

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE BREÑA ALTA.

FASE DE ADAPTACIÓN PLENA

DOCUMENTO PARA APROBACIÓN DEFINITIVA
SUBSANACIÓN DE DEFICIENCIAS

DICTAMEN DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL
APROBADO EN SESIÓN DE 25 DE MAYO DE 2009

CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA MUNICIPAL

Equipo redactor:

El trabajo ha sido elaborado bajo la Dirección del Arquitecto Justo Fernández Duque

La Memoria Medioambiental ha sido elaborada por la Empresa de Investigaciones Medioambientales de Canarias INMACAN, S.L. y posteriormente completada por la empresa GEODOS, Planificación y Servicios, S.L.

El Informe de Sostenibilidad Ambiental ha sido redactado por el biólogo Don Javier de Souza Sánchez.

El Estudio de Inundabilidad de Breña Alta, ha sido elaborado por la empresa GEODOS, Planificación y Servicios, S.L.

El Catálogo Arquitectónico, ha sido realizado por los Arquitectos Ángel Caro y Joaquín Mañoso.

La delineación ha corrido a cargo de José Tomás Díaz González y Víctor Manuel Rodríguez Duque.

La mecanografía ha corrido a cargo de Cristina Rodríguez Rodríguez.

La enmaquetación ha corrido a cargo de Victoria Montserrat Pérez Martín.

APROBADO DEFINITIVAMENTE Y DE FORMA PARCIAL,
MEDIANTE ACUERDO DE LA COTMAC DE 23/11/2010.
Queda Suspendida la aprobación definitiva de los Sectores
de Suelo Urbanizable denominados SUNSE-1 Y SUNSD-2
hasta tanto no se produzca la Aprobación del PIO de La
Palma
En Santa Cruz de Tenerife, a 11 de enero de 2011.



La Secretaria de la COTMAC
Belén Díaz Elías
P. A. Demelza García Manchal



DILIGENCIA: La extiendo, yo, la Secretaria Accidental de la Corporación
para hacer constar que este documento que integra el PLAN GENERAL DE ORDENA-
CIÓN de este municipio, forma parte del conjunto de la documentación de subsanación
de deficiencias requeridas en el Dictamen de la Ponencia Técnica Occidental de la
COTMAC, celebrada el día 25 de mayo de 2009 y que fue aprobado por el Ayuntamien-
to Pleno, en sesión extraordinaria, celebrada el día 8 de julio de 2010.
Breña Alta, a 9 de julio de 2010.

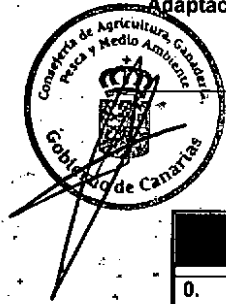
La Secretaria Acta:

Diligencia: Para hacer constar que el presente
documento se compone de ciento
veintiocho páginas.

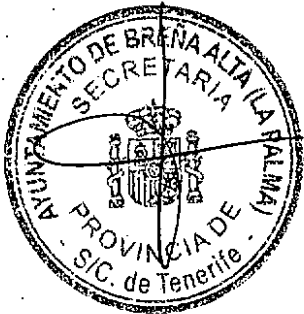
10/19 JUL 2010

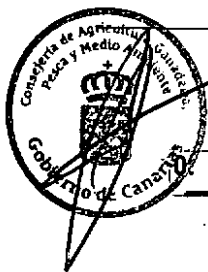


CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA MUNICIPAL



ÍNDICE CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA MUNICIPAL		
0.	PRELIMINAR	4
1.	INTRODUCCIÓN	7
	1.1. CONSIDERACIONES GENERALES	7
2.	CAPACIDAD DE CARGA	9
3.	OBJETIVOS Y FINALIDADES DEL ESTUDIO	12
4.	DOCUMENTACIÓN DEL PTET _{LP} .	13
5.	DOCUMENTACIÓN DEL PLAN INSULAR APROBADO INICIALMENTE	46
6.	LIMITES DE CARGA TURÍSTICA ASIGNADAS POR EL PTET _{LP} Y EL PGO AL MUNICIPIO DE BREÑA ALTA.	74
7.	CAPACIDAD DE CARGA. VALORACIÓN MUNICIPAL	85





PRELIMINAR

1. En el informe emitido por la Dirección General de Infraestructura Turística (Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias), al Documento de Aprobación Provisional del Plan General de Ordenación de Breña Alta (R.S. Nº 145744 de 6 de marzo de 2.009), en su apartado 3 se establece:

3. CAPACIDAD ALOJATIVA MUNICIPAL ACTUAL Y CAPACIDAD DE CARGA.

3.1. Circunstancias actuales.

Actualizando las circunstancias ya apuntadas en el informe emitido con fecha 7 de diciembre de 2.006 por este Servicio, cabe constatar que el proceso de metropolización como "barrio dormitorio" de Santa Cruz de La Palma ha continuado en este periodo. La población actual asciende, según datos del padrón de 1 de enero de 2.008, a 7.279 habitantes, lo que implica un incremento del 9,21 % desde el 2.003 y de alrededor del 25% en los últimos años.

Desde el punto de vista turístico, el papel alojativo que desempeña Breña Alta sigue representando un pequeño porcentaje en relación con el volumen total insular con el predominio de la modalidad de turismo rural.

El instrumento adolece de falta de información, detallada y precisa, de los establecimientos de Turismo Rural en funcionamiento en el municipio, si bien en su ordenación hace mención a los establecimientos existentes en los Asentamientos Rurales de San Isidro, Miranda y San Miguel. Por otro lado, el PGO hace referencia a establecimientos turísticos sin proceder a su localización, ni especificar su modalidad y categoría, de los que no se tiene constancia en el Censo de Establecimientos; hemos pues de partir de una suposición no confirmada, de que es probable que éstos estén en situación de tramitar su apertura. Al respecto debe recopilar la información necesaria de estas actuaciones turísticas (Finca Yanes y Finca El Ingeniero) y cotejar su compatibilidad con el modelo turístico del PTEOLP.

En todo caso, según constan en las estadísticas elaboradas por la Dirección General de Ordenación y Promoción de este Departamento, en el municipio de Breña Alta actualmente se encuentran en funcionamiento y autorizadas 9 Casas Rurales con una capacidad alojativa de 58 plazas.

3.2. Capacidad de Carga

El PGO no determina explícitamente la capacidad de carga producida por el incremento alojativo que se deriva del Modelo de desarrollo de la actividad pues no incorpora el documento exigido por la DOT 25. Aunque, si queda esbozada su previsión de crecimiento en el "Cuadro resumen de la población estimada del PGO (pág. 530), del cual se extraen los siguientes datos:



NÚCLEOS Y ÁREAS TERRITORIALES	SUPERFICIE (HA)	Nº PLAZAS ALOJATIVAS
SUCU-1 SAN PEDRO-EL PORVENIR-BUENAVISTA	60,49	80
RAR-1 SAN ISIDRO	78,80	4
RAR-4 MIRANDA	13,63	6
RAR-12 SAN MIGUEL	14,92	2
SDO-2 CAMPO DE GOLF BREÑA ALTA	88,23	316
AEP-4 LA ALEGRÍA	3,20	80
FINCA YANES (LA CONCEPCIÓN)	1,16	58
FINCA EL INGENIERO	10,20	10
		556

Asimismo, se considera necesario que en la determinación de la capacidad de carga se incorpore la evaluación ambiental indicadores ambientales de Turismo. Estos indicadores deben aportar datos sobre la sostenibilidad de la actividad turística que ayudarán a establecer las determinaciones oportunas para su mejor mantenimiento, y lograr la Eficiencia Ambiental del Sector Turístico. Como referencia de indicadores Ambientales de Turismo pueden tomarse, adaptados al caso singular del municipio, los que están incluidos en el Banco Público de Indicadores Ambientales (BPIA) del Ministerio de Medio Ambiente.

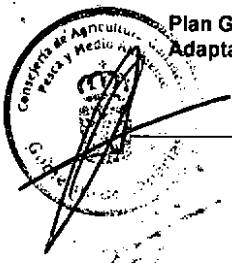
1. Observación I. Capacidad de Carga.

El PGO remitido carece de documento autónomo en el que se determine la Capacidad de Carga turística del municipio (DOT 25). El Anexo de Adaptación al PTETLP se limita a realizar una remisión genérica al instrumento de ordenación territorial sin entrar en una determinación concreta, autoenmarcándose en sus determinaciones.

La elaboración de esta parte documental en el caso de Breña Alta resulta relativamente sencilla dada la existencia del PTEOLP y puede limitarse al reconocimiento de la carga preasignada por instrumento de ordenación territorial, con la introducción en el Modelo Turístico de aquellas modificaciones derivadas del estudio pormenorizado del territorio.

En consecuencia, de la suma total que el documento no realiza en esta fase, habría que deducir por ejemplo la exclusión del uso turístico en los asentamientos rurales y agrícolas o, en caso de mantenerse los criterios de categorización del suelo rústico en los ámbitos del SDO-2 y la EAP-4, la eliminación de la capacidad alojativa correspondiente.

- La Disposición Adicional Quinta de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en material de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, en su apartado 3, modifica la Disposición Adicional Primera de la Ley 6/2002, de 12 de junio, sobre medidas de ordenación territorial y de la actividad turística de las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma, quedando redactado el apartado 2 de dicha Disposición Adicional Primera del modo siguiente:



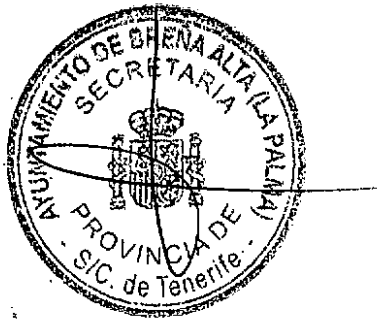
Primera.- Planes Territoriales Especiales.

....

2. Los equipamientos estructurantes definidos y ordenados con este carácter en dichos Planes Territoriales Especiales, o en su caso en los Planes Insulares, tendrán así legitimada su directa ejecución, sin que resulten condicionados por la categorización y por la calificación del suelo, de acuerdo con el contenido establecido en el correspondiente Proyecto de Actuación Territorial, que debe ser aprobado previamente, sin perjuicio de los pertinentes estudios o proyectos técnicos exigidos administrativamente para la concesión de la licencia urbanística.

