no poseen limitaciones de usos relevantes.

#### ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para conocer tales restricciones al uso turístico, los criterios utilizados son los siguientes:

1. La calidad visual del paisaje en unidades con dominancia de elementos naturales.
2. La singularidad de los elementos bióticos, debiéndose preservar aquellas áreas que presenten una mayor riqueza botánica o faunística y que suponen las más ricas en biodiversidad del ámbito.
3. La calidad para la conservación, considerando aquellas unidades con dominio de elementos naturales y una calidad para la conservación alta o muy alta, como limitantes para el desarrollo del uso turístico en su interior.
4. La pendiente del terreno, considerando como una limitación aquellas unidades que sobrepasan 35% de pendiente en más del 50% de su superficie.
5. La existencia de elementos culturales con valores de patrimonio histórico, ya sean arqueológicos, arquitectónicos o etnográficos.

#### EXPOSICIÓN DE RESULTADOS

Una vez se han tenido en cuenta estos criterios se observa que del total de superficie que ocupan las unidades en el ámbito diagnosticado, un 11% del territorio posee limitaciones de uso por condiciones ambientales de algún tipo.

A continuación se hace una descripción detallada de cada tipo de limitaciones, así como de su territorialización:

##### **a)** Limitaciones de uso derivadas de la calidad visual del paisaje en unidades naturales

El paisaje resulta ser una componente generalista que engloba en sí valores de elementos naturales y antrópicos, aunque suelen predominar, en el caso del ámbito del Plan, los de carácter antrópico. Su valoración entraña las dificultades propias de una variable tan poco mensurable, sin embargo, una correcta evaluación de la calidad visual del paisaje puede dar orientaciones de uso positivas para la planificación y, en todo caso, puede indicar los lugares más sensibles ante cualquier actuación en el territorio.



Estas unidades son la Ladera del Espejo (unidad B.3.5), Morro Negro y Morro Meceñe (unidad B.3.4) y los principales barrancos que atraviesan el ámbito y que poseen un gran valor dentro de las dinámicas ecológicas del ámbito PMMIC. Además, tienen esta consideración todas las playas y zonas de baño del ámbito.

**b) Limitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos terrestres**

El análisis de las características faunísticas y del soporte vegetal revela una moderada presencia de las mismas en el paisaje urbano. Además, subsiste la conveniencia, motivada en algunos casos por cuestiones legales o vinculantes, de que se genere un marco de limitaciones espaciales para determinados ámbitos a partir de su catalogación como áreas de interés ecológico de cara a la conservación.

Por tanto, a efectos de este marco, a continuación se citan las zonas en las que se limitan los usos sobre las mismas, en razón de su interés por la presencia de vegetación o de fauna cuya preservación se plantee como un factor limitante para determinadas actuaciones antrópicas en el territorio:

La Ladera del Espejo (unidad B.3.5), Morro Negro y Morro Meceñe (unidad B.3.4), el Llano de las Casitas (unidad B.2.1) y los principales barrancos que atraviesan el ámbito y que poseen comunidades vegetales consideradas Áreas Interés Florístico, que mayoritariamente se corresponde con tabaiba dulce y balos, y que a su vez pertenecen al Hábitat Natural de Interés Comunitario de la Directiva Hábitat 5330 Matorrales termomediterráneos y preestéticos.

La Ladera del Espejo está influenciada por la presencia en su entorno inmediato de la Caldera del Rey (Monumento Natural). Además, el litoral está directamente limitado por la ZEC 103\_TF "franja Marina Teno-Rasca", que copa la totalidad de la franja marina que circunda el ámbito, lo que también reduce las posibilidades de desarrollo de infraestructuras marítimas u otras obras análogas, como por ejemplo Puerto Colón, sobre todo por la cercanía de un sebadal.

**c) Limitaciones de uso derivadas de la calidad para la conservación de unidades con dominancia de elementos naturales**

Se considera un factor limitante para el uso turístico, en unidades con dominio de elementos naturales, el hecho de que estas posean una valoración alta o muy alta en cuanto a la calidad para la conservación que presentan.

Una vez se ha diagnosticado el territorio con respecto a esta variable, los resultados denotan la inexistencia en el ámbito considerado de unidades con estas características, por lo que no se precisa la implantación de limitaciones al respecto.

**d) Limitaciones de uso derivadas de la pendiente del terreno**

Algunas unidades ambientales del ámbito de actuación presentan una pendiente del terreno que en ocasiones supera los 35% de inclinación. Por esto, estas unidades presentan notables limitaciones de uso, excepto para aquellas actuaciones relacionadas con la mejora, conservación y restauración de su patrimonio natural y cultural. Incluso, en el caso Morro Negro y Morro Meceñe (unidad B.3.4), en donde existe una ladera que, además de la pendiente, posee materiales fácilmente deleznable, existe un riesgo de desprendimientos por dinámica de vertientes.

Además, las unidades con esta pendiente limitante se localizan en las proximidades de la Caldera del Rey, muchas de las unidades urbanas se asientan sobre laderas de pendientes del entorno del 20%, consideradas incluso por el PIOT como Áreas de Regulación Homogénea "Laderas". Como ejemplos se pueden encontrar San Eugenio Alto (unidad A.1.10), Torviscas Alto y Centro (unidades A.1.12 y A.1.13, respectivamente), y que son fácilmente visibles desde muchos puntos del ámbito PMMIC.



e) Limitaciones de uso derivadas de los elementos de valor cultural

Esta limitación se corresponde con las unidades ambientales que poseen en su interior elementos con interés arqueológico, etnográfico o arquitectónico.

Todos los lugares con valores patrimoniales del ámbito diagnosticado, forman parte del interés paisajístico y de la cultura del pueblo, por eso deben ser mantenidos por las administraciones competentes en las debidas condiciones de estética y de conservación. Por tanto presentan limitaciones en la realización de obra en ellos o cerca de su ámbito, que no corresponda a su rehabilitación o a su integración paisajística. El uso de éstos lugares con interés cultural queda limitado al científico, educativo, cultural y turístico-divulgativo, debiendo ser protegidos en la medida necesaria en caso de que se dé otro uso actualmente en ellos.

En el ámbito de actuación de este plan, se encuentran varias unidades que albergan algún vestigio patrimonial relevante, estas son: El Bufadero (unidad B.4.1), la Playa y el Callao de La Enramada (unidades B.4.6 y B.2.3, respectivamente) y La Enramada (unidad A.1.6), en ésta última se asienta la Ermita de San Sebastián del S.XVI.

El ámbito PMMIC en un 48% de sus unidades ambientales homogéneas no posee limitaciones de uso relevantes, posteriormente están, casi con el mismo peso porcentual, las imitaciones de uso derivadas de la calidad visual del paisaje en unidades naturales y las limitaciones de uso derivadas de la pendiente del terreno, que suman un 37% de las unidades ambientales delimitadas, quedando de forma reducida las imitaciones de uso derivadas de los elementos bióticos terrestres y las derivadas de los elementos de valor cultural, con sólo un 15% de representatividad.

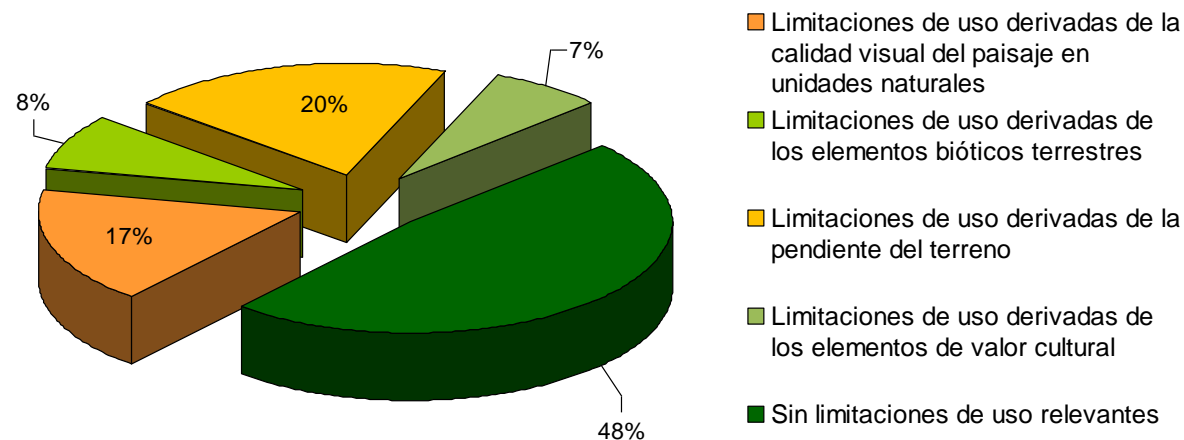


Gráfico: Representación del porcentaje de UAH por el tipo de limitación de uso asociado. **Elaboración:** Propia.

### DIAGNÓSTICO DE POTENCIALIDADES

Se entiende como tal diagnóstico, la evaluación o estimación de las unidades ambientales para acoger determinadas actividades, que repercutiendo de manera efectiva sobre el desarrollo económico del ámbito, no impliquen o tengan como resultado una modificación negativa del entorno. En otras palabras, la potencialidad se define como el conjunto de elementos positivos para la óptima utilización del territorio, en este caso, desde el punto de vista turístico.



### ASPECTOS METODOLÓGICOS

Las unidades ambientales del ámbito de actuación se han organizado, atendiendo al potencial que presentan, en estos cuatro grandes grupos:

- a) Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad.

Son aquellas que constituyen unidades ambientales con una estructura capaz de resistir las actividades propias de los grandes ejes y áreas que articulan el espacio urbano-turístico (recepción, canalización y distribución de flujos).

- b) Unidades con potencial para la reconversión de usos y mejora de espacios libres públicos.

Son aquellas áreas destinadas a colmatar la trama urbana y aquellos espacios libres públicos que presenten deficiencias de habitabilidad que afecten de manera extrema al confort ambiental de los mismos.

- c) Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados.

Áreas con valores patrimoniales, naturales, de capacidad de acogida y/o de oportunidad de localización, que en la actualidad se encuentran en desuso y que su puesta en valor influiría positivamente en el desarrollo socioeconómico del entorno.

- d) Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético y gestión de residuos de áreas comerciales.

El carácter urbano – turístico que posee el ámbito de actuación, hace que las distintas áreas comerciales existentes sean piezas claves en el funcionamiento socioeconómico de la zona, mostrándose como elementos imprescindibles de la oferta turística complementaria. Teniendo esto en cuenta, se identifica en estas áreas la potencialidad que poseen para ser correctamente tratadas, en cuanto a la gestión de los residuos que se generan en ellas y en cuanto a la estética que presentan sus elementos estructurales.

### EXPOSICIÓN DE RESULTADOS

A continuación se hace una descripción de las potencialidades detectadas atendiendo a las tipologías definidas:

- a) Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad

Las unidades que ocupan todo el frente litoral (unidades B.4. Franja litoral), desde la Playa de La Enramada hasta la Playa de la Troya, junto con los espacios libres públicos, tratados y sin tratar, que existen en el ámbito de actuación, entre los que destacan los Jardines del Duque (unidad A.1.15) y el Espacio Libre de Torviscas Centro (junto a la Urbanización Andalucía) (unidad A.1.13), se constituyen como unidades ambientales del espacio urbano-turístico, vertebradoras de los flujos poblacionales, sobre el que se emplaza gran parte de la oferta comercial complementaria y que posee una calidad visual del paisaje, generalmente, media o alta. Todos estos elementos del paisaje urbano son susceptibles de mejorar sus conexiones, principalmente dentro de la franja litoral y entre ésta y la zona de interior en todo el ámbito; de homogeneizar los elementos del mobiliario urbano (papeleas, luminarias, elementos de sombra, etc.); de mejorar visualmente el espacio viario, mediante la revitalización de zonas verdes; y de ampliar la red de carril bici, para mejorar el funcionamiento y la calidad estética de la ciudad turística.

Se hecha en faltas a lo largo de la orla litoral la existencia de un mayor número de aparcamientos públicos que den servicio a los usuarios de las playas existentes, provenientes de otros núcleos de población y que en época estival colapsan las vías de acceso a las proximidades de las zonas de baño. Esta cuestión se torna alto complicada al no existir excesivas bolsas de suelo que se puedan habilitar para tal efecto, como sí ocurre en algunos solares de la Avenida de Bélgica o en el Aparcamiento de la Avenida de Bruselas (unidades A.1.7 y A.2.4, respectivamente).



Otra mejora posible en cuanto a la funcionalidad de los elementos existentes en el territorio sería la aportación de arena a la playa del Beril, para su mejor adecuación como zona de baño, este proyecto ya está desarrollado y se encuentra sometido al preceptivo proceso de Evaluación de Impacto Ambiental. En este caso, como aparcamiento con cierta capacidad de acogida que de servicio a esta futurible playa, estaría el actual aparcamiento colindante a la Ermita de San Sebastián (unidad A.1.6).

Finalmente, existen espacios infrautilizados como la Playa de La Enramada y el Callao de La Enramada (unidades B.4.6 y B.2.3, respectivamente), donde actualmente tanto la playa, recientemente rehabilitada para el baño, como el propio solar anejo, son susceptibles de albergar mayores y mejores servicios vinculados al uso y disfrute del litoral.

#### **b) Unidades con potencial para la reconversión de usos y mejora de espacios libres públicos**

En el ámbito de actuación de este plan existen varias unidades ambientales que contienen en su interior espacios libres públicos que están tratados y desaprovechados, o carecen de tratamiento alguno que permita explotarlos como recurso territorial. Por ejemplo, muchos de las unidades ubicadas en la parte superior de la TF-1, poseen una trama urbana inacabada y un escaso tratamiento de borde con los Espacios Naturales Protegidos de la Reserva Natural Integral de Barranco del Infierno y el Monumento Natural de la Caldera del Rey (Miraverde, Fañabé Alto y Torviscas Alto), manifestándose como unidades de paisaje fundamentales y con mayor potencial para su mejora, ya que se trata de un espacio central dentro del ámbito de actuación, además de poseer una gran relevancia visual debido a su disposición en pendiente.

El diseño del mobiliario urbano utilizado en los espacios libres debe garantizar una adecuada integración paisajística por su tipología, materiales y colores, al igual que el de las infraestructuras, las cuales, deben favorecer la eficiencia energética del alumbrado. Esta renovación se hace necesaria en algunos espacios libres de estos ámbitos, en los que se dan tipologías de mobiliario y modalidades de ajardinamientos heterogéneos.

En conjunto, el gran número de espacios libres públicos existentes a lo largo de todo el ámbito de actuación, aunque muchos de ellos de pequeña entidad, se presta territorialmente a formar parte de una red temática que los una mediante la conexión por corredores verdes, potenciando así la biodiversidad y la calidad del espacio público de la zona. Sinérgicamente, la creación de esta red verde puede favorecer la interconexión del área de ordenación con el entorno natural inmediato, favoreciendo actividades como el senderismo o el ciclismo de montaña desde el espacio turístico hacia los elementos que lo conforman, como barrancos y macizos montañosos, que albergan una gran riqueza natural y patrimonial.

El Llano de las Casitas II (unidad B.2.2) posee todas las condiciones para la adecuación como Espacio Libre que de continuidad a los Jardines del Duque y lo reconvierta en un gran cinturón verde que integre la trama urbana y su borde con los suelos no urbanizados colindantes, recalificando el espacio turístico, este aspecto se puede anexas al recurso que supone el Llano de las Casitas (unidad B.2.1), también integrante de las bolsas de suelo dedicadas al cultivo intensivo del plátano hasta que se reconvirtieron los usos principales.

En este momento, la carencia de espacios estanciales, la baja homogeneidad de mobiliario y pavimentos, la presencia significativa de edificaciones con una mala calidad estética, la falta de mantenimientos de ajardinamientos, la presencia de vertidos y la intensa degradación de algunos de sus elementos, hacen necesaria una actuación urgente sobre la mayoría de los espacios públicos existentes, con lo que se facilitarían la recualificación y la mejora de muchos de estos.





### c) Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados

Los barrancos presentes en el ámbito acogen vegetación autóctona (balos, entre otros) y componen una de las Áreas de interés florístico existentes en el ámbito PMMIC, por ello, se considera necesario un trabajo dirigido a la erradicación de especies exóticas invasoras (*Pennisetum setaceum*, *Nicotiana glauca*, *Datura stramonium*, etc.), por otro lado, habría que eliminar aquellos usos que puedan aumentar los riesgos por avenidas ya inventariados (por, ejemplo su uso como aparcamientos o como acopio de materiales de obra), resolviendo al mismo tiempo los puntos de riesgo existentes e implementando un proyecto en esta línea.

La infraestructura de Puerto Colón (unidad B.1.1), actual centro de actividades náuticas de recreo, conjuntamente con su zona comercial, ocupa un gran espacio del frente litoral de San Eugenio, interrumpiendo el trazado del paseo marítimo y generando un *fondo de saco* para el tráfico rodado, por ello, habría que desarrollar un proyecto que resulte estos aspectos y facilite el acceso desde los diferentes puntos del ámbito, así como su compatibilidad con el paseo marítimo.

Existen laderas pertenecientes a la Caldera del Rey que contienen vegetación autóctona, en distintos grados de conservación, y que además, como el caso de Morro Negro y Morro Meceña, poseen un alto grado de riesgo de desprendimientos derivado de la ruptura artificial de la pendiente que han provocado alguna de las urbanizaciones asentadas en su base (unidades B.3.5 y B.3.4, respectivamente) y debido a la escorrentía de ladera. Para estos espacios cabría elaborar un proyecto de rehabilitación y proceder al tratamiento del borde urbano con el Espacio Natural Protegido de la Caldera del Rey, pudiendo además, ejecutar algún mirador con carácter divulgativo.

### d) Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético y gestión de residuos de áreas comerciales

Varias unidades ambientales del ámbito de actuación, albergan en su interior zonas comerciales de distintas tipologías. Algunas de estas áreas, presentan en la actualidad un estado de conservación del tratamiento de fachadas bastante malo, lo cual aporta un valor negativo en cuanto a la calidad del paisaje de la zona.

En este sentido, se detecta en ellas, la potencialidad para ofrecer un mejor servicio al turista, mediante la renovación o adecuación del tratamiento estético general, favoreciendo así, tanto la calidad visual de las propias áreas comerciales, como sinérgicamente la de su entorno.

El resto de establecimientos comerciales, en términos generales no cumplen los parámetros estéticos o de conservación que una marca turística como la de Costa Adeje exige. En ellos la oferta comercial es excesivamente repetitiva, sin una diversificación que cree una sinergia colectiva dentro del mismo centro comercial, lo que ha llevado a que la mayoría de ellos tengan cerrados muchos locales y su mantenimiento resulte inviable. Esto produce que en la mayoría de los casos que no exista una gestión común del mismo, lo que induce a no tener ni promoción, ni publicidad, ni identidad común, ni homogeneidad en las cartelería ni en el mobiliario, ni en muchos casos incluso, gestión de limpieza en zonas comunes.

De entre los Centros Comerciales que presentan deficiencias destacables, así como un alto grado de deterioro y de obsolescencia son el Salytien, el Bora Bora, el Playa y el Ocean Center en Playa de Las Américas (unidad A.2.3), el Centro Comercial Teide y La Isla en el ámbito de San Eugenio y Torviscas (unidades A.1.10, A.2.6 y A.2.13).

Otro aspecto a mejorar, y que se presenta por tanto como una potencialidad en cuanto a la calidad y el confort ambiental de la zona, es el tratamiento de los residuos que generan los distintos establecimientos comerciales de estas áreas. Suelen localizarse en estos centros comerciales, lugares concretos destinados a albergar los distintos contenedores de residuos según sus tipologías. Dicha localización suele producir una concentración excesiva de residuos, generando a su vez la presencia de malos olores en su entorno, lo cual, es un aspecto muy negativo para el usuario de la zona comercial.

La solución, y por ende la potencialidad que se detecta, pasa por la correcta ubicación de estos lugares destinados a la acumulación de residuos en zonas aisladas de los propios centros comerciales, evitando así que el usuario pueda transitar por ellas o por sus inmediaciones.

De manera general, con actuaciones de mejora estética de las edificaciones y de reubicación de lugares destinados a la acumulación de residuos en estas áreas comerciales, se puede conseguir un incremento notable de la calidad del servicio de oferta complementaria que ofrece el ámbito de actuación.

Por último, habría que considerar la rehabilitación y tratamiento integral de algunas zonas urbanas, tanto en el espacio privado, como en el público, con gran obsolescencia general de sus equipamientos, dotaciones y establecimiento hoteleros y extrahoteleros, como es el caso de Las Américas (unidad A.1.3)

## 5.2. PROBLEMÁTICA AMBIENTAL E IMPACTOS PREEXISTENTES EN EL TERRITORIO, INCLUYENDO LOS RELACIONADOS CON CUALQUIER ZONA DE PARTICULAR IMPORTANCIA AMBIENTAL Y ESPECIES PROTEGIDAS, ASÍ COMO LOS CONTEMPLADOS SOBRE EL LITORAL, QUE SE TENGAN EN CUENTA EN LA EVALUACIÓN AMBIENTAL QUE PROPONE LA ESTRATEGIA MARINA

El Plan de Modernización incorporará los impactos de las actividades humanas en el litoral, contemplados en la evaluación ambiental que proponga la Estrategia Marina, en cuanto la misma sea aprobada definitivamente.

### 5.2.1. Impactos preexistentes

Una vez detectados, en la fase de análisis, los impactos ambientales existentes, se han identificado los diferentes problemas dominantes que contribuyen al detrimento de la calidad ambiental de las unidades ambientales definidas, dando como resultado la siguiente clasificación:

#### IMPACTOS DERIVADOS DE LAS EDIFICACIONES Y CONSTRUCCIONES

- Mal estado de conservación general
- Esta situación se da sobre todo en las zonas que albergan edificaciones más antiguas, existiendo algunos casos con grandes grados de obsolescencia, como son las urbanizaciones de Playa de Las Américas, y la parte alta del ámbito, donde existen establecimiento extrahoteleros que no han sufrido obras de mantenimiento desde su apertura y apartamentos de uso residencial en condiciones mejorables, esto ocurre en Torviscas Centro, Fañabé Centro y San Eugenio Bajo. Junto a la antigüedad de las mismas, parece también tener cierta incidencia el cambio de uso, de turístico a residencial, al que se han visto sometidas en diversos casos. Se pueden observar edificaciones y otro tipo de infraestructuras en deterioro, como instalaciones deportivas, espacios libre con mobiliario en mal estado, etc.
- Exceso volumétrico.
- Puede causar un significativo impacto visual, que suele estar especialmente relacionado con el emplazamiento físico de la edificación y con los ejes de observación a los que se expone. Se encuentran en San Eugenio Bajo y Las Américas con



establecimientos como el Hotel Gran Tinerfe y el Hotel Palm Beach, entre otros, asumiendo un número de alturas discordantes con su ubicación en la primera línea de costa.

- Tratamientos inadecuados de fachadas.
- Están localizados principalmente en Playa de Las Américas y San Eugenio Bajo, dándose sobre todo en complejos hoteleros y extrahoteleros que no han hecho obras de rehabilitación desde su apertura, o su mantenimiento es deficitario.
- Elementos sobresalientes en la cornisa.
- Se detectan en algunos centros comerciales y complejos hoteleros de Playa de Las Américas.
- Concentración de cartelería en fachadas.
- Se trata de un impacto bastante extendido por todo el ámbito de actuación, donde la presencia de cartelería es abundante y llega a cubrir gran parte de las fachadas de las edificaciones. Es muy habitual en Centros y Galerías Comerciales, así como en negocios de hostelería. Se observa sobre todo en Playa de Las Américas, Torviscas Bajo y Fañabé. En el Paseo Marítimo existen carteles en la propia calzada, obstaculizando, en algunos casos, el tránsito al visitante debido a que se ubican en tramos con poca sección.
- Ubicación inadecuada por razones ambientales y/o paisajísticas
- Gran parte del espacio correspondiente con Torviscas Alto y Fañabé Alto posee pendientes superiores al 20%, y coincide con el Área de Regulación Homogénea del PIOT de Laderas, lo que proporciona una idea de la existencia de un ámbito topográficamente sobresaliente y con gran relevancia visual. La urbanización efectuada en este espacio ha generado un importante impacto paisajístico difícil de corregir.

### IMPACTOS DERIVADOS DE LAS INFRAESTRUCTURAS

#### RED DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS

- Mal estado de conservación de la red viaria
- El firme de la calzada se encuentra en mal estado de conservación salvo en las zonas con mayor tráfico rodado como la Avenida de Los Pueblos y otras menores como las calles Bolivia, Antonio Navarro, Valencia y Castilla. En ellas se aprecian roderas, baches, agrietamientos (piel de cocodrilo) y desprendimientos en la capa de rodadura. En la Avenida de España los adoquines presentan un deterioro importante, observándose gran cantidad de roturas y hundimientos en la calzada.
- Accesos a playas obsoletos o degradados
- Es frecuente que la red viaria en el ámbito de actuación tenga su finalización en las playas. En algunos casos se encuentra la existencia de vías en deterioro, muchas sin asfaltar, convirtiéndose en carreteras con muy mal estado. Debido a estos malos accesos, existen numerosas playas en todo el ámbito de ordenación que quedan descolgadas de una franja viaria en buen estado.





- Falta de continuidad de calles peatonales
- Es importante remarcar lo que sucede a la altura de Puerto Colón, donde el paseo peatonal desaparece y se disuelve por la trama urbana, producto del efecto barrera de la infraestructura portuaria y su zona comercial, y que en algunos puntos se encuentra invadido por las actividades comerciales.

#### RED DE TELECOMUNICACIONES Y ALUMBRADO

- Antenas con escasa integración visual
- Existen antenas ubicadas sobre terrazas o adosadas a fachadas en gran parte de los centros comerciales y en algunos apartamentos, sobre todo en zonas residencializadas y residenciales, ocasionando no sólo un impacto por su escasa integración en el ámbito sino visual, por la mala imagen que transmiten.
- Concentración de tendido eléctrico y/o telefónico
- Existe en algunos puntos del ámbito de actuación edificaciones que albergan grupos transformadores, así como cableado volado de media y alta tensión en los espacios próximos a la Autopista del Sur. Destacable es lo que sucede en el espacio libre vinculado a la depuradora, donde atraviesa a escasa altura cableado eléctrico.
- Concentración inadecuada de luminarias
- Se detectan muchas calles donde puede mejorarse la iluminación dado que existen pequeños tramos de sombra que pueden generar sensación de inseguridad en los transeúntes. Otras calles como Cuba, Argentina, Colón y Puerto Colón se consideran insuficientes, al igual que muchas de las peatonales donde la iluminación es muy escasa o inexistente, principalmente en las zonas de Villamar, Puerto Colón y Barranco de Troya.
- Tipología inadecuada de luminarias
- Algunas grandes avenidas que atraviesan el ámbito de actuación poseen diferentes tipos de farolas y luminarias debido a la gran extensión de las mismas. Muchas de estas luminarias proyectan luz por encima de su horizontal, lo que induce a cierta contaminación lumínica y en algunos casos, impactos visuales derivados de su escasa integración con el espacio en el que se ubica.

#### RED DE SANEAMIENTO Y ABASTECIMIENTO

- Elementos del saneamiento escasamente integrados
- Se localizan en espacios libres públicos en la mayoría de los casos, y se encuentran los pozos de registro sin tapar o tuberías descubiertos por donde se vierten aguas grises, es muy común esta práctica en el cauce de Barranco del Rey. Además, existen pluviales e imbornales en mal estado que deslucen la imagen del destino turístico.
- Focos emisores de malos olores
- La percepción constante de malos olores resalta especialmente en tres puntos del ámbito del PMMIC, donde existe este problema de forma sistemática y recurrente. En el entorno de la Estación de Depuradora de Aguas Residuales (EDAR) ubicado entre la TF-481 y la TF-1, en las proximidades de la Estación de Bombeo de Aguas Residuales (EBAR) de playa de Troya y en la desembocadura del barranco del Rey, donde existe un encharcamiento producto de la acumulación de las aguas grises, que discurren por el cauce del barranco de forma incontrolada, y de agua de mar.



### IMPACTOS DERIVADOS DE LOS ELEMENTOS DE LOS ESPACIOS LIBRES PÚBLICOS

- Degradación del mobiliario urbano
- La escaso o excesivo uso por un lado, y la falta de gestión por otro, inducen a que muchos espacios libres del ámbito de actuación posean el mobiliario en un estado de conservación regular o malo, en aquellos casos en los que el mobiliario está presente. Existen muestras de numerosas de papeleras destrozadas, bancos deteriorados y/o rotos, espacios para la práctica deportiva deficientes, etc. Entre los ejemplos a destacar están el Parque de Jardines del Duque que, a pesar de su buen estado general, posee papeleras en mal estado y la Plaza de La Enramada.
- Escaso mantenimiento de las zonas ajardinadas y paseos
- Existen espacios que, por el tipo de vegetación existente, como por su escaso mantenimiento, transmiten cierta imagen de abandono y escaso confort. Esto es evidente en la práctica totalidad de los espacios libres inventariados en San Eugenio y Torviscas Alto, donde la mayoría son espacios no tratados sobre solares o laderas de fuerte pendiente que conforman vacíos dentro de este sector del ámbito de actuación.

### IMPACTOS SOBRE EL ESPACIO NO OCUPADO

- Parcelas con escasa integración paisajística
- Existen de forma diseminada por todo el ámbito de actuación, solares con un escaso o nulo tratamiento de integración paisajística. Esto es producto a la paralización de la urbanización prevista en el planeamiento vigente. Este impacto está perfectamente visible junto al camping de la Enramada, en las parcelas colindantes a la Carretera Fañabé-La Caleta, en la Urbanización Jardines de El Duque, Playa de El Duque, Fañabé Alto, Torviscas, San Eugenio Alto y alrededores de Siam Park.
- Taludes
- En algunas de las parcelas con escasa integración paisajística existen taludes artificiales producto de la acumulación de material de obra, pequeñas rocas principalmente, o proveniente de materiales de rechazo de desmontes cercanos. Un ejemplo está en los alrededores de Siam Park, donde todavía existen reminiscencias de las obras de urbanización efectuadas recientemente.
- Desmontes
- Existen varios desmontes próximos a la ladera de la Caldera del Rey, en Torviscas Alto y San Eugenio Alto, donde se observan varios "mordiscos" producto de la construcción de varias urbanizaciones e infraestructuras. Un ejemplo evidente de este impacto es la urbanización de adosados ubicada en la Calle Baleares, construida en un socavón de Morro Meceñe, sorteado con la construcción de grandes terrazas escalonadas.
- Presencia de especies exóticas invasoras
- Muy extendido y grave es la profusión de especies exóticas invasoras en márgenes de carreteras, parcelas abandonadas y espacios intersticiales. Formando parte de la proliferación de plantas exóticas de carácter invasor se aprecia masivamente el rabogato (*Pennisetum setaceum*), que se encuentra en casi todas las cunetas, solares y bordes de zonas naturales, así como en fondos de barrancos. También existe tabaco moro (*Nicotina glauca*), espinillo blanco (*Acacia farnesiana*), ésta última está localizada en cauces de barrancos, y tunera india (*Opuntia dillenii*), que ocupa gran parte de las áreas naturales limítrofes.
- Escasa integración visual del borde urbano con respecto al medio no ocupado



- La transición existente entre el borde urbano y el no edificado es deficiente de forma constante en casi todo el ámbito de actuación, no prestándose atención a la necesaria continuidad de los corredores, de manera que éstos se mantengan funcionales, no sean ocupados, y hagan una aportación eficaz a la naturalización de los ámbitos. Es aún más significativo, en el caso del borde urbano colindante con el Monumento Natural de la Caldera del Rey.

