

LOS PLANES DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PRIMERA GENERACIÓN DE CANARIAS: UNA APROXIMACIÓN ANALÍTICA DESCRIPTIVA

*Oswaldo Ledesma González**

Universidad de La Laguna
<https://orcid.org/0000-0002-5533-4273>

*Juan Israel García Cruz**

Universidad de La Laguna
<https://orcid.org/0000-0001-9034-6678>

RESUMEN

Dentro de la política turística en Canarias, los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad se posicionaron como un instrumento fundamental para la renovación de las áreas turísticas. Planteado como un híbrido entre un plan estratégico y un instrumento de ordenación urbanística, su regulación insta a la concreción de un modelo turístico para el ámbito de actuación sobre el que interviene. No obstante, al menos los de primera generación, centrarían la renovación en la intervención física, dejando al resto de operativas en un segundo plano. El presente trabajo tiene tres objetivos: exponer las características generales de los planes; realizar una clasificación de los planes en función del momento de elaboración y aprobación, considerando el marco normativo vigente en cada momento; y realizar un estudio pormenorizado de los planes de primera generación, como caso práctico con mayor recorrido, a fin de evidenciar el peso que la operativa urbanística ha tenido en ellos en detrimento de otras operativas.

Palabras clave: área turística; instrumento de ordenación urbanística; política turística; proyecto urbanístico; renovación.

Fecha de recepción: 16 de enero de 2020.

Fecha de aceptación: 1 de septiembre de 2020.

*Departamento de Geografía e Historia. Universidad de La Laguna. Campus de Guajara. 38200 La Laguna, TENERIFE (España). E-mail: oledesma@ull.edu.es, jgarcia@ull.edu.es

The Plans of Modernization, Improvement and Increase of the Competitiveness of first generation of Canary Islands: A descriptive analytical approach

ABSTRACT

Within the tourism policy in the Canary Islands, the Plans for Modernization, Improvement and Increase of the Competitiveness were positioned as a fundamental instrument for the renovation of tourist areas. Posed as a hybrid between a strategic plan and an urban planning instrument, its regulation urges the concretion of a tourism model for the field of action on which it intervenes. However, at least the first generation, would focus the renovation on physical intervention, leaving the rest of operations in the background. The present work has three objectives: expose the general characteristics of the plans; make a classification of the plans according to the time of elaboration and approval, considering the regulatory framework in force at each moment; and carry out a detailed study of the first generation plans, as a longer case study, in order to demonstrate the weight that the urban planning operation has had on them to the detriment of others operation.

Keywords: tourist area; urban planning instrument; tourist policy; urban project; renovation.

1. INTRODUCCIÓN

La madurez de un área turística constituye un momento decisivo, crítico y de fuerte incertidumbre al aparecer algunos síntomas de agotamiento, por lo que, siguiendo el proceso secuencial de generación-degeneración-regeneración, dicha madurez puede convertirse en el preámbulo de una etapa de declive (Simancas, 2015) y, por ello, se reconoce desde diferentes instancias, públicas y privadas, la necesidad de acometer esta etapa mediante un conjunto de medidas orientadas a la renovación (Vera y Baños, 2010), con el objetivo de mejorar la posición competitiva del área turística y de adecuar la oferta a las nuevas demandas.

En el caso de Canarias, la renovación de las áreas turísticas se integraría en la política turística autonómica a principios del siglo XXI, dentro de un modelo de intervención pública que ha tratado de condicionar el funcionamiento del mercado turístico en las islas. De este modo, a partir del Decreto 4/2001, de 12 de enero, por el que se acuerda la formulación de las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias¹, se daría inicio a un largo proceso denominado, comúnmente, como “moratoria turística” (Simancas, 2015), en el que se han articulado medidas destinadas a la modulación del crecimiento de la oferta alojativa, su condicionamiento sobre criterios edificatorios, de categoría y oferta complementaria, la renovación de las áreas turísticas, la diversificación de productos, entre otros aspectos, que han pautado el desarrollo turístico de los últimos veinte años. La singularidad y urgencia de las intervenciones sobre el espacio público y privado se vería inicialmente lastrada por las condiciones y tiempos establecidos por el marco normativo vigente, junto a la lenta adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, incrementando el riesgo de

¹ BOC núm. 7, de 15 de enero de 2001

inaplicación de medidas clave para la recuperación de las áreas turísticas y la inviabilidad de las operaciones urbanísticas destinadas a la renovación urbana y rehabilitación edificatoria. Esto llevaría a una serie de reformas legales, junto a la incorporación de nuevos instrumentos destinados a facilitar su implementación.

En este contexto, la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo² (en adelante Ley 6/2009), implantó los “planes o programas específicos de modernización, mejora e incremento de la competitividad” (en adelante PMM). No obstante, su regulación adolecería de concreción sobre sus competencias, contenidos y situación dentro del Sistema de Planeamiento de Canarias, cuestión que condicionó a los PMM de primera generación, aprobados entre 2011 y 2014, lo que llevaría a la aprobación, a posteriori, de nuevas normas que tratarían de resolver estas incertidumbres. Así, la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias³ (en adelante Ley 2/2013) y su posterior reforma mediante la Ley 9/2015⁴, aportaría contenidos y competencias clave.

Los PMM se plantean como un híbrido entre un plan estratégico y un instrumento de ordenación urbanística, instando su regulación a la concreción de un modelo turístico para el ámbito de actuación sobre el que interviene. Sobre esta base, se realiza un diagnóstico que concreta un conjunto de líneas estratégicas, que debieran derivarse en diferentes operativas que definiesen acciones sobre aspectos tan diversos como la promoción, la comercialización, los productos turísticos o las infraestructuras, entre otros aspectos. Sin embargo, el carácter estratégico del instrumento se ha visto reducido a favor de la enorme capacidad que ha adquirido para ordenar el suelo, con competencia para imponer su ordenación estructural y pormenorizada sobre el resto de los instrumentos territoriales y urbanísticos, incluso, en el caso de conjuntos históricos (Villar, 2016). De este modo, las acciones centradas en la operativa urbanística se convertirían en un pilar fundamental para la viabilidad de proyectos de renovación urbana y rehabilitación edificatoria, poniendo en riesgo el desarrollo de actuaciones integrales sobre su ámbito de actuación.

Los PMM se proyectarían, finalmente, como instrumentos de ordenación y gestión urbanística pensados para viabilizar y agilizar la ejecución de los proyectos de renovación de los espacios públicos y privados (equipamientos e infraestructuras, y establecimientos alojativos) de las áreas turísticas de Canarias, constituyendo instrumentos ad hoc que intentarían alejarse de los criterios marcados por las normas generales de la actividad urbanística y las pautas que rigen la ordenación de los espacios no turísticos (Simancas, 2016; Simancas y Ledesma, 2016). De este modo, aun siendo instrumentos de ordenación eminentemente urbanísticos, su aprobación queda en manos del Gobierno de Canarias, teniendo una tramitación abreviada, precisando solamente de licencia municipal para la ejecución de sus determinaciones al margen del planeamiento territorial y/o urbanístico (Ledesma y Simancas, 2018; Villar, 2016).

2 BOC núm. 89, de 12 de mayo de 2009.

3 BOC núm. 103, de 31 de mayo de 2013.

4 Ley 9/2015, de 27 de abril, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, y de otras leyes relativas a la ordenación del territorio, urbanismo, medio ambiente, y asimismo de la Ley 4/2014, de 26 de junio, por la que se modifica la regulación del arbitrio sobre importaciones y entregas de mercancías en las Islas Canarias (BOC núm. 87, de 8 de mayo de 2015).

El proceso de investigación se ha concretado en dos etapas principales, una de análisis documental y otra de entrevista a actores claves. En la etapa documental, se analizaron los diferentes tomos de los PMM, en especial, la memoria, los ficheros de actuaciones y la normativa, así como documentos jurídicos, especialmente, los de carácter legislativo y judicial, y trabajos científicos relacionados con el objeto de investigación. Con respecto a lo último, los trabajos realizados por Ledesma (2017), Ledesma y Simancas (2016 y 2018), Simancas (2016), Simancas, García y Ledesma (2014) o Simancas y Ledesma (2016), entre otros, han servido de antecedentes para este estudio. En la segunda etapa, se realizaron entrevistas a actores claves que formaron parte de los equipos de trabajo que elaboraron los PMM, con el objetivo de constatar y ampliar información. En cuanto a la técnica de investigación, se ha implementado el análisis de contenido, forma particular de análisis documental que se sitúa en el ámbito de la investigación descriptiva que pretende, especialmente, descubrir los componentes básicos de un fenómeno de estudio determinado.

El presente trabajo gira en torno a tres objetivos: 1) exponer las características generales de los PMM en cuanto a los ámbitos territoriales de actuación, las medidas de renovación y modernización turística que pueden abarcar, sus determinaciones urbanísticas, así como el proceso de aprobación, gestión y ejecución urbanística; 2) realizar una clasificación de los PMM en función del momento de elaboración y aprobación, considerando el marco normativo vigente en cada momento; y 3) evidenciar el peso de la renovación física, de renovación urbana y rehabilitación edificatoria, frente a las operativas no urbanísticas en los PMM de primera generación. Transcurrida algo más de una década desde la implantación del instrumento, se considera pertinente realizar análisis de la eficacia y ejecutividad de las actuaciones contenidas en los PMM de Canarias, siendo este trabajo una primera aproximación analítica descriptiva útil para futuras investigaciones en tal sentido.

2. LOS PLANES DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD

2.1. Características generales: ámbito de actuación, medidas, determinaciones, y proceso de aprobación, gestión y ejecución

Los PMM son instrumentos de ordenación urbanística que se incorporan al Sistema de Planeamiento de Canarias en virtud de la Ley 2/2013 y se consolidan con la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias⁵ (en adelante Ley 4/2017), teniendo un carácter singular.