....

Esta modificación resuelve la incompatibilidad manifestada en el informe de la Dirección General de Infraestructura Turística entre el Equipamiento Estructurante de Campo de Golf de Breña Alta (SDO-2) y la categorización de Protección Natural aplicada a determinados terrenos incluidos dentro del perímetro delimitado, por razón de su adecuación al PTET_{LP}.





1. INTRODUCCIÓN

1.1. CONSIDERACIONES GENERALES

El presente documento, basado fundamentalmente en el documento de Aprobación Definitiva del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma (PTET_{LP}), y del Plan Insular de Ordenación (PIO_{LP}) aprobado inicialmente, formula y justifica la ordenación turística del municipio de Breña Alta, debiendo supeditarse a Las Directrices de Ordenación General y del Turismo de Canarias, aprobadas mediante Ley 19/2003, de 14 de abril (BOCA nº 73, de 15 de abril de 2003), y a la aprobación definitiva (parcial) del PTET_{LP} (Decreto 95/2007, de 8 de mayo, del Consejo de Gobierno de Canarias publicado en el BOCA Nº 094, de 10 de mayo de 2007, y Decreto 123/08, de 27 de mayo, igualmente del Consejo de Gobierno de Canarias, publicado en el BOCA Nº 123, de 5 de junio de 2.008). Esta circunstancia provoca lo siguiente:

a) La adopción de las determinaciones emanadas de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

b) La asunción de la ordenación turística establecida por el citado Plan Territorial Especial, por los motivos esgrimidos en el propio modelo de ordenación territorial planteado en el Plan Insular de Ordenación de La Palma, aprobado inicialmente, el cual mantiene íntegramente el modelo turístico adoptado en el PTET_{LP}.



El citado Plan Territorial Especial introdujo un estudio de la capacidad de carga de la isla de La Palma, organizada en cinco grandes zonas. El Municipio de Breña Alta se integra en la zona Z2 (centro oriental de la isla), conjuntamente con los municipios de Santa Cruz de La Palma, Mazo, Breña Baja y parte de Puntallana. En el apartado -4- siguiente se trasladará sintéticamente dicho estudio, en tanto del mismo se desprende la carga turística susceptible de implantar en el municipio, así como se deduce la justificación de que la misma se encuentra por debajo de los umbrales de capacidad de carga sostenible, tanto del Término Municipal de Breña Alta, como de las zonas específicas donde se ha distribuido dicha carga.

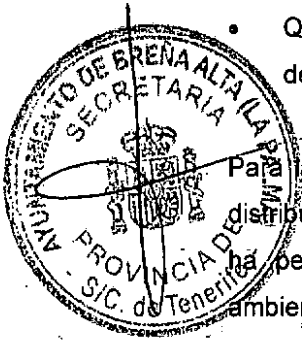
El Plan Insular de Ordenación aprobado inicialmente mantiene la vigencia del PTE_{LP}, tras su aprobación definitiva, limitándose a introducir un documento de Estudio de la Capacidad de Carga en la Isla de La Palma, cuya finalidad es constatar que las propuestas del Plan Territorial Especial de la Ordenación Turística no sobrepasan la capacidad de carga de la



Isla, ni en términos absolutos, que fijan la carga máxima admisible en 25.500 plazas alojativas turísticas, ni en relación a su distribución territorial.

La finalidad por tanto de este Estudio de Capacidad de Carga, es la de, partiendo de los datos preestablecidos y de la ordenación implantada por el PTET_{LP}, comprobar la adecuación de la isla para absorber esta carga máxima y su distribución territorial, conservando el equilibrio ambiental, y socioeconómico, y concretamente, siguiendo la DOT 25, garantizar que el modelo turístico aprobado y vigente, garantiza:

- Que no se produce un declive inaceptable por la experiencia obtenida por los visitantes.
- Que no se genera una excesiva presión sobre los recursos turísticos.
- Que no produce alteraciones ecológicas, territoriales y paisajísticas inaceptables.
- Que no implica una afección excesiva sobre la sociedad residente.
- Que prevé los equipamientos, servicios e infraestructuras generales precisas para el desarrollo de la actividad y de la población de servicios que demande.



Para la evaluación de la carga turística en el marco del Plan Insular se ha modificado la distribución zonal del PTET_{LP} a los sistemas funcionales definidos por el Plan Insular, lo cual ha permitido relacionar las propuestas de distribución de carga con otras variables ambientales y socioeconómicas definidas para cada sistema funcional por el PIO_{LP}. En el apartado -5- siguiente se reproduce literalmente el documento de "Estudio de la Capacidad de Carga de la Isla de La Palma" incorporado al documento de aprobación inicial del Plan Insular.

El PTET_{LP}, prevé en el término municipal de Breña Alta dos actuaciones concretas: el Campo de Golf de Breña Alta, SDO-2, incluido dentro del Sistema Deportivo y de Ocio del Plan Territorial, con carácter "Actuación Estratégica Singular" y, la "Actuación Específica Prevista" AEP-4 denominada Fincá La Alegría. La primera se le asigna número de plazas alojativas turísticas máximas de 316, en categoría hotelera de 4 estrellas, implantadas en al menos en dos actuaciones inferiores a las 200 plazas, y la segunda, con una carga preasignada de 114 alojamientos. Ambas actuaciones, que arrojan un total de 430 plazas alojativas, se entiende que se encuentran analizadas y validadas por ambos instrumentos de ordenación territorial respecto a la sostenibilidad de las mismas en el territorio insular y municipal, y concretamente respecto a la superación del umbral de capacidad de carga turística del territorio específico donde se implantan.



2. CAPACIDAD DE CARGA: JUSTIFICACIÓN Y FUNDAMENTO

La incorporación del documento de Estudio de Capacidad de Carga en el PTET_{LP}, se realiza en cumplimiento del mandato establecido en la Directriz 25 *in fine*, que ordena a la incorporación de este Estudio, ya que cuando el PTET_{LP} establece un Modelo de Ordenación Territorial del uso turístico, realiza la materialización de una decisión de ocupación del suelo con destino turístico, lo que exige, a la luz de la Directriz 25 el establecimiento y fundamentación técnica de una "capacidad de carga" de la isla de La Palma.

Esta Directriz plantea su propia definición de **Capacidad de Carga** como:

"Conjunto de factores que permiten el uso turístico de una zona sin un declive inaceptable de la experiencia obtenida por los visitantes, una excesiva presión sobre los recursos turísticos de la misma, una alteración ecológica, territorial y paisajística inaceptables, ni una afección excesiva sobre la sociedad residente, y disponiendo de los equipamientos, servicios e infraestructuras generales precisos para el desarrollo de la actividad de la población de servicios que demande".

En este sentido, las determinaciones en relación a la capacidad establecidas por las Directrices está en plena sintonía con la experiencia acumulada en este campo por la doctrina, que expresa este concepto de la siguiente manera:

"La capacidad de carga turística es un tipo específico de capacidad de carga ambiental y se refiere a la capacidad biofísica y social del entorno respecto de la actividad turística y su desarrollo (Wolters, 1991, citado por Ceballos-Lascuráin, 1996). Representa el máximo nivel de uso por visitantes que un área puede mantener. Se puede definir la capacidad de carga ambiental como la capacidad que posee un ecosistema para mantener organismos mientras mantiene su productividad, adaptabilidad y capacidad de regeneración. Representa el límite de la actividad humana: si éste es excedido, el recurso se deteriorará (Ceballos-Lascuráin, 1996).

La determinación de capacidad de carga turística constituye una herramienta de planificación que permite obtener una aproximación a la intensidad de uso de las áreas destinadas al uso público por lo que sustenta y requiere decisiones de manejo (Cifuentes 1992, Acevedo Ejzman, 1997). El cálculo se hace a través de un proceso complejo en el que se deben considerar una serie de factores ecológicos, físicos, sociales, económicos y culturales (Moore, 1993)¹

La capacidad de carga, se refiere a la capacidad que un territorio determinado tiene de absorber la actividad antrópica sin que se produzca una alteración significativa, y una

¹ Capacidad de Carga Turística de las Áreas de Uso Público del Monumento Nacional Guayabo, Costa Rica. WWF Centroamérica. 1999.



degradación irreversible desde el punto de vista ecológico y ambiental. El **desarrollo sostenible** tiene como fin ser capaz de combinar el crecimiento económico y el bienestar de la población al tiempo que se mantienen y mejoran los recursos naturales y el medio ambiente.

El concepto de **capacidad de carga** es bastante fácil de entender, no así la forma de evaluación, existiendo múltiples metodologías. En cualquier caso, y con respecto al turismo, que es el objeto del presente Plan, la **Organización Mundial del Turismo** establece la capacidad de carga como **"el número máximo de turistas que pueden visitar un mismo lugar sin provocar efectos destructivos en el medio ambiente, en el orden físico, biológico, económico y sociocultural, o bien un deterioro inaceptable del grado de satisfacción de los turistas"**.

Otros estudios realizados, tienen sus propios conceptos de capacidad de carga, interesantes desde la perspectiva, de este análisis y que son:

"En su sentido más convencional, el concepto de CC, como manera de expresar la carga ambiental sobre espacios naturales nació en la década de los 70. Este concepto era usado para considerar el potencial de uso mediante índices al desarrollo directo, existiendo dos campos muy diferenciados: a) manejo de recursos, y b) manejo del desarrollo. En este sentido cabe distinguir dos interpretaciones; la referida a densidad óptima de usuarios para el disfrute del espacio, y la referida a niveles de actividad que generen un deterioro físico del espacio receptor (Clark, 1990).