### **IMPACTOS INDICADORES DE CONTAMINACIÓN AMBIENTAL**

- Contaminación atmosférica
  - En las vías de mayor tránsito del ámbito PMMIC se generan grandes cantidades de gases contaminantes procedentes del tráfico rodado excesivo, las vías que destacan por este motivo son la Avenida de Bruselas, la TF-1, la TF-481 (Avenida de los Pueblos) y los accesos a la TF-1 y vías de servicio.
- Contaminación acústica
  - Además del ruido provocado por el tráfico rodado excesivo, principalmente en aquellas vías más transitadas, y que coinciden con aquellas donde se producen mayores emisiones de gases, está el impacto acústico generado en las grandes zonas de ocio nocturno, sobre todo en la zona de Puerto Colón, en las galerías comerciales, en los pubs y las discotecas. La convivencia de usos con objetivos de calidad acústica divergentes genera tensiones en este sentido en muchos puntos del ámbito de actuación.
- Contaminación lumínica
  - La concentración lumínica excesiva por cartelería es un impacto nocturno de gran envergadura, puesto que en el ámbito de actuación las diferentes zonas de ocio, así como muchos de los establecimientos de alojamiento y de hostelería, no escatiman en cartelería luminosa en sus fachadas y cornisas.
- Contaminación por vertidos
  - Existen hasta seis vertidos tierra-mar inventariados en el ámbito PMMIC, son los siguientes: el aliviadero EBAR Torviscas (TFAD07), en la playa de Puerto Colón, y que se conecta a una canalización de aguas pluviales para llegar a la escollera de protección de la playa, el emisario submarino de Torviscas (TFAD08), que está fuera de servicio salvo en casos de emergencia. Sale a través de la escollera de protección de la playa y el punto de vertido teórico se encuentra en el sebadal. El aliviadero EBAR Pueblo Canario (TFAD09), en la playa del Bobo, que se constituye como un aliviadero de emergencia y durante su trazado se observa una acometida ilegal de escasa entidad. El aliviadero EBAR Barranco de Troya (TFAD10), que es posible que pueda estar obstruido por la sedimentación de arenas debido al oleaje. El emisario submarino de Barranco de Troya (TFAD11) presenta una rotura en la conducción a unos 12 metros de profundidad y una fuga en unión a unos 21 metros. La elevada presencia de sólidos indica que el tamizado no es correcto. El tramo difusor presenta una fuga en la unión del tramo último del cono difusor. El cono difusor ha erosionado el fondo y se ha desplazado hacia abajo y ligeramente hacia un lado, lo que ha podido provocar la fuga anterior. La tendencia será a la rotura. El fondo presenta elevado sedimento con presencia de gusanos de fuego. Está en muy mal estado y la afección es muy significativa, agravada por la presencia de sebadales en la zona y estar además calificada como ZEC.
  - Por último, la Red de Pluviales Avenida Rafael Puig (TFAD12), aunque se trata de una conducción de pluviales, tiene un pequeño caudal continuo, por lo que es de suponer que existe alguna acometida ilegal. Desde la arqueta sale una conducción hacia la escollera que pudiera unirse al aliviadero de la EBAR, aunque esto está sin determinar.





### 5.2.2. Problemática ambiental y aspectos de la misma que motivan la redacción del plan

La degradación del territorio, como referencia a escenarios donde se producen situaciones indeseables, puede ser considerada como relativa, dependiendo de la escala de valores sociales, variando tanto en el espacio como en el tiempo. En principio se relacionan las realidades insatisfactorias desde el punto de vista ecológico, paisajístico o del uso del suelo, que quedan reflejadas por la ausencia de vegetación acorde con el entorno, por la explotación de los recursos naturales por encima de su tasa de renovación, la presencia de contaminaciones de diverso tipo o por las disfunciones los usos del suelo sobre el territorio, entre otras situaciones.

#### ASPECTOS METODOLÓGICOS

Como se ha señalado con anterioridad, este diagnóstico toma como referente de valoración territorial las unidades ambientales homogéneas caracterizadas para el ámbito de actuación del PMMIC, por lo que la valoración de la problemática existente estará siempre referida a dichas unidades.

En este sentido, una vez detectados en la fase de análisis los impactos ambientales existentes, se han identificado los diferentes problemas dominantes que contribuyen al detrimento de la calidad ambiental, dando como resultado el siguiente listado de unidades en relación con su problemática:

- Unidades con dominio de problemática relacionada con las infraestructuras.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con espacios libres públicos.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con el espacio no ocupado.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad.
- Unidades con dominio de problemática relacionada con la contaminación ambiental.

#### EXPOSICIÓN DE RESULTADOS

A continuación se hace una descripción de la problemática ligada a cada uno de estos conjuntos de unidades:

##### **1. Unidades con dominio de problemática relacionada con las infraestructuras**

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Infraestructuras en mal estado
- Concentración inadecuada de tendidos eléctricos y/o telefónicos
- Tipología inadecuada de luminarias
- Elementos de la red de saneamiento escasamente integrados

El acondicionamiento de canalización del Barranco del Rey (unidad B.3.3), por ejemplo, carece de integración estética en el entorno y de tratamiento funcional pertinente. Además se detectan elementos de la red de saneamientos escasamente integrados casi en la totalidad del área diagnosticada, entre los que cabe destacar, casos como el del propio Barranco del Rey o en espacios ubicados en los Llanos del Duque

y las Casitas. Se observan desagües mal integrados, tapas de alcantarillas oxidadas y levantadas, con el riesgo que puede sufrir el viandante, y bocas de riego en mal estado.

Por lo demás, este tipo de problemática relacionada con las infraestructuras, se detecta especialmente, en unidades ambientales homogéneas ubicadas en núcleos urbanos, como en Torviscas Centro y en Fañabé Centro y Miraverde, en donde la presencia de redes viarias en mal estado de conservación, de mobiliario urbano en mal estado y de tipología inadecuada junto con la falta de continuidad de calles peatonales, son la tónica dominante de las distintas infraestructuras presentes en estos espacios.

Además, en este sentido, se detecta una asociación directa entre unidades con esta tipología de problemática y la residencialización de las mismas, lo cual denota el abandono de la gestión administrativa de las infraestructuras en aquellas zonas que han perdido su carácter turístico, a favor de un carácter residencial.

## 2. Unidades con dominio de problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Mal estado de conservación de las edificaciones
- Edificaciones con exceso volumétrico
- Tratamientos de fachadas inadecuados
- Elementos sobresalientes en las cornisas
- Concentración excesiva de cartelería en fachadas
- Concentración lumínica excesiva por cartelería

Esta es otra tipología de problemas bastante notable en toda el área, ya que se detectan algunas edificaciones en muy mal estado de conservación o con un tratamiento de fachadas inadecuado. En este sentido, son muy destacables algunos ejemplos concretos de complejos turísticos, como los Apartamentos Borinquen y Bonaza (unidad A.2.3) y los Caledonia Park y Laguna Park en Torviscas Centro (unidad A.1.13). Esta problemática también es destacable en algunos Centros Comerciales y/o de Ocio de la zona, como por ejemplo el Centro Comercial Río Center (unidad A.2.6), el Centro Comercial Teide (unidad A.1.10) o algunos de los situados en San Eugenio Bajo y que poseen locales abandonados (unidad A.2.4), los cuales presentan un estado de conservación y un tratamiento de fachadas deficitario, junto con altas concentraciones de cartelería y una disposición caótica de los elementos expositores, asociados a los establecimientos comerciales que invaden el espacio público de aceras y paseos.

De manera general y por su carácter urbano – turístico, se puede afirmar que esta tipología de problemas es la que predomina sobre el resto en el ámbito de considerado, implantándose en el territorio casi como un continuo de unidades ambientales con algún elemento que denota la falta de integración visual de las edificaciones existentes.

En algunos casos, el exceso volumétrico de estas edificaciones es el elemento que altera el paisaje, como por ejemplo el Hotel Palm Beach Club y el Hotel Gran Tinerfe (unidades A.2.3 y A.2.5, respectivamente), las cuales llegan a superar las diez plantas de altura en muchos casos, actuando además como pantalla visual que impide al peatón la contemplación de elementos significativos como el mar o la medianía municipal, en donde destaca la Torre del Conde.

En otros casos las edificaciones presentan una cantidad de elementos sobresalientes de las cornisas bastante numerosa, lo cual es mayoritariamente identificable en zonas con alto grado de residencialización, en donde cada propietario ha efectuado el tratamiento de fachadas y cornisas de distinta manera, dando como consecuencia un efecto visual caótico de estas edificaciones.



### 3. Unidades con dominio de problemática relacionada con espacios libres públicos

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Degradación y presencia escasa del mobiliario urbano (papeleras, barandillas, luminarias,...)
- Falta de mantenimiento de zonas ajardinadas

En lo que respecta a los espacios libres estudiados en el ámbito, la problemática detectada es amplia y variada, además es aplicable a toda el área (especialmente en la zona de Los Cristianos) la falta de espacios libres generalizada en proporción al espacio edificado.

Se han detectado problemas relacionados con el mobiliario urbano existente, con el mal estado de las infraestructuras y también con vertidos de varias tipologías, que en algunos casos no sólo tienen una trascendencia visual negativa, sino también ambiental.

De manera general la problemática más significativa que se ha detectado pasa por la falta de mantenimiento o el desuso de algunos espacios libres, en especial aquellas áreas ajardinadas que se trataron hace años y hoy día carecen de mantenimiento, siendo utilizadas como vertederos incontrolados de distintos tipos de vertidos en el caso de aquello que actualmente no se han tratado y están previstos en el planeamiento general, como por ejemplo el espacio perteneciente al Llano de las Casitas (unidad B.2.2).

Otro aspecto problemático detectado en los espacios libres es el desaprovechamiento del espacio, es decir, existen espacios que reúnen las condiciones adecuadas para llevar a cabo determinados usos en ellos y en la actualidad no se está aprovechando ese potencial, lo cual es fácilmente apreciable en Morro Negro y Morro Meceñe (unidad B.3.4), en donde se tienen unas vistas bastante amplias del propio ámbito y litoral de Adeje, así como del interior del Espacio Natural Protegido de la Caldera del Rey, no estando su espacios colindantes todo lo acondicionados que deberían.

Otro claro ejemplo de espacio libre desaprovechado el Parque Urbano ajardinado de los Jardines del Duque (unidad A.1.15), el cual se encuentra con un grave déficit de gestión y con un apreciable estado de abandono, con acúmulos de basuras.

Además existen algunos espacios libres tratados recientemente cuya funcionalidad y confort ambiental se ven afectados por la falta de mobiliario o la falta de conectividad. Esto es apreciable, por ejemplo, en el Parque donde se ubica la Ermita de San Sebastián (unidad A.1.6), o aquellos vinculados a las vías de servicio de la TF-1 en donde a pesar de haber sido dotado de bancos, luminarias y espacios ajardinados, no se ha creado ningún elemento de sombra que invite al peatón a permanecer y descansar en el lugar, durante más tiempo que el necesario para visitar dicho espacio.

### 4. Unidades con dominio de problemática relacionada con el espacio no ocupado

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Parcelas con escasa integración paisajística
- Escasa integración del borde urbano con respecto al espacio no ocupado
- Presencia de taludes
- Presencia de desmontes

La presencia de unidades ambientales relacionadas con espacio no ocupado, en el área diagnosticada, se limita a los vacíos existentes en el Llano de las Casitas, el Callao de la Enramada (todas las unidades B.2.). El primero de ellos acoge en su interior un camping de caravanas, un aparcamiento que da servicio a la playa de la Enramada, y en ella se celebran anualmente las Fiestas Populares de San Sebastián.

Algunos espacios no ocupados rompen la dinámica estética del entorno urbano presentando una disposición caótica de sus elementos, entre los que destacan los ya mencionados y los ubicados en Playa del Duque, Jardines del Duque y Miraverde (unidades A.2.4, A.1.5 y A.1.8), donde a la profusión grandes bolsas de espacios vacantes. Además, estas áreas sin uso suelen ser susceptibles de contener problemas ambientales sinérgicos, como por ejemplo la presencia de vertidos sólidos o líquidos, los cuales pueden producir partículas de contaminación atmosférica e infiltraciones contaminantes en el subsuelo, así como la colonización de especies exóticas invasoras como el rabo de gato (*Pennisetum setaceum*).

#### 5. Unidades con dominio de problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Sección transversal excesiva
- Accesos en mal estado
- Falta de continuidad de vías peatonales y/o carril bici

Una de las principales problemáticas derivadas de la red viaria, es la ocupación permanente y destrucción del territorio. La eliminación del suelo, por la creación de infraestructuras y construcciones, implica la desaparición de la vegetación natural de esa zona. Las carreteras, como elementos primordiales de la expansión urbana, destruyen los sistemas naturales y dificultan los flujos ecológicos, lo que se ve agravado en el caso de vías que ocupan y consumen una mayor proporción del territorio de la que realmente necesitan, lo cual es una tendencia predominante en el área considerada.

En la franja litoral del ámbito de actuación, se puede destacar la presencia de problemas asociados a la accesibilidad, presentándose algunos puntos con accesos a las playas en mal estado o incluso dándose la inexistencia de estos.

La ausencia de arceles, la inexistencia de medidas preventivas para, la presencia de basura y especies invasoras en sus lindes (*Pennisetum setaceum*, *Nicotiana glauca*, etc.), hacen que algunas vías de acceso, como la Calle Francia o la Carretera Fañabé-La Caleta (B.3.5 y B1.13, respectivamente), presentan un bajo confort ambiental y una notable disfunción paisajística.

Por otro lado, las vías peatonales, poseen un efecto directo y significativo sobre la percepción que, la población en general y el turista en particular, tiene sobre el ámbito turístico. De tal modo, la discontinuidad de estos elementos en determinados puntos, puede generar incertidumbre y malestar en los usuarios.

Este problema se detecta, principalmente, en los ámbitos de San Eugenio Alto y La Enramada, donde el paseo marítimo se ve interrumpido en diversas ocasiones, como por ejemplo en la intersección con el Barranco del Inglés, que atraviesa mediante un pequeño sendero, y cuando atraviesa Puerto Colón, donde se llega a perder en la trama urbana (unidad B.1.1).

#### 6. Unidades con dominio de problemática relacionada con la contaminación ambiental

Aunque en la naturaleza se producen fenómenos de contaminación (emisiones volcánicas, incendios naturales, etc.), éstos son puntuales y no superan ni en volumen ni en continuidad a la contaminación de origen antrópico. Por lo que se entenderá como contaminación ambiental, toda aquella sustancia o elemento ajeno al entorno natural e introducido, intencionada o accidentalmente, por el ser humano.

Los problemas ambientales más relevantes que se han detectado en este apartado están relacionados con:

- Presencia de gases por tráfico rodado excesivo
- Presencia de vertidos sólidos





#### - Presencia de vertidos líquidos

Los gases contaminantes por tráfico rodado son la principal fuente de contaminación atmosférica, seguida de las emisiones de polvo derivadas de las parcelas urbanas sin edificar y la ejecución de obras. Las emisiones procedentes de los escapes de los vehículos están fuertemente relacionadas a los núcleos más poblados y con mayor densidad de redes terrestres de transportes.

En el área de ordenación esta problemática está localizada en viales con un elevado tránsito de vehículos (privados, públicos, de abastecimiento comercial, etc.) y una baja velocidad, debido a la tipología de la red viaria existente, al elevado nivel de servicios y a la atracción que generan la proximidad al frente litoral y a las principales zonas comerciales y de hostelería del ámbito de actuación. Algunos de los ejemplos más significativos de estos viales son la Avenida de Bruselas (unidades B.1.12 y B.1.7), la Avenida de Berlín y la propia TF-1 y sus vías de servicio (unidades B.1.5 y B.1.16), así como la Avenida de Los Pueblos (B1.10), sobre todo a la altura de la estación de guaguas, todas ellas vinculadas a vías de penetración, donde habitualmente se generan retenciones en horas punta debido al excesivo tránsito de vehículos.

Por su parte, los vertidos sólidos se encuentran representados principalmente por escombreras producidas por las obras en las infraestructuras viarias y los trabajos de construcción en algunos complejos turísticos y en las parcelas sin edificar. Del mismo modo, se detectan acumulaciones de chatarras y residuos urbanos en algunos espacios limítrofes a las vías del ámbito periurbano e incluso dentro del propio ámbito urbano.

La localización de los problemas de este tipo suele coincidir con las del espacio no ocupado, ya que como se ha explicado anteriormente, estas unidades suelen contener en su interior una presencia de vertidos notables.

Finalmente, los vertidos líquidos se localizan preferentemente en los cauces de barranco, en sus desembocaduras y en aquellas zonas de uso comercial intensivo y con redes de saneamiento muy degradadas y obsoletas. Donde se detectan vertidos líquidos, generalmente también se generan malos olores, contaminación del suelo, contaminación del acuífero y del ámbito acuático costero. Además, produce la degradación de las comunidades vegetales y faunísticas presentes, dado que los vertidos alteran las condiciones naturales del medio, bien por la contaminación de suelo, bien porque restringen algún factor determinante para el desarrollo de las mismas.







## 6. ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

### 6.1. DESCRIPCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS DEL MODELO URBANÍSTICO

El desarrollo del Plan de Modernización ha determinado la articulación de tres alternativas de ordenación, incluida la alternativa 0, que se han planteado para el tratamiento del modelo urbanístico (conformada por la estructura viaria y la movilidad, los elementos estructurantes y el destino global de las áreas). Dichas alternativas están gráficamente expresadas en sus correspondientes planos, que forman parte del contenido del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

#### 6.1.1. Alternativas respecto a la estructura viaria y de movilidad

La estructura viaria y de movilidad de Costa Adeje se conforma a partir 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 ha clasificado 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 primer y segundo 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 distinguen el Paseo Marítimo, por su carácter estructurante en la movilidad peatonal en la Ciudad Turística, del resto de vías peatonales.

#### ALTERNATIVA CERO

La Alternativa Cero 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 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 barrera visual y peatonal entre la parte alta y baja de la Ciudad Turística, debido a la débil conexión peatonal transversal existente. Los accesos a la Costa Adeje desde los enlaces existentes en la autovía, son confusos, debido a su mala señalización y/o 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: 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.

#### - 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.

#### 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 colocación.

#### 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 UNO**

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 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 Uno respecto a la estructura viaria y de movilidad del escenario actual 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 PGO de Arona, fomentando la fácil incorporación y salida hacia la TF-1.

#### - Viario principal o de primer orden:

En el nivel de los viarios de primer orden uno de los objetivos es mejorar el recorrido de los vehículos motorizados, donde se modificara el trazado de algunos tramos de vías que simplifiquen su recorrido.

Paralelamente, 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 Adeje.

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

#### - Viario urbano básico

En cuanto al diseño y morfología de las vías, se mantiene la sección actual en la mayoría de las vías, estableciendo como objetivo la mejora y modificación de viarios concretos que mejoren sus características.

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

La mejora de la circulación rodada en el entorno de los grandes equipamientos existentes y futuros, Siam Park y Siam Mall, en el "sector 0", se establece como uno de los objetivos principales de la zona, debido al gran volumen de tráfico que estos equipamientos generarán

### RED PEATONAL

El objetivo es adecuar todos los recorridos peatonales para que cumplan la ley de 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 resuelve las discontinuidades del paseo marítimo existente 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, estableciendo como un criterio más el conectar los tramos del paseo marítimo existente 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 plantea la señalización y dotación de los servicios necesarios a 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 busca el objetivo de convertir los desplazamientos en bicicleta en un modo de transporte cómodo, rápido y eficaz, sin problemas de atascos ni aparcamientos, para que un gran número de ciudadanos opten por este tipo de medio de transporte, con el que la ciudad consiga una mejora en cuanto a la reducción del transporte a motor privado y todo lo que esto conlleva.
- Se busca dar conexión a distintos puntos de la ciudad mediante un sistema de transporte alternativo y limpio como es el de la bicicleta, que por otro lado tiene bastante demanda y aceptación en aquellos puntos que actualmente ofertan este servicio. Al existir un gran número de usuarios que presentan la necesidad de crear este espacio de circulación y el resto de dotaciones que conlleva este uso.
- Para lo anteriormente descrito, se crea una red que conecta los principales puntos de interés del ámbito turístico de Arona y Adeje, y 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.

#### 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 pueda realizar intercambios modales, en donde 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 un parking público 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.

#### **ALTERNATIVA DOS**

Esta alternativa 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, el cual se encuentra 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 Dos plantea las siguientes modificaciones a la Alternativa Uno:

#### 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 y se fomentaría 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 PMMIC, 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 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 afeción 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 en túnel.



- Conforme a lo establecido en el documento de Aprobación Inicial del PTEO Tren del Sur, el cual se encuentra en fase de tramitación, el intercambiador se diseñará de manera que sea compatible con la futura prolongación de la línea hasta Fonsalía, y dispondrá de aparcamiento para vehículos privados (aproximadamente 500 plazas) además de 7 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.

### 6.1.2. Alternativas respecto a los elementos estructurantes

El PMMIC plantea tres alternativas respecto de los elementos estructurantes de la Ciudad Turística, conformada por tres sistemas vertebradores: sistema costero, 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.

#### ALTERNATIVA CERO

Esta alternativa representa el estado existente del ámbito turístico de Costa Adeje, e 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:

- **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 y son el puerto deportivo 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, ya que hay pocos elementos en la imagen urbana actual que nos permita distinguir la misma de cualquier otro destino masivo de sol y playa. Además, la configuración de la trama urbana, desorganizada e inconexa, 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. En el litoral existe 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 de Puerto Colón, 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.
- 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 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 en la ciudad por el desarrollo vinculado a los grandes establecimientos hoteleros anexas.
- 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.
- Tramo 9. Playa de la Enramada: Carece de articulación con el núcleo poblacional de La Caleta.

El sistema de espacios libres y equipamientos existentes 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.

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. Además, muchos de los usos previstos por el planeamiento, son más adecuados para zonas residenciales que para una ciudad turística.

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.

### 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.

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 y 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.

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 recalificar 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.





Los 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:
  - Parque Lineal de Adeje:
  - Parque de Mare Verde:
  - 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:
  - Eje 1: Playa de Troya – Magma – Caldera del Rey.
  - Eje 2: Centro Comercial Pueblo Canario– Siam Park– Caldera del Rey.
  - Eje 3: Centro Comercial Costas – Skypark.
  - Eje 4: Parque San Eugenio – Caldera del Rey.
  - Eje 5: Barranco del Agua.
  - 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 Avenida de los Pueblos.

## 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.

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.

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:
  - Eje 1: Playa de Troya – Magma – Caldera del Rey
  - Eje 2: Centro Comercial Pueblo Canario– Siam Park– Caldera del Rey
  - Eje 3: Centro Comercial Costas – Parque San Eugenio – Caldera del Rey



- Eje 4. Barranco del Agua
- 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.

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.

### 6.1.3. Alternativas respecto al destino global de las áreas

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

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 las piezas vacantes o de nuevo crecimiento actual.

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** 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 de actuación del PMMIC, 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.



### ALTERNATIVA CERO

La Alternativa cero se corresponde con el modelo sobre el Destino de las Áreas establecido por el Plan Territorial Turístico para el ámbito de actuación 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 de Compatibilidad 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 PTEOTT, 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). En estas áreas se sitúan la mayor parte de los establecimientos turísticos de la Zona interior de la Ciudad Turística. A pesar de ello, la cantidad destinada a este uso es proporcional a la del uso residencial, es por ello que se mantiene esta área como de Compatibilidad.



- **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 dos apuesta por la categorización del destino de las Áreas 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 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 la 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.

## 6.2. EVALUACIÓN COMPARATIVA DE LA INCIDENCIA AMBIENTAL Y SOCIOECONÓMICA DE LAS DIFERENTES ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS

La elección adecuada de alternativas debe fundamentarse en la evaluación de todos los factores que interactúan en el territorio (ambiental, socioeconómico y urbanístico), que son los que configuran, organizan y cualifican la estructura del espacio edificado y del soporte territorial.

### 6.2.1. Evaluación comparativa de la incidencia ambiental

#### METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN AMBIENTAL

La evaluación comparativa de la incidencia ambiental de las alternativas se ha realizado mediante una valoración ponderada de las mismas, utilizando una matriz de doble entrada que permite poner en relación el conjunto de propuestas con un conjunto de criterios de evaluación. Los pasos metodológicos seguidos son los siguientes:

a) Selección de las propuestas a evaluar.

Cada una de las alternativas del Plan de Modernización se estructura a partir de cuatro grandes temas conformadores del modelo urbanístico, que son los realmente comparables entre sí: la clasificación y categorización del suelo, la estructura viaria y de movilidad, los elementos estructurantes y el destino global de las áreas. De cada una de ellas surgirán unas determinaciones reguladoras, con su régimen normativo y, por otro lado, unas actuaciones que supondrán la plasmación de la parte ejecutiva u operativa del PMMIC.

b) Selección de los criterios de evaluación.

La valoración comparativa de las propuestas anteriores requiere de su confrontación con una serie de criterios de evaluación que permitan discernir las propuestas más adecuadas. Dada la naturaleza del Plan de Modernización, estos criterios se han seleccionado tomando en consideración los siguientes aspectos:

- El grado de cumplimiento que cada una de las alternativas propuestas hace de los objetivos específicos asumidos por el Plan de Modernización, lo que puede ofrecer una medida ajustada de la corrección de las propuestas.
- Resultados obtenidos en la fase de información y diagnóstico ambiental, lo que permite poner en relación la evaluación de alternativas con las fases precedentes del Plan, dándole la máxima coherencia metodológica al documento.

Los criterios seleccionados son los siguientes:

- Criterios derivados de la información ambiental: se relacionan con los ámbitos de mayor sensibilidad ambiental y paisajística existentes en el ámbito del Plan de Modernización.
  - o Afección a áreas con dominio de elementos naturales: se valora la incidencia directa o parcial de las propuestas sobre las áreas en las predominan la componente biótica (vegetación y fauna) y abiótica (sustrato o formas del relieve).
  - o Adecuación a la calidad visual del paisaje: se considera la incidencia sobre las áreas con mayor relevancia visual, en particular de aquellas relacionadas con el soporte natural.





- Criterios derivados del diagnóstico ambiental: se relacionan con la mayor o menor adecuación a los resultados obtenidos en el diagnóstico de problemática y potencialidad realizado para el ámbito del Plan.
  - o Mejora de la problemática ambiental: se valora la contribución a minimizar o corregir los impactos que determinan la problemática ambiental de las unidades de paisaje que caracterizan al ámbito.
  - o Adecuación a la calidad para la conservación: se relaciona la idoneidad de las propuestas con el mérito que presentan las unidades de paisaje definidas para ser preservadas.
  - o Adecuación a la potencialidad de uso: se valora el nivel de coincidencia entre las propuestas y los usos o aprovechamientos que se han definido, para las unidades de paisaje, como ambientalmente más adecuados.
- Criterios derivados de los objetivos específicos planteados por el PMMIC: se establece el grado de cumplimiento de los objetivos específicos propuestos.

c) Construcción de la matriz de evaluación.

En función de los resultados anteriores se construye la matriz de doble entrada. Al tratarse de una valoración ponderada, se señalan también los pesos asignados a cada uno de los criterios de evaluación seleccionados, oscilando los mismos entre un 1 y un 10, en función de la importancia que presente el criterio de cara a la valoración ambiental de las propuestas.

Pf: Peso del criterio Cf. Vpf: Valor de la alternativa Ap para el criterio Cf.		CRITERIOS DE EVALUACIÓN					
		C1	C2	...	Cf	...	Cz
PESO DE LOS CRITERIOS		P1	P2	...	Pf	...	Pz
PROPUESTA DE LAS ALTERNATIVAS A EVALUAR	A1			...		...	
	A2			...		...	
	...	...	...	...	...	...	...
	Ap			...	Vpf	...	
	...	...	...	...	...	...	...
	Az			...		...	

Por lo que respecta a la ponderación o peso de los criterios se ha establecido la siguiente:

- o Cumplimiento de los objetivos específicos: 10
- o Afección a áreas con dominio de elementos naturales: 6
- o Adecuación a la calidad visual del paisaje: 9
- o Mejora de la problemática ambiental: 5
- o Adecuación a la calidad para la conservación: 4
- o Adecuación a la potencialidad de uso: 8

d) Asignación de valores.

Se asigna una puntuación, de entre un rango establecido de 1 a 5, a cada alternativa, en función del mejor escenario que plantee para cada criterio de evaluación. Así, en relación con los criterios en positivo (adecuación a la calidad visual del paisaje, mejora de la problemática ambiental, adecuación a la calidad para la conservación y adecuación a la potencialidad de uso) se otorgarán los siguientes valores:

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

Por su parte, en relación con los criterios de evaluación en negativo (afección a áreas con dominio de elementos naturales,) la categorización de valores a asignar se invierte, correspondiendo, por ejemplo en sus extremos, a un 5 cuando la propuesta resulta muy poco adecuada o contraria respecto al criterio de evaluación; y a un 1 cuando la propuesta resulta muy adecuada respecto al dicho criterio.

e) Obtención de la puntuación de las alternativas.

Una vez asignados los valores a cada uno de los cuatro temas o propuestas evaluados para cada alternativa, se obtiene el valor final de cada propuesta como su media ponderada, y el valor final de la alternativa como el promedio de las medias ponderadas de cada propuesta. Las fórmulas aplicadas son las siguientes:

- Para el valor final de cada propuesta:

$$VFP = \frac{\sum_{i=1}^n (C_i \times P_i)}{\sum_{i=1}^n P_i}$$

Donde:

VFP = Valor final de la propuesta

C = Valor asignado a cada propuesta en relación con cada criterio de evaluación

P = Ponderación o peso asignado a cada criterio de evaluación

i = Criterios de evaluación

- Para el valor final de cada alternativa:

Donde:

VFA = Valor final de la alternativa

i = Propuestas evaluadas

n = Número de propuestas evaluadas de cada alternativa

$$VFA = \frac{\sum_{i=1}^n VFP_i}{n}$$



EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS		
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA
ALTERNATIVA 0		
ALTERNATIVA 1		
ALTERNATIVA 2		

Los resultados obtenidos para la media ponderada identifican la sostenibilidad ambiental de cada alternativa, que será mayor cuanto más elevado sea dicho resultado. De tal manera, se clasifican los valores derivados de la evaluación conforme a lo siguiente:

- Muy adecuada: la alternativa obtiene un resultado entre 3,0 y 4,5
- Algo adecuada: la alternativa obtiene un resultado entre 1,5 y 3,0
- Poco adecuada: la alternativa obtiene un resultado inferior a 1,5

### EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS ALTERNATIVAS

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la valoración de las alternativas propuestas:

			CRITERIOS DE EVALUACIÓN					
			Objetivos	CRITERIOS DE INFORMACIÓN Y DIAGNÓSTICO				
				Información		Mejora de la problemática ambiental	Diagnóstico	
				Afección a áreas con dominio de elementos naturales (*)	Adecuación a la calidad visual del paisaje		Adecuación a la calidad para la conservación	Adecuación a la potencialidad de uso
<b>PESO DE LOS CRITERIOS</b>			<b>10</b>	<b>6</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>8</b>
<b>ALTERNATIVAS A EVALUAR</b>	<b>A0</b>	Estructura viaria y movilidad	3	1	3	3	1	3
		Elementos estructurantes	1	3	1	1	3	3
		Destino global de las áreas	1	1	3	1	3	1
	<b>A1</b>	Estructura viaria y movilidad	3	1	3	3	3	3
		Elementos estructurantes	3	1	1	3	5	3
		Destino global de las áreas	3	3	3	3	3	3
	<b>A2</b>	Estructura viaria y movilidad	5	1	5	3	5	5
		Elementos estructurantes	5	1	3	5	5	5
		Destino global de las áreas	5	3	5	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.



De la evaluación ambiental comparativa de las alternativas, se han obtenido los siguientes resultados:

EVALUACIÓN DE ALTERNATIVAS			
ALTERNATIVAS PROPUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	252	2,00	ALGO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	344	2,73	ALGO ADECUADA
ALTERNATIVA 2	542	4,30	MUY ADECUADA

De lo anterior se deduce que la **Alternativa 0**, o no intervencionista, resulta ALGO ADECUADA. La omisión de acciones específicas encaminadas a la mejora de la problemática ambiental y urbanística detectada en el presente PMMIC, supone la continuidad de las dinámicas actuales y su incidencia en el deterioro del espacio público y privado, que no sólo no ayudaría a mejorar las condiciones ambientales sino que contribuiría, de forma inevitable, a un empeoramiento de la imagen de la ciudad turística. Del mismo modo, el probable escenario derivado de la no actuación sobre el espacio público, así como sobre la distribución del uso turístico y residencial, generaría una evidente confrontación con los objetivos marcados por el presente Plan.

Por su parte, la **Alternativa 1** se valora como ALGO ADECUADA. En ella se contemplan propuestas insuficientes para la consecución de los objetivos establecidos por el PMMIC. En general se considera que las propuestas no entran en el fondo de las problemáticas ambientales detectadas en el diagnóstico, limitándose a la realización de intervenciones puntuales o de escaso recorrido. En cuanto a los elementos estructurantes, se realizan actuaciones insuficientes para alcanzar los objetivos trazados por el presente instrumento. Por último, en lo referente a la alternativa sobre la estructura viaria y de movilidad, las propuestas realizadas inciden en la realización de intervenciones de insuficiente calado y que no generan soluciones globales ni locales para las problemáticas recogidas en el Estudio de Movilidad. Por lo anterior, la elección de esta alternativa para el desarrollo del presente Plan impediría que se cumplieran plenamente algunos de los objetivos marcados:

- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.