En su objetivo de establecer las medidas, determinaciones e incentivos precisos para la renovación y modernización de las áreas turísticas de Canarias, el fomento de la cualificación y mejora de la planta de alojamiento turístico y de equipamiento complementario, así como de la reactivación de la actividad económica, este instrumento de la política turística autonómica posee un amplio margen de maniobra para actuar dentro de las áreas turísticas de Canarias, delimitando sus propios ámbitos de actuación, que pueden ser ampliados, de forma excepcional, en los siguientes supuestos: 1) para incluir equipamien-

⁵ BOC núm. 138, de 19 de julio de 2017.

tos e infraestructuras existentes en suelo rústico a la entrada en vigor de la Ley 2/2013, así como para contemplar su ampliación o la implantación de nuevos equipamientos turísticos complementarios. En ambos casos, deben situarse en ámbitos cercanos a las áreas turísticas y justificar sus medidas, determinaciones o incentivos para la mejora de la calidad o la renovación de la oferta de aquellos o del conjunto del área turística; y 2) para incluir establecimientos alojativos existentes a la entrada en vigor de la Ley 2/2013, siempre que cumplan las siguientes condiciones: que, contando con autorización de apertura, estén en funcionamiento; que estén localizados en suelos urbanos no turísticos cercanos a las áreas turísticas a las que se vinculan; que las características de la urbanización y de las tipologías arquitectónicas del ámbito urbano en el que se sitúen sean compatibles con los objetivos establecidos por el PMM; y, que su inclusión tenga por objeto llevar a cabo una actuación de renovación edificatoria.

Su filosofía se basa en la concreción de un modelo turístico para el ámbito de actuación (planificación estratégica), implementando una serie de medidas (decisiones operativas) de diversa índole. Entre ellas se encuentran las destinadas a obras de rehabilitación de las edificaciones existentes, cuando existan situaciones de insuficiencia o degradación de los requisitos básicos de funcionalidad, seguridad y habitabilidad de las edificaciones, y la ejecución de obras de renovación urbana, cuando afecten tanto a edificios como a tejidos urbanos, pudiendo incluir obras de nueva edificación en sustitución de edificios previamente demolidos. Asimismo, un PMM puede: 1) definir el alcance de los coeficientes de incremento en edificabilidad, así como el índice de densidad turística de parcela, que puedan admitirse para incentivar las operaciones de renovación; 2) autorizar trasvases de edificabilidad; 3) disponer medidas para reconducir la residencialización de los establecimientos de alojamiento turístico, así como especializar determinados ámbitos en el uso más adecuado, residencial o turístico; 4) establecer la reducción del exceso de oferta de usos terciarios mediante el cambio del uso de las parcelas o edificaciones a los de alojamiento y equipamientos turísticos, determinando las limitaciones, condiciones y factores de incremento o reducción de la superficie edificable vigente de aplicación; 5) delimitar áreas en que se autorice la conversión de viviendas a la modalidad turística de villa, recalificando las correspondientes parcelas; 6) clasificar o reclasificar suelo, para poder llevar a cabo las actuaciones de sustitución en suelos urbanos que determinen una menor densidad edificatoria o una nueva implantación de equipamientos, sistemas generales o espacios libres, que requiera la deslocalización o traslado total o parcial de edificaciones, equipamientos e infraestructuras turísticas, siempre y cuando exista previo acuerdo municipal; y 7) programar aquellas intervenciones o actuaciones públicas en el espacio urbano que contribuyan a su recualificación y mejora (accesibilidad y movilidad, oferta de aparcamientos, ajardinamiento de espacios libres, peatonalización de calles, energías renovables y eficiencia energética, etc.). En definitiva, un mayor peso de la operativa urbanística sobre el resto de las posibles, haciendo que buena parte de las acciones de renovación se traduzcan en proyectos de obra.

En efecto, los PMM son instrumentos de ordenación urbanística singulares, que complementan y, en su caso, sustituyen las determinaciones urbanísticas y territoriales vigentes, estableciendo la ordenación completa de su área de intervención. En tal sentido, pueden alterar justificadamente la trama urbana definida por el planeamiento, así

como los parámetros de parcela, edificación y el régimen de dotaciones y equipamiento, dentro de las respectivas reservas legales y la calidad del espacio turístico. No obstante, la reclasificación de suelo, y las restantes determinaciones de la ordenación estructural, exigen acuerdo de la administración local, debiendo emitirse durante la fase de consultas dentro de su tramitación. En cualquier caso, la clasificación de nuevos suelos urbanizables turísticos, vinculada a operaciones de sustitución y traslado, debe estar habilitada por la normativa y sólo podrá efectuarse dentro de un área turística contemplada previamente como tal por el planeamiento insular (ordenación territorial).

Su carácter ejecutivo permite desplegar sus efectos desde la fecha de entrada en vigor, sin necesidad de que los instrumentos afectados por la reordenación deban tramitar una modificación o revisión que incorpore sus determinaciones. Así, es tal su independencia que, cuando el área de intervención del PMM incluye o alcanza a un conjunto histórico, este puede reordenarlo, en parte o en su totalidad, conciliando la renovación con la conservación de los valores culturales, debiendo contar con informe preceptivo del cabildo insular y sujeción a los límites sustantivos que establece la Ley 11/2019, de 25 de abril, de Patrimonio Cultural de Canarias⁶. Del mismo modo que el resto de los instrumentos afectados, el plan especial de protección deberá incorporar las determinaciones que se hubieran establecido, sin que este proceso detenga la acción del PMM. Asimismo, cuando no existan instrumentos de ordenación previstos por la normativa o, existiendo, no se encuentren adaptados a las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias (en adelante DOT), los PMM podrán prever determinaciones que no se hallen contempladas por dichos instrumentos o, eventualmente, alterarlas, del mismo modo que, cuando estos se encuentren adaptados a las DOT, sus determinaciones tendrán el carácter de recomendación, de forma que puedan apartarse motivadamente de las mismas, siempre que tenga por objeto viabilizar actuaciones de renovación y modernización turística.

En lo que respecta a su tramitación, esta sostiene la singularidad del instrumento, acortando plazos y agilizando procesos mediante un sistema abreviado de fase única (ver Figura 1). Así, la iniciativa puede partir de las administraciones locales afectadas, cabildo insular de la isla o Gobierno de Canarias, así como por solicitud de particulares, debiendo contar en su caso con la conformidad de la administración local o, en su defecto, la del gobierno autonómico si transcurre más de un mes desde su formulación. Por el contrario, la administración local puede mostrar su disconformidad motivada en que la urbanización o área turística no presenta las condiciones que hagan aconsejable realizar actuaciones de rehabilitación edificatoria y/o de renovación urbana, o porque ya se encuentra en tramitación la aprobación de un instrumento de ordenación que cumple la misma finalidad.

En el caso de conformidad de la administración local y acuerdo del gobierno autonómico, el departamento competente en materia de ordenación del territorio será el encargado de elaborar el documento de oficio o a instancia del departamento competente en materia turística, concretando los aspectos precisos (objetivos, criterios, ámbito territorial, equipo redactor o posible externalización, etc.), siendo publicada la decisión en el Boletín Oficial de Canarias y en diferentes medios de comunicación. A partir de ese momento, los particulares tendrán la oportunidad de remitir los convenios que puedan tener suscri-

6 BOC núm. 90, de 13 de mayo de 2019.

tos con la administración local, a fin de que puedan ser tomados en consideración (con carácter no vinculante) en la elaboración del documento. A esto se suman los convenios de planeamiento y trasvases de edificabilidad, que se tramitarán de forma conjunta al PMM con la consideración de convenios urbanísticos.

Una vez redactado el documento, se lleva a cabo su examen e informe por los servicios jurídicos y técnicos de la consejería competente en materia de ordenación del territorio y, tras las correcciones pertinentes en su caso, se remite copia de la propuesta al ayuntamiento o ayuntamientos en cuyo término se localice el área turística afectada, al cabildo insular, así como al departamento competente en materia de turismo del Gobierno de Canarias, y a los agentes económicos y sociales a través de sus entidades representativas. En el plazo de cuarenta y cinco días hábiles, o de dos meses si fuere exigible la Evaluación Ambiental Estratégica del PMM, podrán informar sobre su afección a las competencias e intereses económicos que tienen respectivamente atribuidos. Simultáneamente, se expondrá a información pública por el mismo período mediante la publicación del anuncio en el Boletín Oficial de Canarias y en un periódico local, siguiendo los requisitos de exposición pública y participación ciudadana dispuestos en el Decreto 181/2018, de 26 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento de Planeamiento de Canarias⁷ (en adelante Decreto 181/2018).

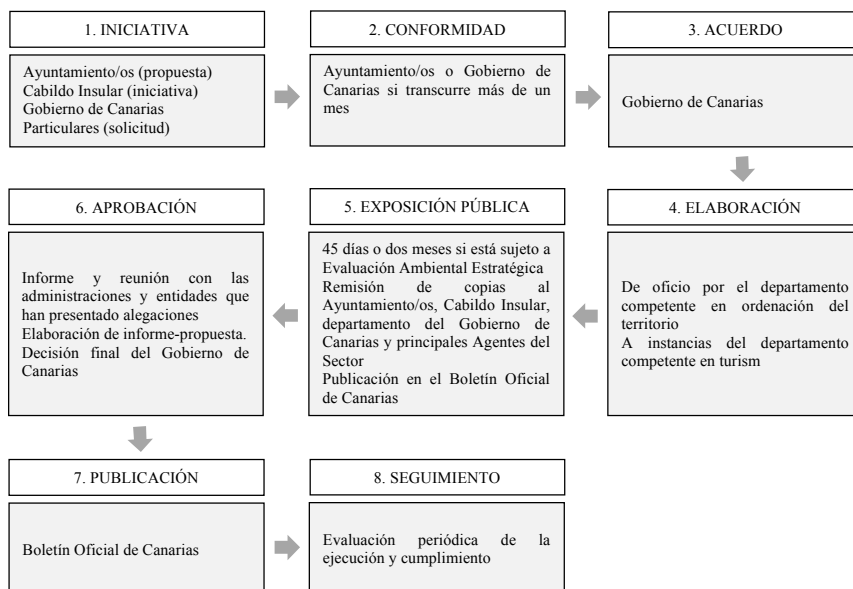
Una vez finalizada la fase de exposición, la consejería competente para la tramitación del plan dispondrá de un plazo de dos meses para elaborar un informe técnico-jurídico sobre las alegaciones e informes recibidos y su propuesta de resolución. Resuelto este paso, dispondrá de un mes para convocar a las administraciones y entidades implicadas a una reunión de valoración de la que se trata de derivar una posición común y razonada. En el caso de alcanzarse, el acuerdo se remitirá al órgano colegiado del gobierno autonómico para que informe al respecto, mientras que, en el caso de no lograrlo, la consejería competente para la tramitación del PMM será la que resuelva la remisión del expediente a dicho órgano. Resuelta esta fase, será el órgano colegiado del Gobierno de Canarias el que, contando con un plazo de dos meses, resuelva de forma conjunta la Declaración Ambiental Estratégica y eleve al Consejo de Gobierno la aprobación definitiva del PMM. De este modo, es el Consejo de Gobierno quien lo aprueba definitivamente, publicando el acuerdo y el contenido normativo íntegro del PMM en el Boletín Oficial de Canarias.