La CC referida al número máximo de personas que pueden ser acomodadas en un espacio ha sido comúnmente utilizado a partir de indicadores relativos a volumen y densidad de éste (Antón, 1997). Autores como O'Reilly (1986) la definen basándose en otros conceptos como psicológicos o perceptual, relacionada ésta con el límite en que la saturación del espacio receptor lleva a los usuarios a buscar nuevos destinos no masificados y de similares características. Según Holder (1988) la CC ha de ser definida como la densidad óptima para el bienestar de los propios usuarios. Holder opina que no existe una fórmula matemática que indique cuántos usuarios son suficientes y cuántos son demasiados para cada espacio. Él favorece la vigilancia constante de la tensión sobre los espacios receptores e impactos derivados de la frecuentación sobre estos".²

El Plan Territorial Turístico (PTET_{LP}), justifica la sostenibilidad del sistema turístico implantado, y concretamente la capacidad de carga del sistema insular en el apartado 3.4 de la Memoria de Ordenación. La metodología empleada se basa en las variables o factores previstos en la DOT 25. La densidad territorial es el parámetro que se establece como indicador respecto a la necesidad de adoptar medidas respecto al crecimiento que se produzca en determinadas zonas.

Para el análisis y evaluación de las propuestas, el Plan Insular de Ordenación (PIO_{LP}),

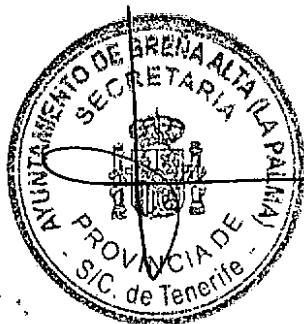
²Análisis de la relación entre capacidad de carga física y capacidad de carga perceptual en playas naturales de la isla de Menorca. Francesc Xavier Roig i Munar. Director Técnico de Gestión Litoral. Consell Insular de Menorca



contempla las variables de la DOT 25, organizándolas del modo siguiente.

FACTORES, PLAN INSULAR	FACTORES, DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL
Capacidad de Carga de calidad ambiental	Capacidad ecológica Capacidad paisajística Afección a recursos naturales
Capacidad de Carga Física	Disponibilidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales Capacidad de las Infraestructuras de accesibilidad Capacidad de mercado Disponibilidad de recursos turísticos
Capacidad de Carga Social	Capacidad social.
Capacidad de Carga Económica	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de mercado, capacidad social)
Capacidad de Carga de Percepción	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de infraestructuras, capacidad de mercado, capacidad social)

Para la evaluación de la carga turística preasignada por el PTET_{LP} al Término Municipal de Breña Alta, y su distribución zonal pormenorizada realizada por el PGO, se empleará el análisis de factores del PIO_{LP}.





3. OBJETIVOS Y FINALIDADES DEL ESTUDIO

El objetivo planteado por el PTET_{LP} es la **SOSTENIBILIDAD** del sistema (entendido como el sistema territorial planteado o el modelo de ordenación) como base de este Plan. Desde este punto de vista, el "Estudio de Capacidad de Carga de las zonas donde se admite la introducción del uso turístico" supone la herramienta para evidenciar que el Modelo de Ordenación Turística propugnado por el PTET_{LP} se ajusta a criterios de sostenibilidad territorial; entendiéndose como tal, la óptima integración de las zonas turísticas propuestas en el escenario ambiental y socioeconómico del municipio de Breña Alta.

Por tanto, la finalidad última del estudio de Capacidad de Carga es demostrar que el Modelo de Ordenación Turística se sitúa entre intensidades de transformación ambiental y/o paisajística asumibles, dadas las características ambientales del contexto municipal, a la vez que inyecta en el municipio una significativa dinamización socioeconómica, sin por ello renunciar a la idiosincrasia que caracteriza al municipio de Breña Alta.

Obviamente, dada la convergencia de parámetros ambientales y socioeconómicos, se deduce la complejidad del proceso para la elaboración del estudio de Capacidad de Carga, que en este caso se simplifica dada la exigua asignación de carga turística al territorio municipal, así como que las dos actuaciones previstas, SDO-2 y AEP-4, ya han sido evaluadas por el PTET_{LP}.

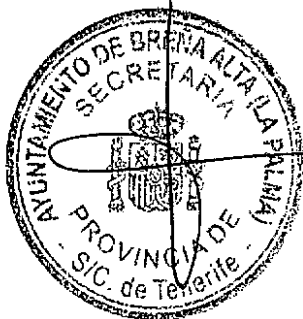




4. DOCUMENTOS DEL PTETLP.

A continuación se traslada la documentación del PTETLP, relativa a la Evaluación de la Capacidad de Carga Turística en el Sistema Insular, los posibles impactos considerados derivados de la introducción de la actividad turística, así como la territorialización de la carga y su evaluación por zonas. Los apartados que se han trasladado, que se entienden de interés para el presente documento son:

- 2.2.5. BASES PARA LA FORMULACIÓN DEL MODELO
- 2.3.5. EL TURISMO Y SU IMPACTO.
- 3.4. EL SISTEMA TURÍSTICO, CAPACIDADES Y LÍMITES
- 3.4.1. CAPACIDAD DE CARGA DEL SISTEMA INSULAR
- 3.5.4. TERRITORIALIZACIÓN DE LA CARGA.
- 3.5.5. TERRITORIALIZACIÓN TIPOLOGICA DE LA CARGA.



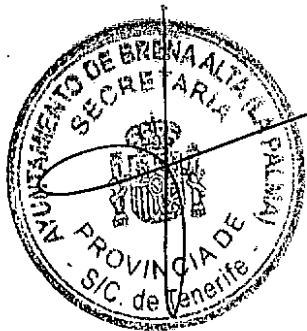


2.2.5 BASES PARA LA FORMULACIÓN DEL MODELO

- El modelo turístico que a nivel insular se pretende desarrollar en los próximos años, se conforma como estructura compleja y diversa integradora de un sistema económico del que formaría parte estructural el sistema agrario, por tanto el modelo tendría la validez que le otorga la continuidad del escenario socioeconómico actual.
- Constituye un sistema en el que se articulan las diversas modalidades conceptuales:

→ TM - Formas convencionales de desarrollo turístico, en cuanto concepto y espacio, limitadas territorialmente, pero necesarias para la conformación de un producto isla. Los espacios litorales en su oferta clásica de sol y playa, y con la escala territorial prevista, tendrán su espacio y deberán tener un aporte cualitativo al sistema.

→ TER - De otra parte, se tiene la compleja fenomenología que se ha de implantar en el espacio rural-natural, con diversidad espacial y modélica. Sugerente manifestación del turismo que tendría como premisa fundamental establecer un sistema de gestión de los recursos naturales y autóctonos, con preocupación del impacto social y desarrollo económico del espacio receptor. Ha de garantizar la calidad y la integridad de la experiencia turística, con una determinada capacidad de carga, una oferta proporcionada por diversidad de pequeños



operadores, un turismo de valor añadido y una infraestructura creada con criterios de sensibilidad.

Esta categoría conceptual tiene la caracterización de un *turismo de escaso impacto*, con los siguientes rasgos definitorios:

- Gestión local.
- Producto que conforma una experiencia turística de calidad.
- Valoración activa de la cultura.
- Énfasis que se ha de poner en la formación.
- Dependencia de los recursos naturales y culturales.
- Integración del desarrollo y la conservación.



200

2.3.5 EL TURISMO Y SUS IMPACTOS

1. Según tipología:

Toda actividad realizada sobre el medio produce un impacto, pero la capacidad de respuesta será determinante para que los efectos puedan ser o no deseables. El turismo en el medio puede entenderse que se desarrolla con dos categorías: turismo masivo y turismo difuso. (Ayllón Trujillo)

Turismo masivo:

Tiene una consecuencia manifiesta que es el aislamiento de los turistas de la población local, conformándose en centros o islas de notable dinamismo económico. Aparecen fuertes contrastes en el ámbito socioeconómico y cultural, donde el producto de importación se impone a los de factura local.

Aparecen nuevos flujos de migración que parten de zonas económicamente débiles a las áreas de desarrollo turístico. Consecuencia de esto se manifiesta una desestructuración demográfica de zonas de origen con flujos hacia las de destino que perduran aún después de decaer la demanda de empleo.

Aparecen formas de pobreza por la sobreexplotación de trabajadores con salario insuficiente. La planificación urbana ha de atender nuevos retos entre los que se encuentran la solución a las demandas de vivienda para recursos económicos limitados.

Turismo difuso:

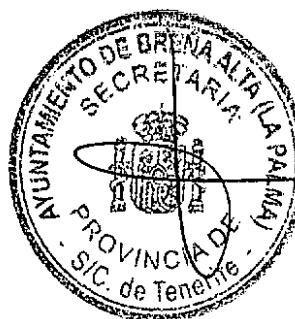
Esta es una forma no cerrada de utilizar los circuitos turísticos, organizándose de manera más libre, con variedad y multiplicidad en los modos de desarrollarse. Tiene una dependencia casi total del sistema local: libertad de movimiento y ritmo más relajado para organizar los días de estancia, las visitas, las compras, los itinerarios. Requiere una planificación previa con mayor nivel de información del territorio y su cultura.

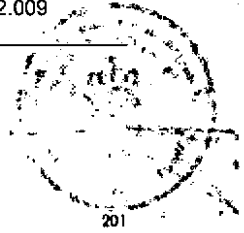
El dinamismo económico que produce en el desarrollo local es superior al turismo de los grandes operadores, porque difunde en la sociedad local de forma directa casi todo el gasto del turista.

2. Los impactos en el sistema:

El turismo como actividad económica ha tenido notables efectos sobre el entorno en el que se desarrolla, tanto desde el punto de vista territorial, como económico y sociocultural.

Desde los años 70 (s.XX), ya se constata la importancia de los impactos negativos que el turismo tenía en muchos destinos, problemas ligados a un desarrollo rápido y espontáneo, lo que hizo reflexionar a las comunidades receptoras a efectos de replantearse la rentabilidad real de la actividad turística, apareciendo enfoques con orientación de equilibrio y tomando en consideración los costes de la actividad turística.





■ Impactos económicos.

La actividad turística tiene una directa repercusión en la economía del ámbito territorial de asentamiento. El alcance estará en función del grado de dinamicidad y diversificación de esa economía, en razón de la componente escalar cuantitativa y cualitativa que determina el nivel de activación del sistema económico, en este caso el insular.