La **Alternativa 2** se muestra, desde el punto de vista ambiental, como MUY ADECUADA para ser desarrollada en el Plan de Modernización. El modelo de ciudad turística propuesto por esta alternativa es el 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. Por otra parte, el resultado de la aplicación de esta alternativa da cumplimiento a gran parte, por no decir a la totalidad, de los objetivos establecidos en el Plan, permitiendo:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.



- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

En cuanto a las alternativas de estructura viaria y movilidad y respecto a los elementos estructurantes, la alternativa 2 es la más ambiciosa de las tres planteadas, suponiendo una intervención íntegra del espacio turístico que pretende resolver las problemáticas existentes y ofrecer una mejora en la competitividad del producto turístico. Por último, la tipificación establecida para las áreas en función del uso turístico y residencial, además de resolver la problemática de imbricación y solapamiento de usos, ofrece coherencia y armonía en lo que a la ordenación de estos.

Entre las cuestiones más sensibles de las propuestas definidas por esta alternativa, está la posible afección a elementos pertenecientes a grandes ejes ambientales y unidades con dominio de elementos naturales, como son los barrancos, no obstante, los criterios de intervención integrados en cada una de las actuaciones previstas que guardan relación con estas afecciones, son suficientes para prevenir cualquier impacto y posibilitar el normal funcionamiento del ciclo hidrológico.

## 6.2.2. Evaluación comparativa de la incidencia socioeconómica

### METODOLOGÍA DE LA EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA

La metodología aplicada para la evaluación socioeconómica de las alternativas es, a grandes rasgos, la misma seguida para evaluar la incidencia ambiental de las mismas, de forma que se hace una valoración comparativa y ponderada de las tres alternativas de ordenación planteadas relacionando en una matriz de doble entrada los elementos clave del modelo con unos criterios de evaluación socioeconómicos.

A continuación se detallan los pasos metodológicos seguidos, en aquellos aspectos no coincidentes con la evaluación ambiental por ser específicos de la evaluación socioeconómica.

- a) Selección de las propuestas a evaluar.

Los temas a evaluar socioeconómicamente de cada alternativa coinciden con los evaluados a nivel ambiental.

- b) Selección de los criterios de evaluación.

Los criterios socioeconómicos de evaluación, que determinan la idoneidad global de cada alternativa planteada, se han seleccionado teniendo en cuenta fundamentalmente tres aspectos, de los que resultan tres grupos de criterios:

- Criterios de cumplimiento de objetivos, que permiten evaluar el grado en que cada una de las tres alternativas permite cumplir los objetivos específicos de este PMMIC.



- Criterios de calidad del destino, que permiten determinar la incidencia de cada una de las alternativas sobre los elementos que componen la oferta turística del ámbito y su identidad global como destino turístico.
- Otros criterios socioeconómicos, centrados específicamente en la repercusión económica de las alternativas.

A continuación se exponen los criterios seleccionados para cada uno de los tres grupos anteriores:

- Criterios de cumplimiento de objetivos. Si bien se valora la adecuación global de cada alternativa a los objetivos propios de este PMMIC, se pone especial énfasis en el cumplimiento de los criterios estrictamente económicos, relacionados principalmente con la satisfacción de los turistas y su perfil, la innovación y diversificación de la oferta turística, la rentabilidad de la actividad turística, la atracción de capital inversor y la generación de empleo.
- Criterios de calidad del destino. Los criterios de calidad del destino seleccionados son aquellos elementos que, desde una perspectiva socioeconómica, resultan determinantes en la oferta global del ámbito como destino turístico. Esto es:
  - o Oferta de alojamiento  
Se valora si las alternativas producen un incremento directo y/o indirecto de valor en la oferta de alojamiento; entendiéndose por incremento directo de valor, el aumento de la categoría de los establecimientos de alojamiento; y por incremento indirecto de valor, el inducido por el desarrollo de los demás elementos integrantes del destino.
  - o Oferta complementaria  
Se valora si las alternativas proponen un incremento y/o una mejora de los elementos que componen la oferta complementaria del ámbito, o inducen un incremento indirecto de valor de la misma.
  - o Identidad del destino  
Se valora si las alternativas mejoran la imagen general del ámbito como destino turístico, dotándolo de una identidad propia y diferenciada.
- Otros criterios socioeconómicos. En este grupo se ha seleccionado un único criterio de evaluación, pues los restantes criterios susceptibles de formar parte de este grupo forman parte del cumplimiento de objetivos.
  - o Esfuerzo inversor  
Se analiza la dimensión económica de la inversión necesaria para la ejecución de las propuestas de las distintas alternativas.



### c) Construcción de la matriz de evaluación.

En la matriz de doble entrada, el peso o ponderación asignado a cada criterio socioeconómico de evaluación, en una escala de 1 a 10 y en función de la relevancia otorgada a cada criterio, es el siguiente:

CRITERIOS	PONDERACIÓN
CUMPLIMIENTO DE OBJETIVOS SOCIOECONÓMICOS	10
OFERTA DE ALOJAMIENTO	8
OFERTA COMPLEMENTARIA	7
IDENTIDAD DEL DESTINO	9
ESFUERZO INVERSOR	6

### d) Asignación de valores.

Una vez construida la matriz, se asigna a cada uno de los temas a evaluar una puntuación, 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

No obstante, en el caso del esfuerzo inversor, la asignación de valores se invierte, asignándose el valor 5 a las propuestas que impliquen menor esfuerzo inversor y valor 1 a las que supongan mayor esfuerzo inversor.

### e) Obtención de la puntuación de las alternativas.

Una vez asignado a cada propuesta de cada alternativa su correspondiente valor en relación a cada criterio de evaluación, se obtiene el valor final de cada propuesta como su media ponderada, y el valor final de cada alternativa como el promedio de las medias ponderadas de cada una de sus propuestas. De esta forma, el resultado obtenido es representativo de la idoneidad socioeconómica de la alternativa, que será mayor cuanto más elevado sea dicho resultado.

Los resultados obtenidos se clasifican de la misma forma que en la evaluación ambiental. Esto es:

- Muy adecuada: la alternativa obtiene un resultado entre 3,0 y 4,5
- Algo adecuada: la alternativa obtiene un resultado entre 1,5 y 3,0
- Poco adecuada: la alternativa obtiene un resultado inferior a 1,5



## EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS

A continuación se muestra la matriz multicriterio con la evaluación socioeconómica de las tres alternativas propuestas:

			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	
PESO DE LOS CRITERIOS			10	8	7	9	6
ALTERNATIVAS A EVALUAR	A0	Estructura viaria y movilidad	1	1	1	1	5
		Elementos estructurantes	1	1	3	1	5
		Destino global de las áreas	1	1	3	1	5
	A1	Estructura viaria y movilidad	3	3	3	3	3
		Elementos estructurantes	3	3	3	3	3
		Destino global de las áreas	1	1	3	3	5
	A2	Estructura viaria y movilidad	5	3	5	5	1
		Elementos estructurantes	5	5	5	5	1
		Destino global de las áreas	5	3	5	5	5

Los resultados obtenidos de la evaluación socioeconómica de las alternativas son los siguientes:

EVALUACIÓN SOCIOECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS			
ALTERNATIVAS PROPUUESTAS	SUMA PONDERADA	MEDIA PONDERADA	VALORACIÓN
ALTERNATIVA 0	73	1,83	ALGO ADECUADA
ALTERNATIVA 1	112	2,80	ALGO ADECUADA
ALTERNATIVA 2	173	4,33	MUY ADECUADA

Tanto la Alternativa 0 como la Alternativa 1 obtienen una valoración global de ALGO ADECUADA, si bien el resultado obtenido por la Alternativa 1 es bastante superior al de la Alternativa 0.

La **Alternativa 0**, o no intervencionista, implica la continuidad de la actual dinámica socioeconómica, impidiendo la consecución de los objetivos específicos de este PMMIC y sin dar solución alguna a la problemática detectada en el diagnóstico. Especialmente preocupantes resultan las propuestas sobre la estructura viaria y los elementos estructurantes, que no abordan los importantes problemas de movilidad existentes en el ámbito y que muy probablemente derivarían en la no intervención sobre el espacio público, dando lugar a su deterioro definitivo. En este escenario, la incidencia sobre la imagen global de Costa Adeje como destino es nula o, en el mejor de los casos, escasa, al tiempo que no se favorecen en absoluto las inversiones privadas sobre la oferta turística, redundando todo ello en la pérdida de calidad y competitividad de la ciudad turística.

La **Alternativa 1** recoge intervenciones sobre la estructura viaria y los elementos estructurantes del ámbito, logrando un efecto moderadamente adecuado prácticamente sobre todos los criterios de evaluación y un volumen de inversión también moderado. Así, la red



ciclista, la continuidad del paseo marítimo, la conexión peatonal y las actuaciones sobre la movilidad interna del núcleo, por lo que respecta a la estructura viaria; y la interconexión de los espacios públicos y los equipamientos, el protagonismo otorgado a la franja litoral y la revitalización del tejido comercial a través de la creación de un eje comercial longitudinal y del desarrollo de la zona comercial abierta de Puerto Colón, por lo que respecta a los elementos estructurantes, son suficientes para inducir un efecto positivo en la identidad del destino, propiciando mejoras en la oferta complementaria y un aumento indirecto de valor de los establecimientos turísticos.

Sin embargo, el alcance de la Alternativa 1 se ve limitado por la intensidad de sus propuestas, que no abordan en su totalidad la problemática del ámbito, permitiendo su perpetuación. En concreto, desde una perspectiva socioeconómica, no resulta adecuada la propuesta sobre el destino global de las áreas, que considera de Compatibilidad las áreas situadas por encima de la TF-1 donde se encuentran los dos mayores equipamientos de ocio de Costa Adeje (Siam Park y Aqualand) que, por motivos evidentes, sería ideal que quedaran integradas en un área turística. De esta forma, la insuficiente profundidad de las propuestas sobre la estructura viaria y los elementos estructurantes, junto con la no idoneidad para la ciudad turística de la propuesta sobre el destino global de las áreas, condicionan definitivamente el grado de adecuación global de esta alternativa a los objetivos propios y específicos del PMMIC de Costa Adeje.

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 PMMIC, al abordar globalmente y solucionar los actuales problemas 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 y sobre los elementos estructurantes requieren un importante esfuerzo inversor.

La propuesta sobre el destino global de las áreas mantiene la especialización turística en las áreas localizadas por debajo de la TF-1, al tiempo que la prevé para aquellas zonas situadas por encima de la TF-1 donde se ubican los grandes equipamientos de Costa Adeje y áreas aledañas donde predomina actualmente el uso turístico, como paso previo a un futuro uso turístico exclusivo en estas áreas. Por ello, se considera idónea esta propuesta, 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.

La propuesta de la Alternativa 2 sobre la estructura viaria y movilidad va un paso más allá de la planteada por la Alternativa 1, resolviendo buena parte de los problemas de movilidad interna del núcleo al disminuir la circulación de vehículos privados en su interior, con lo que se consigue dar un mayor protagonismo a los peatones. 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.

Por último, la propuesta relativa a los elementos estructurantes incorpora, respecto a la Alternativa 1, nuevos elementos de referencia, 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. Esto, unido a la flexibilidad de usos en los espacios libres y equipamientos y a los nodos de actividad comercial planteados, consigue el efecto de amplificar los beneficios de esta alternativa sobre la oferta turística, especialmente sobre la complementaria, y sobre la identidad e imagen del ámbito, lo que en última instancia redundará en un aumento de su calidad y competitividad como destino turístico de primer orden.

En definitiva, las propuestas de la Alternativa 2 consiguen dotar a la ciudad turística de una identidad propia, beneficiando a la oferta turística de alojamiento, que queda integrada en un contexto de mayor calidad en el que se fomenta el consumo de oferta complementaria de los turistas, aumentando así el gasto realizado por estos en destino. De esta forma, se viabiliza el cumplimiento de los

objetivos específicos de este PMMIC, 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.

No obstante, se debe matizar que la evaluación de los efectos socioeconómicos esperados de cada alternativa no sólo depende de las propuestas de ordenación planteadas, sino también de otros factores que no tienen plasmación directa en el modelo, tales como la formación y capacitación de los recursos humanos, la dinamización socioeconómica en todos sus niveles, la comercialización del producto, el posicionamiento del destino en el mercado, etc., siendo todos ellos aspectos para cuya potenciación es fundamental disponer de un marco estratégico que facilite las inversiones; de un marco político que aúne esfuerzos y medidas evitando duplicidades; y de un marco jurídico que otorgue fiabilidad y seguridad a las inversiones y, por ende, atraiga capital, elementos todos ellos que no son susceptibles de desarrollar a través de la ordenación del presente PMMIC.

### 6.3. JUSTIFICACIÓN DE LA OPCIÓN FINALMENTE ADOPTADA Y SU COHERENCIA CON LOS OBJETIVOS Y CRITERIOS DEL PLAN

Las etapas metodológicas planteadas para abordar la evaluación comparativa de alternativas han 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. En este sentido, se ha considerado lógico dar el mismo peso a las tres dimensiones territoriales, en tanto que la conjunción de las mismas estructura la realidad física y funcional del ámbito de actuación del Plan.

ALTERNATIVAS PROPUESTAS	EVALUACIÓN PARCIAL				VALORACIÓN FINAL	
	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

Como se observa, esta combinación finalista de los valores parciales obtenidos, permite discriminar de manera clara y precisa a la **Alternativa 2** como la idónea para ser adoptada como modelo de intervención del Plan de Modernización, 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**.

Además, adoptar la opción de la Alternativa 2 supone que, tal como se ha ido demostrando en los apartados anteriores, el modelo propuesto por el Plan resulta coherente con los objetivos y criterios del Plan, expresados en este Informe de Sostenibilidad Ambiental. En este sentido, en su conjunto, la Alternativa 2, u opción adoptada, cumple con los siguientes objetivos ambientales:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.



- Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

En conclusión, se puede argumentar que el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental ha abordado una exhaustiva evaluación comparativa de las diferentes alternativas consideradas, desde un enfoque multidisciplinar, que pretende superar las meras concepciones ambientales para asumir una sostenibilidad integral, en aras de escoger el modelo de intervención que más se ajusta a la problemática y potencialidad territorial, de la zona urbano-turística de Adeje.

#### **6.4. DIFICULTADES, DEFICIENCIAS TÉCNICAS O FALTA DE CONOCIMIENTOS Y EXPERIENCIA QUE PUDIERAN HABERSE ENCONTRADO A LA HORA DE RECABAR LA INFORMACIÓN REQUERIDA, O DE REALIZAR LA EVALUACIÓN DE LAS ALTERNATIVAS**

La evaluación de las alternativas, en cuanto se basa en escenarios de futuro que se pueden alcanzar, se encuentra forzosamente sometida a incertidumbre, hecho que se acrecienta por la complejidad y nivel de abstracción de las propuestas, por las referencias temporales que se barajan y por la propia incertidumbre sobre la forma en que van a ser desarrolladas.

Además, una de las principales dificultades detectadas a la hora de llevar a cabo la evaluación de las alternativas ha sido la ausencia de metodologías específicas destinadas a valorar las afecciones ambientales en espacios urbanos. Por otro lado, si bien la evaluación en conjunto de las alternativas, según el enfoque estratégico, se justifica por su visión más amplia y global frente a la evaluación de proyectos concretos (propia de los informes de impacto ambiental) –dado que los impactos ambientales no pueden, ni deben, ser considerados aisladamente–, se revelan determinadas disfunciones en el momento de valorar unas propuestas, que de una manera pormenorizada, obtendrían una estimación diferente (al minimizarse las bondades y las problemáticas por la evaluación de conjunto).







## 7. EVALUACIÓN AMBIENTAL

Toda intervención antrópica sobre un territorio, de cualquier magnitud o intensidad, genera un efecto o impacto sobre los principales parámetros ambientales y socioeconómicos que caracterizan al mismo. Sin embargo, tales efectos pueden presentar distinto signo (positivo o negativo) y niveles de reversibilidad (o de recuperación de las condiciones preexistentes a la ejecución de la actuación). El presente apartado pretende abordar un análisis de los efectos ambientales potenciales que pueden derivar de la ejecución de las propuestas de intervención que se recogen en el Plan de Modernización.

### 7.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS DETERMINACIONES DEL PLAN POTENCIALMENTE GENERADORAS DE EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

#### 7.1.1. Del contenido regulador

El contenido regulador del PMM está dedicado a la exposición de las determinaciones urbanísticas propias de un PGO tradicional, entendiendo como tales las mismas que se definen en el artículo 32 del TRLOTENC: 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 y la asignación de destinos globales a las distintas áreas urbanas en que se divide el ámbito. También incluye la ordenación urbanística pormenorizada el conjunto de determinaciones que, dentro del marco de las de carácter estructural, desarrollan aquéllas en términos suficientemente precisos para permitir la legitimación de las actividades de ejecución.

En un ámbito territorial tan consolidado como el del presente PMM, todas las determinaciones estructurales son las que establece el planeamiento urbanístico vigente, a las que el PMM solo introduce pequeñas variantes en la ordenación pormenorizada. Además, en este sentido, hay que precisar que el presente PMM no entra a modificar la clasificación y categorización de suelo del PGO vigente y, por lo tanto, no es una determinación evaluable en este apartado del presente informe de sostenibilidad ambiental, centrándose éste en aquellos aspectos que potencialmente pueden generar efectos significativos sobre el medio ambiente.

De todas las determinaciones del PMM, la que marca de forma más determinante los rasgos de la ordenación pormenorizada es el de **destino o uso global de las áreas**, a partir del cual se define el régimen jurídico particular de cada una de ellas. La asignación del destino de cada una de las áreas se establece teniendo en cuenta hacia dónde se considera que debe tender en un futuro la especialización de usos del ámbito. La propuesta se basa en recuperar, para el uso originalmente turístico, áreas actualmente de Compatibilidad que presentan graves procesos de residencialización y degradación urbana. Así, las determinaciones son:

- **Residencial:** debido a la presencia mayoritaria de usos residenciales, así como a sus inadecuadas 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.
- **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. Asimismo, para el crecimiento de ésta zona turística costera, prácticamente colmatada en la actualidad, se plantea la especialización de los ámbitos de San Eugenio Alto y Sector 0 en áreas turísticas, aprovechándose de las sinergias que se generan con los grandes equipamientos existentes en los mencionados ámbitos.



- Para propiciar la articulación urbana de éstas dos áreas turísticas, 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.

En cuanto a las determinaciones de **ordenación pormenorizada** hay que destacar su alcance operativo (regulan actos de ejecución concretos) y la dependencia que tienen de las determinaciones estructurales, principalmente del destino o uso global asignado a cada una de las áreas del ámbito. Aquellas que se deben identificar como potencialmente generadoras de impacto son las que, teniendo en cuenta los criterios establecidos en el anexo II de la Ley 9/2006, están relacionadas con la implantación de nuevas infraestructuras y/o construcciones, los cambios y asignación de nuevos parámetros urbanísticos, las propuestas de ordenación sobre suelo urbanizable (en especial las determinaciones reguladoras de la edificación en relación con las características del ámbito territorial y el paisaje) y los cambios en los usos del suelo.

El vigente Plan General de Ordenación 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 numerosos 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 de actuación 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.

La asignación a cada pieza de un **uso básico** o característico, con carácter propio, en la mayoría de los casos coincide con el establecido por el planeamiento vigente. El uso básico es el que expresa el destino que el PMM prevé para el ámbito así calificado y en base al cual se establecen las restantes determinaciones de ordenación pormenorizada. En este sentido, se valorará el efecto de los cambios previstos en la asignación de los usos de cada parcela en relación con los establecidos por el planeamiento vigente.

### 7.1.2. Del contenido operativo

Se trata del contenido dedicado a la exposición de las actuaciones contempladas en el PMM y que se estructura de acuerdo al siguiente esquema: a) Intervenciones en 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.; b) 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. Estas actuaciones se distinguen entre las de renovación y las de nueva implantación, referidas a establecimientos turísticos de alojamiento, centros comerciales, y equipamientos. De otra parte, las actuaciones forzosas 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.

Cualquier modificación del entorno es susceptible de producir impactos o alteraciones sobre el mismo. Es por ello que en el presente apartado se identifican aquellas intervenciones, sobre el espacio público o privado, recogidas en el modelo de intervención del Plan de Modernización que, a priori y teniendo en cuenta los criterios establecidos en el Anexo II de la Ley 9/2006, se pueden considerar con una mayor carga de transformación de las condiciones ambientales y paisajísticas existentes; por lo que su posible impacto ambiental es susceptible de ser valorado específicamente.

No obstante, cabe recordar que todas las actuaciones propuestas en el Plan de Modernización que estuvieran abocadas, por la legislación sectorial vigente, al oportuno estudio o evaluación de impacto ambiental (en la categoría que legalmente le corresponda), estarán obligadas a su realización.



Por tanto, la relación de actuaciones previstas que se someterán a una evaluación específica de sus probables efectos significativos sobre el medio ambiente, son las siguientes:

- **PROPUESTAS EN SUELO RÚSTICO**

Ninguna de las actuaciones propuestas que afectan al suelo rústico, conforme a la clasificación del suelo del Plan General de Ordenación de Adeje.

- **PROPUESTAS EN SUELO URBANIZABLE**

Las tres propuestas que afectan, algunas de forma parcial, al suelo urbanizable, conforme a la clasificación del suelo del Plan General de Ordenación de Adeje, son:

- **Intervenciones en espacio público:**

- Sistema de Espacios Libres y Actividad
  - 30. Plataforma de la Avenida V Centenario
  - 35. Plataforma del Siam Park

- **Actuaciones en espacio privado:**

- Actuaciones de renovación de establecimientos turísticos de alojamiento:
  - 48. Hotel Meliá Jardines del Teide

- **PROPUESTAS EN SUELO URBANO**

Prácticamente la totalidad de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, ya sea sobre el espacio público o el privado, se circunscriben a suelos urbanos:

- **Intervenciones en espacio público:**

- Intervenciones en el Sistema Costero:
  - 01: Mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo entre el Barranco de Troya y la Playa del Bobo
  - 02: Mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo entre Puerto Colón y la Plaza Unterhaching
  - 03: Ejecución y acondicionamiento del Paseo Marítimo en el tramo del Barranco del Agua
  - 04: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Calle Paris
  - 05: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Calle El Beril
- Intervenciones en el Sistema de Espacios Libre y Equipamientos:
  - 06: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto a los Apartamentos Parque San Eugenio y su plaza anexa.





- 07: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo y el C.C. Playa La Pinta.
- 08: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel La Pinta y el C.C. Terranova.
- 09: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo Suites y el Hotel Villa de Adeje Beach.
- 10: Mejora y acondicionamiento del área ajardinada situada entre la TF-1 y la Avenida de Austria.
- 11: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre el Parque Acuático Aqualand y la Avenida Austria.
- 12: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y el Parque Acuático Aqualand.
- 13: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y los Apartamentos Laguna Park I y Tenerife Garden.
- 14: Mejora y acondicionamiento de la Calle Valencia y el espacio libre anexo.
- 15: Ejecución del Parque San Eugenio.
- 16: Ejecución del Parque Mare Verde.
- 17: Ejecución del parque Barranco del Agua.
- 18: Ejecución de equipamiento junto al Gran Hotel Bahía del Duque.
- Intervenciones en el Sistema Comercial:
  - 19: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Los Pueblos.
  - 20: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo I.
  - 21: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo II.
- Intervenciones en el Sistema de Movilidad:
  - 22: Ejecución de carril bici en la Calle Bolivia.
  - 23: Ejecución de carril bici en la Avenida de Los Pueblos. Tramo Magma.
  - 24: Creación de aparcamientos en la Calle Castilla.
  - 25: Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal I.
  - 26: Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal II
  - 27: Rediseño de la intersección de la Avenida de los Pueblos en el entorno del Magma.
  - 28: Ampliación de la sección de la Avenida de Los Pueblos en el entorno de la Estación de Guaguas.
  - 29: Plataforma de San Eugenio I.
  - 30: Plataforma de la Avenida V Centenario.



- 31: Plataforma de la Calle Gran Bretaña II.
- 32: Plataforma de la Calle Gran Bretaña I.
- 33: Plataforma de La Avenida Europa.
- 34: Plataforma de la Avenida Ernesto Sartí.
- 35: Plataforma del Siam Park.
- 36: Plataforma del Parque San Eugenio.
- 37: Adecuación de la Estación de Guaguas.
- 38: Adecuación del eje peatonal del Siam Park.
- 39: Adecuación del viario de acceso al centro comercial Siam Mall.

**- Actuaciones en espacio privado:**

- Actuaciones de renovación de centros comerciales:
  - 41: Centro Comercial Costas
  - 42: Centros Comercial Playa Shop
  - 43: Centro Comercial Salytien
  - 44: Centro Comercial Bora Bora
  - 45: Centro Comercial Las Flores
- Actuaciones de renovación de establecimientos turísticos:
  - 46: Hotel Flamingo Club
  - 47: Hotel Hesperia Troya
  - 49: Hotel RIU Palace y Hotel RIU Arecas
  - 50: Hotel Dream Villa Tagoro
  - 51 Hotel Dream Gran Tacande

**SÍNTESIS DE LAS PROPUESTAS A EVALUAR**

En definitiva se ha juzgado conveniente someter a evaluación ambiental específica a las 39 propuestas de intervención en el espacio público, así como las 11 planteadas sobre el espacio privado. Este procedimiento asegura que el modelo del Plan de Modernización sea evaluado, en el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, con un doble enfoque: desde un punto de vista general o global, tal como se realizó anteriormente tanto en el apartado dedicado a las alternativas como en la evaluación del contenido regulador; y desde un punto de vista específico, valorando la incidencia detallada de cada propuesta de intervención.

Por tanto, las propuestas a evaluar específicamente son las siguientes:



#### a) INTERVENCIONES EN ESPACIO PÚBLICO

- Intervenciones en el Sistema Costero:
  - 01: Mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo entre el Barranco de Troya y la Playa del Bobo.
  - 02: Mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo entre Puerto Colón y la Plaza Unterhaching..
  - 03: Ejecución y acondicionamiento del Paseo Marítimo en el tramo del Barranco del Agua.
  - 04: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Calle Paris.
  - 05: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Calle El Beril.
- Intervenciones en el Sistemas de Espacios Libre y Equipamientos:
  - 06: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto a los Apartamentos Parque San Eugenio y su plaza anexa.
  - 07: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo y el C.C. Playa La Pinta.
  - 08: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel La Pinta y el C.C. Terranova.
  - 09: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo Suites y el Hotel Villa de Adeje Beach.
  - 10: Mejora y acondicionamiento del área ajardinada situada entre la TF-1 y la Avenida de Austria.
  - 11: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre el Parque Acuático Aqualand y la Avenida Austria.
  - 12: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y el Parque Acuático Aqualand.
  - 13: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y los Apartamentos Laguna Park I y Tenerife Garden.
  - 14: Mejora y acondicionamiento de la Calle Valencia y el espacio libre anexo.
  - 15: Ejecución del Parque San Eugenio.
  - 16: Ejecución del Parque Mare Verde.
  - 17: Ejecución del parque Barranco del Agua.
  - 18: Ejecución de equipamiento junto al Gran Hotel Bahía del Duque.
- Intervenciones en el Sistema Comercial
  - 19: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Los Pueblos.
  - 20: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo I.
  - 21: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo II.





○ Intervenciones en el Sistema de Movilidad

- 22: Ejecución de carril bici en la Calle Bolivia.
- 23: Ejecución de carril bici en la Avenida de Los Pueblos. Tramo Magma .
- 24: Creación de aparcamientos en la Calle Castilla.
- 25: Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal I.
- 26: Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal II
- 27: Rediseño de la intersección de la Avenida de los Pueblos en el entorno del Magma.
- 28: Ampliación de la sección de la Avenida de Los Pueblos en el entorno de la Estación de Guaguas.
- 29: Plataforma de San Eugenio I.
- 30: Plataforma de la Avenida V Centenario.
- 31: Plataforma de la Calle Gran Bretaña II.
- 32: Plataforma de la Calle Gran Bretaña I.
- 33: Plataforma de La Avenida Europa.
- 34: Plataforma de la Avenida Ernesto Sartí.
- 35: Plataforma del Siam Park.
- 36: Plataforma del Parque San Eugenio.
- 37: Adecuación de la Estación de Guaguas.
- 38: Adecuación del eje peatonal del Siam Mall.
- 39: Adecuación del viario de acceso al centro comercial Siam Mall.

**b) INTERVENCIONES EN ESPACIO PRIVADO**

- Actuaciones de renovación de centros comerciales:
  - 41: Centro Comercial Costas
  - 42: Centro Comercial Playa Shop
  - 43: Centro Comercial Salytien
  - 44: Centro Comercial Bora Bora
  - 45: Centro Comercial Las Flores
- Actuaciones de renovación de establecimientos turísticos:
  - 46: Hotel Flamingo Club

- 47: Hotel Hesperia Troya
- 48: Hotel Meliá Jardines del Teide
- 49: Hotel RIU Palace y Hotel RIU Arcas
- 50: Hotel Dream Villa Tagoro
- 51 Hotel Dream Gran Tacande

## 7.2. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LAS DETERMINACIONES RELATIVAS AL CONTENIDO REGULADOR

Considerando la peculiaridad del presente PMM, en relación a la inclusión de determinaciones urbanísticas que son propias del planeamiento general, es importante adaptar los contenidos planteados por el Documento de Referencia en vigor para poder incluir de la manera más certera posible la evaluación del denominado contenido regulador del PMM que, como parece lógico, no se adecua a la amplitud, nivel de detalle y el grado de especificación inicialmente previsto, y que tiene mucha más relación con la evaluación ambiental aplicable al planeamiento general. Por lo tanto, en el presente apartado se realiza una evaluación ambiental de los efectos derivados de estas determinaciones reguladoras, intentando refundir la fórmula establecida por el Documento de Referencia aplicable con aquellas asimilables a un planeamiento general, en donde la clasificación y categorización del suelo es el punto de referencia sobre el que gravitan el resto de determinaciones, no obstante, teniendo en cuenta que el Plan de Modernización no modifica este aspecto del PGO, se valoran las determinaciones de ordenación pormenorizada que sí sufren alteraciones con respecto al PGO vigente y que son potencialmente generadoras de impacto.

### 7.2.1. Cambios en los usos del suelo

Uno de los principales cambios con respecto al PGO vigente es la concreción de usos que hace el PMM con respecto a las piezas a las que el PGO asignaba un uso mixto, aspecto que contravenía los preceptos del planeamiento territorial Plan Territorial Especial de Ordenación del Turismo de Tenerife (PTOTT) al considerar que la mezcla del uso turístico y residencial genera perjuicios sobre el confort urbano y el bienestar social, provocando, además, la utilización turística irregular de edificaciones 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 consecuencia final de dicha coexistencia, y que el PMM pretende corregir impulsando la especialización, es el deterioro producido en la oferta turística, 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.

Por lo general, esta especialización se materializa en los ámbitos con destino residencial con la asignación de uso vivienda unifamiliar o colectiva, mientras que en las áreas turísticas en alojamiento turístico o en turístico hotelero, cambios que, en lo que respecta a la evaluación ambiental del presente apartado, es positivo considerando los aspectos descritos en el párrafo anterior, incidiendo sobre parámetros como calidad paisajística, bienestar social y confort ambiental.

No obstante, la ejecución de otros usos definidos por el presente PMM en espacios no ocupados, ya sea para sistemas generales, espacios libres o para paseos peatonales, que se traducen en intervenciones en el contenido operativo, podría provocar impactos negativos aunque de escasa repercusión sobre el medio ambiente, sobre todo si se aplican las medidas ambientales pertinentes.



### 7.2.2. Cambios en la asignación de parámetros urbanísticos

En cuanto a las alturas, y tras aplicarse un proceso metodológico detallado, se han posibilitado algunos mínimos incrementos, sobre todo en algunos equipamientos muy puntuales. De la misma forma, y atendiendo a la estándares de calidad, las parcelas de uso terciario donde se lleven a cabo operaciones de renovación, así como las turísticas y de equipamiento, podrán ver aumentada su edificabilidad, cuestión que afecta, sobre todo, a las zonas con destino global turístico, no obstante, su impacto sobre la globalidad del paisaje urbano será positivo al procurarse la homogeneización de los parámetros mencionados por manzanas y áreas urbanas.

De la misma forma, la asignación a cada pieza de un porcentaje de ocupación que, en la mayoría de los casos, coincide con el establecido por el PGO, excepto en algunas donde se podría aumentar el porcentaje estableciendo teniendo un límite máximo preceptivo del 40%, junto a las modificaciones sufridas en algunos retranqueos y separaciones al viario principal en algunas parcelas, aunque con una repercusión escasa sobre los parámetros ambientales, contribuyen a la mejora del paisaje y la funcionalidad urbana.