Si bien el proceso de elaboración y aprobación del PMM es dirigido fundamentalmente desde la Administración autonómica, la actividad de gestión y ejecución corresponde a los ayuntamientos afectados. Estos podrán ejercerlo a través de cualquiera de las modalidades previstas en la legislación urbanística, mediante formas de gestión propia, en régimen de cooperación interadministrativa o mediante intervención privada, de conformidad con lo dispuesto en el Decreto 181/2018. Dependiendo de la entidad y complejidad de las operaciones de renovación, podrá optarse por la creación de un consorcio urbanístico, cuando exista conformidad del Gobierno de Canarias, cuya constitución será obligatoria cuando el ámbito ordenado por el PMM se delimite como área de gestión integrada o de rehabilitación integral. De optarse por esta figura, deberán quedar integradas en él todas las administraciones afectadas con competencias sectoriales, urbanísticas y territoriales, asumiendo las competencias en materia de autorizaciones turísticas, licencias urbanísticas

7 BOC núm. 5, de 9 de enero de 2019.

y suscripción de convenios urbanísticos, en un sistema de ventanilla única, así como el resto de los cometidos que se asignan a los órganos gestores de la renovación urbana.

Figura 1
ESQUEMA DEL PROCESO DE TRAMITACIÓN DE LOS PMM



Fuente: Ley 2/2013. Elaboración propia

2.2. La evolución del instrumento: tres generaciones influidas por la progresiva construcción de su base legal

Como punto de partida se debe establecer una distinción entre elaboración y aprobación de cada PMM, puesto que las fases de redacción y tramitación suponen unos tiempos distintos al de aprobación, en el caso de alcanzarse. Dicho esto, la Ley 6/2009 implantó y dio cobertura a los pioneros “planes o programas específicos de modernización, mejora e incremento de la competitividad”, elaborándose y aprobándose cuatro de ellos dentro de este marco normativo: Puerto del Carmen, Costa Teguise, Corralejo y Maspalomas Costa Canaria. No obstante, aunque el segundo PMM de Puerto del Carmen y el de Playa de Mogán fueron aprobados tras la publicación de la Ley 2/2013, estos se redactaron en virtud del marco legal anterior, viéndose sometidos, posteriormente, a una obligatoria adaptación normativa para su aprobación. Con todo ello, estos seis PMM pueden incluirse dentro de un conjunto, los de primera generación, al verse influidos por el marco normativo de partida. Este conjunto de PMM tiene ciertas particularidades: 1) todos ellos pertenecen a la provincia de Las Palmas; 2) la mitad de estos han sido anulados en los tribunales por las

razones que se expondrán más adelante (ver Tabla 1) y 3) todas las acciones de renovación que incorporan son de carácter urbanístico.

Siguiendo este esquema, los considerados de segunda generación son elaborados y aprobados bajo las condiciones establecidas en la actual Ley 2/2013 (y su modificación de 2015), siendo un total de once planes, todos aprobados en algo menos de un año, entre julio de 2015 y mayo de 2016: Costa Adeje, Costa San Miguel, Puerto Santiago, Puerto de la Cruz, Morro Jable, segundo de Corralejo, segundo de Costa Teguisse, Costa Mogán, El Veril, La Caleta-Playa Paraíso-Callao Salvaje y Caleta de Fuste. Además del marco legal de referencia, este segundo conjunto de planes presenta unas características propias, no acontecidas anteriormente: 1) se aprueba un plan que abarca dos municipios, el PMM de Puerto Santiago, cuyo ámbito de actuación ordena el litoral de Santiago del Teide y de Guía de Isora; 2) un PMM ordena un municipio completo, el Puerto de la Cruz, que, además, tiene la singularidad de ser el único redactado por la empresa pública GESTUR Tenerife (el resto de PMM han sido redactados por la empresa pública GESPLAN), así como ser el único gestionado y ejecutado por un consorcio urbanístico; y 3) un plan se aprueba por iniciativa de una empresa privada, Loro Parque, que optaría por este instrumento para el desarrollo de la oferta complementaria que está desarrollando en el Sur de Gran Canaria mediante el PMM de El Veril⁸. Como se muestra en la Tabla 1, todos estos PMM de segunda generación se encuentran actualmente en ejecución, a excepción de Costa Adeje, que fue anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 123/2016) y ratificado por el Tribunal Supremo, que no ha admitido a trámite los recursos de casación.

Por último, en la actualidad están en proceso de elaboración los PMM considerados de tercera generación. Estos se caracterizan por ser segundas fases de planes en ejecución (Costa San Miguel, Puerto de la Cruz, Caleta de Fuste y Playa de Mogán), esto es, la continuación, mejora o ampliación de planes pertenecientes a la segunda generación, ahora amparados por un marco normativo más completo que el que amparó a las generaciones anteriores, aparte de la experiencia adquirida a lo largo de estos años en su elaboración, aprobación y gestión. La Tabla 1 muestra el estado de ejecución de los planes de tercera generación, pudiéndose observar que el segundo PMM de Caleta de Fuste es el que está en un estado de tramitación más avanzado, mientras que el segundo PMM de Costa San Miguel se encuentra en fase de aprobación de la Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada, y los segundos para Puerto de la Cruz y para Playa de Mogán tienen redactado el Documento Inicial Estratégico.

8 Un análisis amplio del PMM de El Veril se puede consultar en Ledesma (2020), quien estudia las singularidades y el complejo proceso de aprobación de este particular plan.

Tabla 1
SITUACIÓN DE LOS PLANES DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE CANARIAS

Estado de tramitación	Generación	Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad	Municipio	Isla	Decreto de aprobación	Estado de ejecución
Aprobados	Primera	Puerto del Carmen	Tías	Lanzarote	Decreto 58/2011, de 4 de marzo [BOC núm. 61, de 24 de marzo de 2011]	En ejecución
			Costa Tegui	Tegui	Lanzarote	Decreto 14/2012, de 17 de febrero [BOC núm. 51, de 13 de marzo de 2012]
		Corralejo	La Oliva	Fuerteventura	Decreto 15/2012, de 17 de febrero [BOC núm. 51, de 13 de marzo de 2012]	En ejecución
		Maspalomas Costa Canaria	San Bartolomé de Tirajana	Gran Canaria	Decreto 90/2012, de 22 de noviembre [BOC núm. 3, de 4 de enero de 2013]	Anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 434/2016) y, por el Tribunal Supremo (Sentencia 1512/2018)
			Puerto del Carmen (segundo)	Tías	Lanzarote	Decreto 123/2013, de 26 de diciembre [BOC núm. 10, de 16 de enero de 2014]

Estado de tramitación	Generación	Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad	Municipio	Isla	Decreto de aprobación	Estado de ejecución
Aprobados	Segunda	Playa de Mogán	Mogán	Gran Canaria	Decreto 4/2014, de 23 de enero [BOC núm. 28, de 11 de febrero de 2014]	Anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 444/2016). Puede ser recurrido ante Tribunal Supremo
		Costa Adeje	Adeje	Tenerife	Decreto 104/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 142, de 23 de julio de 2015]	Anulado por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 123/2016) y, por el Tribunal Supremo, que no ha admitido a trámite los recursos de casación.
		Puerto Santiago	Santiago del Teide y Guía de Isora	Tenerife	Decreto 106/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 147, de 30 de julio de 2015]	En ejecución
		Puerto Santiago	Santiago del Teide y Guía de Isora	Tenerife	Decreto 106/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 147, de 30 de julio de 2015]	En ejecución
		Puerto de la Cruz	Puerto de la Cruz	Tenerife	Decreto 107/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 116, de 17 de junio de 2015]	En ejecución
		Morro Jable	Pájara	Fuerteventura	Decreto 108/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 139, de 20 de julio de 2015]	En ejecución

Estado de tramitación	Generación	Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad	Municipio	Isla	Decreto de aprobación	Estado de ejecución
Aprobados	Segunda	Corralejo (segundo)	La Oliva	Fuerteventura	Decreto 109/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 136, de 15 de julio de 2015]	En ejecución
		Costa Teguiise (segundo)	Teguiise	Lanzarote	Decreto 110/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 142, de 23 de julio de 2015]	En ejecución
		Costa Mogán	Mogán	Gran Canaria	Decreto 116/2015, de 22 de mayo [BOC núm. 157, de 13 de agosto de 2015]	En ejecución
		El Veril	San Bartolomé de Tirajana	Gran Canaria	Decreto 373/2015, de 7 de diciembre [BOC núm. 240, de 11 de diciembre de 2015]	En ejecución
		La Caleta-Playa Paraíso-Callao Salvaje	Adeje	Tenerife	Decreto 20/2016, de 21 de marzo [BOC núm. 67, de 8 de abril de 2016]	En ejecución
		Caleta de Fuste	Antigua	Fuerteventura	Decreto 44/2016, de 5 de mayo [BOC núm. 93, de 16 de mayo de 2016]	En ejecución
En trámite	Tercera	Costa San Miguel (segundo)	San Miguel de Abona	Tenerife		En fase de aprobación de la evaluación ambiental estratégica simplificada [28 de junio de 2018 - BOC núm. 124]

Estado de tramitación	Generación	Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad	Municipio	Isla	Decreto de aprobación	Estado de ejecución
En trámite	Tercera	Puerto de la Cruz (segundo)	Puerto de la Cruz	Tenerife		El Consejo de Gobierno del Cabildo Insular de Tenerife encomienda a GESTUR Tenerife su elaboración. Redactado el Documento Inicial Estratégico
		Caleta de Fuste (segundo)	Antigua	Fuerteventura		A la espera de recibir los informes de aprobación de la Dirección General de Costas, el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Canarias y el propio Ayuntamiento de Antigua para su aprobación definitiva
		Playa de Mogán (segundo)	Mogán	Gran Canaria		Resolución por la que se da publicidad a la iniciativa del Gobierno de Canarias para su formulación [15 de mayo de 2018 – BOC núm. 93]. Redactado el Documento Inicial Estratégico

Fuente: adaptado y actualizado de Ledesma (2017).