A nivel global en las islas, donde se desarrolla una fase de *iniciación* (1960-1974) y de *conformación* (1975-1990) (Cáceres, E; Génesis y desarrollo del espacio turístico en Canarias), el turismo ha sido determinante en el desarrollo económico de Canarias, con la generación de empleo y elevación del nivel de renta.

Este fenómeno generalizado en las islas no tuvo incidencia directa en La Palma, que sustentó su desarrollo económico en la base agraria. Hoy no cabe duda de la necesidad de intervenir en el sistema económico insular, su naturaleza interdependiente entre las diversas sectores de la economía, con efecto multiplicador de la actividad empresarial, hacen de la actividad turística en la isla una necesidad económica. Frente a los beneficios (empleo, renta, diversificación,...) se ha de estar en permanente alerta en cuanto a los posibles impactos negativos, como la asignación no adecuada de recursos, fluctuaciones y dependencia, inflación, presión especulativa, y en definitiva distorsiones de la economía local.

■ Impactos socioculturales.

Son el resultado de las relaciones sociales que se establecen entre los residentes y los visitantes y durante el tiempo de estancia, variando la intensidad y forma dependiendo del tipo de visitantes y de factores espaciales y temporales.

La magnitud de los impactos dependerá en gran medida de las diferencias socioculturales entre visitantes y residentes (Inskoop, 1991), (estilo de vida, religiosa, actitudes, valores,...).

Se puede hablar de impactos directos, son los efectos de nuevas formas de comunicación, transporte e infraestructuras; y de impactos inducidos, surgen como consecuencia del aumento del nivel de vida que actúa modificando pautas de consumo y originando cambios sociales.

En consecuencia, se reconocen los límites de un destino en cuanto a capacidad de carga social, cuyo umbral representa la tolerancia máxima de presencia de turistas por parte de los residentes.

La mejora de la calidad de vida es el aspecto positivo de mayor relevancia social, contribuyendo también a la concienciación histórico-cultural (conservación, rehabilitación, revitalización de costumbres,...). Los cambios sociales se presentan como procesos más activos, en términos de mayor tolerancia y bienestar. También experiencias de intercambio cultural resultan positivas en el transcurso de la vivencia turística.



202

En cuanto aspectos negativos, en algunas sociedades la actividad turística puede ser fuente de tensión social, en el espacio turístico de las islas se puede percibir puntuales situaciones de conflictividad, nacidas en el entorno de espacios más degradados.

La desestructuración cultural o pérdida de valores que soportan la identidad insular, tiene la trascendencia cultural de una desorientación social y desarticulación de la colectividad en cuanto a caracteres de autenticidad.

■ Impactos ambientales.

La experiencia turística se evalúa en el entorno en que se desarrolla, donde el medio natural pasa a ser parte integrante de esa experiencia. Los consumidores turísticos muestran una gran preocupación por los problemas ambientales. Para la competitividad de cualquier destino turístico resulta fundamental un entorno de calidad.

Las consecuencias negativas se manifiestan en:

- Transformación irreversible del entorno debido a un crecimiento urbanístico desordenado, sin integración en el medio.
- Erosión y degradación del entorno, con problemas de aguas residuales, recogida y tratamiento de basuras, deterioro de hábitats.
- Regresión del espacio rural.

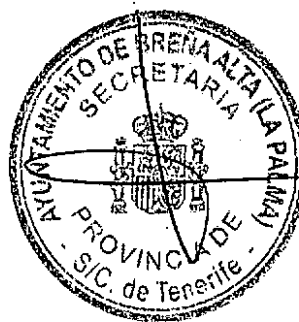
■ Implicaciones en el espacio rural.

Actuar en el espacio rural lleva consigo el objetivo de reducción de los efectos negativos del turismo sobre el sistema global de la isla, el ámbito físico, económico y sociocultural. El enfoque partiría de los siguientes principios señalados por Phillips (1988), hoy en plena vigencia y de directa trascendencia en la planificación:

- La actividad turística debe enfocarse como práctica compatible con los recursos del sistema.
- El desarrollo del TER debe fomentar la mejora y conservación de los recursos, con medios y financiación.
- Debe potenciar la economía local y lograr un mínimo impacto mediante desestacionalización y dispersión geográfica.
- La integración en el paisaje debe ser condición del diseño y gestión de los productos turísticos.
- La conservación del entorno y la preservación de oportunidades futuras, es tarea tanto de la administración pública como de la propia industria turística.

3. El impacto en los espacios naturales:

Muchos estudios abordan los impactos del turismo en espacios naturales, con valoraciones que dependen del contexto, aunque de forma general aparecen consideraciones que revelan los importantes efectos negativos que sobre los espacios naturales provocan actividades primarias con prácticas inadecuadas, en general presiones que provienen de las condiciones del desarrollo económico. En muchos casos los mayores impactos no son generados por la actividad turística.





203

En relación con actividades de ocio, los miradores y áreas recreativas disponen de buena adecuación, aunque los criterios de intervención en esos puntos sensibles son diversos y los resultados formales podrían ser notablemente mejorados.

Como instalación alojativa podría ejemplificarse al hotel "Palma Romántica", situado en un espacio de buenas condiciones de naturalidad, el cual dispone de un alto nivel de integración en el medio natural y sociocultural.



■ De estas consideraciones puede entenderse que la dialéctica entre turismo de naturaleza y preservación ambiental debe ser resuelta en el plano que presente ausencia de conflicto, es decir en situación de interacción en la que el turismo no provoque alteraciones o sean poco significativas, o mejor con sinergias de contribución a la conservación.

Las interacciones conflictivas se presentan externalizando impactos negativos, que pueden considerarse originados por:

- La construcción de infraestructuras y equipamientos.
- Los efectos de la explotación turística.

PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA - LA PALMA - Aprobación definitiva parcial - DECRETO 95/2007



201

- Las actividades de los propios turistas.

La capacidad de carga dependerá de las condiciones particulares del espacio y de la tipología del turista. La conducta del turismo ha de ponerse en relación con la sensibilidad del ecosistema, tal que pueda precisarse los efectos que serían irreversibles y degradantes para el medio.



Los espacios más prístinos del territorio insular y otros de escasa transformación pero con gran valor ecológico o paisajístico, conforman el espacio naturalístico sin oportunidades para el alojamiento turístico, aunque sin embargo puedan realizarse intervenciones de equipamiento y servicios relacionados con el turismo.

Por otro lado, desde esta perspectiva de integración ambiental y en la medida que los impactos económicos resulten muy beneficiosos y los impactos territoriales puedan ser soportados con minimización de efectos, el PTET^{LPA} posibilita algunas actuaciones alojativas en espacios naturales, reglados o no.



3.4 EL SISTEMA TURÍSTICO, CAPACIDADES Y LÍMITES

3.4.1 CAPACIDAD DE CARGA DEL SISTEMA INSULAR

1. Concepto:

La capacidad de los recursos para sustentar la vida ha sido desde siempre preocupación del hombre, a este respecto ya los benahoritas parece que establecían límites de carga poblacional:

"Los hombres y mujeres son corpulentos, y son groseros, salvajes y feroces, y calculan entre sí cuántos pueden vivir en la isla, y no consienten que ni sus propios hijos vivan si pasan de aquel número (...). Lo mismo hacen cuando algún cristiano arriba a la isla si excede el número de ellos en aquel momento, si no lo dejan vivir".

(Gómez de Sintra, 1940)

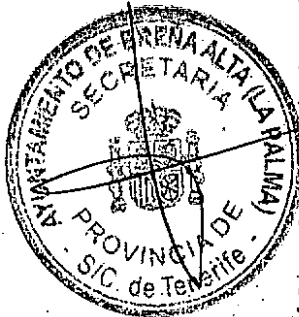
cita de Barrios García, J - I ENCUENTRO DE GEOGRAFÍA, HISTORIA Y ARTE-SANTÁ CRUZ DE LA PALMA-1993

■ La cuestión de la capacidad de carga se ha venido debatiendo desde que en 1798, el economista inglés Thomas Malthus publicara su *"Ensayo sobre el principio de la población y sus efectos en el futuro mejoramiento de la sociedad."*, argumentaba que, puesto que las tierras productivas y el agua potable son recursos limitados, el crecimiento de la población sobrepasará inevitablemente en algún momento el suministro de alimentos y agua, y sobrevendrá la inanición en masa y la anarquía.

Malthus no previó los notables avances de la tecnología agrícola y las economías de escala que han permitido que la población mundial se eleve a casi seis mil millones. Aunque las reflexiones científicas actuales advierten que en el futuro el planeta podría estar cada vez más en riesgo, hoy la propia actividad humana y el nivel tecnológico causan rápidos cambios en los ecosistemas de la tierra. El tiempo de ajuste de los sistemas naturales de la tierra depende de la velocidad del impacto humano.

■ La capacidad de acogida o capacidad de carga hace referencia al máximo rendimiento sostenible de un recurso dado (COSCOSSIS Y PARPAIRIS, 1992), expresa el grado de cabida que presenta el medio para una actividad teniendo en cuenta, a la vez, la medida en que el medio cubre sus requisitos locacionales y los efectos de la actividad sobre el medio (GÓMEZ OREA, 1991).

■ La capacidad de carga turística se convierte en instrumento eficaz en la estrategia de gestión sostenible (BOKOBÓ, 1995), consiste en el uso pleno de cualquier área que no vaya acompañado de efectos negativos sobre los recursos, que reduzca la satisfacción de los visitantes o tenga un impacto adverso sobre la sociedad, la economía o la cultura en la zona (MACINTYRE, 1993).





266

- No solo interesa la respuesta de los parámetros biológicos del sitio de uso turístico sino que también es de gran valor la calidad de la experiencia recreativa que tenga el visitante (Moore, 1987 y Cifuentes, 1990), ya que el uso no solo podría impactar los recursos físico/ biológicos del área tales como suelo y vegetación, sino también el carácter de la experiencia recreativa.
- El concepto de capacidad de carga está interrelacionado con el de desarrollo sostenible, "máximo número de personas que pueden utilizar un emplazamiento sin provocar una alteración irreversible en el entorno natural o y sin un declive inaceptable en la calidad de la experiencia de los visitantes" (Mathieson y Wall-1982). Hoy el concepto con utilización creciente en la planificación debe extenderse a todos los agentes involucrados y al entorno territorial en el que tiene lugar la experiencia turística integral. Pretende establecer las condiciones sociales económicas y medioambientales consideradas deseables en un destino, en consecuencia su capacidad para absorber la presencia de visitantes sin que se produzcan cambios negativos irreversibles en el mismo.