### 7.2.3. Síntesis de la evaluación

Para sintetizar la evaluación ambiental se efectúa, en primer lugar, una tipificación de los efectos sobre los elementos del medio según los siguientes atributos: magnitud (mínima o notable), inmediatez (primaria o secundaria), complejidad (simple o acumulativo), sinergia (sinérgico o no sinérgico), duración (permanente o temporal), reversibilidad (reversible o irreversible), recuperabilidad (recuperable o irrecuperable), periodicidad (periódico o esporádico), continuidad (continuo o discontinuo) y plazo (corto, medio o largo). En segundo lugar, se establece el signo (positivo o negativo) de la afección y su valoración cuantitativa (alta, moderada, baja y nula). Finalmente se establece, en función del signo y la valoración cuantitativa de los efectos, la valoración final del impacto (nada significativo, poco significativo, significativo y muy significativo).

Los elementos del medio se dividen en dos grupos: por un lado los componentes básicos del medio sobre el que se asigna un uso determinado, tanto los de carácter natural (bióticos y abióticos), como son la geología, la geomorfología, los suelos, la hidrología, el clima, la vegetación y la fauna, como los antrópicos, en los que se incluiría únicamente el patrimonio cultural. Finalmente, se valoran aquellos elementos naturales que, además, poseen una consideración jurídica destinada a su conservación (ZECs, ZEPAs y hábitats).

En el otro grupo se incluyen aquellos elementos que, aunque valorados en el apartado 4 del presente informe de sostenibilidad ambiental, junto con las variables del grupo anterior, tienen una componente subjetiva relacionada con la percepción que se tiene del resultado de la conjugación y sinergias de los diferentes componentes que conforman el espacio urbano (calidad visual y bienestar social). También se añade una variable que está directamente relacionada con factores intangibles que, indirectamente, pueden afectar al resto de elementos (confort ambiental). En este sentido, se valora lo siguiente:

- **Calidad visual:** la incidencia del tipo de intervención sobre el paisaje proyectado, su mejora y/o transformación con respecto a las características actuales
- **Bienestar social:** la repercusión, sobre la percepción que tiene el residente y el visitante del espacio turístico, que tiene cada tipo de intervención en función de la mejora y/o incidencia sobre las problemáticas ambientales existentes.
- **Confort ambiental:** la incidencia sobre aspectos relativos a la calidad ambiental (acústica, atmósfera, luminosidad, etc.).

A continuación se presenta una tabla con los resultados obtenidos: para la valoración de los efectos conforme a la tipificación establecida mediante los atributos mencionados anteriormente, los acrónimos utilizados son los siguientes: inmediatez (*Ep*. Efecto primario, *Es*. Efecto secundario), acumulación (*Sm*. Simple, *Ac*. Acumulativo), sinergia (*Si* o *No*, existe sinergia), momento (*Cp*. Corto plazo, *Mp*. Medio



plazo y *Lp.* Largo plazo), persistencia (*Te.* Temporal, *Pe.* Permanente), reversibilidad (*Re.* Reversible, *Ir.* Irreversible), recuperabilidad (*Rc.* Recuperable, *Nr.* No recuperable), periodicidad (*Pr.* Periódico, *Es.* Esporádico) y continuidad (*Ca.* Continuo, *Di.* Discontinuo).

En cuanto a la caracterización, de los criterios de evaluación, de la “afección sobre los elementos del medio”, se encuentran simbolizados de la siguiente manera: *Glg.* Geología; *Gmf.* Geomorfología; *Sls.* Suelos; *Hdg.* Hidrología; *Clim.* Clima; *Vgt.* Vegetación; *Fn.* Fauna; *PC.* Patrimonio cultural; *ZZH.* ZECs, ZEPAs y hábitats; *CP.* Calidad del paisaje; *BS.* Bienestar social; *CF.* Confort ambiental.

En cuanto al apartado “resultado de la evaluación”, el signo puede ser: positivo (*A*) o negativo (*M*), la valoración de los efectos alta (*A*), Moderada (*Mo*), Baja (*Ba*) o Nula (*Nu*). Mientras, el valor final del impacto se clasifica en: nada significativo (*NS*), poco significativo (*PS*), significativo (*S*) y muy significativo (*MS*).


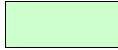


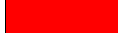
En aquellos casos donde un elemento del medio no se vea afectado directa o indirectamente por una determinación u actuación, se utilizará el valor No procede (*Np*).

ELEMENTOS DEL MEDIO	TIPIFICACIÓN DE LOS EFECTOS										RESULTADO DE LA EVALUACIÓN		
	Inmediatez	Acumulación	Sinergia	Momento	Persistencia	Reversibilidad	Recuperabilidad	Periodicidad	Continuidad	SIGNO	VALOR DEL EFECTO	VALOR FINAL DEL IMPACTO	
Cambios en los usos del suelo	Glg	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	NS
	Gmf	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	Sl	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	Hdg	Ep	Ac	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	Cl	Ep	Sm	No	Cp	Te	Re	Rc	Pr	Co	N	Ba	
	Vgt	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Es	N	Ba	
	Fn	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	PC	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	ZZH	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	CP	Ep	Sm	Si	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	P	Ba	
	BS	Ep	Sm	Si	Lp	Pe	Re	Nr	Pr	Co	P	Al	
CA	Ep	Sm	Si	Lp	Pe	Re	Nr	Pr	Co	P	Mo		



ELEMENTOS DEL MEDIO	TIPIFICACIÓN DE LOS EFECTOS										RESULTADO DE LA EVALUACIÓN		
	Inmediatez	Acumulación	Sinergia	Momento	Persistencia	Reversibilidad	Recuperabilidad	Periodicidad	Continuidad	SIGNO	VALOR DEL EFECTO	VALOR FINAL DEL IMPACTO	
Cambios en la asignación de parámetros urbanísticos	Glg	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Nu	MS
	Gmf	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Nu	
	SI	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	Hdg	Ep	Ac	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Ba	
	CI	Ep	Sm	No	Cp	Te	Re	Rc	Pr	Co	N	Nu	
	Vgt	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Es	N	Nu	
	Fn	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Nu	
	PC	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Nu	
	ZZH	Ep	Sm	No	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	N	Nu	
	CP	Ep	Sm	Si	Cp	Pe	Ir	Nr	Pr	Co	P	Ba	
	BS	Ep	Sm	Si	Lp	Pe	Re	Nr	Pr	Co	P	Al	
CA	Ep	Sm	Si	Lp	Pe	Re	Nr	Pr	Co	P	Mo		

Por tanto, el signo y valor de impacto obtenido para las diferentes intervenciones propuestas se pueden concretar de la siguiente manera:

-  Positivo
-  Negativo y nada significativo
-  Negativo y poco significativo
-  Negativo y significativo
-  Negativo y muy significativo

## 7.3. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DERIVADOS DE LAS PROPUESTAS DEL CONTENIDO OPERATIVO

La valoración de los probables efectos ambientales significativos de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, se recogen en el fichero presentado en el [Anexo](#) del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental: *Fichas de evaluación ambiental de las intervenciones*.

### 7.3.1. Estructura de las fichas de evaluación

La ficha, elaborada *ad hoc*, expresa de forma sintética los atributos de la actuación y los problemas que de la misma se derivan. La descripción de los apartados que conforman las fichas y la metodología de evaluación de la incidencia de las distintas actuaciones, se muestran a continuación:

La ficha de evaluación se organiza en tres grandes bloques: uno introductorio, en el que se trata de identificar las características principales de la actuación; el segundo, en el que se describe el entorno físico sobre el que se va a intervenir; y por último, una valoración de las afecciones y del impacto ambiental que se prevé deriven de la actuación propuesta. Del mismo modo, cada bloque se subdivide en la siguiente serie de apartados:

- Características principales de la actuación
  - **Identificación de la actuación.** Se señala si la intervención se desarrolla en el espacio público o en el espacio privado, y se identifica el código de actuación de la misma.
  - **Localización y datos generales.** Se especifican: la denominación de la actuación; la categorización del suelo; y las unidades ambientales afectadas por la intervención (y descritas en el diagnóstico ambiental del Plan). Por otra parte, se aporta información gráfica ilustrativa de su emplazamiento (ortofoto y plano de localización), así como de las características del elemento (fotografía de la situación actual e infografía de la propuesta).
  - **Descripción de la intervención propuesta.** Se realiza un resumen técnico de las actuaciones, en el que se hace especial énfasis en aquellos parámetros en los que se presume una probable afección ambiental.
- Caracterización del entorno sobre el que se interviene
  - **Análisis ambiental.** Se identifican los siguientes parámetros ambientales: geología, geomorfología, suelos, hidrología, clima, vegetación, fauna, calidad del paisaje, calidad atmosférica, riesgos, patrimonio cultural e impactos ambientales. En el caso de las zonas ambientalmente sensibles (ZECs, ZEPAs y hábitats; área de interés geológico-geomorfológico; área de interés florístico-faunístico; área de sensibilidad ecológica; y, espacio natural protegido), se señala si se encuentran afectadas o no, y en el caso se vean afectadas, se especifica si existe incidencia directa o limítrofe.
  - **Por su parte, en la descripción del entorno, como su propio nombre indica,** se retrata la escena urbana próxima al espacio en el que se interviene (tipología edificatoria, alturas y las características ambientales de especial relevancia). Para posteriormente, finalizar señalando la zonificación del espacio según lo establecido por el Plan Insular de Ordenación de Tenerife.





- **Diagnóstico ambiental.** En este subapartado se detalla, atendiendo a las unidades ambientales establecidas y valoradas en el diagnóstico ambiental del Plan: la problemática ambiental; la calidad para la conservación; las limitaciones para el uso turístico; y, la potencialidad de las unidades sobre las que se interviene.
- Valoración de las afecciones y del impacto ambiental
- **Identificación y valoración de afecciones ambientales.** Se efectúa una doble valoración mediante la utilización de tablas cruzadas. En primer lugar, se presenta una tabla que recoge la afección sobre los elementos del medio, donde en las columnas se encuentran representadas las categorías de afección ambiental (alta, moderada, baja y nula); y en las filas, los elementos del medio, identificados en el análisis ambiental del Plan.
- En segundo lugar, dada la naturaleza urbano-turística del ámbito de actuación, se establece una matriz que valora la incidencia negativa sobre el entorno urbano, resolviéndose nuevamente mediante las categorías de la afección posible en las columnas, mientras que en las filas se disponen los siguientes criterios de valoración:
- Alteración de las características paisajísticas de las vías de 1º y 2º orden: se considera únicamente en las fichas de evaluación de las intervenciones en el espacio público. Se valora la incidencia paisajística que las propuestas pueden introducir en las vías urbanas, diferenciándose los grandes ejes de conectividad y funcionalidad urbana (1º orden), de las vías secundarias (2º orden).
  - Alteración de las características paisajísticas de la manzana: se considera únicamente en las fichas de evaluación de las intervenciones en el espacio privado. Se valora el nivel de afección, atendiendo a la modificación o transformación de la homogeneidad de las características paisajísticas del entorno.
  - Alteración de las características paisajísticas de la parcela: se considera únicamente en las fichas de evaluación de las intervenciones en el espacio privado. Se valora el nivel de afección, atendiendo a la modificación o transformación de las particularidades paisajísticas de la parcela.
  - Características de los elementos constructivos (fichas de evaluación de intervenciones en espacio público) o características constructivas de la edificación (en fichas de evaluación de intervenciones en espacio privado): se valora la incidencia negativa del incremento de volúmenes y del incremento de alturas (atendiendo al aumento con respecto a las alturas actuales: nula, si no existe incremento; baja, si aumenta en menos de la mitad; moderada, si aumenta en más de la mitad; y alta, si duplica –al menos- las plantas actuales).
  - Zonas verdes: se valora la superficie de zonas verdes y de la relación espacio construido-espacio libre (partiendo de valores nulos, si existe incremento de las zonas verdes y/o espacios libres; pasando por valores bajos, cuando se mantiene la superficie actual; hasta llegar –paulatinamente- a valores altos, si se detecta el decrecimiento de estas superficies).
  - Visibilidad: se valora la incidencia negativa de la intervención sobre la percepción de la misma, desde el entorno urbano cercano, el entorno urbano lejano y el entorno no urbano.
  - Confort ambiental: como indicador de la percepción del bienestar, que se retrotrae de la mezcla de factores físicos (acústica, calidad del aire, paisaje, luminosidad, etc.) y psicológicos, valora la repercusión que la afección sobre los elementos y características ambientales genera sobre el mismo.

Hay que matizar que, como se ha expuesto, existe una pequeña variación entre las fichas de intervenciones en el espacio público con respecto a las del privado, en lo que se refiere a estos criterios de valoración de la incidencia negativa sobre el entorno urbano. Ello se debe a que se ha procurado la adaptación de los mismos a las características específicas de cada tipo de intervención.

- **Valoración del impacto ambiental.** Se valoran los siguientes atributos del impacto ambiental: signo (positivo o negativo), magnitud (mínima o notable), inmediatez (primaria o secundaria), complejidad (simple o acumulativo), sinergia (sinérgico o no sinérgico), duración (permanente o temporal), reversibilidad (reversible o irreversible), recuperabilidad (recuperable o irrecuperable), periodicidad (periódico o esporádico), continuidad (continuo o discontinuo) y plazo (corto, medio o largo).

Del mismo modo, se señala el valor final del impacto, que se deriva de la evaluación realizada en el apartado anterior (*Identificación y valoración de afecciones ambientales*).

Finalmente, el subapartado de conclusiones, se reserva para realizar las aclaraciones necesarias, de acuerdo a los resultados obtenidos en la evaluación de las intervenciones. Mientras que, por su parte, en el de medidas correctoras se recogen aquellas medidas específicas destinadas a reducir, eliminar o compensar los probables efectos ambientales negativos; siempre y cuando los mismos hayan sido detectados para la intervención evaluada.

Por tanto, la ficha de evaluación ambiental de las intervenciones propuestas por el Plan de Modernización, para el espacio público y el privado, se resuelve como sigue:

<b>IDENTIFICACIÓN DE LA ACTUACIÓN</b>		<input checked="" type="checkbox"/> INTERVENCIÓN EN ESPACIO PÚBLICO	<input type="checkbox"/> INTERVENCIÓN EN ESPACIO PRIVADO
<b>Sistema:</b> ESTRUCTURA VIARIA			
<b>Código y Denominación de la actuación:</b>		EV-01 ACONDICIONAMIENTO CALLE POBLADO MARINERO	
<b>LOCALIZACIÓN Y DATOS GENERALES</b>			
Unidades ambientales afectadas			
Categorización del suelo			
ORTOFOTO		PLANO LOCALIZACIÓN	
[Empty box for Ortofoto]		[Empty box for Plano Localización]	
SITUACIÓN ACTUAL			
[Empty box for Situación Actual]			
<b>DESCRIPCIÓN DE LA INTERVENCIÓN PROPUESTA</b>			
[Empty box for Descripción de la Intervención Propuesta]			



<b>ANÁLISIS AMBIENTAL</b>	
Geología:	DESCRIPCIÓN DEL ENTORNO
Geomorfología:	
Suelos:	
Hidrología:	
Clima:	
Vegetación:	
Fauna:	
Calidad del Paisaje:	
Calidad atmosférica:	
Riesgos:	
Patrimonio Cultural:	
Impactos ambientales:	
ZECs, ZEPAs y Hábitats:	
Tipo de Incidencia:	
Área de Interés Geológico-Geomorfológico:	ZONIFICACIÓN SEGÚN PIO
Tipo de Incidencia:	
Área de interés Florístico-Faunístico:	
Tipo de Incidencia:	
Área de Sensibilidad Ecológica:	
Tipo de Incidencia:	
Espacio Natural Protegido:	CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN:
Tipo de Incidencia:	
<b>DIAGNÓSTICO AMBIENTAL</b>	
POTENCIALIDAD DE LAS UNIDADES AFECTADAS	CALIDAD PARA LA CONSERVACIÓN:
PROBLEMÁTICA AMBIENTAL:	LIMITACIONES PARA EL USO TURÍSTICO:

IDENTIFICACIÓN Y VALORACIÓN DE AFECCIONES AMBIENTALES																								
<p><b>Afección sobre los elementos del medio</b></p> <p>Opciones: Alta Moderada Baja Nula</p> <p>Geología: <input type="text"/></p> <p>Geomorfología: <input type="text"/></p> <p>Suelos: <input type="text"/></p> <p>Hidrología: <input type="text"/></p> <p>Clima: <input type="text"/></p> <p>Vegetación: <input type="text"/></p> <p>Fauna: <input type="text"/></p> <p>Calidad del paisaje: <input type="text"/></p> <p>Patrimonio Cultural: <input type="text"/></p> <p>ZECs, ZEPAs, Hábitats: <input type="text"/></p>	<p><b>Incidencia sobre el entorno urbano</b></p> <p>Opciones: Alta Moderada Baja Nula</p> <p>Alteración de las características paisajísticas de la manzana: <input type="text"/></p> <p>Alteración de las características paisajísticas de la parcela: <input type="text"/></p> <p>Características de elementos constructivos - Incremento de alturas: <input type="text"/></p> <p>Características de elementos constructivos - Incremento de volúmenes: <input type="text"/></p> <p>Zonas verdes - Superficies de zonas verdes: <input type="text"/></p> <p>Zonas verdes - Relación espacio construido - espacio libre: <input type="text"/></p> <p>Visibilidad - Desde entorno urbano cercano: <input type="text"/></p> <p>Visibilidad - Desde entorno urbano lejano: <input type="text"/></p> <p>Visibilidad - Desde entorno no urbano: <input type="text"/></p> <p>Confort ambiental: <input type="text"/></p>																							
<p><b>VALORACIÓN DEL IMPACTO AMBIENTAL</b></p> <table border="0"> <tr> <td>Signo - Positivo <input type="checkbox"/></td> <td>Negativo <input type="checkbox"/></td> <td rowspan="10"> <p><b>CONCLUSIONES</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div> <p><b>MEDIDAS CORRECTORAS</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div> </td> </tr> <tr> <td>Magnitud - Mínima <input type="checkbox"/></td> <td>Notable <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Inmediatez - Primaria <input type="checkbox"/></td> <td>Secundaria <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Complejidad - Simple <input type="checkbox"/></td> <td>Acumulativo <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Sinergia - Sinérgico <input type="checkbox"/></td> <td>No sinérgico <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Duración - Permanente <input type="checkbox"/></td> <td>Temporal <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Reversibilidad - Reversible <input type="checkbox"/></td> <td>Irreversible <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Recuperabilidad - Recuperable <input type="checkbox"/></td> <td>Irrecuperable <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Periodicidad - Periódico <input type="checkbox"/></td> <td>Esporádico <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Continuidad - Continuo <input type="checkbox"/></td> <td>Discontinuo <input type="checkbox"/></td> </tr> <tr> <td>Plazo</td> <td></td> </tr> </table> <p><b>VALOR FINAL DEL IMPACTO</b></p> <p>Opciones: Nada significativo Poco significativo Significativo Muy significativo</p> <p>Valor Final del Impacto: <input type="text"/></p>		Signo - Positivo <input type="checkbox"/>	Negativo <input type="checkbox"/>	<p><b>CONCLUSIONES</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div> <p><b>MEDIDAS CORRECTORAS</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div>	Magnitud - Mínima <input type="checkbox"/>	Notable <input type="checkbox"/>	Inmediatez - Primaria <input type="checkbox"/>	Secundaria <input type="checkbox"/>	Complejidad - Simple <input type="checkbox"/>	Acumulativo <input type="checkbox"/>	Sinergia - Sinérgico <input type="checkbox"/>	No sinérgico <input type="checkbox"/>	Duración - Permanente <input type="checkbox"/>	Temporal <input type="checkbox"/>	Reversibilidad - Reversible <input type="checkbox"/>	Irreversible <input type="checkbox"/>	Recuperabilidad - Recuperable <input type="checkbox"/>	Irrecuperable <input type="checkbox"/>	Periodicidad - Periódico <input type="checkbox"/>	Esporádico <input type="checkbox"/>	Continuidad - Continuo <input type="checkbox"/>	Discontinuo <input type="checkbox"/>	Plazo	
Signo - Positivo <input type="checkbox"/>	Negativo <input type="checkbox"/>	<p><b>CONCLUSIONES</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div> <p><b>MEDIDAS CORRECTORAS</b></p> <div style="border: 1px solid black; height: 80px; width: 100%;"></div>																						
Magnitud - Mínima <input type="checkbox"/>	Notable <input type="checkbox"/>																							
Inmediatez - Primaria <input type="checkbox"/>	Secundaria <input type="checkbox"/>																							
Complejidad - Simple <input type="checkbox"/>	Acumulativo <input type="checkbox"/>																							
Sinergia - Sinérgico <input type="checkbox"/>	No sinérgico <input type="checkbox"/>																							
Duración - Permanente <input type="checkbox"/>	Temporal <input type="checkbox"/>																							
Reversibilidad - Reversible <input type="checkbox"/>	Irreversible <input type="checkbox"/>																							
Recuperabilidad - Recuperable <input type="checkbox"/>	Irrecuperable <input type="checkbox"/>																							
Periodicidad - Periódico <input type="checkbox"/>	Esporádico <input type="checkbox"/>																							
Continuidad - Continuo <input type="checkbox"/>	Discontinuo <input type="checkbox"/>																							
Plazo																								

### 7.3.2. Metodología de evaluación de las variables ambientales

La identificación de las afecciones de los elementos del medio y del entorno urbano, se traduce de la siguiente manera:

- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “nula” es igual a: 0.
- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “baja” es igual a: 1.
- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “moderada” es igual a: 3.
- Afección sobre los elementos del medio e incidencia negativa sobre el entorno urbano “alta” es igual a: 5.

Una vez asignados los valores de “afección sobre los elementos del medio” y la “incidencia negativa sobre el entorno urbano”, se obtiene el *valor final del impacto*, mediante la multiplicación de los mismos por el peso dado a cada criterio (4 y 5 respectivamente, otorgándose mayor peso al segundo criterio, al tratarse de un ámbito esencialmente urbano), sumándose posteriormente los resultados obtenidos. Finalmente, se divide el resultado por la suma total de los pesos (90), obteniéndose una media ponderada.





A continuación, se muestra la fórmula de valoración ponderada, diseñada para evaluar el impacto ambiental de las intervenciones del Plan:

$$VIA = \frac{\sum (AEM \times 4) + \sum (INEU \times 5)}{\sum P}$$

Donde:

VIA = Valor del impacto ambiental

$\sum AEM$  = Sumatoria de la afección sobre los elementos del medio

$\sum INEU$  = Sumatoria de la incidencia negativa sobre el entorno urbano

4 / 5 = Coeficientes de ponderación

$\sum P$  = Sumatoria de los coeficientes de ponderación

El resultado del impacto final, de *signo negativo*, se clasifica en función de lo siguiente:

- Nada significativo: la Actuación obtiene un resultado igual o inferior a 1,25.
- Poco significativo: la Actuación obtiene un resultado entre 1,26 y 2,5.
- Significativo: la Actuación obtiene un resultado entre 2,51 y 3,75.
- Muy significativo: la Actuación obtiene un resultado igual o superior a 3,76.

En el caso de que el impacto sea de *signo positivo*, la categorización del valor final del impacto se invierte, traduciéndose los resultados de la siguiente manera:

- Nada significativo: la Actuación obtiene un resultado igual o superior a 3,76.
- Poco significativo: la Actuación obtiene un resultado entre 2,51 y 3,75.
- Significativo: la Actuación obtiene un resultado entre 1,26 y 2,5.
- Muy significativo: la Actuación obtiene un resultado igual o inferior a 1,25.

### 7.3.3. Síntesis de los resultados obtenidos

Se han elaborado tablas-resumen, donde se sintetizan las valoraciones realizadas en las fichas de evaluación. En las mismas, las columnas están representadas, en primer lugar, por los criterios de evaluación y, en segundo, por los resultados obtenidos de la aplicación de la fórmula de valoración ponderada (descrita en el punto anterior). Por su parte, las filas constituyen cada una de las intervenciones, públicas o privadas, propuestas en el Plan.

En cuanto a la caracterización, de los criterios de evaluación, de la “afección sobre los elementos del medio”, se encuentran simbolizados de la siguiente manera: *Glg.* Geología; *Gmf.* Geomorfología; *Sls.* Suelos; *Hdg.* Hidrología; *Clm.* Clima; *Vgt.* Vegetación; *Fn.* Fauna; *CP.* Calidad del paisaje; *PC.* Patrimonio cultural; y, *ZZH.* ZECs, ZEPAs y hábitats.

Por su parte, los criterios de “valoración de la incidencia negativa sobre el entorno urbano”, se encuentran caracterizados por: *AM*. Alteración de las características morfológicas de la manzana; *AP*. Alteración de las características morfológicas de la parcela; *AVP*. Alteración de las características paisajísticas de vía de primer orden; *AVS*. Alteración de las características paisajísticas de vía de segundo orden; *IA*. Incremento de alturas; *IV*. Incremento de volúmenes; *AZV*. Ampliación de zonas verdes; *MRE*. Mejora de la relación del espacio construido con el espacio libre; *EUC*. Visibilidad desde el entorno urbano cercano; *EUL*. Visibilidad desde el entorno urbano lejano; *ENU*. Visibilidad desde el entorno no urbano; e, *CA*. Incremento del confort ambiental.

En cuanto al apartado “resultado de la evaluación”, el signo puede ser: positivo (P) o negativo (N). Mientras el *valor final del impacto* (VFI), se clasifica en: nada significativo (NS), poco significativo (PS), significativo (S) y muy significativo (MS).

PESO DE LOS CRITERIOS		CRITERIOS DE EVALUACIÓN																				RESULTADO DE LA EVALUACIÓN						
		AFECCIÓN SOBRE LOS ELEMENTOS										VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA SOBRE EL ENTORNO URBANO										VFI	SIGNO	VALOR				
		Glg	Gmf	Sls	Hdg	Clm	Vgt	Fn	CP	PC	ZZH	AM	AP	AVP	AVS	IA	IV	ZV	RE	EUC	EUL				ENU	CA		
EVALUACIÓN AMBIENTAL DE LAS INTERVENCIONES EN EL ESPACIO PÚBLICO	COSTERO	01	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS			
		02	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS		
		03	0	0	1	1	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,13	P	MS		
		04	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS		
		05	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS		
	ESPACIOS LIBRES Y EQUIPAMENTOS	06	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS		
		07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS	
		08	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS	
		09	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS		
		10	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS	
		11	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS	
		12	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS	
		13	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS
		14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS
		15	1	3	3	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	N	NS	
		16	1	3	3	0	0	1	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,49	N	NS	
		17	0	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,18	N	NS		
		18	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,09	P	MS		
	COMERCIAL	19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0,06	P	MS		
		20	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS		
		21	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS		
	IL	—	22	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS		



PESO DE LOS CRITERIOS		CRITERIOS DE EVALUACIÓN																				RESULTADO DE LA EVALUACIÓN						
		AFECCIÓN SOBRE LOS ELEMENTOS										VALORACIÓN DE LA INCIDENCIA SOBRE EL ENTORNO URBANO																
		Glg	Gmf	Sls	Hdg	Clm	Vgt	Fn	CP	PC	ZZH	AM	AP	AVP	AVS	IA	IV	ZV	RE	EUC	EUL	ENU	CA	VFI	SIGNO	VALOR		
		23	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS	
		24	0	0	1	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0,24	N	NS
		25	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0,21	P	MS
		26	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0,21	P	MS
		27	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0,11	P	MS
		28	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS
		29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0,11	P	MS
		30	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0,16	P	MS
		31	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0,21	P	MS
		32	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0,21	P	MS
		33	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0,21	P	MS
		34	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0,21	P	MS
		35	0	1	3	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0,49	N	NS
		36	0	1	3	0	0	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	1	0	0	1	0	0,49	N	NS
		37	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS
		38	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	P	MS
		39	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0,04	P	MS

01: Mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo entre el Barranco de Troya y la Playa del Bobo // 02: Mejora y acondicionamiento del Paseo Marítimo entre Puerto Colón y la Plaza Unterhaching // 03: Ejecución y acondicionamiento del Paseo Marítimo en el tramo del Barranco del Agua // 04: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Calle Paris // 05: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Calle El Beril // 06: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto a los Apartamentos Parque San Eugenio y su plaza anexa. // 07: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo y el C.C. Playa La Pinta. // 08: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel La Pinta y el C.C. Terranova. // 09: Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo Suites y el Hotel Villa de Adeje Beach. // 10: Mejora y acondicionamiento del área ajardinada situada entre la TF-1 y la Avenida de Austria. // 11: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre el Parque Acuático Aqualand y la Avenida Austria. // 12: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y el Parque Acuático Aqualand. // 13: Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y los Apartamentos Laguna Park I y Tenerife Garden. // 14: Mejora y acondicionamiento de la Calle Valencia y el espacio libre anexo. // 15: Ejecución del Parque San Eugenio. // 16: Ejecución del Parque Mare Verde. // 17: Ejecución del parque Barranco del Agua. // 18: Ejecución de equipamiento junto al Gran Hotel Bahía del Duque. // 19: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Los Pueblos. // 20: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo I. // 21: Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo II. // 22: Ejecución de carril bici en la Calle Bolivia. // 23: Ejecución de carril bici en la Avenida de Los Pueblos. Tramo Magma. // 24: Creación de aparcamientos en la Calle Castilla. // 25: Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal I. // 26: Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal II // 27: Rediseño de la intersección de la Avenida de los Pueblos en el entorno del Magma. // 28: Ampliación de la sección de la Avenida de Los Pueblos en el entorno de la Estación de Guaguas. // 29: Plataforma de San Eugenio I. // 30: Plataforma de la Avenida V Centenario. // 31: Plataforma de la Calle Gran Bretaña II. // 32: Plataforma de la Calle Gran Bretaña I. // 33: Plataforma de La Avenida Europa. // 34: Plataforma de la Avenida Ernesto Sartí. // 35: Plataforma del Siam Park. // 36: Plataforma del Parque San Eugenio. // 37: Adecuación de la Estación de Guaguas. // 38: Adecuación del eje peatonal del Siam Mall. // 39: Adecuación del viario de acceso al centro comercial Siam Mall.





## - Intervenciones propuestas en espacio público

INTERVENCIÓN	Valor Numérico	Signo	Categoría
01. Mejora y acondicionamiento del paseo marítimo entre el barranco de Troya y la playa del Bobo	0,04	Positivo	Muy significativo
02. Mejora y acondicionamiento del paseo marítimo entre Puerto Colón y la plaza Unterhaching	0,04	Positivo	Muy significativo
03. Ejecución y acondicionamiento del paseo marítimo en el tramo del barranco del Agua	0,13	Positivo	Muy significativo
04. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la calle París	0,04	Positivo	Muy significativo
05. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la calle El Beril	0,04	Positivo	Muy significativo
06. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto a los apartamentos Parque San Eugenio y su plaza Anexa	0,04	Positivo	Muy significativo
07. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo y el C.C. Playa La Pinta	0	Positivo	Muy significativo
08. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel la Pinta y el C.C. Terranova	0	Positivo	Muy significativo
09. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al hotel Flamingo Suites y el Hotel Villa de Adeje Beach	0,04	Positivo	Muy significativo
10. Mejora y acondicionamiento del área ajardinada situada entre la TF-1 y la avenida de Austria	0	Positivo	Muy significativo
11. Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre el Parque Acuático Aqualand y la avenida de Austria	0	Positivo	Muy significativo
12. Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y el Parque Acuático Aqualand	0	Positivo	Muy significativo
13. Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y los apartamentos Laguna Park i y el Tenerife Garden	0	Positivo	Muy significativo
14. Mejora y acondicionamiento de la calle Venecia y el espacio libre Anexo	0	Positivo	Muy significativo
15. Ejecución del Parque San Eugenio	0,49	Negativo	Nada significativo
16. Ejecución del Parque Mare Verde	0,49	Negativo	Nada significativo
17. Ejecución del Parque barranco del Agua	0,18	Negativo	Nada significativo
18. Ejecución de equipamiento junto al Gran Hotel Bahía del Duque	0,09	Positivo	Muy significativo
19. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la avenida de los Pueblos	0,06	Positivo	Muy significativo
20. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la avenida de Bruselas. Tramo I	0	Positivo	Muy significativo
21. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo II	0	Positivo	Muy significativo
22. Ejecución de carril bici en la Calle Bolivia	0	Positivo	Muy significativo
23. Ejecución de carril bici en la Avenida de Los Pueblos. Tramo Magma	0	Positivo	Muy significativo
24. Creación de aparcamientos en la calle Castilla	0,24	Negativo	Nada significativo
25. Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal I	0,21	Positivo	Muy significativo
26. Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal II	0,21	Positivo	Muy significativo
27. Rediseño de la intersección de la avenida de los Pueblos en el entorno del Magma	0,11	Positivo	Muy significativo
28. Ampliación de la sección de la avenida de los Pueblos en el entorno de la Estación de Guaguas	0	Positivo	Muy significativo
29. Plataforma de San Eugenio I	0,11	Positivo	Muy significativo
30. Plataforma de la avenida V Centenario	0,16	Positivo	Muy significativo
31. Plataforma de la calle Gran Bretaña II	0,21	Positivo	Muy significativo
32. Plataforma de la calle Gran Bretaña I	0,21	Positivo	Muy significativo

INTERVENCIÓN	Valor Numérico	Signo	Categoría
33. Plataforma de la avenida Europa	0,21	Positivo	Muy significativo
34. Plataforma de la avenida Ernesto Sartí	0,21	Positivo	Muy significativo
35. Plataforma del Siam Park	0,49	Negativo	Nada significativo
36. Plataforma del Parque San Eugenio	0,49	Negativo	Nada significativo
37. Adecuación de la Estación de Guaguas	0	Positivo	Muy significativo
38. Adecuación del eje peatonal del Siam Park	0	Positivo	Muy significativo
39. Adecuación del viario de acceso al Centro Comercial Siam Mall	0,04	Positivo	Muy significativo

Como se aprecia en los resultados obtenidos, algo más del 85% de las intervenciones propuestas en espacio público son de signo positivo, lo que supone que mejoran cualitativamente el ambiente y la funcionalidad urbana existente. Todas ellas, presentan además una categoría o un valor de impacto “muy significativo”, lo que es indicativo de que las mejoras que introducen son de amplio calado.