3. ANÁLISIS DE LOS PLANES DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PRIMERA GENERACIÓN

3.1. Características determinantes: inexactitud de la legislación referente, viabilización de proyectos urbanísticos y conflictividad judicial

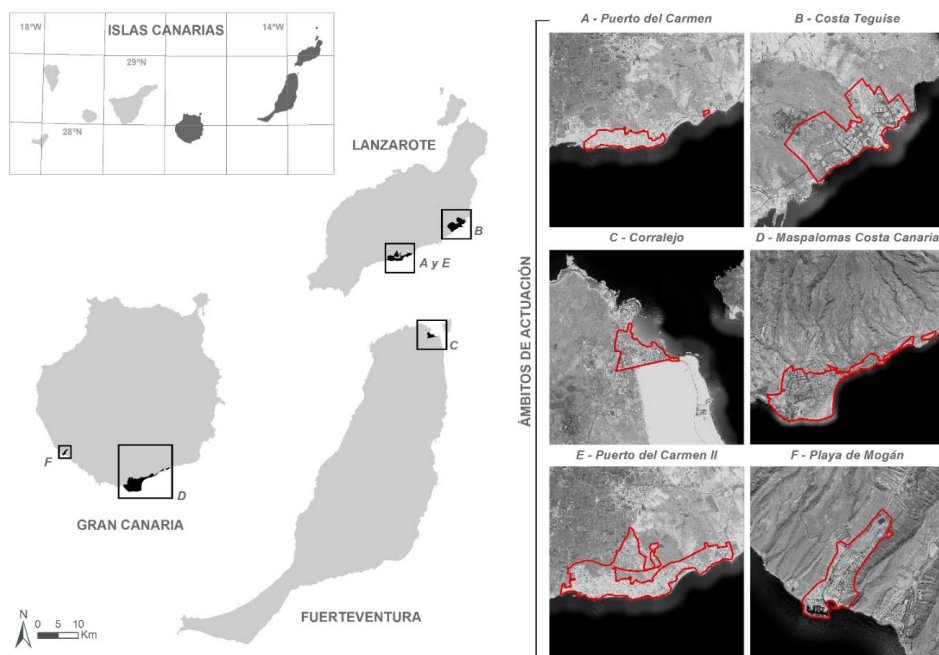
Como se comentó anteriormente, los PMM de primera generación se desarrollaron en virtud de la Ley 6/2009, norma que adolecería de concreción sobre las competencias, contenidos y situación de este instrumento dentro del Sistema de Planeamiento de Canarias, cuestiones que se irían resolviendo con la posterior aprobación de la Ley 2/2013 (y su modificación de 2015), el Decreto 85/2015, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de renovación y modernización turística de Canarias⁹ (en adelante Decreto 85/2015) e inclusión en el marco autonómico de ordenación del territorio en virtud de la Ley 4/2017. Este instrumento de la política turística autonómica se caracterizaría, en su concepción, por su configuración mixta, como plan estratégico e instrumento de ordenación urbanística, pero condicionado por los claroscuros que suponía la indefinición y carácter no vinculante del modelo turístico, así como el reducido peso de las decisiones estratégicas y operativas no urbanísticas frente al papel predominante de la búsqueda de viabilidad de proyectos urbanísticos, lo que centraría la renovación, principalmente, en la intervención física sobre la edificación y la urbanización.

Como evidencia de este hecho, la totalidad de las actuaciones contempladas en estos fueron proyectos de sustitución, rehabilitación o reforma del espacio privado, principalmente establecimientos alojativos, o de renovación del espacio público (calles, paseos, jardines, equipamientos, etc.), no existiendo ninguna actuación dirigida a la mejora de la comercialización, de la promoción o de cualquier otra operativa no urbanística (ver Tabla 2). Los PMM de primera generación se convirtieron en una especie de “cajón de sastre” en donde se incorporaban muchas de las actuaciones de renovación urbana y rehabilitación edificatoria que no podían ejecutarse a través de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística vigentes. Por ello, considerando, por un lado, la inexactitud en cuanto a las competencias, contenidos y situación de este instrumento, y, por otro, la inexperiencia en cuanto a cómo abordarlo, por lo novedoso y por las escasas referencias de implementación de instrumentos parecidos, propiciaron que estos planes de primera generación se caracterizaran por tener una alta conflictividad judicial.

En este contexto, entre 2011 y 2014 se aprobarían seis PMM, todos en la provincia de Las Palmas (Puerto del Carmen, Costa Tegui, Corralejo, Maspalomas Costa Canaria, segundo de Puerto del Carmen y Playa de Mogán), delimitando ámbitos de actuación que afectarían a parte de las áreas turísticas de los principales núcleos turísticos de las islas de Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria (ver Figura 2).

⁹ BOC núm. 98, de 25 de mayo de 2015.

Figura 2
LOCALIZACIÓN Y ÁMBITOS DE ACTUACIÓN DE LOS PMM DE PRIMERA GENERACIÓN



Fuente: Base cartográfica (GRAFCAN, 2014). Ámbitos de actuación (Cartografía PMM). Elaboración propia.

3.2. Los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad aprobados en Lanzarote

El PMM de Puerto del Carmen, en el municipio de Tías, es el primero que se aprueba en Canarias, por Decreto 58/2011, de 4 de marzo¹⁰. Puerto del Carmen es la principal área turística de Lanzarote, representando el 41 % de la capacidad alojativa de la isla, con algo más de 29.000 plazas (ISTAC, 2020). Esta es un área turística que comenzó a desarrollarse a principios de los años setenta y experimentó, desde entonces, una expansión urbanística que, en ocasiones careció de planificación y que, en otras, se ordenó de forma fragmentada, sin una definición de un modelo común para la implementación de los distintos Planes Parciales de Ordenación que se iban implementando. Como resultado, Puerto del Carmen presenta una estructura urbana irregular, con vías discontinuas, desconectada del entorno y en confrontación con el paisaje próximo, con los usos turístico, residencial y comercial entremezclados y sin armonización, y bajo inadecuadas tipologías edificatorias, creando una imagen poco

¹⁰ BOC núm. 61, de 24 de marzo de 2011.

atractiva en un contexto de sobreoferta alojativa extrahotelera, obsoleta y de baja calidad. Como respuesta a esta situación, se aprueba el PMM de Puerto del Carmen, con el objetivo de ordenar esta área turística de forma integral e integrada con el entorno, mejorando su calidad ambiental, incrementando la fluidez de las comunicaciones entre las diferentes zonas, potenciando los espacios públicos y las áreas de esparcimiento, e incorporando una serie de proyectos de sustitución, reforma y rehabilitación de determinados establecimientos turísticos. El instrumento de ordenación urbanística que podía dar cobertura a la renovación del área turística, es decir, el Plan General de Ordenación de Tías¹¹, dividía Puerto del Carmen en cinco ámbitos de ordenación y la incluía en un Área de Gestión Integrada, cuya ordenación pormenorizada quedaba remitida a un Plan Especial de Ordenación que nunca llegó a aprobarse, lo que justificaba la aprobación del PMM como instrumento de planeamiento que diera cobertura a la renovación integral de esta área turística.

Posteriormente, casi tres años después de la aprobación del primer PMM de Puerto del Carmen, tanto el sector empresarial turístico como el Ayuntamiento de Tías propusieron la ampliación del ámbito de actuación y de las acciones contempladas en este y, así, en línea con el mismo, se aprobó el segundo PMM, por Decreto 123/2013, de 26 de diciembre¹², ya en el marco de la Ley 2/2013, pero elaborado considerando lo establecido en el marco normativo anterior. No obstante, este segundo PMM ha sido declarado nulo de pleno derecho por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 370/2018), por haber sido aprobado definitivamente, sin el informe previo, preceptivo y vinculante, que establece el apartado primero del artículo 112 y el artículo 117 de la Ley 22/1988, de 28 de julio, de Costas¹³ (en adelante Ley 22/1988). Este dictamen ha sido recurrido ante el Tribunal Supremo, aunque teniendo en cuenta que existe el precedente del PMM de Maspalomas Costa Canaria, anulado definitivamente por el Tribunal Supremo (Sentencia 1512/2018) por la misma causa, es improbable que este se pronuncie de forma diferente.