Siguiendo a Burton (1970) pueden distinguirse tres variables incidentes en la determinación de la capacidad de carga:

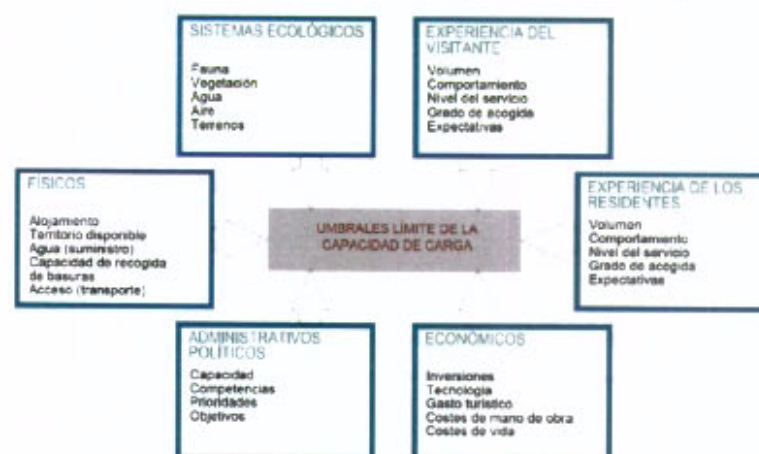
Ecológica: cuantifica la intensidad de uso, en función de la degradación considerada aceptable.

Paisajística: capacidad de absorción de la presencia de visitantes en el paisaje.

Perceptual: valoración del grado de saturación de un enclave, analizando el límite de tolerancia psicológica a la presencia de visitantes.



factores limitantes de la capacidad de carga





- En definitiva la capacidad de carga es un concepto relativo de difícil objetivación, del que forma parte una componente científica y consideraciones de valor o juicio, por tanto con rangos dependientes tanto de variables físicas, como psicológicas o ecológicas. Depende de la fragilidad o de la capacidad de absorción del medio y de la *capacidad de manejo* de la administración (metodología Cifuentes, 1990).

2. Referente normativo:

Las Directrices de Ordenación General (DOG) recogen los criterios específicos que sirvieron de soporte al propio instrumento:

DOG 3 (NAD)

a) La definición de un marco territorial que permita mantener el desarrollo y contener el crecimiento respecto de la *capacidad de carga ambiental, social y económica* del archipiélago y de cada una de las islas.

En las Directrices de Ordenación del Turismo (DOT):

Directriz 7. Definición del modelo. (ND)

2. Constituyen criterios para la implantación territorial del modelo turístico, los siguientes:

b) La determinación de los ritmos y límites de crecimiento de las zonas turísticas deberá realizarse en función de la *capacidad de carga* de cada sistema insular, armonizando la expansión de la oferta con el desarrollo del resto de los sectores económicos, con la consecución del equilibrio social y con la previa o simultánea implantación de infraestructuras, servicios y equipamientos.

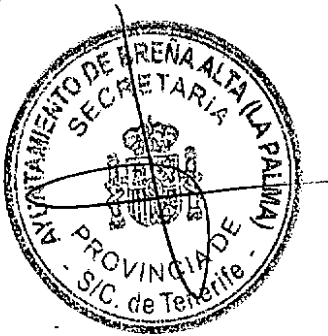
Directriz 12. Ordenación del uso residencial en zonas turísticas. (ND)

4. El planeamiento insular, o el territorial derivado del mismo, podrá establecer límites globales y de ritmo de crecimiento de la oferta residencial en zonas turísticas, en función de la *capacidad de carga* de las mismas o el modelo territorial adoptado.

Directriz 19. Renovación edificatoria de establecimientos alojativos. (NAD)

d) El número de plazas señaladas en la letra anterior estará exceptuado de las limitaciones de ritmo y cantidad fijadas en las presentes Directrices, pero no podrá materializarse el incremento de plazas sobre las preexistentes si el planeamiento insular declarase expresamente agotada la *capacidad de carga* de la isla o de la zona turística a la que pretendieran trasladarse.

Es en la DOT 25, donde se desarrolla el concepto de capacidad de carga y se aporta una metodología de análisis:

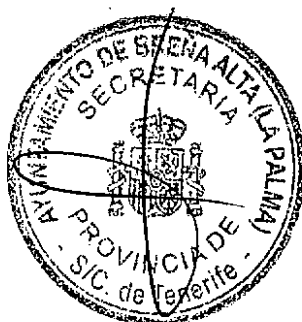




1. (ND) Toda decisión de ocupación de suelo con destino turístico requiere ser establecida y fundamentada técnicamente en la capacidad de carga de la zona turística afectada,

Se fundamentará al menos en los siguientes factores relevantes:

- a) *Capacidad ecológica*, que identificará y valorará los cambios que previsiblemente haya de producir en los ecosistemas la implantación de la actividad turística de que se trate.
- b) *Capacidad social*, que analizará los efectos sobre la población residente, sobre sus condiciones urbanas, habitacionales, de mercado de trabajo y de entorno cultural, así como su afección a los servicios educativos, sanitarios y de bienestar social disponibles.
- c) *Capacidad paisajística*, definida como la potencialidad del paisaje para asumir las actuaciones previstas sin alteración de sus rasgos y elementos característicos.
- d) *Capacidad de las infraestructuras de accesibilidad* y otras existentes para atender el funcionamiento y abastecimiento del ámbito, y posibilidad de absorción de los impactos que se deduzcan de la dotación o ampliación de dichas infraestructuras.
- e) *Capacidad del mercado*, considerando el crecimiento potencial de la demanda frente a la nueva oferta, con el fin de evitar que la generación de desequilibrios entre oferta y demanda deteriore la competitividad del destino y de los operadores.
- f) *Disponibilidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales* necesarios para las fases de construcción y explotación de los establecimientos turísticos que se prevean, estimada bajo la hipótesis de aplicar medidas y sistemas adecuados a la conservación del medio ambiente, el ahorro de energía y de agua, y la correcta gestión de los residuos.
- g) *Disponibilidad de recursos turísticos*, evaluados en relación con los productos turísticos previstos, fundamentado en un inventario valorado, destinado a estimar la orientación turística del ámbito y la correspondencia entre recursos, productos turísticos, tipo de demanda y actividades turísticas propuestas.
- h) *Afección a recursos naturales* existentes en los ámbitos propuestos para la actividad urbanística, y en su entorno de influencia ambiental, paisajística y funcional, fundamentado en un inventario y valoración de los recursos y en la previsión de las medidas para su conservación.



Respecto de los límites al crecimiento, en la DOT 26. (ND):

1. El planeamiento insular deberá declarar agotada la capacidad de carga de aquellos ámbitos territoriales en los que así se deduzca del análisis de los factores relacionados en la Directriz anterior....

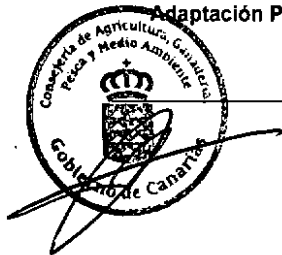
Respecto de los ritmos del crecimiento, la DOT 27.1 establece la formulación de la ley trienal que fijará el ritmo anual máximo de crecimiento de autorizaciones previas para nuevas plazas de alojamiento turístico en cada una de las islas. y justificado en la capacidad de carga de las respectivas islas y en la evolución de los factores ambientales, sociales y económicos, en especial de los sectoriales.

En la DOT 29 (NAD) relativa al sistema de seguimiento,

2. El sistema de seguimiento prestará una especial atención a la elaboración multidisciplinar de indicadores para la evaluación objetiva de la capacidad de carga.

En la DOT 30 (NAD) relativa a los instrumentos de planificación y ordenación....

3. La consejería competente en materia de ordenación del territorio desarrollará, en el plazo máximo de nueve meses, un estudio sobre metodología para la apreciación y evaluación de los factores determinantes de la capacidad de carga, especialmente en zonas turísticas, que pueda ser utilizado por los distintos órganos competentes en la materia.



269

3. Metodología aproximativa:

a) Generalidades.

La metodología descrita en la DOT-25 ha tenido directo reflejo en la determinación de la capacidad global insular del Plan. Los factores incidentes de forma más directa en el medio ambiente son la capacidad ecológica, capacidad paisajística y afección a recursos naturales, factores que se conjugan para una comprobación de efectos, y más que variables de una ecuación que explicita la capacidad máxima, son indicadores de posición, puesto que según el emplazamiento puede verse afectada la ecología, el paisaje o los recursos naturales del ámbito. Tienen una acción directa para determinar la capacidad de las unidades territoriales y por supuesto para la diagnosis que ha permitido la delimitación zonal.

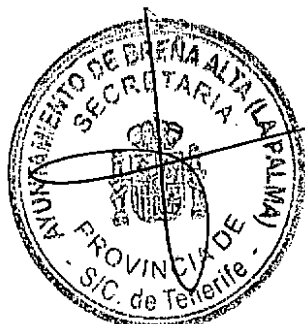
Las infraestructuras, la red viaria, el puerto, aeropuerto, y la producción y transporte de energía, y otras dotaciones de las que debe servirse el sistema turístico, no plantean especial problemática funcional. Las acciones en marcha, derivadas de políticas sectoriales justificadas por necesidad del sistema insular en su conjunto, apoyan a las necesidades turísticas si éstas acompañan su crecimiento. Un concreto emplazamiento sí que puede verse limitado por factores como accesibilidad o transporte de energía, en este nivel han sido también variables incidentes en la delimitación zonal.

La capacidad del mercado es un factor relativo, porque las relaciones entre oferta y demanda inducen un crecimiento sobre el que se puede intervenir para controlar el ritmo, pero no indica una capacidad límite global.