En el lado contrario, se han valorado un 15% de las intervenciones con un impacto de signo negativo. No obstante, hay que matizar que todas ellas presentan un valor de impacto de “nada significativo”, lo que equivale a una compatibilidad ambiental de la propuesta, pese a que pueda generar pequeñas transformaciones o alteraciones ambientales o paisajísticas que, de hecho, requieren de mínimas medidas correctoras. Estas intervenciones se enclavan en espacios sin transformar dentro del entorno urbano, pero de con baja naturalidad.

#### - Intervenciones propuestas en espacio privado

INTERVENCIÓN	Valor Numérico	Signo	Categoría
41. Centro Comercial Costas	0	Positivo	Muy significativo
42. Centro Comercial Playa Shop	0,67	Negativo	Nada significativo
43. Centro Comercial Salytien	0,67	Negativo	Nada significativo
44. Centro Comercial Bora Bora	0,67	Negativo	Nada significativo
45. Centro Comercial Las Flores	0	Positivo	Muy significativo
46. Hotel Flamingo Club	0,43	Negativo	Nada significativo
47. Hotel Hesperia Troya	0,11	Positivo	Muy significativo
48. Hotel Meliá Jardines del Teide	0	Positivo	Muy significativo
49. Hotel RIU Palace y RIU Arecas	0,43	Negativo	Nada significativo
50. Hotel Dream Villa Tagoro	0	Positivo	Muy significativo
51. Hotel Dream Gran Tacande	0	Positivo	Muy significativo

Por su propia naturaleza, las intervenciones propuestas en espacio privado sí determinan un mayor peso de los impactos con signo negativo y una variabilidad superior en cuanto a la categoría o valor de los mismos.

Así, tan solo poco más de 55% intervenciones propuestas en el espacio privado muestra un signo positivo, al posibilitar la integración paisajística y mejorar el entorno urbano inmediato con tratamientos de fachadas que elevan la calidad visual en zonas diagnosticadas con problemática ambiental relacionada con la calidad estética de las edificaciones.



Por tanto, el otro 45% de las intervenciones propuestas en espacio privado presentan impactos con signo negativo, lo que evidencia que se trata actuaciones que incorporan un gran potencial para la transformación y, por tanto de mejora, del entorno urbano del ámbito de actuación. No obstante, el signo negativo en muchas actuaciones, no implica una afección ambiental de la propuesta en sí misma (que incluso en algunos casos se limitan a reformas interiores de edificaciones ya existentes), sino que se ve penalizada la gran incidencia sobre el espacio urbano, sobre todo con el incremento de alturas y/o volúmenes que afectan de forma significativa a la calidad visual del entorno cercano.

Mayor importancia que el signo del impacto, tiene el hecho de que el total de intervenciones con valoración final negativa se muestran con un valor de “nada significativo”, lo que evidencia su compatibilidad ambiental y paisajística con el entorno.

## 7.4. EVALUACIÓN DE LOS PROBABLES EFECTOS SIGNIFICATIVOS SOBRE EL MEDIO AMBIENTE DE LAS DETERMINACIONES PROPUESTAS

Este apartado adquiere gran significación en el contexto del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, ya que incorpora la evaluación ambiental específica que identifica los efectos ambientales significativos de las intervenciones del Plan de Modernización. Al margen de las consideraciones más genéricas y globales de este apartado, en concreto, las determinaciones anteriores son evaluadas individualmente y de forma pormenorizada en el apartado correspondiente del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, que incorpora las *Fichas de evaluación ambiental*.

### 7.4.1. EFECTOS SOBRE LAS VARIABLES AMBIENTALES ANALIZADAS

A su escala de aplicación, el desarrollo del Plan de Dinamización puede conllevar algunos efectos ambientales sobre los principales elementos territoriales, cuestión que, sin embargo, viene muy matizada por la propia naturaleza urbana de la mayor parte del ámbito de actuación, tratándose de un espacio ya fuertemente transformado.

#### - Efectos sobre la geología, geomorfología, hidrología y suelos

Tratadas las características ambientales, referentes a las particularidades geológicas y geomorfológicas presentes dentro del ámbito de actuación, se puede afirmar que no existen en la zona: materiales geológicos ni topografías de interés significativo (dada la poca relevancia que poseen en cuanto a su singularidad). Del mismo modo, la altísima antropización de los terrenos objeto de estudio (debida a la predominancia del espacio edificado y del soporte funcional sobre el soporte natural) y, por otro lado, la presencia de suelos característicos de zonas desérticas (pobres en materia orgánica), tienen como consecuencia la presencia de unos pésimos valores de capacidad agrológica.

De tal forma, la principal afección ambiental sobre estos elementos naturales, que se entiende poco significativa, vendría dada por la excavación mecánica necesaria para llevar a cabo la ejecución de algunas de las actuaciones presentes en el Plan, que determinan: la desaparición del recurso “suelo”, del sustrato en la profundidad a la que afecta y del perfil natural del terreno.

#### - Efectos sobre las condiciones climáticas y calidad atmosférica

Las posibles afecciones -producidas por el desarrollo del Plan- sobre las variables ambientales clima y calidad del aire, pueden ser consideradas como de escasa significación. Únicamente podría destacarse una cierta emisión de partículas a la atmósfera local, en la fase de ejecución del proyecto de obra, derivada del tránsito de vehículos y de los trabajos a desarrollar. Asimismo, a una microescala, podrían constatarse ligeros incrementos térmicos tanto en el área de trabajo como en las zonas próximas a los viales, relacionados en este último caso con el paso de vehículos. Del mismo modo, cabe reseñar las posibles variaciones microclimáticas asociadas a los nuevos espacios



ajardinados, en los que se pueden generar aumentos de la humedad ambiental, por efecto de los riegos, así como descensos térmicos asociados al aumento de la umbría (especialmente si se implantan especies arbóreas).

#### - Efectos sobre la vegetación y las áreas de interés florístico

Desde el punto de vista natural y de la biodiversidad, la vegetación dominante es alóctona, representada principalmente por especies ornamentales asociadas a los espacios libres y a los viales, aunque se detectan determinadas áreas de interés florístico (tanto dentro como en el entorno inmediato del ámbito de actuación) en las que se registran poblaciones vegetales autóctonas de interés botánico como por ejemplo las áreas de tabaibal dulce en el sector suroccidental de la Caldera del Rey o algunos cauces de barrancos donde se localizan baleras.

Por su parte, el desarrollo del Plan no generará una pérdida de los individuos pertenecientes a las comunidades emplazadas dentro de las áreas de interés florístico, por lo que se entiende que no se detectan efectos adversos significativos sobre los elementos naturales tratados. No obstante, la ejecución de obras que puedan implicar la pérdida de ejemplares protegidos (existentes fuera de las áreas de interés), serán preservados por conservación in situ o por trasplante de los mismos, según indique la autoridad competente.

#### - Efectos sobre la fauna y las áreas de interés faunístico

La fauna presente en el ámbito de estudio, al igual que ocurre con la vegetación, se caracteriza por ser esencialmente antropófila. Son especies (con una amplia valencia ecológica) presentes comúnmente en los espacios urbanos del ámbito costero. Los efectos sobre la fauna son básicamente colaterales a la ejecución del Plan, a causa del tránsito de vehículos pesados y el ruido que generen las obras, pudiendo alterar en cierta medida el ciclo vital de algunas de las especies durante el desarrollo del mismo. Las dos zonas identificadas como áreas de interés faunístico no se encuentran afectadas, de forma directa, por las intervenciones propuestas en el presente PMM.

En definitiva, especial incidencia tendrá la fase de ejecución o construcción, dado que afectará negativamente sobre las comunidades de entomofauna, roedores y reptiles que, en cualquier caso, abundan en el entorno de los espacios afectados.

#### - Efectos sobre el paisaje

El paisaje, como definidor del sistema territorial y aglutinador de todos los elementos que lo componen, constituye uno de los parámetros ambientales que normalmente suele verse más afectado por cualquier intervención antrópica. El ámbito de actuación, al tratarse de un espacio urbano-turístico, presenta en la actualidad -de manera generalizada- valores moderados de calidad visual del paisaje.

Se prevé que -durante la fase de ejecución del Plan-, la presencia de maquinaria, la acumulación de materiales y la remodelación del terreno necesarias para ejecutar las obras, pueden producir efectos negativos sobre la calidad de la escena urbana (que deben entenderse como temporales).

Por el contrario, una vez finalizadas las obras, la calidad visual del paisaje de la ciudad turística se verá corregida, como consecuencia de la integración paisajística de las características estéticas de las edificaciones, vías y espacios libres, y que se encuentran orientadas desde al Plan para procurar la menor incidencia paisajística posible.

#### - Efectos sobre el patrimonio cultural

Una vez conocidos los elementos del patrimonio cultural, que se emplazan dentro del ámbito de actuación, y determinadas las acciones encaminadas a desarrollar la remodelación urbanística y de las infraestructuras turísticas -por parte del Plan-, no se registra afección alguna sobre los bienes patrimoniales existentes.





En definitiva, el desarrollo del Plan de Modernización puede presentar distintos niveles de afección territorial, que quedan resumidos en la siguiente tabla:

VALORACIÓN DEL NIVEL DE IMPACTO DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN			
ELEMENTOS AMBIENTALES	TIPO DE AFECCIÓN	MAGNITUD DEL IMPACTO	NIVEL DE IMPACTO
Geología, geomorfología y suelos	Pérdida de sustrato de interés geológico	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de topoformas significativas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Ruptura del perfil de ladera	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Pérdida de suelo agrícola	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Desestructuración físico/química del suelo	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Condiciones climáticas y calidad atmosférica	Emisión de partículas sólidas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Emisión de partículas gaseosas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de la humedad ambiental	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración topológica de temperaturas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Hidrología	Modificación de la red hídrica	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de la escorrentía superficial	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Vegetación y áreas de interés florístico	Pérdida de taxones de interés botánico	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Alteración de comunidades arbóreas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Emisión de partículas sólidas	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Fauna y áreas de interés faunístico	Emisión sónica	MEDIA	POCO SIGNIFICATIVO
	Alteración de áreas de nidificación	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Afección de la zona de campeo de avifauna	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
	Limitación al tránsito de fauna terrestre	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Paisaje	Alteración de la configuración paisajística	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO
Patrimonio cultural	Pérdida de bienes con valor patrimonial	BAJA	NADA SIGNIFICATIVO

#### 7.4.2. AFECCIÓN A ZONAS AMBIENTALMENTE SENSIBLES, TANTO PERIFÉRICAS COMO QUE FORMEN PARTE DEL ÁMBITO DE ACTUACIÓN DEL PLAN

Conforme al análisis y diagnóstico ambiental realizado para el Plan de Modernización, se pueden considerar como zonas ambientalmente sensibles las siguientes:

- Reserva Natural Especial del Barranco del Infierno (T-8), corresponde con el Hábitat de Interés Comunitario 5330 (Matorrales termomediterráneos y preestépicos)
- Zona de Especial Conservación (ZEC) 103\_TF Franja marina Teno-Rasca, con la referencia ES7020017, correspondiente con el Hábitat de Interés Comunitario 1110 (Bancos de arena cubiertos permanentemente por agua marina poco profunda).

- Sitio de Interés Científico de La Caleta (T-40), correspondiente con el Hábitat de Interés Comunitario 5330 (Matorrales termomediterráneos y preestépicos)
- Monumento Natural de La Caldera del Rey (T-23)
- Áreas de interés faunístico y florístico.
- Unidades ambientales del soporte natural con alta o muy alta calidad para la conservación.

Ninguna de las actuaciones, tanto públicas como privadas, así como las destinadas al favorecimiento de la movilidad, repercuten en zonas ambientales sensibles, ya que las únicas zonas que cuentan con algún parámetro listado anteriormente son las zonas del litoral y en cauces de barranco, y en ninguno de los casos serán perjudicadas por la puesta en práctica de las actuaciones.

Además, las zonas periféricas que forman parte del ámbito y que son zonas ambientalmente sensibles se encuentran en el mar (ZEC 103\_TF Franja marina Teno-Rasca), por lo que tampoco repercutirá de manera desfavorable en el mismo.

### 7.4.3. INCIDENCIA SOBRE EL MEDIO LITORAL Y, EN SU CASO, SOBRE EL MEDIO MARINO

El ámbito de referencia territorial, estudiado en la etapa de análisis ambiental del Plan de Modernización, incorpora las zonas naturales y litorales que configuran el entorno cercano de la zona urbano-turística. Sin embargo, las propuestas del Plan se proyectan sobre un ámbito de actuación más reducido, que excluye el medio marino, por lo que no se plantean intervenciones que pudieran afectarle.

Al respecto, tanto el ámbito de referencia territorial como el ámbito de actuación del PMM de Costa Adeje excluye el medio marino y en relación al acceso y uso público del litoral cabe considerar que el mismo queda evaluado en las correspondientes fichas de evaluación donde se evalúa ambientalmente con el mayor detalle las mejoras y acondicionamiento de los paseos marítimos.

### 7.4.4. GENERACIÓN DE RESIDUOS Y POSIBLE INCREMENTO DEL CONSUMO DE AGUA Y ENERGÍA, ASÍ COMO DE LA CONTAMINACIÓN, INCLUYENDO LA LUMÍNICA Y ACÚSTICA

- Generación de residuos
  - o Generación de residuos derivados de las intervenciones públicas

Se puede diferenciar, de manera genérica, entre la generación de residuos producidos por las actuaciones planteadas en el viario y los procedentes de las intervenciones en los espacios libres. Así, entre los derivados del viario se prevén los siguientes:

- Se prevé la generación de sobrantes de grava y roca trituradas y de arena y arcillas provenientes de los movimientos de tierra.
- Se prevé la generación de residuos provenientes la utilización de revestimientos, adhesivos, y residuos de pintura y barniz.
- Se prevé la generación de residuos provenientes de envases plásticos, envases de papel y cartón; y envases metálicos.



- Se prevé la generación de residuos provenientes de la construcción y demolición tales como mezcla de hormigón, ladrillos, tejas y materiales cerámicos; de madera; de de vidrio; de plástico; de madera que pueden contener sustancias peligrosas o están contaminadas por ellas.
- Se prevé la generación de residuos provenientes de los residuos municipales (domésticos y residuos asimilables procedentes de los comercios e instituciones), incluidas las fracciones recogidas selectivamente.

#### - Incremento del consumo de agua y energía

- Incremento del consumo de agua y energía derivado de las intervenciones públicas

El incremento en la demanda de abasto, desde el punto de vista de las intervenciones públicas, no generará efectos negativos significativos, dado que el aumento del consumo de agua y energía se producirá de manera puntual durante la realización de las obras.

#### - Contaminación

- Contaminación derivada de las intervenciones públicas

Se analiza a continuación la probable generación de ruidos y/o contaminación lumínica, de las intervenciones públicas propuestas en el Plan de Modernización:

- Generación de ruidos:

Siguiendo las recomendaciones de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio, del Parlamento Europeo sobre “Evaluación y gestión del Ruido Ambiental”, se ha llevado a cabo la predicción del ruido de carreteras de los núcleos turísticos a partir del Método Francés (NMPB Routes-96).

El nivel sonoro resultante depende fundamentalmente de tres factores: El tráfico, el diseño y el entorno de la carretera; utilizando para la planificación acústica y la determinación de zonas de ruido los indicadores Lden y Lnight.

De esta manera, las vías de primer orden corresponden a aquellas con mayor sección, en las que se ubican las edificaciones de mayor altura y conectan los establecimientos comerciales, siendo los mayores indicadores de ruido del ámbito. Sin embargo, se ha regulado la limitación de tráfico a 40 km/h y se ha reducido la plataforma rodada con elementos reductores de velocidad a lo largo de la vía, por lo que se traduce en una reducción de carga de la vía y de transmisión de sonido.

Las vías restantes, tendrán actuaciones encaminadas a la reducción del tráfico rodado, por lo que las vías de primer orden serán las únicas que podrían generar algún indicador de ruido elevado.

- Generación de contaminación lumínica:

El Archipiélago Canario posee el sello *Starlight*, que es una campaña internacional en defensa de la calidad de los cielos nocturnos y el derecho general a la observación de la estrellas, luchando directamente contra el gran problema que supone la contaminación lumínica del cielo.

Para el control de esta contaminación lumínica, en Canarias se cuenta con la Ley de Protección de la Calidad Astronómica de los Observatorios del IAC (la Ley del Cielo) desde 1988 y su Reglamento de aplicación de 1992, que aunque siendo el ámbito territorial de actuación las islas de La Palma y Tenerife, también lo aplicaremos como recomendaciones para el ámbito de actuación a fin de reducir este problema. Los beneficios más inmediatos que se obtendrán al aplicar esta ley, son:

- a) Ahorro de energía.
- b) Mayor seguridad vial.
- c) Mejora del medioambiente.
- d) Disfrute del cielo estrellado.

Según el Instituto Astrofísica de Canarias se puede diferenciar entre:

Luminarias no contaminantes



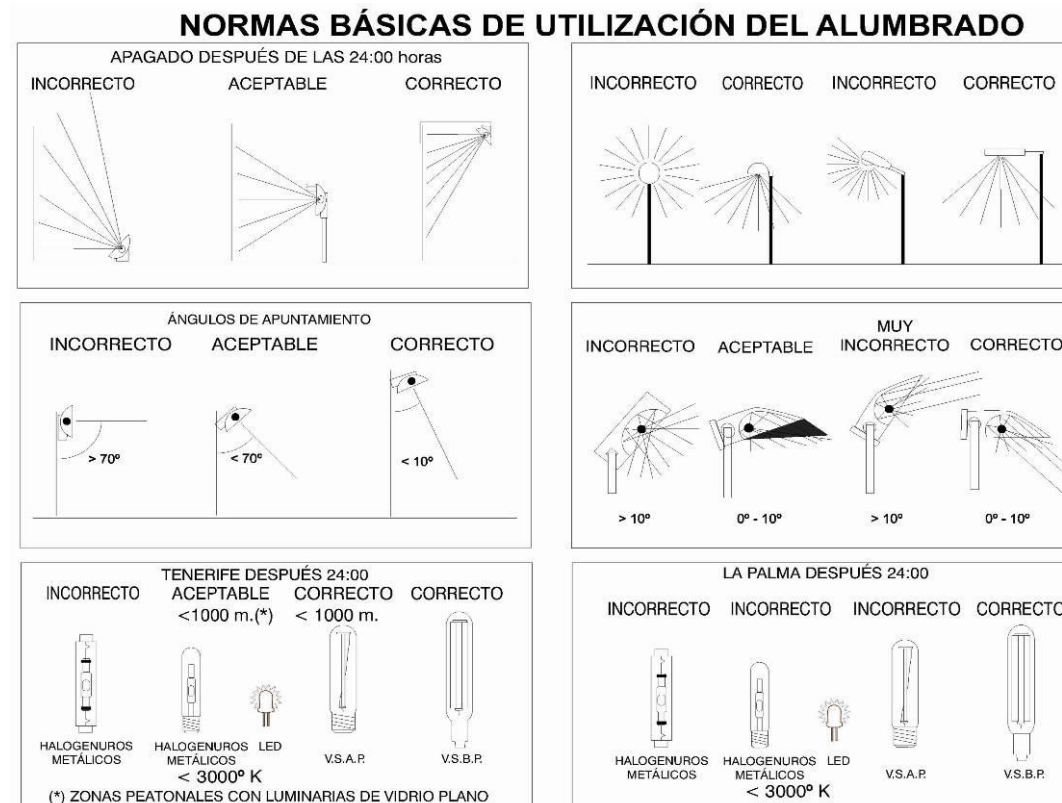
Luminaria contaminantes



También posee unas normas básicas de aplicación, que se utilizarán como recomendaciones







En la actualidad la iluminación en el ámbito de actuación oscila, según qué ámbitos, entre deficiente y óptima, lo que se deriva del cálculo realizado con los siguientes parámetros: separación entre luminarias, anchura de la vía, tipo de luminaria, vegetación u obstáculos que impidan la iluminación, tipo de vía y la disposición de las luminarias en la misma. Las deficiencias no se contraponen a la producción de contaminación lumínica, cosa que ocurre en casi todo el ámbito, debido principalmente al tipo de luminaria o a su colocación.

Ante lo expuesto, se entiende que la constatada contaminación lumínica, producida de manera genérica por las luminarias existentes en el ámbito de actuación, se verá reducida mediante la sustitución y reorientación (de las que no son contaminantes pero se encuentran mal colocadas), por lo que no se detectan efectos negativos significativos sobre el medio ambiente.

#### 7.4.5. RIESGOS NATURALES

Conforme al estudio de riesgos realizado en el análisis territorial del ámbito, se detectan una serie de sectores de riesgos naturales, como son las áreas con potencial de desprendimientos; las zonas de riesgo por avenidas e inundaciones con probable afección sobre espacios urbanos; y las áreas expuestas a oleaje fuerte, que predomina -en mayor o menor medida- a lo largo de todo en el frente litoral. No obstante, las determinaciones o propuestas del Plan, especialmente las planteadas en la estrategia para el espacio público, van ocasionalmente encaminadas a la desaparición de sectores de riesgo localizado, mediante intervenciones orientadas por ejemplo a la limpieza y adecentamiento los barrancos o las estabilizaciones de sus laderas. Por tanto, en ningún caso las propuestas del Plan generan una afección que pueda acentuar los niveles de riesgos naturales detectados.

## **7.5. ASPECTOS CUYO ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA AMBIENTAL DEBE POSPONERSE A LAS EVALUACIONES AMBIENTALES DE LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO O DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS AISLADAS VINCULADAS AL PLAN**

La evaluación ambiental realizada sobre las determinaciones del Plan de Modernización se ha abordado de forma extensa y desde un doble enfoque: más amplio mediante la evaluación ambiental de las alternativas; y más pormenorizado, mediante la valoración específica de todas las intervenciones planteadas en espacio público y privado. En este sentido, el principal inconveniente que ha tenido esta última se relaciona con la falta de concreción formal que, por la naturaleza del propio Plan de Modernización, todavía presentan algunas de las intervenciones propuestas. Por tanto, a priori, debe considerarse detalladamente la incidencia ambiental que pueden generar las intervenciones, en espacio público o privado, que ya presentan en la propia evaluación realizada en este Informe de Sostenibilidad Ambiental valores de impacto ambiental negativo y con valor superior al nada significativo.



## 8. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS AMBIENTALES

El objeto del presente apartado es la determinación de las medidas necesarias para minimizar los impactos ambientales detectados y descritos en el presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

Las medidas consideradas plantean soluciones, tanto a los impactos ambientales generados por la propia propuesta del Plan de Modernización, como a las afecciones ambientales detectadas en la actualidad que puede ser solucionables, total o parcialmente, mediante el desarrollo del Plan, dando así cumplimiento a las determinaciones exigidas por la legislación vigente.

Este tipo de medidas pueden agruparse en tres categorías:

- **Preventivas:** se consideran como tales aquellas propuestas que ya están incorporadas en el la propuesta de ordenación y que cumplen la función de medidas correctoras. Estas medidas preventivas son las que producen una corrección más eficaz, ya que se materializan en el propio proceso de selección de alternativas.

El Plan de Modernización incorpora una serie de medidas de tipo preventivo entre las que destacan la planificación de la movilidad, la rehabilitación de los establecimientos turísticos existentes, la protección y puesta en valor del patrimonio cultural, la concepción racional e integrada de las instalaciones y construcciones (tipologías, dimensiones, materiales constructivos...) y, en general, todas las medidas de soluciones alternativas.

- **Compensatorias:** estas medidas tratan de compensar los posibles efectos negativos inevitables de algunas de las determinaciones previstas con otros de signo positivo.

Como medida compensatoria básica puede señalarse la cesión obligatoria del porcentaje de incremento de la edificabilidad obtenida por la aplicación del Plan de Modernización, que será destinado a actuaciones públicas dotacionales, sistemas generales u otras actividades de interés social, dentro del ámbito de actuación del Plan.

- **Correctoras:** como tales se entiende la introducción de nuevas acciones, que palian o atenúan los posibles efectos negativos de las situaciones de déficit ambiental preexistentes, así como de algunas determinaciones del Plan. En este sentido, en las fichas de evaluación ambiental de las intervenciones ligadas a las estrategias sobre el espacio público, el privado y la movilidad, se establecen, para aquellas actuaciones susceptibles de generar impacto, las medidas correctoras orientadas a reducir la magnitud del mismo.

Por tanto, esencialmente, el grupo de medidas correctoras está dirigido a reparar los efectos ambientales ocasionados por las determinaciones del Plan de Modernización, mediante la aplicación de diversos tratamientos, básicamente dirigidos a la integración paisajística y a la protección del medio urbano.

El nivel de definición de un Plan de Modernización no permite entrar en las cuestiones de mayor detalle que precisan sus determinaciones, por lo que las medidas correctoras van más bien encaminadas a establecer criterios de prevención y reducción de potenciales impactos, no pudiendo olvidar que el desarrollo de algunas de las actuaciones más impactantes están sujetas a un necesario procedimiento de evaluación de impacto ambiental de sus proyectos específicos.

## 8.1. MEDIDAS CORRECTORAS RELACIONADAS CON LOS IMPACTOS SIGNIFICATIVOS CUYO OBJETO SEA REDUCIR SU PROBABILIDAD DE OCURRENCIA

Este grupo de medidas están orientadas a conseguir un doble objetivo: corregir las situaciones de impactos ambientales negativos existentes, detectadas en la fase de diagnóstico ambiental, y atenuar los efectos potenciales, o impactos negativos que pudieran derivarse de las determinaciones del Plan de Modernización.

### 8.1.1. MEDIDAS PARA CORREGIR LA PROBLEMÁTICA DETECTADA EN EL DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

Con este tipo de medidas se pretende corregir, específicamente, la incidencia de la problemática ambiental caracterizada en el ámbito de actuación:

- Medidas para la problemática relacionada con las infraestructuras
  - o Adecuar la integración paisajística de las infraestructuras, favoreciendo especialmente la eficiencia energética de la de alumbrado.
  - o Correcta ubicación de los lugares destinados a la acumulación de residuos en zonas aisladas de los centros comerciales, evitando así que el usuario pueda transitar por ellas o por sus inmediaciones.
- Medidas para la problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones
  - o Renovación de tratamientos pictóricos y de la vegetación ornamental en los sectores de mayor densidad edificatoria.
  - o Corrección de la alteración visual de fachadas por elementos discordantes, incluyendo las debidas a luminosidad nocturna inadecuada.
  - o Renovación o adecuación del tratamiento estético general de las áreas comerciales, favoreciendo así su calidad visual.
- Medidas para la problemática relacionada con los espacios libres públicos
  - o Reconversión de los usos actuales de acuerdo a la demanda existente, mejorando la calidad estética de los entornos y aportando recursos complementarios de uso turístico.
  - o Conformación de red temática que una los espacios libres públicos mediante su conexión por corredores verdes, potenciando así la biodiversidad y la calidad de los mismos.
  - o Potenciación de los espacios estanciales mediante homogeneización del mobiliario (papeleras, luminarias, elementos de sombra, etc.) y pavimentos, y la recuperación de edificaciones con mala calidad estética.
  - o Homogeneización de los materiales constructivos, la integración del mobiliario urbano y la adecuación de los ajardinamientos en el paseo marítimo.





- Integración visual de los taludes y muros de contención orientados hacia el espacio libre público y/o natural, así como de cualquier infraestructura o elemento discordante. En este sentido, se considera más idónea la cubrición con piedra seca, o con hormigón armado, revestido con mampuesto de piedra vista, igual o similar a la existente en el entorno.
  - Refuerzo de ajardinamientos.
  - Eliminación de vertidos.
  - En el suelo rústico intersticial al suelo urbano de la zona turística, erradicación de las especies exóticas y potenciación de las especies autóctonas propias del lugar.
  - Tratamiento de la escorrentía superficial y de labores de revegetación de las laderas de barrancos, como práctica antierosiva que minimice el riesgo de desprendimientos y deslizamientos.
- Medidas para la problemática relacionada con espacio no ocupado
- Reconversión de los usos actuales de las parcelas urbanas sin edificar, minimizando el impacto que generan sobre la calidad estética de la zona turística.
  - Eliminación de vertidos.
  - Tratamiento paisajístico y una mejora de la accesibilidad de espacios libres litorales no tratados, con potencial como miradores costeros y/o como lugares de esparcimiento.
- Medidas para la problemática relacionada con funcionalidad urbana y la accesibilidad
- Homogeneización de los elementos del mobiliario urbano (papeleras, luminarias, elementos de sombra, etc.).
  - Mejorar paisajísticamente el espacio viario, mediante la revitalización de zonas verdes.
  - Ampliación de la red de carril bici, para mejorar el funcionamiento y la calidad estética de la ciudad turística.
  - Eliminar obstáculos que impidan la conexión visual entre el interior del ámbito urbano y el entorno litoral.
  - Remate de la periferia urbana de interior que permita generar bordes con mayor atractivo, limitándose los crecimientos mediante el diseño de paseos ajardinados y espacios libres públicos.
  - Rehabilitación de miradores interpretativos en lugares con potencial visual sobre el paisaje del litoral y/o de montaña.
  - Medidas para la problemática relacionada con la contaminación ambiental
  - Redistribución del tráfico en viales sobreutilizados y/o la ampliación de la sección viaria dedicada en ellos al tránsito no motorizado y/o implantación de pantallas sónicas vegetales en estos viales.
  - Adopción de las medidas genéricas propuestas para la protección ambiental.



### 8.1.2. MEDIDAS RELACIONADAS CON LAS DETERMINACIONES DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN

Constituyen este tipo de medidas las recogidas en las fichas de evaluación ambiental de las intervenciones sobre el espacio público y privado (ver Anexo del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental), que distinguen, para cada una de las distintas intervenciones identificadas como impactantes, la naturaleza de la afección a corregir y la solución de protección o corrección propuesta.

Muchos de los impactos esperados pueden minimizarse, en gran medida, con un diseño adecuado de las actuaciones previstas y, ocasionalmente, por la aplicación de medidas de prevención y protección durante la fase de construcción de las obras que se desarrollen.

En este sentido, es preciso matizar que las intervenciones propuestas, en espacio público y privado, que han resultado con un impacto de signo positivo o de signo negativo, pero de valor “nada significativo”, no precisan de medidas correctoras específicas, siendo suficiente la adopción de las genéricas, que se plantean en este apartado, y que les sean de aplicación. Sin embargo, aquellas actuaciones que han resultado con un impacto negativo de valor “poco significativo”, sí que requieren de medidas correctoras específicas, que quedan suficientemente recogidas en las fichas de evaluación de cada propuesta de intervención.