El segundo PMM que se aprueba en Canarias es el de Costa Tegui, en el municipio de Tegui, por Decreto 14/2012, de 17 de febrero¹⁴. Costa Tegui es la principal área turística del municipio y la tercera en importancia de la isla de Lanzarote, con algo más de 17.000 plazas alojativas ofertadas, lo que supone el 24 % de la capacidad alojativa de la isla (ISTAC, 2020). La aprobación del PMM se justifica por los problemas urbanísticos y medioambientales del área turística, que estaban motivados por diversos factores, entre los cuales, el propio instrumento de ordenación destaca: 1) una urbanización dispersa, con casi la mitad de la superficie del suelo sin edificar, lo que genera grandes distancias entre establecimientos o puntos de interés, así como una negativa imagen de urbanización inacabada; 2) una inadecuada oferta comercial, que es antigua y dispersa; 3) una escasez de espacios libres acondicionados, dotaciones y equipamientos de ocio recreativo; 4) una planta alojativa obsoleta, con una antigüedad media de entre 15 y 20 años; 5) una pérdida de capacidad alojativa turística como consecuencia de la residencialización de establecimientos turísticos; y 6) un deterioro del sistema viario, con aceras en mal estado y con insuficiente alumbrado público, con áreas de aparcamientos sobre-

11 BOC núm. 162, de 19 de agosto de 2005.

12 BOC núm. 10, de 16 de enero de 2014.

13 BOE núm. 181, de 29 de julio de 1988.

14 BOC núm. 51, de 13 de marzo de 2012.

dimensionadas y escasas zonas verdes. Actualmente, el Plan General de Ordenación de Teguiuse¹⁵ tiene adaptación plena a la legislación y a los instrumentos de ordenación territorial, pero en el momento de aprobación del PMM, estaban vigentes las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio de Teguiuse, que habían sido aprobadas definitivamente y de forma parcial¹⁶ y, precisamente, estas se encontraban suspendidas para el ámbito de Costa Teguiuse y, por tanto, en dicha área turística no existía instrumento de planeamiento general de referencia. De hecho, el instrumento que resultaba aplicable era el Plan Especial de Ordenación Turístico Residencial “La Maleza de Tahiche, Cortijo del Majo, Llanos del Charco, Costa de Teguiuse”, aprobado por la Comisión Provincial de Urbanismo de Las Palmas mediante Acuerdo de 31 de marzo de 1973. Este instrumento preveía una serie de coeficientes de edificabilidad no compatibles con algunas de las actuaciones pretendidas y, por otro lado, no admitía el uso de equipamiento turístico complementario, necesario para cumplir con los estándares establecidos en el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos¹⁷.

3.3. El Plan de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad aprobado en Fuerteventura

El PMM de Corralejo, en el municipio de La Oliva, es el único de primera generación que se aprueba en Fuerteventura, por Decreto 15/2012, de 17 de febrero¹⁸. Corralejo es la principal área turística del municipio y una de las más importantes de Fuerteventura, con algo más de 15.000 plazas alojativas, lo que representa el 24 % del total insular (ISTAC, 2020). El PMM se aprueban con la intención de reconducir los numerosos problemas urbanísticos y medioambientales del área turística, que han contribuido al estancamiento y el deterioro de la imagen de Corralejo como destino turístico, como, por ejemplo: 1) una falta de ejecución de espacios libres previstos en el planeamiento urbanístico, así como una deficiente conectividad entre ellos; 2) una coexistencia desordenada de usos residenciales y turísticos; 3) una sobreoferta alojativa extrahotelera y una insuficiente oferta turística complementaria; 4) una obsolescencia de los establecimientos y de los equipamientos turísticos complementarios, alejados, en muchas ocasiones, de los estándares turísticos establecidos por la normativa vigente y con escasa integración en el entorno; y 5) un inadecuado estado general de las infraestructuras viarias. Con la aprobación del PMM se viabilizan actuaciones que no se encuentran previstas en el instrumento de planeamiento general vigente, las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio de La Oliva¹⁹, siendo algunas de ellas incompatibles, como las intervenciones de rehabilitación turística que se ubican en suelos que tienen asignado un uso residencial, junto a otras de rehabilitación comercial que chocan con el porcentaje máximo permitido por el planeamiento vigente para el uso comercial. Asimismo, la edificabilidad, número máximo de plantas y altura en unidades métricas permitidas por el planeamiento vigente,

15 BOC núm. 185, de 25 de septiembre de 2017.

16 BOC núm. 64, de 25 de mayo de 2001 y BOC núm. 134, de 14 de julio de 2003.

17 BOC núm. 17, de 5 de febrero de 2001.

18 BOC núm. 51, de 13 de marzo de 2012.

19 BOC núm. 107, 16 de agosto de 2000.

no responden a las necesidades de algunas de las intervenciones propuestas en el PMM, que implican de hecho la elevación de dichos parámetros.

3.4. Los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad aprobados en Gran Canaria

El cuarto PMM en aprobarse es el de Maspalomas Costa Canaria²⁰, en el municipio de San Bartolomé de Tirajana, que lo hace por Decreto 90/2012, de 22 de noviembre²¹. El ámbito de actuación del PMM incluye los núcleos turísticos de San Agustín, Playa del Inglés y Maspalomas, que, en términos de plazas alojativas, es la mayor área turística de Gran Canaria y de Canarias, con casi 89.500, lo que supone prácticamente el 67 % de la capacidad alojativa insular (ISTAC, 2020). El área turística de Maspalomas Costa Canaria ha venido arrastrando numerosos problemas urbanísticos y medioambientales que han influido en el deterioro de su imagen como destino turístico, como, por ejemplo, infraestructuras públicas y mobiliario urbano deficientes, carencia de espacios libres, una red viaria en mal estado, la obsolescencia de la planta alojativa, una deficiente oferta cultural, una baja calidad comercial en centros comerciales antiguos o problemas derivados de la residencialización. Buena parte de estos problemas tienen su explicación en dos cuestiones fundamentales: por un lado, el instrumento de planeamiento urbanístico que podía dar cobertura a la renovación del área turística, el Plan General de Ordenación de San Bartolomé de Tirajana²², no se encontraba adaptado ni a la legislación vigente en ese momento, el Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias²³(en adelante Decreto Legislativo 1/2000), ni a los instrumentos de ordenación territorial. Además, el planeamiento general establecía, para el ámbito de actuación del PMM, una clasificación del suelo en su mayoría urbano con uso predominantemente turístico de alojamiento, con algunas parcelas destinadas a uso de segunda residencia que convive con el uso turístico, lo que es contrario a los criterios de contención del crecimiento de la oferta de alojamiento y de evitar y/o reconducir la residencialización de las áreas turísticas promovida por la Ley 6/2009; por otro lado, esta área turística se desarrolló al amparo del Plan Maspalomas Costa Canaria, que presentaba, en su concepción, un desarrollo uniforme para toda el área, aunque la realidad ha sido la implementación de diferentes Planes Parciales de Ordenación desarticulados entre sí que han provocado la aparición de una zona urbana carente de una estructura interior funcional y equilibrada. Con el objetivo de reconducir esta situación, se aprueba el PMM Maspalomas Costa Canaria, que ofrece cobertura tanto a actuaciones públicas para la renovación de calles, avenidas, paseo marítimo y plazas, como a actuaciones privadas para la renovación de los establecimientos turísticos alojativos y complementarios (comerciales y recreativos) insertos en el ámbito de actuación. No obstante, primero

20 Un análisis más extenso del área turística Maspalomas Costa Canaria, y de los fundamentos que explican el origen de sus problemas urbanísticos y medioambientales, se puede consultar en Ledesma (2020).

21 BOC núm. 3, de 4 de enero de 2013.

22 BOC núm. 68, de 5 de junio de 1996 y BOC núm. 144, de 15 de noviembre de 1996.

23 BOC núm. 60, de 15 de mayo de 2000.

el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 434/2016) y, posteriormente, el Tribunal Supremo (Sentencia 1512/2018), anularon el Decreto 90/2012, de 22 de noviembre, y el propio PMM, por incumplimiento del apartado primero del artículo 112 y el artículo 117 de la Ley 22/1988, pues no se remitió a la Administración del Estado el documento de aprobación provisional para que esta emitiera el informe, de carácter preceptivo y vinculante, que se exige previo a la aprobación definitiva de los instrumentos de ordenación ambiental, territorial y urbanística, así como para su modificación o revisión posterior.

Por último, el PMM de Playa de Mogán, en el municipio de Mogán, se aprueba por Decreto 4/2014, de 23 de enero²⁴. Este área turística, en términos de capacidad alojativa, es relativamente pequeña, pues con 1.760 plazas alojativas supone el 5 % del conjunto municipal y poco más del 1 % del total insular (ISTAC, 2020). El instrumento de planeamiento urbanístico con el que contaba el municipio de Mogán en el momento de aprobación del PMM, las Normas Subsidiarias de Planeamiento del municipio de Mogán²⁵, había superado, ampliamente, los plazos establecidos para su adaptación plena a las determinaciones del Decreto Legislativo 1/2000, vigente en el momento de aprobación del PMM, lo que suponía un obstáculo para los procesos de renovación. Por ello, el principal objetivo del PMM es hacer viable la renovación del área turística mediante un instrumento urbanístico que esté adaptado a la legislación vigente, estableciendo la ordenación pormenorizada para todo el ámbito de actuación y materializándose a través de la calificación del suelo y del establecimiento de una regulación de usos y una ordenanza de edificación, legitimando así los correspondientes actos de ejecución y uso del suelo; asimismo, se realiza un análisis del aumento de la edificabilidad necesaria para que sea factible la materialización de los proyectos de sustitución, rehabilitación y reforma de las edificaciones e infraestructuras turísticas. No obstante, el PMM de Playa de Mogán ha sido declarado nulo de pleno derecho por el Tribunal Superior de Justicia de Canarias (Sentencia 444/2016), por haberse aprobado, definitivamente, sin el informe previo, preceptivo y vinculante, que establece el apartado primero del artículo 112 y el artículo 117 de la Ley 22/1988, así como por carecer del informe de sostenibilidad económica que establece el artículo 15 del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de suelo²⁶, entonces vigente. Este dictamen puede ser recurrido ante el Tribunal Supremo, aunque teniendo en cuenta que existe el precedente del PMM de Maspalomas Costa Canaria, anulado definitivamente por el Tribunal Supremo (Sentencia 1512/2018), es improbable que este se pronuncie de forma diferente, y, además, actualmente se está elaborando un segundo PMM para esta área turística del sur de Gran Canaria que ya tiene redactado el Documento Inicial Estratégico y que sustituirá al anterior.