La disponibilidad de recursos humanos y técnicos necesarios para las fases de construcción y explotación, tiene directa incidencia sobre el ritmo de crecimiento, pero tampoco es un indicador de límites por el que se determine la capacidad máxima.

La isla no dispone de recursos humanos suficientes para aplicar al sector en lo que se refiere a necesidades de la explotación turística. Un esfuerzo en formación podrá ir cualificando los recursos humanos que se vayan demandando, lo cual pone también freno al ritmo de crecimiento.

En cuanto a la fase de construcción, se dispone de recursos suficientes para cierta actividad constructora, con los que se podría mantener la actividad de forma sostenida a lo largo del tiempo. El modelo elegido pretende evitar la importación fomentando el desarrollo socioeconómico endógeno.

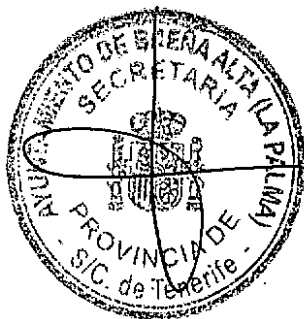




b) Objetivación de la carga.

El crecimiento poblacional de Canarias es un hecho que determina de manera clave cualquier reflexión sobre la demanda previsible de servicios y el modo en que debe ser atendida. La Palma no se corresponde con el resto de las islas en cuanto a crecimiento poblacional y fuerte dinamismo demográfico, por tanto el comportamiento general de las últimas décadas no tiene en la isla los mismos efectos, a saber: *la dispersión del poblamiento, la ocupación de amplias zonas del escaso territorio disponible por actividades productivas intensivas (agricultura y turismo particularmente) y la profundidad de las reconversiones de la base económica con efectos sobre la articulación del territorio.*

El indicador de densidad territorial puede en cualquier caso mostrar la alerta que indique la necesidad de adoptar algunas medidas respecto a la continuidad inercial del crecimiento.



En relación con Canarias, se han referenciado los datos más recientes disponibles en cuanto a población y turismo, respecto de las superficies insulares. La disparidad en la intensidad de uso del territorio también se manifiesta entre las islas de nuestro archipiélago, pero la densidad media no da idea de la dispersión entre los valores extremos, La Palma se sitúa en un aceptable nivel medio, la cuestión es, ¿donde está el límite?

En este sentido se plantea la necesidad de referir el crecimiento a la **población y al territorio**, porque si bien el dato estadístico de baja densidad tiene un valor referencial, admitiendo que se relaciona con la limitación de oportunidades socioeconómicas que tradicionalmente padecieron estas islas, habría que ponderar otros factores de capacidad de acogida de su territorio y sobre todo **garantizar que el desarrollo se pone principalmente al servicio de la población residente.**

En el siguiente cuadro se recogen los indicadores insulares, expresivos de la relación entre el territorio, el turismo y la población residente:



2002	SUPERFICIE POBLACION		P/S h/km ²	TURISTAS					ALOJAMIENTOS			TASA DE FUNCIÓN TURÍSTICA A/P		
	S Km ²	P		NACIONAL	EXTRANJ	total/año	E media	T t/día	% T/P	(P+T)/S p/km ²	A legales		(A+P)/S reales p/km ²	
LA PALMA	708	85631	121	52698	118029	171617	13,11	6164	7,20	130	8042	10455	135	12,21
LA GOMERA	370	19580	53	24124		134283	13,11	4824	24,63	86	6184	8039	75	41,06
EL HIERRO	269	10162	38	7936		20245	13,11	727	7,16	40	1017	1322	43	13,01
TENERIFE	2034	799889	393	843470	3659397	4502867	10,75	132619	18,58	458	126622	164609	474	20,58
GRAN CANARIA	1560	789908	506	420157	2886791	3306948	10,76	97487	12,34	569	138134	179574	521	22,73
FUERTEVENTURA	1660	74983	45	66096	1332012	1398068	11,44	43820	53,44	72	35614	46298	73	31,74
LANZAROTE	846	114715	136	198185	1781374	1979559	10,59	57434	50,07	203	65924	85701	237	74,71
CANARIAS	7447	1894868	254	1612646	9778503	11513627	10,85	342254	18,06	300	381537	495998	321	26,18

PTET TÍTULO 3 C4





272

- La función turística depende de variables sociales y territoriales, tal como se indica, de las cuales la densidad poblacional (residentes+turistas), personas/territorio en cada instante, es un indicador clave. Pasar de 130 a 158 p/km², en el horizonte del año 2020, revela una situación que se considera un límite para la reflexión.

La determinación de la capacidad alojativa se ha realizado a través de una metodología de comprobación de efectos, tal que de numerosas alternativas de crecimiento y capacidades, se ha ejemplificado un escenario referencial posible, que optimiza las previsiones de carga:

INDICADORES REFERENCIALES									
PLAZAS ALOJATIVAS		HIPÓTESIS TURISMO	HIPÓTESIS POBLACIÓN	INDICADOR RELACIONAL	OCUPACIÓN MEDIA	POBLACIÓN PLAZAS	FUNCIÓN TURÍSTICA	PLAZAS SUP	DENSIDAD ESTANTE
A	años	T	P residente	T / P %	ANUAL	Po/A	A / P tasa %	708 Km ²	708 Km ²
13194	2003	4731	85547	5,53	35,86	6,46378	15,42	18,64	127,5
13550	2004	5920	85997	6,88	43,69	6,34684	15,76	19,14	129,8
14134	2005	7067	86447	8,17	50,00	6,11624	16,35	19,96	132,1
15903	1 2006	8166	86897	9,40	51,35	5,46419	18,30	22,46	134,3
17550	2 2007	9219	87347	10,55	52,53	4,97704	20,09	24,79	136,4
19017	3 2008	10225	87797	11,65	53,77	4,61676	21,66	26,86	138,4
20276	4 2009	11184	88247	12,67	55,16	4,35229	22,98	28,64	140,4
21329	5 2010	12092	88697	13,63	56,69	4,15852	24,05	30,13	142,4
22192	6 2011	12951	89147	14,53	58,36	4,01708	24,89	31,34	144,2
22892	7 2012	13759	89597	15,36	60,10	3,91390	25,55	32,33	146,0
23480	8 2013	14514	90047	16,12	61,87	3,83832	26,05	33,14	147,7
23925	9 2014	15216	90497	16,81	63,60	3,78253	26,44	33,79	149,3
24313	10 2015	15863	90947	17,44	65,24	3,74067	26,73	34,34	150,9
24643	11 2016	16456	91397	18,00	66,78	3,70884	26,96	34,81	152,3
24925	12 2017	16992	91847	18,50	68,17	3,68493	27,14	35,20	153,7
25163	13 2018	17470	92297	18,93	69,43	3,66796	27,26	35,54	155,0
25356	14 2019	17890	92747	19,29	70,66	3,65779	27,34	35,81	156,3
25500	15 2020	18251	93197	19,88	71,57	3,65478	27,36	36,02	157,4
25590	16 2021	18551	93647	19,81	72,49	3,65952	27,33	36,14	158,5
25632	17 2022	18789	94097	19,97	73,30	3,67108	27,24	36,20	159,4
25642	18 2023	18965	94547	20,06	73,96	3,68719	27,12	36,22	160,3
25661	19 2024	19077	94997	20,08	74,34	3,70200	27,01	36,24	161,1
25759	20 2025	19125	95447	20,04	74,25	3,70538	26,99	36,38	161,8

PTET Típo 3 C5

Según esto, a partir del año 2020, con una carga turística de ≈18000 T/día y ≈25500 plazas (con ocupación >70%), se estaría en un valor en torno al 20% en el **indicador relacional** de población estante (relación entre turistas y residentes).

- La evolución de la planta alojativa en relación con la carga turística, podría tener un óptimo en el horizonte del 2020, implementando acciones tendentes a conseguir ese objetivo:



SITUACIÓN EN	AÑO	OCUPACIÓN MEDIA	PLAZAS	TURISTAS año	TURISTAS día
SITUACIÓN EN	2002	50,53%	11.944	203.036	6.036
DESEABLE EN	2010	56,71%	21.329	406.934	12.097
SITUACIÓN EN	2020	23,67%	25.500	203.036	6.036
ÓPTIMA EN	2020	71,67%	25.500	613.957	18.251

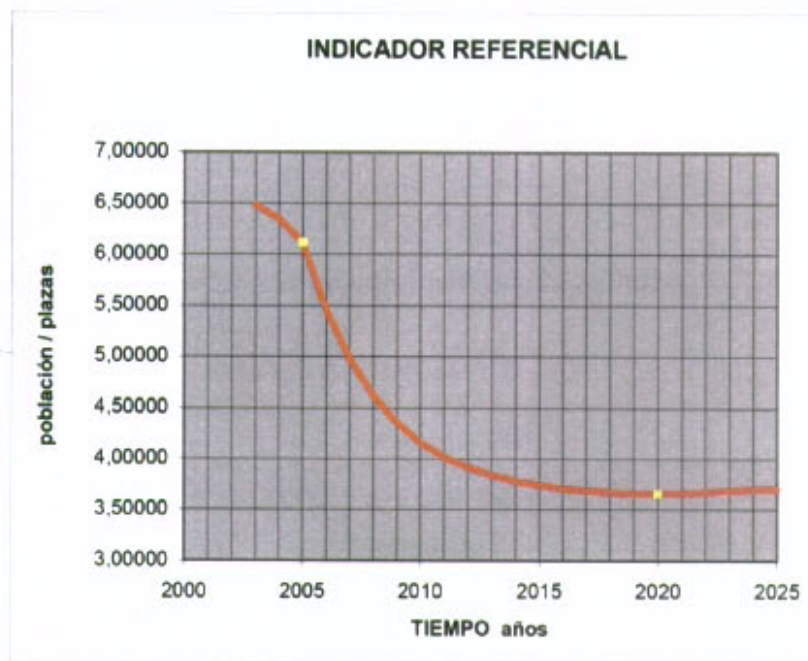


PTET Título 3 C6

■ Considerando como referente el territorio antropizado (40%), la densidad se elevaría a 325 p/km², alcanzar 400 p/km² (4 p/Ha <> 1 viv/Ha) implica una densidad de 160 p/km². Se considera que es un límite razonable que no debería ser rebasado.