## 8.2. MEDIDAS PROTECTORAS QUE SE DIRIJAN A CONSERVAR RECURSOS AFECTADOS POR LAS DETERMINACIONES DEL PLAN SEGÚN A LA EVALUACIÓN AMBIENTAL REALIZADA

En este apartado se señalan un glosario de medidas y buenas prácticas ambientales encaminadas a la atenuación o eliminación de la posible incidencia ambiental que, sobre los recursos del medio, pudieran generar las propuestas y obras de ejecución del Plan de Modernización.

### 8.2.1. MEDIDAS GENÉRICAS DE PROTECCIÓN AMBIENTAL

Se trata de un conjunto de medidas orientadas a la protección de las condiciones ambientales básicas, ligadas al consumo y afección de recursos esenciales:

- Medidas para la eficiencia energética
  - En el diseño de edificios se favorecerá la eficiencia energética. En este sentido se recomienda el uso de sistemas de iluminación y de aislamiento térmico que favorezcan un consumo bajo de energía. Se fomentarán los elementos que potencien la iluminación natural y se tendrá en cuenta las condiciones bioclimáticas del entorno, así como la introducción de elementos de sombra en las fachadas más soleadas.
  - Se recomienda la instalación de paneles solares térmicos para la producción de agua caliente sanitaria tanto en edificios públicos como privados.
  - En el alumbrado público se utilizarán lámparas y luminarias de máxima eficiencia energética y lumínica, y se diseñarán siguiendo criterios de ahorro energético, priorizando las alimentadas por paneles fotovoltaicos instalados sobre las mismas y/o dispositivos de iluminación de bajo consumo energético (LED).
  - Incorporación de vegetación como elemento que regule la temperatura y humedad de los edificios y del entorno urbano.



- Medidas para la eficiencia en el consumo de agua

- Los grifos y alimentadores de los aparatos sanitarios de uso público dispondrán de mecanismos de ahorro en el consumo de agua.
- Se recomienda la implantación en parques y jardines de sistemas de riego de alto rendimiento en caso de que fuera necesario. Se emplearán sistemas de riego que conlleven la minimización de la aspersion, empleándose en su caso sistemas de riego por exudación o goteo a fin de incrementar la eficacia y el ahorro del recurso. Siempre que sea posible se empleará el riego con agua reciclada y secundariamente se empleará el riego con agua no potable. En el caso de necesidad de baldeo de los viales interiores se empleará el sistema a alta presión, con una mayor eficacia en el resultado y disminución del consumo de agua, utilizando, siempre que sea posible, agua reciclada o no potable.
- Los parques y jardines tendrán mínimas exigencias de agua, con especies arbóreas y arbustivas adaptadas a las características climáticas existentes.

- Medidas para la gestión de residuos

- En ningún caso se verterán aguas residuales al sistema hidrológico local, quedando prohibidos los vertidos directos sobre el terreno.
- Se prestará especial atención a la evacuación y conducción de aguas pluviales, que se dimensionarán con la amplitud suficiente y siguiendo estrictamente los criterios técnicos y normas aplicables. Se habrá de controlar la escorrentía superficial con un diseño de vertientes que evite la concentración de las aguas en las zonas más deprimidas topográficamente.
- La infraestructura de saneamiento deberá contemplar la separación de la recogida de aguas pluviales de las residuales (sistema separativo) y deberá garantizar la correcta evacuación de las aguas residuales que se generen conectando, obligatoria y exclusivamente, con la red municipal de saneamiento.
- No se podrán otorgar las licencias de apertura/ocupación en tanto los terrenos no cuenten con conexión a las redes de abastecimiento y saneamiento.
- Los proyectos de obra deberán prever la recogida y transporte de todas las aguas residuales hasta su vertido a los colectores generales de saneamiento.
- Si se prevén elementos de depuración previos al vertido a la red municipal, las instalaciones deberán ser proyectadas por un técnico competente de acuerdo con la normativa vigente, y revisadas por el titular del servicio de saneamiento, que inspeccionará y controlará las mismas, sin perjuicio de la competencia exclusiva del Consejo Insular de Aguas de Tenerife para el otorgamiento del título habilitante para la depuración.
- Los escombros y residuos inertes generados durante la fase de obras y ejecución, serán conducidos a vertederos de inertes controlados y legalizados. Asimismo, el proyecto de la obra contendrá expresamente un apartado dedicado a definir la naturaleza y volumen de los excesos de excavación que puedan ser generados en la fase de ejecución, especificándose el destino del vertido de esas tierras.
- Los promotores de las actuaciones estarán obligados a poner a disposición del Ayuntamiento los residuos en las condiciones higiénicas más idóneas, con el fin de evitar malos olores y derrames.



- Todas las áreas de nuevo crecimiento contemplarán la recogida selectiva de envases, papel-cartón, vidrio y materia orgánica.
- Control de la emisión de malos olores, corrigiéndose los niveles inadecuados conforme a la legislación sectorial vigente.
- Acondicionar los espacios destinados al estacionamiento y operaciones de mantenimiento de maquinaria de obras, con objeto de evitar vertidos contaminantes. Se vigilará especialmente que la gestión de grasas, aceites y otros residuos contaminantes se realice conforme señala la legislación vigente.
- Tendrá preferencia el uso de materiales alternativos al PVC en todo elemento constructivo (tuberías, aislamientos, mecanismos...).

- Medidas para la contaminación atmosférica

- Las emisiones de contaminantes a la atmósfera, cualquiera que sea su naturaleza, no podrán rebasar los niveles máximos de emisión establecidos en la normativa vigente.
- Se potenciará el uso de la bicicleta y de vehículos que funcionen con energías limpias.
- Durante la fase de obras, ligada a la ejecución del Plan de Modernización, se deberán observar las siguientes medidas:

- Los movimientos de tierra y el desplazamiento de maquinas y vehículos pueden provocar la emisión de grandes cantidades de polvo en suspensión. Por ello, se administrarán riegos frecuentes mediante camiones cisternas y utilizando agua de depuradoras, en aquellas zonas donde exista trasiego de vehículos y maquinaria.
- Se procederá igualmente a estabilizar, frente a removilizaciones, los depósitos de materiales que deban conservarse para rellenos, con el fin de aminorar la dispersión de partículas sólidas. Esta estabilización se logrará mediante riegos o recubrimiento con plásticos preferiblemente.
- Se recomienda la instalación de pantallas protectoras contra el viento en las zonas de carga y descarga y transporte de material.
- Los vehículos de transporte de tierra y escombros, o materiales pulverulentos u otros que puedan ensuciar carreteras y vías públicas, estarán dotados de redes antipolvo y toldos adecuados.

- Medidas para la contaminación acústica y vibratoria

- Se evitará que se superen los umbrales establecidos en las zonas destinadas a cada uso, con objeto de que los niveles sonoros generados no supongan la aparición de problemas ambientales en las áreas turísticas y residenciales.
- No se permitirá el anclaje de maquinaria y de los soportes de la misma o cualquier elemento móvil en las paredes medianeras, techos o forjados de separación entre locales y viviendas, o usos asimilables a éste. Se interpondrán los amortiguadores y otro tipo de elementos adecuados si fuera preciso.





- Tras la puesta en marcha de un proyecto, se recomienda realizar un estudio acústico de la zona para determinar si es necesaria la aplicación de medidas adicionales para la mitigación de la intensidad sonora en los establecimientos turísticos, o en las viviendas más expuestas a este tipo de contaminación, según la legislación vigente.
- Durante la fase de obras, ligada a la ejecución del Plan de Modernización, se deberán observar las siguientes medidas:
  - Control del horario de tráfico de vehículos de transporte empleados en la construcción, así como del uso de todo tipo de maquinaria. No deberán producirse ruidos de maquinaria de obra y vehículos de este tipo de transporte en horario nocturno (22h a 8h).
  - Evitar la contaminación acústica derivada del tránsito de maquinarias de obra. Para ello se pueden instalar pantallas artificiales que eviten la propagación del ruido hacia las zonas turísticas o residenciales. También se puede incidir en la organización del tránsito de maquinaria y de vehículos, de manera que se controlen los incrementos de niveles sonoros ocasionados por los mismos.

#### - Medidas para la contaminación lumínica

- Regulación de la intensidad lumínica mediante sistemas automáticos de control (empleo de iluminación pública sólo en las franjas horarias con mayores requerimientos de iluminación).
- Para la iluminación nocturna de viales, se utilizarán lámparas, convenientemente protegidas y montadas sobre luminarias que hagan que la luz se concentre hacia el suelo como mínimo 20º por debajo de la horizontal. De este modo la luz se proyecta donde se necesita aprovechándose al máximo la energía lumínica emitida.
- Se recomienda no utilizar cañones de luz o láseres, así como lámparas de descarga a alta presión.

### 8.2.2. MEDIDAS PARA LA TOPOGRAFÍA DEL TERRENO, RED HÍDRICA, SUSTRATO Y SUELO

Se trata de un conjunto de medidas orientadas a la protección de los elementos abióticos más ligados a la gea, es decir, al escenario o soporte físico de las actuaciones propuestas en el Plan:

- Evitar en lo posible la formación de desmontes y taludes, adaptando las edificaciones a la pendiente existente. En caso contrario, procurar:
  - Taludes tendidos de superficie ondulada.
  - Bancales en los desmontes en que se puedan plantear.
- Evitar las obras, construcciones o actuaciones que puedan dificultar el curso de las aguas en los cauces de los barrancos que atraviesan la zona turística, así como en los terrenos inundables durante las crecidas no ordinarias, sea cualquiera el régimen de propiedad y la clasificación de los terrenos.
- En suelo rústico, donde fuere necesario, se deberán adoptar medidas de control de la erosión del suelo (barreras, disminución de cárcavas, abancalamientos, cavado de zanjas, terrazas...).
- Durante la fase de obras, ligada a la ejecución del Plan de Modernización, se deberán observar las siguientes medidas:

- Las obras de ejecución de las propuestas del Plan deberán tener un carácter autocontenido, es decir, todas sus acciones deberán realizarse dentro del ámbito de actuación. En el caso contrario, se tendrá que justificar obligatoriamente la necesidad de ocupación de terrenos circundantes.
- Minimizar dentro de lo posible las variaciones bruscas de la topografía del terreno para evitar el efecto barrera, como consecuencia de la ejecución de las obras.
- La topografía resultante de las obras deberá cumplir en cualquier caso tres objetivos principales: a) integrarse armoniosamente en el paisaje circundante, b) facilitar el drenaje del agua superficial, y c) ser estructuralmente estable y acorde con el entorno.
- Las obras que conlleven movimientos de tierra en terrenos con pendientes superiores al 15%, o que afecten a un volumen alto de terreno, deben garantizar la ausencia de impacto negativo sobre la estabilidad o erosionabilidad de los suelos circundantes.
- Durante las obras, el material de acopio y tránsito se acumulará en puntos previamente seleccionados, donde el deterioro medioambiental sea mínimo.
- Evitar la compactación del suelo seleccionando, en lo posible, maquinaria ligera y evitando el tránsito o aparcamiento de vehículos en las zonas no diseñadas al efecto.
- En los casos en los que los movimientos de tierras den lugar al mantenimiento de grandes superficies expuestas o taludes se tomarán las medidas oportunas, como la revegetación, para evitar los procesos erosivos. En este sentido la revegetación deberá evitar la disposición regular y alineada de las plántulas.
- Disminución de las pendientes de los taludes originados, así como su longitud como mecanismo para evitar la erosión por aceleración de la escorrentía superficial.
- Garantizar la no afección al volumen y calidad de las aguas superficiales y subterráneas de los acuíferos locales, como consecuencia de la ejecución de obras.

### **8.2.3. MEDIDAS PARA LA VEGETACIÓN Y LA FAUNA**

En este apartado se señalan las medidas orientadas a la protección de los elementos bióticos caracterizadores del área de actuación:

- En la intervención y mejora de los viarios, los árboles y especies de interés afectables por las nuevas obras, se conservarán siempre que sea posible, adaptando las características del proyecto a este fin. En caso de no ser así, se trasplantarán garantizando un manejo que facilite su supervivencia o, se plantarán nuevos ejemplares.
- En caso de que se tengan irremediablemente que desplazar pies arbóreos o arbustivos se hará, dentro del ámbito de actuación, por personal técnico cualificado. Asimismo, también se deberán preparar, previamente al arranque, las zonas donde vayan a ser trasplantados, debiéndose realizar durante la parada vegetativa.
- Se evitarán las molestias a la fauna asociada al ámbito de actuación, debiéndose tener especial cuidado en las intervenciones localizadas próximas a las áreas de interés faunístico.



- Se exigirá que durante el transcurso de cualquier obra los troncos del arbolado que pudieran quedar afectados estén dotados, hasta una altura mínima de 2 metros, de un adecuado recubrimiento que impida su lesión o deterioro.

#### 8.2.4. MEDIDAS PARA EL PATRIMONIO CULTURAL

Dada la naturaleza del Plan de Modernización y las características del patrimonio cultural existente, únicamente cabe aportar la siguiente medida:

- Se deberá garantizar el adecuado estudio y conservación de todos los materiales de interés arqueológico, etnográfico e histórico que pudieran verse afectados durante las distintas actuaciones previstas.
- El hallazgo fortuito de un yacimiento arqueológico durante la ejecución de las obras llevará su paralización hasta que se analice su valor y se determinen las medidas a adoptar.
- Cualquier intervención sobre edificaciones deterioradas de valor arquitectónico o etnográfico, además de acometer una adecuada restauración, deberá atajar las causas que provocaron los daños.

### 8.3. MEDIDAS PARA MEJORAR EL PAISAJE URBANO, LA MOVILIDAD Y ACCESIBILIDAD, PARA INTEGRAR LOS NUEVOS CRECIMIENTOS URBANOS, EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS EN EL PAISAJE A INCORPORAR EN EL PLAN

Este apartado recoge otro grupo de medidas orientadas a la adecuada integración paisajística de los nuevos crecimientos edificatorios y de las infraestructuras que pudieran derivarse de la ejecución de las determinaciones del Plan de Modernización.

#### 8.3.1. MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL PAISAJE

Se recogen en este apartado las medidas enfocadas a la mejor integración paisajística, de las determinaciones del Plan:

- Se deberá evitar cualquier actuación que resulte antiestética o lesiva para la imagen de la zona turística, en particular en lo referente al uso, las dimensiones de las edificaciones, las características de las fachadas, de las cubiertas, de los huecos, la composición, los materiales empleados y el modo en que se utilicen, su calidad o su color, la vegetación, en sus especies y su porte y, en general, a cualquier elemento que configure la imagen de la ciudad.
- Las edificaciones en Suelo Urbano habrán de adaptarse, en lo básico, al ambiente en que estuvieran situadas, y a tal efecto:
  - o En toda edificación y construcción se deberá procurar una integración paisajística de los paramentos exteriores mediante un cromatismo adecuado o mimético con el entorno, evitando emplear materiales reflectantes que pudieran incidir en una mayor apreciación visual de las mismas.
  - o En todo caso, salvo en soluciones de reconocida singularidad, los ritmos y proporción entre los huecos y macizos en la composición de las fachadas, deberán adecuarse en función de las características tipológicas de la edificación del entorno, si su presencia y proximidad lo impusiere.



- En las obras en los edificios que afecten a la planta baja, ésta deberá armonizar con el resto de la fachada, debiéndose a tal efecto incluir sus alzados en el proyecto del edificio y ejecutarse conjuntamente con él.
  - En edificios en que se hubieran realizado cerramientos anárquicos se podrá requerir para la adecuación de las mismas a una solución de diseño unitario.
  - En los edificios que contengan elementos que no se integren en el medio en que se insertan, la concesión de licencia de obras quedará condicionada a la realización de las obras que eliminen o atenúen los impactos negativos que contengan.
- En las intervenciones en los parques, jardines, plazas, rotondas, paseos marítimos y espacios libres públicos, deben contemplarse las siguientes medidas de integración ambiental:
- Las zonas verdes se adecuarán para la estancia y paseo de las personas, basando su acondicionamiento en razones estéticas y conteniendo suficiente arbolado y especies vegetales.
  - Los jardines deberán dedicar al menos un 30 % de su superficie a zona arbolada capaz de dar sombra en verano y/o ajardinada, frente a la que se acondicione mediante urbanización.
  - Para el ajardinamiento mediante alcorques, se deberá contemplar al menos un alcorque por cada 9 metros de vía, y éstos deberán ser lo suficientemente amplios como para garantizar la supervivencia de la plantación en su mayor desarrollo. Así mismo en las playas de aparcamientos se deberá prever la localización de un alcorque ajardinado al menos cada 8 plazas de parking.
  - Las obras en los espacios públicos en general no comportarán la desaparición de ningún árbol, salvo cuando sea indispensable por no existir alternativas, en cuyo caso se procurará afectar a los ejemplares de menor edad y porte.
  - Toda pérdida o deterioro no autorizado del arbolado de las vías o espacios públicos deberá ser repuesta a cargo del responsable, sin perjuicio de las sanciones a que ello diera lugar. La sustitución se hará por especies de igual o parecido porte que la desaparecida.
  - La elección del mobiliario urbano (bancos, papeleras, luminarias,...) se hará buscando su integración en el paisaje.
  - Las labores de ajardinamiento y revegetación se realizarán, prioritariamente, utilizando especies autóctonas de la zona, pudiéndose también utilizar otras exóticas, adaptadas a las características ambientales existentes y frecuentes en el entorno. De entre ellas, se recomienda realizar las labores de ajardinamiento utilizando preferentemente las siguientes:





ESPECIES AUTÓCTONAS DE ÁRBOLES Y PALMERAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Phoenix canariensis</i>	Palmera canaria
<i>Argyranthemum frutescens</i>	Magarza
<i>Convolvulus floridus</i>	Guaydil
<i>Echium decaisnei</i>	Tajinaste
<i>Euphorbia balsamifera</i>	Tabaiba dulce
<i>Euphorbia regis-jubae</i>	Tabaiba amarga
<i>Euphorbia canariensis</i>	Cardón
<i>Limonium sventenii</i>	Siempreviva
<i>Tamarix canariensis</i>	Tarajal

ESPECIES HERBÁCEAS Y TREPADORAS EXÓTICAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Bougainvillea spectabilis</i>	Bouganvilla

ESPECIES EXÓTICAS DE ÁRBOLES Y PALMERAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Acacia cyanophylla</i>	Mimosa o Acacia Azul
<i>Albizia julibrissin</i>	Acacia de Constantinopla
<i>Delonix regia</i>	Flamboyant
<i>Ficus microcarpa</i>	Laurel de Indias
<i>Jacaranda mimosifolia</i>	Jacaranda
<i>Pandanus utilis</i>	Pándano
<i>Schinus molle</i>	Falso Pimentero
<i>Spathodea campanulata</i>	Tulipero del Gabón

ESPECIES ARBUSTIVAS EXÓTICAS	
NOMBRE CIENTÍFICO	NOMBRE COMÚN
<i>Acalypha wilkesiana</i>	Acalifa/Parcha Roja
<i>Caesalpinia pulcherrima</i>	Orgullo de Barbados
<i>Cassia didymobotrya</i>	Flor de Gofio
<i>Coccoloba uvifera</i>	Uva de Mar
<i>Lantana camara</i>	Bandera Española
<i>Plumbago auriculata</i>	Plumbago/Embeleso
<i>Tecoma stans</i>	Bignonia Amarilla
<i>Casuarina equisetifolia</i>	Pino costero

### 8.3.2. MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA MOVILIDAD Y LA ACCESIBILIDAD

La mejora de la movilidad, presenta como objetivo principal la reducción del impacto ambiental y social de la movilidad motorizada existente. Para ello se propone el desarrollo de las siguientes medidas:

- Mejora y coordinación de las redes de transporte colectivo.
- Liberación de espacio viario para su uso por los vehículos del transporte colectivo.
- Mejora de las terminales del transporte colectivo para aumentar su atractivo.
- Mejora de la imagen pública del transporte colectivo y de sus cualidades sociales y ambientales.
- Reducción del consumo energético, de las emisiones contaminantes y del ruido producido por los vehículos del transporte colectivo.

Por su parte, la mejora de la accesibilidad tiene como objetivo principal la reducción de la demanda de desplazamientos motorizados. Para ello se recurre a dos estrategias simultáneas e interrelacionadas: creación de proximidad e incremento de la accesibilidad peatonal y ciclista. En base a ello, se plantea la necesaria adopción de las siguientes medidas:

- Acercamiento/descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción de las personas andando o de la bicicleta.
- Rehabilitación/creación de alguna de las funciones urbanas (comercio, zonas verdes y de esparcimiento) en piezas concretas de la zona turística, con el fin de eludir su satisfacción a través de desplazamientos lejanos.
- Reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, con el fin de conciliar los entornos en los que existe una interacción entre personas y automóviles. El objetivo es mejorar la calidad de vida a partir de crear zonas confortables y seguras para el peatón.
- Jerarquización de la red viaria y red peatonal, separando las vías según su capacidad y velocidad de circulación, a objeto de mitigar los impactos negativos provocados por las velocidades, los efectos barrera, los impactos por ruido, etc. y conseguir un entorno urbano más humanizado, con una mejora en la calidad de vida.
- Eliminación de barreras para las personas con movilidad reducida, niños y personas mayores, a través de actuaciones de mejora de la accesibilidad: adecuación de aceras, pasarelas y pasos de peatones a partir de rebajar las aceras en los pasos de peatones o preservar un ancho mínimo de las aceras y pasarelas, así como, actuaciones de adecuación de paradas y vehículos de transporte público para facilitar el servicio.
- Potenciar una red de aparcamientos estratégicos: aparcamientos en periferia o disuasorios con disponibilidad de transporte colectivos eficiente.

### 8.3.3. MEDIDAS PARA INTEGRAR LOS NUEVOS CRECIMIENTOS EDIFICATORIOS, EQUIPAMIENTOS E INFRAESTRUCTURAS

Específicamente, la integración de los nuevos crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras, deberán adoptar las siguientes medidas:



- Se adaptarán las formas al medio, proyectando estructuras que provoquen el mínimo corte visual, de manera que las actuaciones resulten integradas en el entorno, con el fin de garantizar la menor incidencia en el medio de la infraestructura viaria y los volúmenes a edificar. De este modo, se ordenarán los volúmenes de las edificaciones en relación con las características del terreno y del paisaje circundante, tanto urbano como rural, con el establecimiento de criterios para su disposición y orientación en lo que respecta a su percepción visual desde las vías perimetrales, los accesos y los puntos de vista más frecuentes, así como la mejor disposición de vistas de unos edificios sobre otros, y del conjunto hacia los panoramas exteriores.
- La nueva instalación y la sustitución o ampliación de redes de servicios públicos se efectuará preferentemente de manera soterrada, evaluándose en cada caso la mejor solución técnica y ambiental posible. Esta medida afecta, en particular, a las redes de energía eléctrica y de telecomunicación, aunque sean de baja, media y alta tensión o de servicio supramunicipal.
- Los desmontes o terraplenes que fuesen necesarios ejecutar por causa de la topografía no deberán alterar el paisaje, para lo cual recibirán un tratamiento superficial que incluya medidas de repoblación o plantación.
- Por las características del clima, las aceras deberán acompañarse en lo posible de alineaciones de árboles. Se plantarán de forma que conserven la guía principal, con tronco recto, con tutores y protecciones que aseguren su enraizamiento y crecimiento en los primeros años. Se recomienda que los alcorques vayan protegidos con rejillas, a ser posible de fundición, con un área circular central libre de suficiente diámetro para facilitar el crecimiento transversal del tronco.
- Las superficies de ocupación temporal por obras deben restaurarse inmediatamente después de dejar de ser funcionales, antes de la entrada en funcionamiento de crecimientos edificatorios, equipamientos e infraestructuras. Este hecho debe quedar definido en el calendario de trabajo de las obras.
- El diseño de las instalaciones asociadas a las infraestructuras viarias han de adecuarse estéticamente al paisaje del entorno, adoptando en el diseño, formas, materiales, texturas y colores propios del lugar.
- Las servidumbres provocadas en el interior de los espacios libres por el trazado de infraestructuras deberán ser resueltas de forma que su tratamiento y diseño no origine impacto visual y se acomode a la configuración formal del conjunto.
- En relación con la implantación de nuevas vías, se evitarán los taludes de grandes proporciones, tanto horizontales como verticales, siendo más idónea la construcción de muros de piedra seca, o de hormigón armado, revestido con mampuesto de piedra vista, igual o similar a la existente en el entorno. En cualquier caso, deberá realizarse un tratamiento paisajístico de todos los taludes y desmontes, así como garantizar su mantenimiento.
- La afección paisajística debida a la presencia de viales puede ser aminorada mediante la plantación de setos arbustivos y pies arbóreos a cada lado del vial.

#### 8.4. MEDIDAS CORRECTORAS A INTRODUCIR EN LOS INSTRUMENTOS DE DESARROLLO O, EN SU CASO, EN LOS PROYECTOS DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS AISLADAS VINCULADAS AL PLAN

Los instrumentos de desarrollo o los proyectos de las actuaciones urbanísticas aisladas, a través de los cuales se podrán materializar las propuestas contenidas en el Plan, deberán cumplir con las medidas recogidas en los apartados 8.2 y 8.3 del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental. En todo caso, se deberá asegurar el correcto tratamiento ambiental y paisajístico de la zona de actuación que incluirá, entre otros, los siguientes aspectos:



- Análisis de las áreas afectadas por la ejecución de las obras o por actuaciones complementarias de éstas, tales como instalaciones auxiliares, vertederos o escombreras, zonas de extracción y depósito, red de drenaje de aguas de escorrentía, accesos y vías abiertas para las obras y carreteras públicas utilizadas por la maquinaria pesada.
- Los materiales de préstamo habrán de proceder de explotaciones debidamente legalizadas.
- Intervenciones a realizar en las áreas afectadas para conseguir la integración paisajística de la actuación y recuperación de la zonas deterioradas, dedicando una especial atención a aspectos tales como nueva red drenaje de las escorrentías y descripción detallada de los métodos de implantación de especie vegetales.
- Un inventario detallado de la vegetación existente en caso de que afecten a especies arbustivas o arboladas. Este inventario servirá para que se respete al máximo su conservación.
- Un análisis de la incidencia paisajística del lugar en que se identifiquen sus límites visuales desde los puntos de contemplación más frecuentes, las vistas desde o hacia el sitio a intervenir, las siluetas características, así como los elementos importantes en cuanto a rasgos del área, puntos focales, arbolado y edificios existentes.

## **8.5. MEDIDAS COMPENSATORIAS PARA ENTORNOS DE ALTO VALOR AMBIENTAL, TANTO NATURAL COMO PAISAJÍSTICO**

Ninguna de las actuaciones propuestas en el Plan de Modernización afectan de manera directa a entornos que posean una alto valor ambiental, tanto natural como paisajístico, que deban requerir de medidas de mejora ambiental al encontrarse más o menos degradados.





## 9. DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO

### 9.1. IDENTIFICACIÓN DE LAS ZONAS, ASPECTOS O VARIABLES AMBIENTALES QUE DEBEN SER OBJETO DE SEGUIMIENTO

El desarrollo de las distintas actuaciones propuestas en el Plan de Modernización puede generar efectos adversos sobre el medio ambiente. En concreto, en el ámbito al que afecta este plan, deben ser especialmente objeto de seguimiento las actuaciones que se propongan en el entorno inmediato a las zonas de mayor riqueza natural y cultural. En este sentido destacan como zonas con variables ambientales que se deban tener en cuenta, los barrancos que atraviesan el ámbito de actuación afectados por las intervenciones, el espacio litoral no edificado y los espacios que contienen o tienen relación con elementos del acervo del municipio de Adeje.

Por otro lado, las actuaciones que se proponen en el interior de la zona urbano-turística, también deben ser objeto de seguimiento. Especialmente en cuanto a la influencia que pueda generar el incremento de alturas, los materiales constructivos que se utilicen y las posibles sinergias que se puedan ocasionar al ejecutar las obras de rehabilitación o de nueva construcción en relación con las distintas variables ambientales analizadas y diagnosticadas en el Plan.

### 9.2. DEFINICIÓN DE LOS INDICADORES Y FIJACIÓN DE LOS DATOS CUANTITATIVOS Y CUALITATIVOS NECESARIO PARA EL SEGUIMIENTO DE LOS EFECTOS ADVERSOS, ESTABLECIENDO LA DEFINICIÓN DEL INDICADOR, LA FUENTE PARA SU OBTENCIÓN Y LAS UNIDADES DE MEDIDA DE SUS PARÁMETROS CUANTIFICABLES

En relación con lo que dispone el artículo 15 de la Ley 9/2006, donde se indica la obligación de realizar un seguimiento de los efectos en el medio ambiente de la aplicación del Plan de Modernización, para identificar los efectos adversos que puedan generar y permitir llevar a cabo las medidas adecuadas para evitarlos, se plantean en este apartado una serie de indicadores ambientales a tener en cuenta.

#### 9.2.1. ASPECTOS METODOLÓGICOS

El plan de seguimiento se basa en el uso de indicadores que permitan determinar en cada momento el grado de ejecución del Plan de Modernización, el grado de consecución de los objetivos previstos y los efectos de las actuaciones sobre el medio ambiente. Para ello, se ha adoptado la batería de indicadores ambientales que incorpora el apartado III del Documento de Referencia, planteándose además otros que se han considerado de interés.

La información que proporcionan estos indicadores sirve para mostrar la evolución a corto plazo de los elementos que se tienen en cuenta, produciendo señales de alarma en caso de que se produzcan afecciones negativas, de manera que éstas puedan ser corregidas o se puedan establecer medidas de prevención.

Para la obtención de esta información, se han considerado necesarios los siguientes indicadores:

- Indicadores sobre el espacio urbano-turístico
  - o 01: Calidad visual del paisaje.



Con este indicador se pretende valorar el nivel de calidad paisajística que posee el ámbito de actuación del Plan de Modernización en su conjunto.

La calidad visual, es una de las variables que se han estudiado, en la fase de análisis del Plan, mediante la utilización de unidades de paisaje, obteniendo, para cada una de ellas, valores cualitativos que van desde muy baja a muy alta.

Para el cálculo del valor que presenta el indicador, se han tenido en cuenta el número de unidades de paisaje con cada uno de los valores cualitativos obtenidos y, con el objetivo de darle mayor relevancia a las unidades con mayor calidad visual, se le ha aplicado la siguiente ponderación:

- Número de unidades con calidad visual del paisaje muy baja x 1 punto.
- Número de unidades con calidad visual del paisaje baja x 3 puntos
- Número de unidades con calidad visual del paisaje media x 5 puntos
- Número de unidades con calidad visual del paisaje alta x 8 puntos
- Número de unidades con calidad visual del paisaje muy alta x 10 puntos

Una vez aplicadas todas las ponderaciones, se ha calculado la media aritmética de los resultados obtenidos, para dividir posteriormente, el valor de esta media aritmética por la suma de las ponderaciones.

Con esta fórmula, se obtiene un valor final simplificado que engloba al total de las unidades de paisaje analizadas y que se puede tener en cuenta para llevar a cabo el seguimiento de este indicador.

$$\text{Calidad visual general} = \frac{\text{X valores obtenidos}}{\Sigma \text{ponderaciones}}$$

o 02: Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación.

Las variaciones en los tipos de ocupación del suelo afectan a los ecosistemas de forma directa, así como a la filtración y existencia de recursos de agua, la absorción de contaminantes, etc. Las modificaciones en el uso del suelo pueden tardar siglos en volver a la situación anterior, o incluso ser irreversibles. Por esto, es necesario utilizar un indicador que tenga en cuenta la cantidad de territorio transformado o antropizado existente, así como la evolución del mismo.

Así, este indicador presenta el porcentaje de superficie antropizada en relación con la superficie total del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

o 03: Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas públicas y el total de la superficie del ámbito de actuación. Con ello, se puede llevar a cabo el seguimiento del porcentaje resultante, teniendo en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

o 04: Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas públicas y el total de la infraestructura viaria del ámbito de actuación. Con ello, se puede llevar a cabo el seguimiento del porcentaje resultante, teniendo



en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

- Indicadores sobre la población

o 05: Densidad de población.

La presión demográfica del medio considerado como “urbano” tiene una relevancia básica para el análisis y seguimiento de los factores ambientales vinculados al desarrollo urbanístico y la ordenación del territorio.

Según esto, este indicador relaciona, mediante la fórmula: número de habitantes / superficie total; el número de habitantes de hecho del ámbito de actuación se relaciona con la extensión total de dicho ámbito, con el fin de aproximarse a la presión que ejerce la población sobre el conjunto del territorio que ordena el Plan de Modernización.

o 06: Ratio de espacios libres por habitantes.