24 BOC núm. 28, de 11 de febrero de 2014.

25 BOC núm. 3, de 6 de enero de 1988.

26 BOE núm. 154, de 26 de junio de 2008.

Tabla 2
ACCIONES INCLUIDAS EN LOS PLANES DE MODERNIZACIÓN, MEJORA E INCREMENTO DE LA COMPETITIVIDAD DE PRIMERA GENERACIÓN

PMIM	Acciones en espacio privado	Acciones en espacio público
Puerto del Carmen	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto de sustitución de Apartamentos Las Rocas por oferta complementaria con aparcamientos (Avenida de Las Playas, 40) 2. Proyecto de sustitución de Apartamentos Rocas Blancas por oferta complementaria con aparcamientos (Avenida de Las Playas, 39) 3. Proyecto de rehabilitación de Apartamentos Panorama con categoría 1 llave para pasar a 4 llaves (Calle Guadarfia, 2) 4. Proyecto de sustitución de Hotel La Perla por oferta complementaria con aparcamientos (Avenida de Las Playas, 7) 5. Proyecto de reforma del establecimiento La Ola de oferta complementaria (Avenida de Las Playas, 40) 6. Proyecto de rehabilitación del Hotel Fariones con categoría 4 estrellas para pasar a 5 estrellas (Calle Roque del Este, 1) 7. Proyectos de sustitución, reforma o rehabilitación de locales comerciales. Seis tramos orientativos (Avenida de Las Playas) 8. Proyecto de rehabilitación del Hotel Sol Lanzarote con categoría 1 estrella para pasar a 4 estrellas (Calle Grama, 2) 9. Proyectos de sustitución, reforma o rehabilitación de locales comerciales (Avenida de Las Playas) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bulevar. Los bulevares son tres vías de doble que conectan transversalmente la circunvalación con la Avenida de Las Playas y se caracterizan por su carácter comercial. Los últimos tramos son de tránsito rodonal en su contacto con la Avenida de Las Playas 2. Eje longitudinal. Son cuatro tramos de vías con preferencia para vehículos, con dos carriles para circular en ambos sentidos destinados a absorber el tráfico que pasa por la Avenida de Las Playas 3. Ejes transversales. Cinco vías de tránsito rodado que conectan la parte alta de Puerto del Carmen con la Avenida de Las Playas. De un solo carril y sentidos. Su último tramo se convierte en rodonal al llegar a la Avenida 4. Vías de enlace. Tres tramos que conectan los ejes transversales y los Bulevares justo en el punto en el que se convierten en vías de tránsito rodonal 5. Vías perimetrales. Cuatro tramos que bordean Puerto del Carmen, al E, W y N, inmediatamente por debajo de la Circunvalación, para que el acceso a la zona residencial no se haga directamente desde una vía rápida 6. Avenida de Las Playas. Protagonismo para el peatón, con velocidad limitada de vehículos, sin aparcamientos, sólo carga y descarga 7. Vías rodonales de libre acceso. Cuatro tramos con el objetivo de reducir la velocidad de los vehículos para aumentar la seguridad del peatón 8. Vías rodonales de acceso restringido. Similares características, con uso limitado para servicios y para vehículos que quieran acceder a viviendas, hoteles o edificios de aparcamientos 9. Vías peatonales. La prioridad es para el peatón y habrá un mayor protagonismo de la vegetación. Hay de dos tipos, según ancho de la vía 10. Proyecto Parada Preferente (Avenida Juan Carlos I) 11. Proyecto Aparcamientos y espacios libres anexos en el entorno del Hotel los Farriones (Calle Roque del Este)

PMM	Acciones en espacio privado	Acciones en espacio público
Costa Teguiise	<ol style="list-style-type: none"> 1. Hotel Gran Teguiise Playa (Avenida del Jabillo s/n) 2. Hotel Occidental Allegro Oasis (Avenida del Mar, 6) 3. Apartamentos Nazaret (Avenida Islas Canarias) 4. Apartamentos El Guarapo (Calle Tabaiba, 10) 5. Apartamentos Santa Rosa Tanguaro (Avenida del Mar, 19) 6. Equipamiento deportivo Toca Sport (Avenida del Jabillo) 7. Equipamiento deportivo del Colegio Arenas (Avenida del Mar, 37) 8. Equipamiento turístico complementario Las Olas 2 (Calle Las Olas, 2) 9. Proyecto de sustitución de establecimiento de restauración por equipamiento turístico complementario (Calle Arenas Blancas, 37). 10. Apartamentos Sand Beach Resort (Avenida Islas Canarias) 11. Apartamentos Club Siroco (Avenida Islas Canarias, 7) 12. Apartamentos Galeón Playa (Avenida del Jabillo, s/n) 13. Apartamentos Océano (Avenida del Jabillo, 12) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Paseo Marítimo. Zona Costera de Costa Teguiise 2. Centro de Interpretación de las Salinas. Entre la Calle del Cactus y la Avenida de los Corales 3. Espacio libre con equipamiento recreativo (restauración y ocio). Eje transversal 1. Entre la Avenida de las Palmeras y la Avenida de los Corales, Playa del Ancla 4. Espacio libre con equipamiento cultural (en relación con La Mareta y César Manrique). Eje transversal 2. Entre la Avenida de las Palmeras, la Calle Real y la Avenida del Salinero 5. Espacio libre con equipamiento deportivo-cultural (deportes al aire libre y spa público). Eje transversal 3. Entre la Avenida de las Palmeras y la Avenida de los Cocederos (paseo marítimo) 6. Espacio libre tratado (ajardinamiento y paseos). Eje transversal 4. Entre las Avenida de las Palmeras y la Avenida de los Cocederos, Playa Bastián 7. Espacio libre con recorrido cultural (relacionado con las salinas). Eje transversal 5. Entre la Avenida del Mar y la Avenida de los Cocederos, Playa Bastián 8. Espacio libre tratado (ajardinamiento y paseos). Eje transversal 6. Entre las Avenida Islas Canarias y la Playa de Las Cumbres 9. Espacio libre con equipamiento deportivo. Eje transversal 7. Entre las Avenida Islas Canarias y la Playa de Los Charcos 10. Intervenciones en viario público: Vías principales. Avenida de las Palmeras y Avenida del Jabillo, según plano 11. Intervenciones en viario público: Vías secundarias. Avenida del Mar y Avenida Islas Canarias, según plano 12. Intervenciones en viario público: Vías locales. Calle El Cactus, Las Tuneras, Los Corales, etc. (20 calles) 13. Intervenciones en viario público: Vías rodonales. Avenida del Jabillo (desde el cruce con la Avenida Islas Canarias), calles Las Olas, Las Conchas, La Goleta, del Marrajo, Corvina y Gaviotas 14. Intervenciones en viario público: Vías peatonales. Calle Faltúa, Galana, Bergantín y peatonales del Pueblo Marinero

PMM	Acciones en espacio privado	Acciones en espacio público
Corralejo	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto de sustitución de parte de Apartamentos Lobos Bahía Club por oferta turística complementaria (Avenida Nuestra Señora del Carmen, s/n) 2. Proyecto de rehabilitación de Apartamentos Lobos Bahía Club (Avenida Gran Canaria, 2) 3. Proyecto de sustitución de parte de Apartamentos Hoplaco por oferta turística complementaria y aparcamientos (Avenida Nuestra Señora del Carmen, 45) 4. Proyecto de rehabilitación de Apartamentos Brisamar y rehabilitación y renovación de locales comerciales (Calle La Acacia, 1 y Avenida Nuestra Señora del Carmen, s/n) 5. Proyecto de rehabilitación de Apartamentos Alpe Club Resort (Avenida Pedro y Guy Vandaele, s/n) 6. Proyecto de rehabilitación de Apartamentos Mar Azul (Calle El Rincón, 1) 7. Proyecto de rehabilitación de Apartamentos Punta Elena (Avenida de Las Palmeras, 2) 8. Proyecto de rehabilitación de Centro Comercial Atlántico (Avenida Nuestra Señora del Carmen, 1) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Propuesta de mejora y acondicionamiento de vía de primer orden. Avenida Nuestra Señora del Carmen. 2. Propuesta de mejora y acondicionamiento de vía de primer orden. Avenida Grandes Playas. 3. Propuesta de mejora y acondicionamiento de vía de primer orden. Avenida Pedro y Guy Vandaele. 4. Propuesta de mejora y acondicionamiento de vía de segundo orden. Avenida Fuerteventura 5. Propuesta de mejora y acondicionamiento de vía de tercer orden. Calle El Veril 6. Propuesta de mejora y acondicionamiento de vía de tercer orden con fondo de saco. Calle Dormidero
Maspalomas Costa Canaria	<ol style="list-style-type: none"> 1. Apartamentos Carmen (Hotel Asgard). Proyecto de rehabilitación y adaptación a los estándares de calidad (Avenida de Estados Unidos, 15) 2. Apartamentos Santa Mónica. Proyecto de rehabilitación y adaptación a los estándares de calidad (Paseo Costa Canaria, 116) 3. Centro Comercial y de Ocio Baobab. Proyecto de nuevo equipamiento de oferta turística complementaria comercial (Parcela 29, Sector Meloneras 2A) 4. Kioscos Comerciales en Meloneras. Proyecto de rehabilitación, mejora, adaptación a los estándares de calidad (Calle Mar Mediterráneo y Paseo de Meloneras) 5. Hotel Barceló Margaritas. Proyecto de rehabilitación, mejora, adaptación a los estándares de calidad (Avenida Gran Canaria 38 y 40) 6. Parque Temático Multiaventura. Nuevo equipamiento (La Punta de Tarajalillo) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adecuación paisajística del nudo de acceso por La Maleza y creación de Espacios Libres ligados a la GC-500 2. Adecuación ambiental y paisajística del Barranco de Joseito. Desembocadura del barranco de Joseito y espacios anexos 3. Adecuación paisajística del entorno del Barranco de Maspalomas. Espacio libre y corredor peatonal en la rivera de barranco de Maspalomas 4. Espacios libres tratados asociados al Sistema Verde. Mirador de la Ladera 1 5. Avenida de Alférezes Provisionales, Playa del Inglés. Cuatro tramos de intervención 6. Avenida Touroperator Tui (tramo Avenida Touroperator Alejandro del Castillo-Avenida Touroperator Luxair). Dos tramos de intervención 7. Viario anexo al Barranco de Maspalomas. Avenida Touroperator Neckermann - Enlace con el Barranco de Maspalomas. Cuatro tramos de intervención 8. Avenida de Estados Unidos, Playa del Inglés. Cuatro tramos de intervención