En el trabajo DEDS (año 2000) (ATLANTIDA INTERNACIONAL CONSULTANS) se expresa como indicador Población/Plazas alojativas autorizadas que el ratio sea inferior al valor 4 (sin justificar). Con las hipótesis previstas (sobre las plazas reales) en el Plan, se aprecia cómo en 2011 el indicador es 4,0 y 3,65 en 2020, que remontaría para volver a tender al valor 4, debido al mayor crecimiento poblacional respecto al de plazas alojativas. Se trataría de dar un impulso inicial a la economía para pasar a una etapa de estabilidad con un desarrollo sostenible en largo plazo.



PTET Título 3 C7

- En este proceso de aproximación a los límites que puedan entenderse aceptables, para el escenario descrito, los valores referenciales tienen correspondencia con el modelo turístico a desarrollar.



Por tanto, los indicadores y proyecciones:

LÍMITE GLOBAL MÁXIMO:	25.500	plazas alojativas
INDICADOR RELACIONAL:	20	turistas/población*100
DENSIDAD POBLACIONAL:	160	población estante/708 km ²

Pueden considerarse límites absolutos al crecimiento.

■ En un escenario que tenga como referente el desarrollo sostenible de la Isla, para el año 2020, horizonte de ésta planificación, se establece el siguiente valor para la carga turística:

Carga turística estante: ≈ 20%



Además se correspondería con esta situación las variables de:

Población al 2020:	≈ 93.000	habitantes
Ocupación deseable:	≈ 75%	

CAPACIDAD ALOJATIVA MÁXIMA INSULAR

25.500
plazas alojativas



3.5.4 TERRITORIALIZACIÓN DE LA CARGA

1. Territorialización zonal:

Establecida la capacidad de carga insular, se realiza el ejercicio de territorializar esa carga alojativa, con una metodología operativa que tiene como finalidad explicitar las claves del territorio para que puedan constituirse en variables determinantes de la aptitud territorial para soportar una determinada carga turística. Los valores de cada espacio han sido los indicadores que formulan la distribución.

La realidad Zonal de las plazas existentes es un dato clave para el proceso de territorialización:



ALOJAMIENTOS EXISTENTES					
DISTRIBUCIÓN ZONAL					
ZONAS	NUCLEOS	PLAZAS	TOTAL		LEGALER
Z1	Los Hornos de Ardebe	1.783	5.845	41,35%	2.868
	Almácigo	861			
	El Paso	1.201			
Z2	S/C de La Palma	640	5.178	36,61%	4.472
	MAR	333			
	Sanja Saig	3.341			
	NTB4	224			
Z3 + NTB3	Puencante	1.749	1.749	12,37%	1.495
Z4	Montaña	110	993	4,20%	400
	Los Sables	77			
	NTB5	163			
	María	183			
Z5	Antegónia	118	772	5,46%	365
	Tierrita	468			
	El Paso	6			
	María	120			
TOTAL			14.134		10.601

■ Los indicadores de territorio y población se conjugan para territorializar la carga en cada una de las Zonas.

En la tabla C-10 se analiza la proyección poblacional relacionándola con las tasas de empleo y de actividad: coeficientes de las columnas a-h.

En la tabla C-11 se territorializa la carga haciendo intervenir a indicadores de: *población*, *servicios*, *accesibilidad*, *recursos naturales* y *clima*, con valores de 1 a 10 y con el criterio de mayor intervención de los dos últimos.

	POBLACION	SERVICIOS	ACCESIBILIDAD	RECURSOS NATURALES	CLIMA SOL
Z1+c	0,395	9	9	9	10
Z2+c	0,400	10	10	7	7,5
Z3+c	0,021	6	7	10	9
Z4+c	0,121	8	7,5	9,5	8,5
Z5	0,063	4,5	6	8,5	8,5



303

$$(i) = (j) = (k) = (\text{indicador}) / \Sigma (\text{indicador})$$

$$(l) = (\text{indicador})^{1,5} / \Sigma (\text{indicador})$$

$$(m) = (\text{indicador})^2 / \Sigma (\text{indicador})$$

Estos coeficientes relativos determinan un **coeficiente de zona**, como sumatoria -columna (n)-, en (o) se expresan los unitarios.

En (p) se hace un reparto uniforme de plazas según la proporcionalidad establecida en (i) para la población, tal que:

$$(p) = \{(i) \cdot \Sigma (i)\}^{0,845}$$

$$(q) = (p) \cdot (o)^{2,088} \text{ carga obtenida según los indicadores.}$$

(r) corrección de carga con intervención de la tabla C-10 y sus indicadores de tasas de empleo y actividad: $(p+q)^{1,058} \cdot c^{2,6}$

En (s), carga calculada, se ajusta a la carga máxima.

En (t), se relaciona la carga según población (p) con la real (aa): $(t) = \log(p/aa)$

En (u) se obtiene un valor corregido, tal que: $(u) = (t) \cdot (s)$

En (w) se refleja el índice que relaciona la superficie útil de cada Zona.

ver apartado 3.3.2

0,2485	0,2497	0,0310	0,2613	0,2385
--------	--------	--------	--------	--------



superficie	zona	indicador territorial					
		Z0	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5
48301	1 ESPACIO DE ALTA NATURALIDAD	42291	11.204,39	10.777,30	1.410,49	12.360,81	9.445,49
	zonal		1,5833	1,5132	1,5730	1,6720	1,5960
	insular		0,1588	0,1525	0,0200	0,1749	0,1336
7405	2 ESPACIO ANTROPICO/SEMINATURAL dominio natural		988,07	1.926,60	325,47	2.579,24	1.568,56
			0,1396	0,2709	0,3630	0,3462	0,2682
			0,0140	0,0273	0,0048	0,0365	0,0224
91184	3 ESPACIO ANTROPICO/SEMINATURAL dominio antropico		3.324,48	2.338,82	242,31	2.819,17	2.656,04
			0,4697	0,3288	0,2702	0,3548	0,4495
			0,0470	0,0331	0,0034	0,0371	0,0378
			1,564,82	1,890,83	186,88	827,75	968,56
8237	4 TERRITORIO DIFUSO		0,2211	0,2658	0,2084	0,0850	0,1634
			0,0221	0,0268	0,0028	0,0089	0,0137
968	5 SISTEMAS URBANOS		434,14	329,05	44,51	109,71	60,25
			0,0599	0,0463	0,0496	0,0149	0,0102
			0,0060	0,0047	0,0006	0,0016	0,0009
181	6 ESPACIO TURISTICO CONVENCIONAL		84,15	82,51	22,78	11,85	0,00
			0,0091	0,0118	0,0254	0,0016	0,0000
			0,0009	0,0012	0,0003	0,0002	0,0000
103	7 AREA DE IMPLANTACION INDUSTRIAL						
106	8 LITORAL DE OPORTUNIDAD TURISTICA			105,85			
				0,0149			
295	9 SISTEMAS Y ELEMENTOS SINGULARES			0,0015			
70680							
			7,5587	6,5335	7,7833	23,4401	13,3335
			0,1323	0,1621	0,1285	0,0427	0,0790

indicador utilizado en tabla C-11

En (x) se expresa un indicador (C-9) que refleja aspectos territoriales de naturalidad y antropización.

En (y) se integran los dos indicadores (w) y (x), de tal modo que:

$$(y) = (u) / (w) \cdot (x)^{1,189}$$



304

■ Los valores negativos en la Zona-3 reflejan el estado de saturación territorial de carga alojativa. Determinadas decisiones de orden turístico en Fuencaliente han sido determinantes para la definición de un modelo local, situación ajena a este Plan. El tratamiento de equidad en el sistema insular, en función de recursos y capacidades zonales ha determinado una carga turística de 2400 plazas para esta Zona y núcleo convencional asociado NTE-3, con expresa consideración de un espacio en el que su carga está prácticamente agotada, solamente con la previsión de cubrir situaciones de preexistencia y un razonable crecimiento que atienda a demandas de los núcleos y campo de golf.

■ La carga alojativa Zonal (con inclusión del Convencional asociado) se obtiene en (z), del siguiente modo:

$$(z) = (y) \cdot (25500 - 2400) / \sum (y) - (y)_{z3}$$

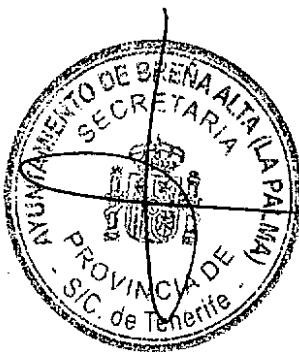
■ La carga zonal calculada, en relación con la carga real, se refleja en:
(ab) = (z) / (aa)

mostrándose la ratio de crecimiento para cada Zona.

■ Las siguientes tablas o cuadros C-12 y C-13, son complementarias, en ellas se consigna claramente la metodología que completa la definición de la carga zonal, de las autorizaciones y de los límites.

■ La carga de los núcleos convencionales (C-12) está en función de las características de cada uno, de la estructura urbana existente y del crecimiento posible dentro de la delimitación establecida, en razón de condicionantes territoriales y de las preexistencias de suelos en tramitación, tal que la definición espacial tenga coherencia estructural. Así se ha obtenido el total de plazas alojativas por núcleo y la densidad global.

También se recoge la distribución zonal de las plazas alojativas y de las autorizaciones turísticas (autorizaciones previas), en función de la hipótesis establecida en cuanto a carga real (legal-no reglada).