Este indicador tiene por finalidad establecer la relación entre la superficie ocupada por espacios libres y zonas ajardinadas públicas y el total de la población del ámbito de actuación. Con su aplicación, se obtiene el dato de cuantos metros de espacio libre o zona verde existen por habitante. Así, se puede llevar a cabo el seguimiento del valor resultante, teniendo en cuenta que cuanto mayor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

- Indicadores sobre el medio ambiente

o 07: Calidad del aire.

Este indicador tiene en cuenta los niveles de contaminación atmosférica existentes en el ámbito de actuación. Para ello tiene en cuenta la concentración media anual de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) existente en el ámbito de actuación. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas.

o 08: Calidad sonora.

El indicador muestra los niveles medios de ruido existentes en las aglomeraciones urbanas y en los grandes ejes viarios del ámbito de actuación. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas. Con este indicador, se puede llevar a cabo el seguimiento del nivel de contaminación acústica, teniendo en cuenta que cuanto menor sea este, mayor será la calidad del entorno ambiental del ámbito de actuación.

- Indicadores del Documento de Referencia

o 09: Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan.

El indicador muestra la proporción entre la superficie del suelo transformado y la superficie del ámbito. Las intervenciones afectan al espacio público, vías y espacios libres, y al espacio privado. Estas actuaciones, así como sus determinaciones vienen recogidas en la Normativa y están cuantificadas en el Estudio Económico.

o 10: Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas.

Este indicador muestra la relación entre la superficie de áreas restauradas que se incorporan en el Plan, frente a la superficie de las unidades con dominio de problemática relacionada con los espacios libres. Estas áreas restauradas se refieren a las intervenciones de mejora ambiental y/o paisajística en zonas verdes o espacios libres, como barrancos, parques y miradores.



- 11: Superficie en m2 destinada a nuevas zonas verdes.

Este indicador se refiere a los incrementos en m2 de la presencia de masa vegetal asociada a zonas de estancia, disfrute y paseo. Este tipo de zonas se han incorporado en las intervenciones de los sistemas verde, de actividad y costero, y en los espacios libres.

- 12: Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes.

Este indicador valora económicamente la inversión de intervenciones públicas en espacios libres propuestos en el Plan de Modernización. Bajo las intervenciones públicas en espacios libres se incluyen la creación de nuevos espacios libres y/o mejora de los mismos.

- 13: Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos.

Este indicador valora económicamente la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas que impliquen una disminución de riesgos naturales.

- 14: Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor.

Este indicador valora económicamente la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas que puedan afectar a áreas de alto valor ambiental.

- 15: Incremento en la demanda total de agua.

Teniendo en cuenta que el agua es un recurso natural indispensable para la actividad humana y el desarrollo socioeconómico, se entiende que su estudio y seguimiento, mediante la obtención de datos estadísticos, es esencial para su adecuada gestión. Por ello, se establece como indicador ambiental la cantidad de litros de agua que consume cada habitante al día.

- 16: Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada.

El porcentaje del consumo total de agua suministrada a través de sistemas de potabilización.

- 17: Volumen de agua depurada reutilizada.

Porcentaje de reutilización del volumen total de agua depurada.

- 18: Valor del consumo anual de energía eléctrica.

Se hace necesario tener en cuenta los flujos de consumo de energía por persona que afectan al ámbito de actuación, y así prever los impactos ambientales que pueden provenir de los mismos. Por ello, parece conveniente hacer un seguimiento del consumo de la energía que utilizan por sus efectos inmediatos en la calidad del aire y en el cambio climático. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas.

- 19: Valor de residuos recogidos.

La adecuada gestión de residuos debe tener como prioridad la prevención de su generación, asociada a un consumo más sostenible, tanto por parte de las empresas como de los ciudadanos. Por ello, parece conveniente hacer un seguimiento de los datos facilitados por los responsables de la gestión de los residuos urbanos del ámbito de actuación. Este valor se obtiene mediante la consulta de fuentes estadísticas.





- 20: Número de puntos de recogida de residuos.

El indicador se refiere al número de puntos de recogida de residuos, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan.

- 21: Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente.

Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido ambiental de referencia. Se considera de referencia el nivel equivalente a (Leq) diurno = 70 dBA y el nivel equivalente (leq) nocturno = 60 dBA.

- 22: Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación.

El indicador se refiere al número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan.

- 23: Nuevas infraestructuras de transporte.

El indicador se refiere al número de kilómetros lineales de infraestructura de nueva implantación: carril bici.

- 24: Itinerarios peatonales

Para la aplicación de este indicador, se lleva a cabo el recuento de Km. de calles peatonales existentes, entendiendo como tales aquellas en las que el uso es exclusivo para peatones, para relacionarlo con el total de infraestructura viaria y valorar su aumento o disminución. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

- 25: Itinerarios para ciclistas.

El paso previo al fomento del transporte sostenible es dotarlo de las infraestructuras necesarias, este indicador pretende valorar los kilómetros de carril bici de que se disponen, en relación con el total de infraestructura viaria existente, para lograr la transición hacia la movilidad sostenible. Para la obtención de estos valores se utiliza la herramienta SIG, con la cual se pueden llevar a cabo los cálculos de superficie necesarios.

- 26: Accesos a playas recuperados

El indicador se refiere al número de acceso sobre los que se actúa mediante una mejora, bien sea con el mobiliario, la accesibilidad o la inclusión de uno nuevo. Se han contabilizado los accesos a la costa, los accesos a distintos niveles y los ascensores.

- 27: Incremento en la población turística en relación con la población residente.

Este indicador determina la relación entre la llegada de turistas y la población residente en un destino turístico en un período determinado.

- 28: Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada.

Para la aplicación de este indicador, se lleva a cabo el recuento de Km. de costa con paisaje de alta naturalidad afectada (aunque sea por su ubicación limítrofe al ámbito de actuación) por las determinaciones del Plan de Modernización, entendiendo como tal a aquella que presenta un mejor estado de conservación de sus condiciones geológicas originales, para relacionarlo con el total de costa de alta naturalidad existente.

○ 29: Número y superficie de espacios con funciones sociales y culturales.

El indicador se refiere al número de espacios, y superficie de los mismos, que son susceptibles de ser utilizados con fines sociales y/o culturales, tales como museos, palacios de congresos, centros de atención al visitante e interpretación, centros de encuentros religiosos, bibliotecas, centros de turismo, asociaciones de vecinos, etc.

○ 30: Número de elementos culturales conservados o restaurados.

Este indicador hace referencia al nivel de integración de la gestión sostenible del patrimonio cultural en las determinaciones del Plan de Modernización. Su formulación pone en relación el número de elementos culturales conservados o restaurados en base al Plan, con el número total de elementos culturales existentes en el ámbito de actuación.

○ 31: Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente

Este indicador hace referencia al tratamiento de los elementos costeros ambientalmente destacables en las determinaciones del Plan de Modernización. Su formulación pone en relación el número de elementos costeros conservados o restaurados en base al Plan, con el número total de elementos costeros existentes en el ámbito de actuación.

A continuación se presenta una tabla resumen de la metodología propuesta para la utilización de los distintos indicadores ambientales:

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA					
ESPACIO URBANO-TURÍSTICO	01	Calidad visual del paisaje.	Este indicador establece una valoración de la estética del ámbito de actuación, estableciendo un resultado cuantitativo de dicho valor cualitativo.	Calidad visual del paisaje muy baja x 1 pto	Elaboración propia					
				Calidad visual del paisaje baja x 3 ptos						
				Con calidad visual del paisaje media x 5 ptos						
				Calidad visual del paisaje alta x 8 ptos						
ESPACIO URBANO-TURÍSTICO	02	Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación	Este indicador relaciona la cantidad de territorio construido (infraestructuras y edificaciones) frente a la extensión total del ámbito.	Territorio edificado x 100 / superficie total	Elaboración propia					
				ESPACIO URBANO-TURÍSTICO		03	Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas	Este indicador relaciona la cantidad de territorio ocupado por espacios libres y zonas verdes frente a la extensión total del ámbito.	Área de E.L y zonas verdes x 100/ superficie total	Elaboración propia
									ESPACIO URBANO-TURÍSTICO	
POBLACIÓN	05	Densidad de población	El indicador mide el número de habitantes por unidad de superficie, en habitantes por kilómetro cuadrado.	Número de habitantes de hecho / Superficie total del ámbito (km <sup>2</sup> )	Elaboración propia					



ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
	06	Ratio de espacios libres por habitantes	Este indicador establece la proporción de metros cuadrados de espacios libres que existen en el ámbito de actuación por habitante.	Metros cuadrados de espacios libres / Nº de habitantes de hecho en el ámbito de actuación	Elaboración propia
MEDIO AMBIENTE	07	Calidad del aire	Este indicador tiene en cuenta los niveles de contaminación atmosférica existentes en el ámbito de actuación	Concentraciones medias anuales de NO2 existentes	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	08	Calidad sonora	Este indicador tiene en cuenta los niveles de contaminación acústica existentes en el ámbito, centrándose en el ruido del espacio público	Concentraciones medias anuales de dB existentes	Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad
INDICADORES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA	09	Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan	El indicador muestra la proporción entre la superficie del suelo transformado y la superficie del ámbito.	Sup. total de suelo transformado. x 100 / Sup. total del ámbito	Elaboración propia
	10	Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas	Este indicador muestra la relación entre la superficie de áreas restauradas que se incorporan en el Plan, frente a la superficie de las unidades con dominio de problemática relacionada con los espacios libres	Sup. total de áreas restauradas x 100 / Sup. total de unidades con problemática	Elaboración propia
	11	Superficie destinadas a nuevas zonas verdes	Este indicador se refiere a los incrementos en m2 de la presencia de masa vegetal asociada a zonas de estancia, disfrute y paseo	m2 de zona verde	Elaboración propia
	12	Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes	Este indicador valora económicamente la inversión de intervenciones públicas en espacios libres	€ dedicados a la inversión en espacios.	Elaboración propia
	13	Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos	Valoración económica de la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas que impliquen una disminución de riesgos naturales	€ dedicados a la disminución de riesgos naturales	Elaboración propia.
	14	Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor	Valoración económica de la estimación presupuestaria asignada a intervenciones públicas que puedan afectar a áreas de alto valor ambiental.	€ dedicados a la inversión en conservación y mejora.	Elaboración propia.
	15	Incremento de la demanda total de agua	Con este indicador se tiene en cuenta el número de litros de agua de abastecimiento por día que consume cada habitante, obteniéndose progresivamente el incremento de la demanda	Consumo de agua por habitante y día (litros)	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	16	Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada	Porcentaje del consumo total de agua suministrada a través de sistemas de potabilización.	% consumo de agua potabilizada.	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Tenerife
	17	Volumen de agua depurada reutilizada	Porcentaje de reutilización del volumen total de agua depurada.	% reutilización de agua depurada.	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas



ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
					de Tenerife
	18	Valor del consumo anual de energía eléctrica	Con este indicador se tiene en cuenta el número de Gw/h de energía eléctrica que consume cada habitante al año	Gw/h totales consumidos por habitante	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	19	Valor de residuos recogidos	Con este indicador se tiene en cuenta el número de toneladas de residuos urbanos por persona y año que se generan	Kg. de residuos sólidos urbanos por habitante y año	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	20	Número de puntos de recogida de residuos	El indicador se refiere al número de puntos de recogida de residuos, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan.	Nº de puntos	Elaboración propia
	21	Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente	Porcentaje de población expuesta a niveles de ruido ambiental de referencia. Se considera de referencia el nivel equivalente a (Leq) diurno = 70 dBA y el nivel equivalente (leq) nocturno = 60 dBA.	% de población	Ayuntamiento
	22	Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación	El indicador se refiere al número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación, contabilizado en el trabajo de campo realizado para la elaboración del Plan	Nº de puntos	Elaboración propia
	23	Nuevas infraestructuras de transporte	El indicador se refiere al número de metros lineales de infraestructura de nueva implantación: carril bici.	metros	Elaboración propia
	24	Itinerarios peatonales	Este indicador relaciona el número de Km. de calles peatonales que existen con el total de Km. de infraestructura viaria	Km. de viarios peatonales x 100 / Km. de viarios totales	Elaboración propia
	25	Itinerarios para ciclistas	Este indicador relaciona el número de Km. de carril bici que existen con el total de Km. de infraestructura viaria	Km. de carril bici x 100 / Km. de viarios totales	Elaboración propia
	26	Accesos a playas recuperados	El indicador se refiere al número de acceso sobre los que se actúa mediante una mejora, bien sea con el mobiliario, la accesibilidad o la inclusión de uno nuevo	Nº de puntos	Elaboración propia
	27	Incremento de la población turística en relación con la población residente	Relación entre la llegada de turistas y la población residente en un destino turístico en un período determinado	Ratio o porcentaje	Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.
	28	Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada	Relación entre los km de costa con paisaje de alta naturalidad afectados por el Plan y los Km de costa con alta naturalidad existente.	Porcentaje	Elaboración propia





ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	INDICADORES	DEFINICIÓN DEL INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	FUENTE ESTADÍSTICA
	29	Número y superficie de espacios con funciones sociales o culturales	El indicador se refiere al número de espacios, y superficie de los mismos, que son susceptibles de ser utilizados con fines sociales y/o culturales.	Nº de espacios m2	Elaboración propia
	30	Número de elementos culturales conservados o restaurados	Relación entre el número de elementos culturales conservados o restaurados en base al Plan, y el número total de elementos culturales existentes en el ámbito de actuación.	Porcentaje	Elaboración propia
	31	Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente	Relación entre el número de elementos costeros conservados o restaurados en base al Plan, y el número total de elementos costeros existentes en el ámbito de actuación.	Porcentaje	Elaboración propia

### 9.2.2. OBTENCIÓN DE RESULTADOS

- Indicadores sobre el espacio urbano-turístico

- 01: Calidad visual del paisaje.

El valor actual que se obtiene de este indicador es 5,8. Si se tiene en cuenta que el valor máximo que se podría alcanzar en esta valoración es de 27, se puede afirmar que el resultado obtenido es muy bajo. No obstante, se prevé que este valor aumente a medida que se vayan ejecutando las actuaciones que se proponen en el Plan de Modernización, muchas de las cuales van encaminadas precisamente a la mejora paisajística del ámbito de actuación del mismo.

- 02: Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación.

Según el método aplicado para el cálculo de este indicador, en la actualidad, el 77,8% de la superficie del ámbito de actuación se encuentra antropizado, perteneciendo la gran mayoría de este porcentaje al tejido urbano continuo, formado por las edificaciones y las infraestructuras viarias existentes.

- 03: Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas.

La aplicación de este indicador en la actualidad para el ámbito de actuación, da como resultado que el 22,3% de la superficie se encuentra ocupada por espacios libres y zonas verdes públicas. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de este porcentaje, para así poder apreciar su disminución o crecimiento.

- 04: Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria.

La aplicación de este indicador en la actualidad para el ámbito de ordenación, da como resultado que 79,9 Ha. de la superficie se encuentran ocupadas por espacios libres y zonas verdes públicas, frente a las 121,3 Ha. que ocupa el total de la infraestructura viaria. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de esta comparativa, para así poder apreciar el predominio de uno sobre otro.

- Indicadores sobre la población

○ 05: Densidad de población.

En la actualidad, el resultado que se obtiene en cuanto a la densidad de población del ámbito de actuación, es de 9.136,1 habitantes por km<sup>2</sup>, el cual es un dato bastante alto. Este dato, se justifica por la escasa extensión de territorio que se tiene en cuenta, en donde existen pocos vacíos poblacionales, relacionados esencialmente con paquetes de suelo urbanizable o equipamientos de uso lúdico y deportivo, como los parques y el puerto.

○ 06: Ratio de espacios libres por habitantes.

La aplicación de este indicador en la actualidad para el ámbito de ordenación, da como resultado que existen 24,4 m<sup>2</sup> de espacio libre o ajardinado por habitante. Para llevar a cabo el seguimiento del indicador, se debe observar la evolución de este valor, para así poder apreciar su disminución o crecimiento.

- Indicadores sobre el medio ambiente

○ 07: Calidad del aire.

La concentración media anual de dióxido de nitrógeno (NO<sub>2</sub>) existente, en la actualidad, en el ámbito de actuación es de 10 µg/m<sup>3</sup>. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las distintas propuestas del Plan de Modernización, especialmente las de movilidad, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

○ 08: Calidad sonora.

Las fuentes estadísticas consultadas para la valoración de este indicador, establecen la contaminación acústica media existente en el ámbito de actuación en 60,5 dB. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

- Indicadores del Documento de Referencia

○ 09: Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan.

La ejecución de las intervenciones, tanto públicas como privadas, del Plan de Modernización, supone el incremento de esta superficie. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberá llevar a cabo el seguimiento periódicamente. El total de superficie sobre la que se actúa en el presente PMM es de 54,76 ha.

○ 10: Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas.

El Plan de Modernización propone, incluida en sus intervenciones, la restauración de las áreas degradadas, en concreto sobre los márgenes del barranco del Agua, además de todas aquellas intervenciones dirigidas a la mejora y acondicionamiento de determinados espacios, por lo que la ejecución de las mismas posibilita que la relación de superficie vaya creciendo. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

○ 11: Superficie en m<sup>2</sup> destinada a nuevas zonas verdes.

La aplicación de las propuestas del Plan de Modernización con las intervenciones destinadas crear y recuperar/recualificar espacios libres, además de los incrementos de masa vegetal asociada a zonas de estancia, disfrute y paseo, posibilita que esta superficie vaya



creciendo. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente. Se considera una superficie potencial total de unas 15.000 m<sup>2</sup> aproximadamente.

○ 12: Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes.

El Estudio Económico-Financiero del presente Plan de Modernización estima una inversión de 3.783.315,29 € en la creación y/o mejora de espacios libres.

Para verificarlo será necesario analizar la inversión realmente ejecutada periódicamente.

○ 13: Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos.

El Estudio Económico del presente Plan de Modernización no dispone de obras específicas para la disminución de riesgos.

○ 14: Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor.

El Estudio Económico no realiza estimación de un presupuesto en intervenciones públicas que puedan afectar a áreas de alto valor ambiental ya que, el ámbito de estudio carece de este tipo de áreas.

○ 15: Incremento en la demanda total de agua.

Las fuentes estadísticas consultadas para la valoración de este indicador, establecen el consumo de agua por habitante y día en 126 litros. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

○ 16: Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada.

Se establece como el valor óptimo que el 100% del agua facturada proceda de agua potabilizada, en este sentido el valor actual es que el 100% del ámbito

○ 17: Volumen de agua depurada reutilizada.

Se establece como el valor óptimo que el 100% del agua depurada sea reutilizada, pero para obtener el valor actual sería necesario un estudio específico a nivel de ámbito ya que, los datos disponibles se refieren al término municipal.

○ 18: Valor del consumo anual de energía eléctrica.

El consumo de energía eléctrica por habitante actual, en el ámbito de actuación, es de 4197 kw/h. La obtención de este dato se realiza mediante la consulta de fuentes estadísticas. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.

○ 19: Valor de residuos recogidos.

Las fuentes estadísticas consultadas para la valoración de este indicador, establecen la generación de residuos sólidos urbanos por habitante y año en 572 Kg. A partir de este dato, se espera que después de la ejecución de las propuestas del Plan de Modernización, este valor disminuya o al menos no aumente. Para comprobarlo y tener en cuenta este indicador, se deberán consultar las fuentes periódicamente.



○ 20: Número de puntos de recogida de residuos.

En la red viaria se localizan 220 contenedores de materia orgánica, 136 contenedores de vidrio, 128 de envases y 127 de papel y cartón.

○ 21: Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente.

Las fuentes consultadas (mapa de ruido de Canarias y el plano de impactos ambientales del propio Plan de Modernización), identifican sectores con niveles sonoros mejorables en los entornos cercanos a las vías de acceso y funcionalidad urbana. No obstante, la determinación del porcentaje de población afectada requiere de un estudio específico, que ha de considerar la estacionalidad de gran parte de la posible población afectada. En todo caso, las propuestas del Plan de Modernización sobre la movilidad y la adaptación funcional del tráfico rodado en el ámbito de actuación, están también orientadas al descenso de esos incrementos sonoros, por lo que es previsible su progresiva corrección.

○ 22: Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación.

El número total de antenas es de 6, distribuidas en tres puntos distintos. Entre los objetivos del presente plan no se incluyen actuaciones sobre las antenas e instalaciones de radiotelecomunicación, por lo que no se valora su incidencia.

○ 23: Nuevas infraestructuras de transporte.

Actualmente, el ámbito de ordenación del Plan de Modernización, no posee carril bici. En el Plan se propone que el carril bici tenga un desarrollo total de 9,5 Km, entre los que se desarrollen en algunas de las vías de primer orden existente y al ejecución de nuevos tramos que completa el trazado previsto en ellas. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

○ 24: Itinerarios peatonales

Actualmente, el ámbito de ordenación del Plan de Modernización, posee un total de 23,3 Km. de viario peatonal, los cuales suponen el 17,4% del total de infraestructura viaria existente. Se prevé que, con la aplicación de las propuestas de movilidad del Plan de Modernización, este porcentaje aumente. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

○ 25: Itinerarios para ciclistas.

Actualmente, el ámbito de ordenación del Plan de Modernización, posee un total de 9,5 Km. de carril bici, los cuales suponen el 7,1% del total de infraestructura viaria existente. Se prevé que, con la aplicación de las propuestas de movilidad del Plan de Modernización, este porcentaje aumente. Para verificar este crecimiento, en el futuro se deberá llevar a cabo el seguimiento de este indicador periódicamente.

○ 26: Accesos a playas recuperados

No se han previsto nuevos accesos a las playas de Adeje, dado que, por la longitud del tramo parecen suficientes y además se encuentran a nivel.

○ 27: Incremento en la población turística en relación con la población residente.

Al tratarse de un ámbito de uso exclusivo turístico sería conveniente una disminución del ratio de población residente frente a la turística, el ratio actual turista-residente (población de hecho) es de 27,7.





- 28: Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada.

El ámbito de actuación del Plan de Modernización no afecta a áreas costeras con paisaje de alta naturalidad.

- 29: Número y superficie de espacios con funciones sociales y culturales.

Se trata de un ámbito mixto, que en la actualidad cuenta prácticamente con el mismo nº de plazas y habitantes. Los residentes tienen más que cubiertas sus necesidades dotacionales de carácter social y cultural. No obstante una de las actuaciones de equipamiento complementario, tiene la capacidad de incorporar nueva oferta cultural enfocada al turista y al residente.

- 30: Número de elementos culturales conservados o restaurados.

El Plan de Modernización no presenta determinaciones o actuaciones específicas, si bien existen elementos del patrimonio cultural de Adeje dentro del ámbito de actuación.

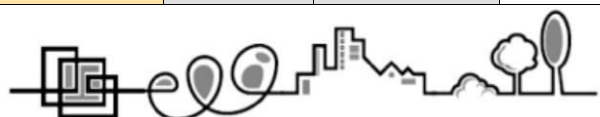
- 31: Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente

El ámbito de actuación del Plan de Modernización no plantea intervenciones de recuperación, conservación o restauración de elementos costeros.

A continuación se presenta una tabla resumen de los resultados obtenidos en la actualidad al aplicar los distintos indicadores ambientales:

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
ESPACIO URBANO-TURÍSTICO	01	Calidad visual del paisaje	Calidad visual del paisaje muy baja	-	Media aritmética del total de puntos / suma de ponderaciones	puntos	5,8	Para la máxima calidad visual del ámbito: Puntos =27	Elaboración propia
			Calidad visual del paisaje baja	21					
			Con calidad visual del paisaje media	9					
			Calidad visual del paisaje alta	17					
			Calidad visual del paisaje muy alta	13					
	02	Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación	Superficie total de territorio antropizado (Ha)	538,3	Territorio edificado x 100 / superficie total	%	77,8	Relacionar con el total de superficie del ámbito	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito (Ha)	692,0					
	03	Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas	Superficie total de territorio ocupado por espacios libres y zonas verdes públicas (Ha)	121,3	Área de E.L y zonas verdes x 100/ superficie total	%	22,3	Relacionar con el total de superficie del ámbito	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito de actuación (Ha)	543,8					
	04	Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria	Superficie total de territorio ocupado por espacios libres y zonas verdes públicas (Ha)	121,3	Se tienen en cuenta sus valores independientes	N	121,3	Relacionar con su evolución temporal y considerar el	Elaboración propia

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
			Superficie total de infraestructura viaria (Ha)	79,9			79,9	predominio de uno sobre otro	
POBLACIÓN	05	Densidad de población	Número de habitantes de hecho en el ámbito de actuación	49.682	Superficie total / Número de habitantes	N	9.136,1	Relacionar con evolución temporal	ISTAC/Elaboración propia
			Superficie total del ámbito de actuación(km <sup>2</sup> )	5,438					
	06	Ratio de espacios libres por habitantes	Metros cuadrados de espacios libres	1.213.000	Metros cuadrados de espacios libres / número de habitantes de hecho	m <sup>2</sup>	24,4	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
			Número de habitantes de hecho en el ámbito de actuación	49.682					
MEDIO AMBIENTE	07	Calidad del aire	Concentraciones medias anuales de NO2 existentes	10	Total de emisiones	µg/m <sup>3</sup>	10	Relacionar con su evolución temporal	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente
	08	Calidad sonora	Concentraciones medias anuales de dB existentes	60,5	Media aritmética del Total de datos registrados en el ámbito	dB	60,5	Relacionar con su evolución temporal	Consejería de Educación, Universidades y Sostenibilidad
INDICADORES DEL DOCUMENTO DE REFERENCIA	09	Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan	Superficie de suelo transformado(Ha)	54,76	Superficie transformada x 100 / superficie total	%	10,06	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
			Superficie total del ámbito de actuación(Ha)	543,8					
	10	Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas	Superficie áreas restauradas (m <sup>2</sup> )	18,9	Áreas restauradas x 100 / áreas degradadas	%	93,2	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
			Superficie áreas degradadas (m <sup>2</sup> )	22,1					
	11	Superficie destinadas a nuevas zonas verdes	Superficie nuevas zonas verdes (m <sup>2</sup> )	15000	Territorio edificado x 100 / superficie total	m <sup>2</sup>	15000	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
	12	Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes	Inversión destinada a ejecución y/o mejora de espacios libres.	3.783.315,29	Total de inversión.	€	3.783.315,29	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia.
	13	Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos	Presupuesto destinado a obras cuyo objeto sea la disminución de riesgos naturales	-	Total presupuestado.	€	-	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia.
	14	Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor	Presupuesto destinados a la regeneración y conservación de ecosistemas de alto valor.	-	Total presupuestado.	€	-	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia.
15	Incremento de la demanda total de	Consumo de agua por	126	Consumo de agua por	Litros	126	Cantidad adecuada: 80	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio	



ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA	
Medio Ambiente		agua	habitante y día (litros)		habitante y día			litros	Ambiente	
	16	Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada	% consumo de agua potabilizada.	100	m3 agua potabilizada/ m3 agua facturada	%	100	100%	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Tenerife	
	17	Volumen de agua depurada reutilizada	% reutilización de agua depurada.	0	m3 agua reutilizada/ m3 agua depurada	%	0	100%	Elaboración propia a partir de datos del Consejo Insular de Aguas de Tenerife. Elaboración propia.	
	18	Valor del consumo anual de energía eléctrica	Kw/h consumidos por habitante	4197	Kw/h totales consumidos por habitante	Kw./h	4197	Relacionar con su evolución temporal	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	
	19	Valor de residuos recogidos	Kilogramos de residuos sólidos urbanos por habitante y año	572	Kilogramos de residuos totales al año	Kg	572	Relacionar con su evolución temporal	Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente	
	20	Número de puntos de recogida de residuos	Puntos de recogida	-	220 contenedores de materia orgánica, 136 contenedores de vidrio, 128 de envases y 127 de papel y cartón	-	N	220 contenedores de materia orgánica, 136 contenedores de vidrio, 128 de envases y 127 de papel y cartón	Relacionar con evolución temporal	Elaboración propia
			Nº de contenedores							
	21	Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente	Población expuesta a nivel sonoro límite (Leq) diurno =70 dBA y (leq) nocturno = 60 dBA	-	Población expuesta a niveles de ruido ambiental de referencia / población total x 100	%	-	100	Ayuntamiento. Elaboración propia	
	22	Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación	Nº de antenas	6	Nº de antenas contabilizadas	valor	6	-	Elaboración propia	
	23	Nuevas infraestructuras de transporte	Kilómetros de carril bici	9,5	Metros	Km	9,5	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia	
	24	Itinerarios peatonales	Kilómetros de viarios peatonales	23,3	Km. peatonales x 100/ Km. viarios total	%	17,4	Relacionar con el total de kilómetros de viales	Elaboración propia	
			Kilómetros de viarios totales	133,8						
	25	Itinerarios para ciclistas	Kilómetros de carril bici	9,5	Km. carril bici x 100/ Km. viarios total	%	7,1	Relacionar con el total de kilómetros de viales	Elaboración propia	
Kilómetros de viarios totales			133,8							
26	Accesos a playas recuperados	Acceso a la costa	6	-	Uds.	6	Relacionar con su evolución	Elaboración propia		
		Acceso a distintos niveles	-							

ÁREA	CÓDIGO DE INDICADOR	NOMBRE DE INDICADOR	PARÁMETROS CUANTIFICABLES	VALORES	FÓRMULA APLICADA	UNIDAD	RESULTADO ACTUAL	VALOR LÍMITE	FUENTE ESTADÍSTICA
			Ascensor	-				temporal	
	27	Incremento de la población turística en relación con la población residente	Relación de turistas sobre población residente	1.379.594/49.682	Nº Turistas /Nº Residentes	Ratio ó Porcentaje	27,7	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia a partir de datos del ISTAC.
	28	Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada	Km de costa de alta naturalidad afectada	0	(Km de costas de alta naturalidad afectada X 100) / Km de costa de alta naturalidad existente	%	0	100	Elaboración propia
			Km de costa de alta naturalidad existente	0					
	29	Número y superficie de espacios con funciones sociales o culturales	Números de espacios	-	-	N	-	Relacionar con su evolución temporal	Elaboración propia
			Superficie	-		m2	-		
	30	Número de elementos culturales conservados o restaurados	Número de elementos culturales	-	(Nº de elementos culturales conservados o restaurados X 100) / nº total de elementos culturales existentes	%	-	100	Elaboración propia
	31	Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente	Número de elementos costeros	0	(Nº de elementos costeros conservados o restaurados X 100) / nº total de elementos costeros existentes	%	0	100	Elaboración propia

### 9.3. PROPUESTA DE SERIE DE INDICADORES AMBIENTALES DE SEGUIMIENTO

Se entiende que este apartado establecido en el Documento de Referencia debe referirse a los indicadores que se recogen en el apartado III del propio Documento, denominado *Indicadores ambientales*. Como se puede observar los 21 indicadores propuestos han sido profusamente desarrollados en el apartado anterior del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental.

### 9.4. APLICACIÓN DE LOS INDICADORES

Tal como se recoge en este apartado del Documento de Referencia, los indicadores recogidos en el epígrafe 9.2 del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, se podrán emplear indistintamente durante la planificación y el desarrollo de cada actuación propuesta, dependiendo de sus características particulares y de la efectividad de cada indicador.





## 9.5. INFORMACIÓN DE LOS INDICADORES

La información aportada por los indicadores recogidos en el epígrafe 9.2 del presente Informe de Sostenibilidad Ambiental, cumple con los requisitos que para la misma se establecen en el apartado 8.5 del Documento de Referencia.







## 10. RESUMEN

El presente resumen corresponde al Informe de Sostenibilidad Ambiental del Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Adeje.

El Plan de Modernización se encuentra enmarcado dentro de la *Ley 6/2009 de 6 de Mayo, de Medidas Urgentes en materia de Ordenación del Territorio para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo*, en virtud de la cual, los planes y programas específicos de ordenación se elaboran para mejorar e incrementar la competitividad del sector turístico, mediante acciones que reactiven la actividad económica y permitan aumentar la cualificación de la oferta. Las estrategias que se establecen para este documento son la transformación, reforma, recualificación y promoción del núcleo turístico mediante la rehabilitación del espacio público y la renovación de los establecimientos pertenecientes a esta actividad existente. Para esto se hace necesaria la coordinación entre los sectores, público y privado, así como entre las diversas administraciones intervinientes en el proceso.

A su vez, el Plan de Modernización se adapta a las *Directrices de Ordenación del Turismo*, aprobadas por la *Ley 19/2003*, relativos a límites de crecimiento, renovación y sustitución de los establecimientos y aumento cualitativo de la oferta turística.