PMIM	Acciones en espacio privado	Acciones en espacio público
Maspalomas Costa Canaria	<p>7. Centro Comercial (Parcela 1 Lote 72 Ampliación Playa del Inglés) Nuevo equipamiento comercial tipo gran establecimiento (entre la GC-500, la Avenida de Gáldar y la Calle Alcalde Enrique Jorge)</p> <p>8. Centro de Alto Rendimiento del Motor de Tarajalillo. Proyecto de equipamiento deportivo-recreativo (La Punta de Tarajalillo)</p> <p>9. Complejo Colorado Golf. Proyecto de rehabilitación, mejora y adaptación a los estándares de calidad (Calle Touroperador Vingresor, 24)</p> <p>10. Parque Temático Wake Park Feliz. Proyecto dedicado principalmente a la oferta de deportes acuáticos (La Punta de Tarajalillo)</p> <p>11. Apartamentos Con-Mar. Proyecto de rehabilitación, mejora y adaptación a los estándares de calidad (Calle Las Tabaitas, 09)</p> <p>12. Apartamentos El Palmar. Proyecto rehabilitación, mejora y adaptación a los estándares de calidad (Avenida de Estados Unidos, 26)</p> <p>13. Centro Comercial Faro II y parcela CC1. Proyecto de nuevo equipamiento comercial y rehabilitación del CC Faro II (Avenida TouroperadorHolland International, s/n)</p> <p>14 Ocean Park. Proyecto de rehabilitación con cambio de uso, para la implantación de un nuevo equipamiento comercial (Calle Touroperador TUI, 10)</p> <p>15. Apartamentos Tenesoya. Proyecto de rehabilitación, mejora y adaptación a los estándares de calidad (Avenida Tenerife, 18)</p> <p>16. Centro Comercial Oasis. Nueva ordenanza que regula la edificación derivada de la obligación de la cesión del suelo necesaria para cumplir con la servidumbre de tránsito (Paseo del Faro, 6)</p>	<p>9. Avenida TouroperadorNeckermann, junto al Campo de Golf-Maspalomas</p> <p>10. Nodo. Rotonda Avenida de Tirajana-GC500</p> <p>11. Nudo. Rotonda Avenida de Tirajana-Avenida de Alféreces Provisionales</p> <p>12. GC-500, Playa del Inglés. Cuatro tramos de intervención</p> <p>13. Avenida de Tirajana, Playa del Inglés. Dos tramos de intervención</p> <p>14. Avenida de Italia, Playa del Inglés. Tres tramos de intervención</p> <p>15. Avenida de Alemania, Playa del Inglés</p> <p>16. Parking – Ocio Faro de Maspalomas. Avenida de Cristóbal Colón</p> <p>17. Mirador de Las Dunas. Espacio libre vinculado a la Reserva Natural Especial de Las Dunas de Maspalomas, junto al Hotel Riu Palace</p> <p>18. Miradores del Paseo Marítimo. En Paseo Marítimo vinculados a las conexiones con la trama viaria</p> <p>19. Elementos de sombra a la altura del Hotel Beverly Park</p> <p>20. Elementos de sombra a la altura de los Bungalow Sahara Beach Club</p> <p>21. Elemento de sombra tipo acceso a playa a la altura del Hotel Don Gregory</p> <p>22. Acceso a costa. Ascensor Anexo II. Diferencia de cota entre el Paseo Marítimo elevado y el Anexo II</p> <p>23. Áreas de oportunidad. Aparcamiento Avenida de Bonn. Parking subterráneo vinculado directamente con el Paseo Marítimo</p> <p>24. Adecuación Anexo II. Paseo Marítimo ligado al Centro Comercial Anexo II, Playa del Inglés</p> <p>25. Adecuación Anexo II. Aparcamiento ligado al Centro Comercial Anexo II, Playa del Inglés</p> <p>26. Contacto Avenida de Alféreces Provisionales-Paseo Marítimo. Zona del Paseo Marítimo comprendida entre el Centro Comercial Anexo II y el Centro Comercial Anexo I, Playa del Inglés</p> <p>27. Calle Las Retamas, San Agustín</p>

PMM	Acciones en espacio privado	Acciones en espacio público
Puerto del Carmen (segundo)	<ol style="list-style-type: none"> 1. Balcón del Mar (Calle Reina Sofía, 55) 2. Apartamentos Harimagnada (Calle Harimagnada) 3. Apartamentos Hotel los Fariones (Calle Roque del Este, 1) 4. Apartamentos Hyde Park Lane (Calle Hungria, 6) (tres determinaciones de ordenación) 5. Don Paco Castilla (Calle Urano) 6. Hotel Floresta (Calle Mercurio) 7. Apartamentos Club Ízaro (Calle Salinas) 8. Villas Alondra (Calle Los Volcanes) 9. Villas Guataca (Calle Guataca) 10. Vista del Mar (Calle Toglio) 11. Hotel San Antonio y Marina Bay (Avenida de Las Playas) 12. Lago Verde (Calle Geíser) 13. Centro Comercial Costa Mar (Avenida de Las Playas) 14. Potabilizadora Hotel San Antonio (Calle Plutón y Calle Venus) 15. Equipamiento Avenida Juan Carlos I (uso característico: terciario; uso tolerado compatible: dotaciones y equipamientos, garajes y aparcamientos) 16. Centro deportivo los Fariones (Calle Timanfaya, 5) 17. Equipamiento turístico Avenida de las Playas 41 (uso característico: turístico, terciario y equipamiento complementario; uso tolerado compatible: aparcamientos en subsuelo) 18. Equipamiento turístico Avenida Reina Sofía (uso característico: equipamientos turísticos complementario y terciario; uso tolerado compatible: asociados al característico) 19. Equipamiento turístico Avenida de las Playas 51 20. Rancho Texas (Los Caserones) 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bulevar: Los Bulevares son cuatro vías de mayor orden en la estructura del sistema viario. Los últimos tramos son de tránsito rodonal para limitar la velocidad de los vehículos en el contacto con la Avenida de Las Playas 2. Eje longitudinal. Seis vías de segundo orden con preferencia para vehículo, destinadas a absorber el tráfico que pasa por la Av. de Las Playas 3. Vías de conexión interior de 2 sentidos. Estructuran internamente los módulos urbanos definidos por los ejes y bulevares. Facilitan la circulación interna del núcleo liberando carga al resto de calles interiores de los módulos urbanos para dar en ellos protagonismo al peatón. Cuatro calles 4. Vías de conexión interior de 1 sentido. Estructuran internamente los módulos urbanos definidos por los ejes y bulevares. Facilitan la circulación interna del núcleo liberando carga al resto de calles interiores de los módulos urbanos para dar en ellas protagonismo al peatón. Cuatro tramos de vías 5. Vía rodonal de acceso libre. Reducen la velocidad de los vehículos para aumentar la seguridad del peatón. Dos tramos de vías 6. Vía rodonal de acceso restringido. Reducen la velocidad de los vehículos para aumentar la seguridad del peatón. Se diferenciará el material de la acera del de la calzada. Trece tramos de vías 7. Vía rodonal sin salida. Calles Janubio, Guataca, Mercurio y Plutón (tramo de Marte a Avenida de Las Playas) 8. Vía peatonal. No habrá diferenciación entre aceras y calzada, la prioridad para el peatón y habrá un mayor protagonismo de la vegetación. Siete tramos de vías 9. Espacio libre con talasoterapia y centro de interpretación de las Salinas de Matagorda. Salinas de Matagorda entre Calle Chubasquillo y Avenida de Las Playa 10. Espacio libre Canal de los Pocillo. Espacio libre junto al canal de los Pocillos, entre Calle Júpiter y Avenida de Las Playas 11. Acondicionamiento Plaza Centro Cívico El Fondeadero (Calle Teide)

PMIM	Acciones en espacio privado	Acciones en espacio público
Playa de Mogán	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto de rehabilitación y reforma del Hotel Puerto de Mogán. Avenida Explanada del Castillete, s/n, Urbanización Puerto de Mogán 2. Reordenación de parcelas con uso turístico y viarios en el Plan Parcial de Playa de Mogán. Avda. de Los Marrero, s/n 3. Aaptación normativa de las parcelas sin edificar. Plan Parcial de Playa de Mogán 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto de accesibilidad y mejora de las vías peatonales de los Riscos. Riscos de Playa de Mogán 2. Ordenanza reguladora de la estética de la edificación de los Riscos. Riscos de Playa de Mogán 3. Intervención en la Plaza Dr. Pedro Betancor León y Parque infantil de la Avda. Varadero. Calle Explanada del Castillete esq. Avda. Varadero, s/n 4. Adecuación de la Avda. Varadero 5. Mejora, acondicionamiento y modificación de sección de la Calle Explanada del Castillete 6. Ordenanza reguladora de la estética de establecimientos comerciales, sus terrazas y mercadillo al aire libre de Playa de Mogán. Entorno del P.E.R.I., Puerto deportivo, Plaza de Las Gañanías y Plaza Dr. Pedro Betancor León 7. Desarrollo comercial del frente del Paseo de los Pescadores. (Anulada durante el proceso de información pública) 8. Intervención en la Plaza de las Gañanías para la creación de zonas de estancia y sombras 9. Mejora, acondicionamiento y modificación de la sección del espigón del Puerto Deportivo 10. Club Náutico y Social en el Puerto deportivo de Mogán. Calle Explanada del Castillete, s/n 11. Equipamiento recreativo. Plaza de las Gañanías, s/n 12. Circuito deportivo en la calle Avda. de las Artes. (Anulada durante el proceso de información pública) 13. Rehabilitación paisajística de la ladera oeste del Barranco de Mogán. Avda. de las Artes, s/n 14. Tratamiento de borde de la ladera este del Barranco de Mogán. Avda. de las Artes, s/n 15. Estación de guaguas. Avda. de las Artes, s/n 16. Mejora, acondicionamiento y modificación de la Avenida de las Artes y Calle la Mina 17. Carril bici. Núcleo de Playa de Mogán

Fuente: Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de primera generación. Elaboración propia

4. CONCLUSIONES, IMPLICACIONES Y LIMITACIONES

Los PMM se han convertido, al menos en la teoría, en instrumentos fundamentales de la política turística autonómica, con un elevado potencial para la renovación integral de las áreas turísticas de Canarias. Estos han constituido un importante cambio en la instrumentación de la intervención pública en las áreas turísticas, dando cobertura a la renovación de estas y agilizando su ejecución, pues su tramitación acorta plazos y acelera procesos mediante un sistema abreviado de fase única y sus determinaciones urbanísticas se hacen efectivas desde que el instrumento es publicado en el Boletín Oficial de Canarias, sin necesidad de que los instrumentos afectados deban tramitar una modificación o revisión que incorpore dichas determinaciones.