A partir de ello, el Plan de Modernización permite organizar actuaciones integradas para la renovación y recualificación del núcleo turístico de Adeje y contiene parámetros de ordenación de actuaciones particulares conforme a los siguientes objetivos generales:

- La apuesta por una Ciudad Turística con calidad e identidad.
- Desarrollar el espacio público.
- Intervenir, reordenar y rehabilitar el espacio privado.
- Creación de una identidad fundamentada en las singularidades del núcleo.
- Estimular el desarrollo de la cultura empresarial.
- Desarrollar el clúster de la ciudad turística.

Además de estos objetivos generales, el Plan de Modernización recoge **criterios y objetivos de carácter ambiental**, que son estructurales en el desarrollo de su propuesta de intervención:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental, social y paisajístico de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Contribuir a una ordenación racional del ámbito, incidiendo en la organización espacial del uso residencial y turístico en el suelo urbano, con el objetivo de evitar que su coexistencia no ordenada determine conflictos de funcionalidad.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio mediante unas determinaciones para la ordenación del área de actuación.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.

- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona, preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

El ámbito de actuación se encuentra dividido en dos por la autopista TF-1, dando lugar a graves problemas de articulación urbana y a una ciudad turística muy diferente a ambos lados de la vía. Se puede distinguir claramente dos subámbitos, el costero y el interior.

El subámbito costero se dispone como una franja longitudinal comprendida entre la línea de costa y la TF-1, limitando al sur con el barranco de Troya (límite del Término municipal) y en el norte con playa de la Enramada-La Lajita. El subámbito interior con una clara componente transversal, se dispone entre la TF-1 y las laderas de la Caldera del Rey y del Roque del Conde, limitando con el Barranco del Rey al Sur y en el norte con el barranco de Fañabé.

Tras un exhaustivo análisis territorial, la caracterización del ámbito se completó mediante la determinación de 60 unidades ambientales, que sintetizan las características ambientales básicas existentes. La definición de tales unidades permitió abordar un **diagnóstico** amplio del territorio, tanto de su problemática como de sus capacidades de uso, que resultan fundamentales para establecer el modelo de ordenación del Plan de Modernización.

Así, desde el punto de vista de la **problemática ambiental**, los estudios realizados sobre el medio, revelaron una serie de afecciones o problemas que tienen como denominador común la estrecha relación entre el espacio y el planeamiento que se ha desarrollado en la zona en los últimos años, con numerosos planes parciales o unidades de actuación sin interconexión entre los mismos. De los impactos detectados en la fase de análisis se desprenden los diferentes problemas dominantes, que contribuyen al detrimento de la calidad ambiental de las unidades ambientales definidas, dando como resultado la siguiente clasificación:

- a) Unidades con dominio de problemática relacionada con las infraestructuras.
- b) Unidades con dominio de problemática relacionada con la calidad estética de las edificaciones.
- c) Unidades con dominio de problemática relacionada con espacios libres públicos.
- d) Unidades con dominio de problemática relacionada con el espacio no ocupado.
- e) Unidades con dominio de problemática relacionada con la funcionalidad urbana y la accesibilidad.
- f) Unidades con dominio de problemática relacionada con la contaminación ambiental.

Por su parte, el diagnóstico de la capacidad de uso se plantea desde un doble enfoque: en primer lugar, el establecimiento de la **calidad para la conservación**, que revela 5 de ellas, que suponen el 2,7% del territorio, poseen una calidad para la conservación *muy baja*; un total de 27 unidades tienen un valoración *baja* (ocupando el 58,7% del territorio); 10, que representan algo más el 24,9% del territorio, ostentan una valoración *media*; y 15 unidades, que ocupan más del 8,9% de la superficie, gozan de una calidad para la conservación *alta*; mientras que solamente 3 unidades, con una ocupación del 5,1% del ámbito de actuación, poseen una valoración *muy alta*.





La capacidad de uso también se proyecta mediante un **diagnóstico de potencialidades**, o conjunto de elementos positivos que se detectan para el desarrollo turístico. Así, a partir de las unidades ambientales, se definen las siguientes potencialidades:

- a) Unidades con potencial para la mejora de la accesibilidad y funcionalidad.
- b) Unidades con potencial para la reconversión de usos y mejora de espacios libres públicos.
- c) Unidades con potencial para el aprovechamiento de recursos territoriales infrautilizados.
- d) Unidades con potencial para la mejora de tratamiento estético y gestión de residuos de áreas comerciales.

El diagnóstico ambiental anterior constituye una de las bases para plantear **tres alternativas** de modelo de ordenación, incluida la alternativa 0, que supone la no intervención o ejecución del Plan. Estas, se han planteado teniendo en cuenta los siguientes sistemas, como ejes estructurantes de la funcionalidad del núcleo turístico:

- a) Estructura viaria y movilidad
- b) Elementos estructurantes
- c) Destino global de las áreas

La **Alternativa 0**, o no intervencionista, resulta ALGO ADECUADA. La omisión de acciones específicas encaminadas a la mejora de la problemática ambiental y urbanística detectada en el presente PMM, supone la continuidad de las dinámicas actuales y su incidencia en el deterioro del espacio público y privado, que no sólo no ayudaría a mejorar las condiciones ambientales sino que contribuiría, de forma inevitable, a un empeoramiento de la imagen de la ciudad turística. Del mismo modo, el probable escenario derivado de la no actuación sobre el espacio público, así como sobre la distribución del uso turístico y residencial, generaría una evidente confrontación con los objetivos marcados por el presente Plan.

Por su parte, la **Alternativa 1** se valora como ALGO ADECUADA. En ella se contemplan propuestas insuficientes para la consecución de los objetivos establecidos por el PMM. En general se considera que las propuestas no entran en el fondo de las problemáticas ambientales detectadas en el diagnóstico, limitándose a la realización de intervenciones puntuales o de escaso recorrido. En cuanto a los elementos estructurantes, se realizan actuaciones insuficientes para alcanzar los objetivos trazados por el presente instrumento. Por último, en lo referente la alternativa sobre la estructura viaria y de movilidad, las propuestas realizadas inciden en la realización de intervenciones de insuficiente calado y que no generan soluciones globales ni locales para las problemáticas recogidas en el Estudio de Movilidad. Por lo anterior, la elección de esta alternativa para el desarrollo del presente Plan impediría que se cumplieran plenamente algunos de los objetivos marcados:

- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Garantizar la protección y la conservación del patrimonio ambiental y cultural y de las potencialidades productivas del territorio.
- Potenciar la calidad visual del ámbito urbano evitando la localización de elementos y actividades turísticas o residenciales negativas desde el punto de vista paisajístico.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.

La **Alternativa 2** se muestra, desde el punto de vista ambiental, como MUY ADECUADA para ser desarrollada en el Plan de Modernización. El modelo de ciudad turística propuesto por esta alternativa es el que mejor se ajusta a la calidad visual del paisaje, a la





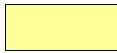


potencialidad de uso y a la calidad para la conservación, asimismo, genera un incremento considerable en la calidad del ambiente urbano y en el paisaje del espacio público de la ciudad turística. Por otra parte, el resultado de la aplicación de esta alternativa da cumplimiento a gran parte, por no decir a la totalidad, de los objetivos establecidos en el Plan, permitiendo:

- Responder a la necesidad del ámbito de abordar acciones encaminadas a la rehabilitación de su espacio urbano-turístico, en el marco ambiental y paisajístico, de modo que repercuta en una imagen turística.
- Incrementar el bienestar de los residentes y visitantes del área turística a través del desarrollo de la calidad ambiental y paisajística.
- Preservar el ámbito urbano de una tendencia al incremento de su problemática ambiental, de la alteración producida por el vertido de escombros, basuras, chatarras y de cualquier tipo de sustancias contaminantes mediante la adopción de medidas orientadas a la eliminación de los impactos que pudieran derivarse del desarrollo de los usos previstos.
- Garantizar la protección y conservación de especies vegetales con mayor interés botánico y de las zonas verdes.
- Fomentar el atractivo turístico propio de la zona preservando su identidad y las características propias del paisaje, restaurando paisajísticamente las áreas degradadas, integrando paisajísticamente los productos turísticos, poniendo en valor la planta turística, y propiciando la renovación o rehabilitación de los alojamientos en consonancia con los valores naturales del entorno.

En cuanto a las alternativas de estructura viaria y movilidad y respecto a los elementos estructurantes, la alternativa 2 es la más ambiciosa de las tres planteadas, suponiendo una intervención íntegra del espacio turístico que pretende resolver las problemáticas existentes y ofrecer una mejora en la competitividad del producto turístico. Por último, la tipificación establecida para las áreas en función del uso turístico y residencial, además de resolver la problemática de imbricación y solapamiento de usos, ofrece coherencia y armonía en lo que a la ordenación de estos.

Entre las cuestiones más sensibles de las propuestas definidas por esta alternativa, está la posible afección a elementos pertenecientes a grandes ejes ambientales y unidades con dominio de elementos naturales, como son los barrancos, no obstante, los criterios de intervención integrados en cada una de las actuaciones previstas que guardan relación con estas afecciones, son suficientes para prevenir cualquier impacto y posibilitar el normal funcionamiento del ciclo hidrológico.

Por tanto, en el Informe de Sostenibilidad Ambiental se aborda un exhaustivo procedimiento de evaluación ambiental, considerando específicamente las intervenciones propuestas en el espacio público y privado; pudiéndose concretar el signo y valor del impacto obtenido para las mismas tal como sigue:

	Positivo
	Negativo y nada significativo
	Negativo y poco significativo
	Negativo y significativo
	Negativo y muy significativo



## - Intervenciones propuestas en espacio público

INTERVENCIÓN	Signo	Categoría
01. Mejora y acondicionamiento del paseo marítimo entre el barranco de Troya y la playa del Bobo	Positivo	Muy significativo
02. Mejora y acondicionamiento del paseo marítimo entre Puerto Colón y la plaza Unterhaching	Positivo	Muy significativo
03. Ejecución y acondicionamiento del paseo marítimo en el tramo del barranco del Agua	Positivo	Muy significativo
04. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la calle París	Positivo	Muy significativo
05. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la calle El Beril	Positivo	Muy significativo
06. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto a los apartamentos Parque San Eugenio y su plaza Anexa	Positivo	Muy significativo
07. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel Flamingo y el C.C. Playa La Pinta	Positivo	Muy significativo
08. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al Hotel la Pinta y el C.C. Terranova	Positivo	Muy significativo
09. Mejora y acondicionamiento de la vía peatonal situada junto al hotel Flamingo Suites y el Hotel Villa de Adeje Beach	Positivo	Muy significativo
10. Mejora y acondicionamiento del área ajardinada situada entre la TF-1 y la avenida de Austria	Positivo	Muy significativo
11. Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre el Parque Acuático Aqualand y la avenida de Austria	Positivo	Muy significativo
12. Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y el Parque Acuático Aqualand	Positivo	Muy significativo
13. Mejora y acondicionamiento del espacio libre situado entre la TF-1 y los apartamentos Laguna Park i y el Tenerife Garden	Positivo	Muy significativo
14. Mejora y acondicionamiento de la calle Venecia y el espacio libre Anexo	Positivo	Muy significativo
15. Ejecución del Parque San Eugenio	Negativo	Nada significativo
16. Ejecución del Parque Mare Verde	Negativo	Nada significativo
17. Ejecución del Parque barranco del Agua	Negativo	Nada significativo
18. Ejecución de equipamiento junto al Gran Hotel Bahía del Duque	Positivo	Muy significativo
19. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la avenida de los Pueblos	Positivo	Muy significativo
20. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la avenida de Bruselas. Tramo I	Positivo	Muy significativo
21. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección de la Avenida de Bruselas. Tramo II	Positivo	Muy significativo
22. Ejecución de carril bici en la Calle Bolivia	Positivo	Muy significativo
23. Ejecución de carril bici en la Avenida de Los Pueblos. Tramo Magma	Positivo	Muy significativo
24. Creación de aparcamientos en la calle Castilla	Negativo	Nada significativo
25. Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal I	Positivo	Muy significativo
26. Creación de aparcamientos en las vías del Parque Lineal II	Positivo	Muy significativo
27. Rediseño de la intersección de la avenida de los Pueblos en el entorno del Magma	Positivo	Muy significativo
28. Ampliación de la sección de la avenida de los Pueblos en el entorno de la Estación de Guaguas	Positivo	Muy significativo
29. Plataforma de San Eugenio I	Positivo	Muy significativo
30. Plataforma de la avenida V Centenario	Positivo	Muy significativo
31. Plataforma de la calle Gran Bretaña II	Positivo	Muy significativo
32. Plataforma de la calle Gran Bretaña I	Positivo	Muy significativo

INTERVENCIÓN	Signo	Categoría
33. Plataforma de la avenida Europa	Positivo	Muy significativo
34. Plataforma de la avenida Ernesto Sartí	Positivo	Muy significativo
35. Plataforma del Siam Park	Negativo	Nada significativo
36. Plataforma del Parque San Eugenio	Negativo	Nada significativo
37. Adecuación de la Estación de Guaguas	Positivo	Muy significativo
38. Adecuación del eje peatonal del Siam Park	Positivo	Muy significativo
39. Adecuación del viario de acceso al Centro Comercial Siam Mall	Positivo	Muy significativo

Como se aprecia en los resultados obtenidos, algo más del 85% de las intervenciones propuestas en espacio público son de signo positivo, lo que supone que mejoran cualitativamente el ambiente y la funcionalidad urbana existente. Todas ellas, presentan además una categoría o un valor de impacto “muy significativo”, lo que es indicativo de que las mejoras que introducen son de amplio calado.

En el lado contrario, se han valorado un 15% de las intervenciones con un impacto de signo negativo. No obstante, hay que matizar que todas ellas presentan un valor de impacto de “nada significativo”, lo que equivale a una compatibilidad ambiental de la propuesta, pese a que pueda generar pequeñas transformaciones o alteraciones ambientales o paisajísticas que, de hecho, requieren de mínimas medidas correctoras. Estas intervenciones se enclavan en espacios sin transformar dentro del entorno urbano, pero de con baja naturalidad.

- Intervenciones propuestas en espacio privado

INTERVENCIÓN	Signo	Categoría
41. Hotel Flamingo	Negativo	Nada significativo
42. Hotel Troya	Positivo	Muy significativo
43. Hotel Jardines del Teide	Positivo	Muy significativo
44. Hotel RIU Palace y Hotel RIU Arecas	Negativo	Nada significativo
45. Renovación del Centro Comercial Costas	Positivo	Muy significativo
46. Renovación conjunta de los Centros Comerciales Playa Shop, Bora Bora y Salytien	Negativo	Nada significativo
47. Renovación del Centro Comercial Las Flores	Positivo	Muy significativo

Por su propia naturaleza, las intervenciones propuestas en espacio privado sí determinan un mayor peso de los impactos con signo negativo y una variabilidad superior en cuanto a la categoría o valor de los mismos.

Así, tan solo la mitad intervenciones propuestas en el espacio privado muestra un signo positivo, al posibilitar la integración paisajística y mejorar el entorno urbano inmediato con tratamientos de fachadas que elevan la calidad visual en zonas diagnosticadas con problemática ambiental relacionada con la calidad estética de las edificaciones.





Por tanto, los otros 50% de las intervenciones propuestas en espacio privado presentan impactos con signo negativo, lo que evidencia que se trata actuaciones que incorporan un gran potencial para la transformación y, por tanto de mejora, del entorno urbano del ámbito de actuación. No obstante, el signo negativo en muchas actuaciones, no implica una afección ambiental de la propuesta en sí misma (que incluso en algunos casos se limitan a reformas interiores de edificaciones ya existentes), sino que se ve penalizada la gran incidencia sobre el espacio urbano, sobre todo con el incremento de alturas y/o volúmenes que afectan de forma significativa a la calidad visual del entorno cercano.

Mayor importancia que el signo del impacto, tiene el hecho de que el 37,5% del total de intervenciones se muestran con un valor de “nada significativo”, lo que evidencia su compatibilidad ambiental y paisajística con el entorno. Además, otro 12,5% del total de intervenciones, que en realidad corresponde a una sola intervención, muestra un valor de impacto “poco significativo”, por lo que sólo requieren de algunas medidas correctoras específicas, para asegurar su integración paisajística y ambiental.

Además, el Informe de Sostenibilidad Ambiental incorpora un amplio glosario de medidas y buenas prácticas ambientales, encaminadas a la atenuación o eliminación de la posible incidencia ambiental que, sobre los recursos del medio, pudieran generar las propuestas y obras de ejecución del Plan de Modernización.

Finalmente, el futuro desarrollo del Plan de Modernización también requiere de **medidas de seguimiento**, para identificar los efectos adversos que se puedan generar y permitir adoptar las soluciones adecuadas para evitarlos. Así, se han valorado en el Informe de Sostenibilidad Ambiental los siguientes indicadores ambientales a considerar en el plan de seguimiento:

- Indicadores sobre el espacio urbano-turístico
  - 01: Calidad visual del paisaje.
  - 02: Ratio de superficie antropizada en el ámbito de actuación.
  - 03: Ratio de espacios libres y zonas verdes públicas.
  - 04: Ratio de espacios abiertos en relación con infraestructura viaria.
- Indicadores sobre la población
  - 05: Densidad de población.
  - 06: Ratio de espacios libres por habitantes.
- Indicadores sobre el medio ambiente
  - 07: Calidad del aire.
  - 08: Calidad sonora.
- Indicadores del Documento de Referencia
  - 09: Superficie de suelo transformada por las determinaciones del Plan.
  - 10: Superficie de áreas restauradas respecto al total de áreas degradadas.
  - 11: Superficie en m<sup>2</sup> destinada a nuevas zonas verdes.
  - 12: Inversiones destinadas al mantenimiento de zonas verdes.

- 13: Presupuesto destinado a obras de infraestructuras destinadas a la disminución de riesgos.
- 14: Presupuesto destinado a regeneración y conservación de los ecosistemas de alto valor.
- 15: Incremento en la demanda total de agua.
- 16: Valor absoluto del agua potabilizada, y relativa con respecto al agua facturada.
- 17: Volumen de agua depurada reutilizada.
- 18: Valor del consumo anual de energía eléctrica.
- 19: Valor de residuos recogidos.
- 20: Número de puntos de recogida de residuos.
- 21: Porcentaje de población expuesta a niveles sonoros superiores a los establecidos en la legislación vigente.
- 22: Número de antenas o instalaciones de radiotelecomunicación.
- 23: Nuevas infraestructuras de transporte.
- 24: Itinerarios peatonales
- 25: Itinerarios para ciclistas.
- 26: Accesos a playas recuperados
- 27: Incremento en la población turística en relación con la población residente.
- 28: Longitud de costa con paisaje de alta naturalidad afectada.
- 29: Número y superficie de espacios con funciones sociales y culturales.
- 30: Número de elementos culturales conservados o restaurados.
- 31: Número de elementos costeros recuperados, conservados o restaurados ambientalmente



## 11. INFORME SOBRE LA VIABILIDAD ECONÓMICA DE LAS ALTERNATIVAS Y DE LAS MEDIDAS DIRIGIDAS A PREVENIR, REDUCIR O PALIAR LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL PLANEAMIENTO

### 11.1. ESTIMACIÓN Y COMPARACIÓN DEL COSTE ECONÓMICO Y LA VIABILIDAD DE LAS ALTERNATIVAS PROPUESTAS, TENIENDO EN CUENTA LAS POSIBILIDADES FINANCIERAS Y TECNOLÓGICAS DISPONIBLES

La realización de un análisis de viabilidad económica de una alternativa implica, por un lado, una estimación de los costes derivados de la ejecución de las actuaciones propuestas y, por otro, una estimación de la financiación disponible para cubrir dichos costes. Junto a ello, es fundamental partir de la programación u horizonte temporal de ejecución de las actuaciones en función del orden de prioridades establecido, que marcará las necesidades de financiación en función de las inversiones programadas. Estas intervenciones se pueden atrasar o adelantar, siempre cumpliendo con los objetivos del modelo propuesto, en función de las disponibilidades de financiación existentes. En las alternativas propuestas no se ha establecido un horizonte temporal en años, sino en función de las prioridades de las intervenciones, que han sido programadas en corto, medio y largo plazo.

El nivel de detalle con que se han planteado las actuaciones incluidas en las alternativas propuestas en el presente *Plan de Modernización* no permite su cuantificación en términos monetarios, por lo que se hará una aproximación a la viabilidad de las mismas analizando la dimensión necesaria de las inversiones y la disponibilidad financiera para hacer frente a las mismas.

Las alternativas se estructuran a través de la *Estrategia en el Espacio Público*, de la *Estrategia en el Espacio Privado* y de la *Estrategia de Movilidad*, si bien a efectos de este análisis se han unificado las estrategias en el espacio público y de movilidad porque la primera propuesta incluye la segunda. Estas estrategias están constituidas por actuaciones en infraestructuras, dotaciones y equipamientos públicos que implicarán unas inversiones, suponiendo, por tanto, un coste para las arcas públicas.

Dentro de las posibilidades financieras existentes para sufragar los costes de las actuaciones públicas están:

- Por una parte, el importe, cifrado en el 10% cuando se transformen establecimientos extrahoteleros en hoteleros y en el 15% en los restantes casos, del aprovechamiento urbanístico derivado del incremento de edificabilidad que deben ceder los propietarios del suelo que propongan proyectos de renovación y/o rehabilitación en el marco de este *Plan de Modernización*. De este modo, parte de estos proyectos revertirán en forma de ingresos para las arcas públicas con los que se podrá acometer la ejecución de las actuaciones.
- Por otra parte, los incentivos a la inversión y demás vías de financiación tratados en el *Tomo IV Estudio Económico* y a los que pueden acceder las Administraciones Públicas para sufragar actuaciones sobre infraestructuras, dotaciones y equipamientos en los núcleos turísticos.

Se procede a continuación a realizar una aproximación a la viabilidad de las alternativas propuestas, recordando que no se pueden cuantificar monetariamente por su insuficiente nivel de detalle.

### VIABILIDAD DE LA ALTERNATIVA 0

La Alternativa 0 o no intervencionista propone una estrategia continuista con el modelo actual, lo que se traduce en continuar con la actual estructura de la trama urbana y de accesibilidad, incorporando actuaciones aisladas y mejoras puntuales de la trama y del espacio público. Existen, por tanto, inversiones puntuales en infraestructuras, dotaciones y equipamientos.

La viabilidad de la Alternativa 0 se ve supeditada a la existencia y disponibilidad de recursos públicos para financiar el coste de las intervenciones públicas previstas, ya que no se pueden aplicar los incentivos a la renovación y/o rehabilitación de establecimientos de alojamiento y de actividad turística complementaria. Por tanto, no existe la posibilidad de disponer de financiación privada procedente de la cesión del 10% o el 15% de las plusvalías obtenidas con la renovación y/o rehabilitación, ya que no se pueden desarrollar este tipo de proyectos por no estar previstos en el planeamiento urbanístico vigente.

En resumen, las necesidades de inversión de las intervenciones propuestas en la Alternativa 0 se deberán programar exclusivamente en función de las disponibilidades de financiación pública.

### VIABILIDAD DE LA ALTERNATIVA 1

La estrategia de la Alternativa 1 se estructura en base a la implementación de tres sistemas; sistema costero, sistema de espacios públicos-equipamientos y sistema comercial, que consigue mejorar la imagen del núcleo y su identidad, potenciando el desarrollo de la oferta complementaria y aumentando la accesibilidad y la funcionalidad dentro del núcleo.

El sistema costero aborda la continuidad del paseo marítimo y la eliminación de las barreras que dificultan el acceso a la costa, dando prioridad al peatón sobre el automóvil y potenciando los recursos paisajísticos disponibles mediante una red de miradores y áreas estanciales. El sistema de espacios libres-equipamientos se basa en la interconexión longitudinal y transversal de los espacios libres del núcleo, potenciando en ellos el desarrollo de actividades complementarias, especialmente las deportivas, de relax y senderismo. Y el sistema comercial aborda la recualificación del espacio público como medio para dinamizar la actividad comercial, consolidando un eje comercial que recorra longitudinalmente el núcleo e implantando la zona comercial de abierta de Puerto Colón.

En lo que se refiere a la movilidad, se redefinen parcialmente los accesos al núcleo y se cede protagonismo al peatón, proponiendo itinerarios peatonales y ciclistas, simplificando la red viaria y reorganizando las bolsas de aparcamiento.

La viabilidad de la Alternativa 1 se justifica por la probabilidad de que exista de financiación privada para hacer frente a una parte de las necesidades públicas de inversión, ya que prevé incentivos para la renovación y/o rehabilitación de establecimientos de alojamiento y de oferta turística complementaria posibilitando el desarrollo de este tipo de proyectos. Estos incentivos se traducen en la obtención de una plusvalía, de la que sus beneficiarios deben ceder el 10% o el 15%. El importe de dicha cesión se utilizará para financiar parte del coste de las intervenciones públicas, por lo que la programación temporal de las actuaciones de esta alternativa no dependerá exclusivamente de la disponibilidad de financiación pública.

En resumen, las necesidades de inversión de las intervenciones propuestas en la Alternativa 1 se podrán atender con financiación pública y privada, no dependiendo completamente de las disponibilidades de recursos públicos, en base a las que, en cualquier caso, se podría redefinir la programación temporal de las actuaciones.

### VIABILIDAD DE LA ALTERNATIVA 2

La Alternativa 2 propone una estrategia basada en la reorganización del núcleo y su estructuración en los mismos sistemas que la Alternativa 1: sistema costero, sistema de espacios libres-equipamientos y sistema comercial. No obstante, a diferencia de la Alternativa 1, no se limita a estructurar y articular los sistemas mencionados, sino que simultáneamente aborda la renovación intensiva del espacio público como medio para dotar al núcleo de una identidad propia y diferenciada.





El sistema costero, al igual que en la Alternativa 1, aborda la continuidad del paseo marítimo y la eliminación de las barreras que dificultan el acceso a la costa, dando prioridad al peatón sobre el automóvil y potenciando los recursos paisajísticos disponibles mediante una red de miradores y áreas estanciales; y además completa y renueva el sistema de playas y zonas de baño y desarrolla una red de accesos al litoral, estableciendo un área peatonal preferente entre el paseo marítimo y los ejes comerciales. El sistema de espacios libres-equipamientos prevé la interconexión longitudinal y transversal de los espacios libres del núcleo, potenciando en ellos el desarrollo de actividades complementarias, especialmente las deportivas, de relax y senderismo. La interconexión transversal se ve potenciada con pasos peatonales y plataformas elevadas sobre la TF-1. En cuanto al sistema comercial, tanto el eje comercial longitudinal como la zona comercial abierta alcanzan un mayor grado de desarrollo que en la Alternativa 1.

En cuanto a la movilidad, se redefinen los accesos al núcleo y se apuesta decididamente por reducir el protagonismo del automóvil en favor del peatón, proponiendo el desarrollo de una red peatonal y de una red ciclista, junto a la simplificación del viario, la redefinición de las bolsas de aparcamiento y la construcción del tren del sur, que supone una mejora significativa de la red de transporte público.

Es una alternativa muy intervencionista caracterizada por la ejecución de numerosas actuaciones públicas que implicarán un esfuerzo inversor importante, lo que se traduce en necesidades elevadas de financiación.

La viabilidad de la Alternativa 2 se justifica por la elevada probabilidad de que exista de financiación privada para hacer frente a una parte de las necesidades públicas de inversión, ya que los incentivos a la renovación y/o rehabilitación propuestos en el modelo de ordenación permiten el desarrollo de este tipo de proyectos. Además, al igual que en la Alternativa 1, también se puede recurrir a la financiación pública, cuya disponibilidad permitirá redefinir la programación temporal de las actuaciones.

## 11.2. ESTIMACIÓN Y COMPARACIÓN DEL COSTO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS CORRECTORAS PROPUESTAS

Las medidas correctoras, dirigidas a prevenir, reducir o paliar los efectos negativos de la propuesta de ordenación, desarrolladas en el presente documento han sido planteadas de forma genérica, careciendo de un nivel de detalle suficiente y propio que permita realizar una estimación económica de las mismas.

En base a lo anterior, el presente documento no incluye su análisis económico o estimación de su coste de ejecución por no ser susceptibles de valoración.







## 12. PLANIMETRÍA

El presente Informe de Sostenibilidad Ambiental incorpora como documentación gráfica propia los siguientes planos relativos a las **alternativas** propuestas:

- A-01-Alternativas. Estructura viaria y de movilidad
- A-02-Alternativas. Elementos estructurantes
- A-03-Alternativas. Destinos de las áreas

Además de los anteriores, también deben considerarse como parte integrante de la documentación gráfica del Informe de Sostenibilidad Ambiental, la planimetría de información y diagnóstico ambiental del Plan:

### PLANOS DE INFORMACIÓN AMBIENTAL

- IA-01 Geología
- IA-02 Hipsometría
- IA-03 Clinometría
- IA-04 Geomorfología
- IA-05 Hidrología
- IA-06 Vegetación
- IA-07 Áreas de interés florístico
- IA-08 Hábitats
- IA-09 Suelos
- IA-10 Paisaje
- IA-11 Patrimonio cultural
- IA-12 Riesgos
- IA-13 Impactos ambientales

### PLANOS DE DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

- DA-01 Unidades ambientales homogéneas
- DA-02 Problemática ambiental
- DA-03 Calidad para la conservación
- DA-04 Limitaciones de uso
- DA-05 Potencialidades de uso







### 13. ADMINISTRACIONES PÚBLICAS QUE DEBEN SER CONSULTADAS

Según el Documento de Referencia para la elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad Turística, estas son las administraciones que deben ser consultadas:

1. Administración General del Estado (cuando la ordenación propuesta afecte a bienes de su titularidad).

- Dirección General de Sostenibilidad de la Costa y del Mar.

2. Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias:

- Consejería de Educación y Sostenibilidad.

- Consejería de Turismo.

- Consejería de Sanidad.

- Cualquier otra Consejería afectada.

3. Administración Insular:

- Cabildo Insular de Tenerife

- Consejos Insular de Aguas de Tenerife.

4. Administración Local:

- Ayuntamiento de Adeje.

- Ayuntamientos colindantes.

5. Público interesado, considerando como tal cualquier persona física o jurídica, se efectuará mediante inserción del correspondiente anuncio en el Boletín Oficial de Canarias por un plazo de 45 días y se expondrá el documento en la Consejería que promueva el Plan.





## 14. EQUIPO REDACTOR

### *Equipo de Gesplan*

#### **Arquitectos**

Oscar Rebollo Curbelo. Coordinador de convenios de intervenciones privadas

Mónica Carolina Socas Hernández. Responsable de proyectos

María del Carmen Ruiz Fuentes. Responsable de proyectos (Fase 1)

Patricia Carmen González Fernández. Coordinador de intervenciones privadas

#### **Geógrafo:**

Eligio Hernández Bolaños

#### **Economista:**

María del Carmen Garriga Acosta

Oliver Hernández Pérez. Coordinador de intervenciones privadas

#### **Juristas:**

Carlos Sayas Casanova. Coordinador jurídico de convenios de intervenciones privadas

Elisa Isabel Lorenzo Pérez, Coordinador jurídico de convenios de intervenciones privadas

Francisco Jesús Hernández Rodríguez.

#### **Ingeniero Técnico:**

Mariano Sanz Gil

#### **Delineante:**

Juan Manuel Cruz Herrera



## *Equipo Colaborador*

### **Arquitectos**

TERRA XXI, S.L. Xavier Adsuara. Asistencia técnica y metodológica

Juan Alberto Bercedo Bello

Pedro Apeles Díaz Ortiz

Laura Díaz Herrera

Gabriela León Luis

Lara Bello Ascanio

Iván Fariña Díaz

Iván Hernández Machín

Agora Perdigón Alvarado

Domingo José Rodríguez Rodríguez

### **Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos**

Sixto Albelo Delgado

Carmen Melián de Andrés

### **Juristas**

Isabel Morales Gutiérrez

Jerónimo Pérez Bencomo

### **Geógrafo**

Victor Manuel Valerio Hernández

### **Arquitectos Técnicos**

Beatriz Galván de la Rosa

Montserrat Gutiérrez Padrón.

Javier Pérez Meneses

Francisco Domingo Rodríguez Machín

### **Economista:**

Sandra Peralta Mercado



**Ingenieros Técnicos de Obras Públicas:**

Cristina León López

Carlos David Martín Dávila

Ricardo Mayato Antón

Eduardo Suárez Lecuona

**Ingeniero Técnico en Diseño Industrial:**

Bernardo Candela Sanjuán

**Diplomado en Turismo:**

Sergio Mesa González

**Delineantes:**

Yolanda Cabrera Hernández

Sara Díaz Moro

Marcos Samuel Dorta Negrín

**Empresas colaboradoras externas:**

AM RESEARCH

Servicios Avanzados de Opinión, S.L.