El análisis de los PMM de primera generación ha permitido identificar que, aunque estos fueron considerados, originalmente, como un híbrido entre un plan estratégico y un instrumento de ordenación urbanística, la realidad ha sido que la parte estratégica (definición del modelo de desarrollo turístico) queda reflejada en los documentos, pero abandonada en la operativa ante la enorme capacidad que ha adquirido para ordenar el suelo y para la búsqueda de viabilidad de proyectos urbanísticos, lo que ha centrado las acciones de renovación en la intervención física sobre la urbanización y la edificación. Como se señaló anteriormente, la operativa urbanística ha sido de tal importancia en los PMM de primera generación, que la totalidad de actuaciones contempladas en estos fueron proyectos de sustitución, rehabilitación o reforma del espacio privado (equipamientos e infraestructuras, y establecimientos alojativos), o de renovación del espacio público (calles, paseos, jardines, equipamientos, etc.), no existiendo ninguna actuación dirigida a la mejora de la promoción, la comercialización o de cualquier otra operativa no urbanística (ver Tabla 2). Por lo tanto, se puede afirmar que en los PMM de primera generación existe un innegable peso de lo urbanístico, dejando en un segundo plano las operativas sobre otros aspectos claves de una planificación estratégica integral, lo que ha supuesto que estos planes sean facilitadores del conjunto de proyectos de obra, tanto pública como privada, en las áreas turísticas analizadas.

Por otra parte, el análisis de los PMM de primera generación también ha permitido determinar que estos han sido utilizados para desbloquear algunas actuaciones y dar cobertura a otras que eran incompatibles con el planeamiento urbanístico vigente. En cuanto a lo primero, un ejemplo es el PMM de Corralejo, viabilizando intervenciones de rehabilitación turística que se ubican en suelos que tienen asignado un uso residencial, junto a otras intervenciones de rehabilitación comercial que chocan con el porcentaje máximo permitido por el planeamiento vigente para el uso comercial. Con respecto a lo segundo, los PMM han servido para hacer viable la renovación en aquellas áreas turísticas con planeamiento urbanístico no adaptado a la legislación vigente, estableciendo la ordenación pormenorizada para todo el ámbito de actuación y materializándose a través de la calificación del suelo y del establecimiento de una regulación de usos, legitimando así los correspondientes actos de ejecución y uso del suelo. En este sentido, se puede considerar que la falta de adaptación de los instrumentos de ordenación urbanísticos, con una notable presencia de Normas Subsidiarias de Planeamiento, vigentes en tres de los cinco municipios analizados, justificó la aplicación de operativas urbanísticas que los reemplazaran, con el objetivo de viabilizar las intervenciones sobre el espacio público y privado. Con respecto a esto, los PMM de

primera generación se plantearon como respuesta a la lentitud, incluso parálisis, en la elaboración o adaptación de los instrumentos de planeamiento necesarios para dar cobertura a las operaciones de renovación urbana y, sobre todo, de rehabilitación edificatoria, por lo que, precisamente este hecho ha condicionado que, aunque con potencial para una intervención integral, se hayan visto influidos por la necesidad de viabilizar intervenciones sobre la edificación y la urbanización que, al menos en los denominados de primera generación, ha condicionado su contenido y alcance.

En cuanto a las implicaciones del estudio, el alcance de los tres objetivos planteados permiten señalar tres cuestiones de interés: 1) se han expuesto, de una manera exhaustiva y detallada, las características generales de los PMM considerando los ámbitos territoriales de actuación, las medidas de renovación y modernización turística que pueden abarcar, sus determinaciones urbanísticas, así como el proceso de aprobación, gestión y ejecución urbanística. Anteriormente, Simancas, García y Ledesma (2014) y Simancas y Ledesma (2016), habían analizado las características generales de los PMM, pero sus estudios se centraron, principalmente, en destacar las fortalezas y las debilidades de estos; 2) se ha establecido una clasificación de los PMM, en tres generaciones, en función del momento de elaboración y aprobación de estos, y considerando el marco normativo vigente en cada momento, cuestión que no se había propuesto hasta el momento y que supone una aportación novedosa del estudio a la literatura existente; y 3) se ha puesto de manifiesto la importancia de la renovación física, de renovación urbana y rehabilitación edificatoria, frente a las operativas no urbanísticas. Aunque este hecho había sido planteado por Villar (2016) con anterioridad, hasta el momento no se ha publicado un inventario completo de todas las acciones incluidas en los PMM en donde se evidencie, de forma clara, el peso de lo urbanístico frente a lo estratégico.

El trabajo se ha planteado como una primera aproximación analítica descriptiva útil para futuras investigaciones en esta línea. En este sentido, el análisis de contenido ha permitido establecer los componentes básicos que caracterizan a los PMM de primera generación, lo que supone un avance que permite la preparación de posteriores investigaciones relacionadas. Al respecto, se espera dar respuesta a algunas de las limitaciones que se han detectado en este trabajo como, por ejemplo, determinar la relación de las actuaciones de renovación contenidas en los PMM con las planteadas por las diferentes Administraciones públicas (municipal, insular y regional) o establecer cuáles son los principales problemas de gestión. Finalmente, transcurrida algo más de una década desde la implantación del instrumento, se considera pertinente realizar análisis de la ejecutividad de las actuaciones contenidas en los PMM de Canarias, cuestión que no se ha resuelto aún. Con respecto a esto, aunque la Ley 2/2013 estableció en su artículo 7.4 que los PMM debían ir acompañados de un sistema de indicadores para el seguimiento y la evaluación periódica de su ejecución y cumplimiento, contenido desarrollado en el artículo 8 del reglamento que la desarrolla (Decreto 85/2015), hoy en día no se han implementado, cuestión que se considera clave para poder valorar el instrumento, así como los aciertos y errores de las políticas de renovación, su posible replanteamiento y mejora.

Declaración responsable: Los autores declaran que no existe ningún conflicto de interés en relación con la publicación de este artículo. Las tareas se han distribuido del modo siguiente. El diseño general del artículo ha sido obra de Oswaldo Ledesma Gonzá-

lez, así como el apartado de análisis, la aplicación metodológica, decisiones al respecto, redacción del texto y revisión bibliográfica y legislativa. La introducción, conclusiones, implicaciones y limitaciones han sido elaboradas por ambos autores. Las representaciones cartográficas han recaído en Juan Israel García Cruz.

BIBLIOGRAFÍA

- ISTAC (2020): *Establecimientos abiertos y plazas ofertadas por entidades y núcleos turísticos de Canarias y periodo*. Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Disponible en: http://www.gobiernodecanarias.org/istac/temas_estadisticos/sectorservicios/
- LEDESMA, O. (2017): «Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad (PMM). Un instrumento singular de ordenación urbanística para la renovación de las áreas turísticas de Canarias», *Planur-e. Territorio, Urbanismo, Paisaje, Sostenibilidad y Diseño Urbano*, nº 9, pp. 1-8.
- LEDESMA, O. (2020): «El Sistema de Planeamiento de Canarias: innovaciones normativas y consecuencias territoriales», *Cuadernos Geográficos*, vol. 59 (3), pp. 122-141.
- LEDESMA, O. y SIMANCAS, M. (2016): «Una oportunidad para implementar la gobernanza territorial en la gestión de los destinos turísticos de Canarias», en *Turismo y crisis, turismo colaborativo y ecoturismo*. Palma de Mallorca, SHNB-UIB-AGE, pp. 91-104.
- LEDESMA, O. y SIMANCAS, M. (2018): «La percepción empresarial de la eficacia de los planes de renovación en las áreas turísticas del litoral. El caso de Puerto de la Cruz (Tenerife, España)», en *Destinos Turísticos Inteligentes*. Las Palmas de Gran Canaria, Servicios de Publicaciones y Difusión Científica de la ULPGC, pp. 29-42.
- SIMANCAS, M. (2015): *La moratoria turística de Canarias. La reconversión de un destino turístico maduro desde la Ordenación del Territorio*. San Cristóbal de La Laguna, Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.
- SIMANCAS, M. (2016): «La política canaria de renovación de las áreas turísticas del litoral», en *¿Existe un modelo turístico canario?* Santa Cruz de Tenerife, Promotur Turismo Canarias, pp. 86-122.
- SIMANCAS, M., GARCIA, J. y LEDESMA, O. (2014): «Fortalezas y debilidades de los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de las áreas turísticas maduras de Canarias», en *Espacios Turísticos e Inteligencia Territorial. Respuestas ante la crisis*. Sevilla, Red de Impresión, pp. 289-304.
- SIMANCAS, M. y LEDESMA, O. (2016): «La planificación territorial de la política de renovación de las áreas turísticas maduras. Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad de Canarias», *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, vol. 14 (2), pp. 335-352.
- VERA, J.F. y BAÑOS, C. (2010): «Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 53, pp. 329-353.
- VILLAR, F. (2016): «Crónica sobre la construcción de un marco legal para la renovación del espacio turístico en Canarias», *Práctica Urbanística: Revista mensual de urbanismo*, nº 138, pp. 1-14.