305

CARGA MÁXIMA INSULAR 25500					PLAZAS LEGALES 10601		NUEVAS AUTORIZACIONES 14899											
ZONA	POBLACION	SERVICIOS indicador coeficiente	ACCESIBILIDAD	RECURSOS NATURALES	CLIMA SOL	COEFICIENTE DE ZONA	PLAZAS variable	carga según variable	restricciones D.T.1	carga limitada	conexión	áreas superficiales	edificable urbano	CARGA ZONAL + C	CARGA REAL	RATIO CARGA ZONAL REAL		
	0,395	0,261	0,228	0,614	2,410		3,512	1,30	11830	25754	58083	13896	4852				0,268	0,132
Z1+c	33784	9	9	9	10	3,512	1,30	11830	25754	58083	13896	4852	0,268	0,132	1808	12000	5845	2,053
Z2+c	34153	10	10	7	7,5	2,319	0,86	11745	7531	28243	8640	2364	0,260	0,153	1917	8087	5175	1,550
Z3+c	1801	5	7	10	9	2,993	1,11	977	1341	3475	817	-207	0,091	0,126	-522	2400	1749	1,372
Z4+c	10382	8	7,5	9,5	6,5	2,047	0,76	4295	1305	10449	2458	2812	0,261	0,043	130	1513	593	2,551
Z5	5077	4,5	6	8,5	8,5	2,587	0,96	2495	2216	7171	1687	854	0,210	0,075	158	1500	772	1,943
PTET Tab 3 C11							85547							25500		14134	1804	

DATOS ESTUDIO POBLAC	PROYECCION POBLACION 2005-2010	INDICADORES DEMOGRAFICOS	INDICE DE VEJEZ	RATIO	TASAS EMPLEO	TASAS ACTIVIDAD
O	33780	0,386	31628	102,84		
E	34741	0,397	2,808	6,075	0,758	36,33
S	29340	0,335	28,53	86,030		
NE	30505	0,348	2,930	7,262	0,870	38,3
NO	6221	0,071	6409	127,100		
	5980	0,068	12,870	4,615	0,655	34,18
	8487	0,106	9831	165,710		
	9391	0,107	8,390	3,770	0,530	31,47
	8749	0,077	6464	143,070		
	8989	0,080	12,750	4,367	0,648	31,62
PTET Tab 3 C10						



Plan General de Ordenación de Breña Alta.
Adaptación Plena

Fase de Aprobación Definitiva
Subsanación de deficiencias.
Dictamen de la Ponencia Técnica Occidental
Aprobado en Sesión de 25 de mayo de 2.009



306

PTET Título 3 C12

DISTRIBUCIÓN ZONAL										
ACTUACIONES	ZONAS		Ha	A/Ha	Aloj.	ZONA Y CONVENCIONAL ASOCIADO	NUEVAS AUTORIZACIONES		ZONA NTE	
ACTUACIONES AISLADAS MIXTOS SINGULARES	Vertiente Oeste	Z-1	7.013,88	1,02	7160	12000	4928		8132	
	Vertiente Este	Z-2	7.050,24	0,68	4827	8087	2989		3615	
	Zona Sur	Z-3	873,90	1,32	1150	2400	904		904	
	Zona Noreste	Z-4	7.375,98	0,16	1203	1513	815		1113	
	Zona Noroeste	Z-5	5.915,20	28.229,20	0,25	1500	1500	1135	10771	1135
NÚCLEO CONVENCIONAL	Puerto de Naos	NTE 1	53,14		73	3879	2243			
	Charco Verde	NTE 2	11,01		87	961	961			
	Cerca Vieja	NTE 3	22,78		55	1250	0			
	Los Carcajos	NTE 4	62,70		52	3260	626			
	La Fajana	NTE 5	10,36	159,99	30	310	298	4128		
TOTAL ZONAS			28.389,19	0,89						
TOTAL EXENTO			42.290,71	0,00						
TOTAL ISLA			70.679,90	0,38						
						25500	14899			



PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA - LA PALMA - aprobación definitiva parcial - DECRETO 95/2007

Capacidad de Carga Turística Municipal

Página 35 de 128

JUSTO FERNÁNDEZ DUQUE, S.L.

MAYO DE 2.010



307

ZONA y CONVENIONAL	DISTRIBUCIÓN PLAZAS ALOJATIVAS							AUTORIZACIONES		
	CARGA REAL	LEGALES	ILEGALES	NUEVAS PLAZAS	CONVENIONAL	RUSTICO-OTROS	TOTAL EN ZONA	TOTAL	CONVENIONAL	RUSTICO-OTROS
Z1.c	5845	3.888	1.977	6155	4840	7160	12000	8132	3204	4928
Z2.c	5175	4.472	703	2912	3260	4827	8087	3616	626	2990
Z3.c	1748	1.496	253	651	1200	1150	2400	904	0	904
Z4.c	593	400	193	920	310	1203	1513	1113	298	815
Z5	772	365	407	728	0	1500	1500	1135	0	1135
	14.134	10.601	3.533	11.368	9.860	15.640	25.500	14.899	4128	10771
PTET Título 3 C13			25.500		25.500				14.899	

EXIST
1836
2834
1260
12
0



CAPACIDAD MÁXIMA ZONAL + NÚCLEOS NTE		
plazas	LÍMITE	
17155	12315	12955
	4840	4200
11999	8739	8999
	3250	3000
2400	1150	1150
	1250	1250
3363	3053	3263
	310	100
3346	3346	3346

MAX rural - cores
MIN convencional



2. Asignación de carga a las unidades territoriales:

■ La tabla C14 expresa una asignación de intensidades Aloj/Ha referidas a cada unidad territorial homogénea UTH, tal que a través de una corrección ambiental se obtienen las intensidades homogeneizadas para cada Zona y UTH.

Los coeficientes de Zona son ajustados en base al valor ambiental de la UTH, así se obtienen los valores de referencia para la determinación de la capacidad alojativa en las UTH, como carga asignable y como carga límite.

PIET Tabla C14

		INTENSIDADES Y COEFICIENTES MÁXIMOS																		
		UTH	1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3	3.4	4	5.1	5.2	6	7	8	9
CORRECCIÓN AMBIENTAL			0,1	0,1	0,1	0,1	0,85	0,75	0,8	1,3	1,2	1,2	1,6	2,4	8	6	10	0	1,5	0
INTENSIDAD GLOBAL			0,8	0,8	0,8	0,8	2	1,5	1,5	3	4	4	5	10	30	30	100	0	5	0
Z1	1.112 0,261		0,026	0,026	0,026	0,026	0,222	0,196	0,209	0,330	0,313	0,313	0,418	0,626	2,088	1,598	2,610	0,000	0,391	0,000
Z2	2.111 0,172		0,017	0,017	0,017	0,017	0,146	0,129	0,138	0,224	0,207	0,207	0,278	0,414	1,370	1,034	1,723	0,000	0,255	0,000
Z3	2.993 0,222		0,022	0,022	0,022	0,022	0,189	0,167	0,178	0,289	0,267	0,267	0,359	0,534	1,779	1,324	2,221	0,000	0,334	0,000
Z4	2.047 0,152		0,015	0,015	0,015	0,015	0,129	0,114	0,122	0,198	0,183	0,183	0,243	0,365	1,217	0,913	1,521	0,000	0,226	0,000
Z5	2.987 0,192		0,019	0,019	0,019	0,019	0,163	0,144	0,154	0,250	0,231	0,231	0,308	0,461	1,538	1,153	1,922	0,000	0,286	0,000
	13,46 11,000		0,02	0,02	0,02	0,02	0,33	0,22	0,23	0,75	0,92	0,92	1,54	4,81	46,13	34,56	192,19	0,00	1,44	0,00



■ En la tabla C15 se han establecido unos porcentajes de fijación de carga con carácter de oportunidad, mueven la carga entre las UTH y establecen la Intensidad y Carga Asignable en relación con la Admisible.

PIET Tabla C15

		COEFICIENTES DE ASIGNACIÓN																		
		1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3	3.4	4	5.1	5.2	6	7	8	9	
Z1		2%		100%	0%	31,00%		15,50%	6,00%	12,20%	25,00%	21,00%	19,00%	4,00%	12,00%					
Z2		0,00%		100%	0%	30,98%		15,50%	5,91%	12,19%	25,00%	20,99%	19,00%	4,00%	12,00%	87%				
Z3		0%		0%	0%	41,96%	17,31%	100%	6,79%	16,98%	10,02%	14,02%	22,27%	6,70%	2,37%				20%	
Z4		0%		0%	0%	74,00%		0,00%	9,00%		7,00%		34,00%	7,00%	0,00%					
Z5		0%	0%	0%		11,00%	11,00%	0,00%	4,80%	15,00%	6,00%	35,00%	10,00%	5,50%	16%					
		0,00%	0,00%	0,00%		10,92%	11,02%	0,00%	4,82%	15,00%	6,02%	35,06%	9,96%	6,34%	16%	100%				
		0%		0%	0%	10,00%		12,00%	12,00%	15,00%	15,00%	8,00%	14,01%	4,00%	0,00%					
		0%		0%	0%	10,00%		12,23%	11,96%	11,96%	17,72%	7,96%	14,63%	4,00%	6,37%					

acción respuesta COEFICIENTE DE ASIGNACIÓN: TRASLADACIÓN DE CARGA CARGA PREASIGNADA RESPECTO DE LA MÁXIMA EN UTH

Habrá que tener siempre en cuenta la carga que entra o sale de una UTH, su procedencia y destino, esa voluntad se plasma asignando o detrayendo carga de una UTH respecto de otra.



309

■ La expresión más pormenorizada en cuanto a la territorialización de la carga se recoge en el plano de ordenación S-8, que tiene la siguiente expresión sintética:

UTE	SUPERFICIE		CAPACIDAD ALTERNATIVA EN ZONAS INTENSIDAD Y CARGA MÁX. INTENSIDAD Y CARGA ASIGNABLE	Intensidad en UTE	CARGA PRE ASIGNADA		CARGA A COMPROBAR	ACTUACIONES EN UTM	NUEVAS ACTUACIONES	PLAZAS AUTORIZABLES
	ZONA	CATEGORÍA			NÚMERO	Hab.				
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	800-1		3711	578	0		3	0	0
	HOTEL ACP-8				500	0		1	0	0
	HOTEL ACP-9				900	0		1	0	0
	HOTEL ACP-10				500	0		1	0	0
	HOTEL ACP-11				500	0		1	0	0
	HOTEL ACP-12				235	0		1	0	0
	HOTEL ACP-13				500	0		1	0	0
	Z1				7.078,93	3071		TOTAL ASIGNADA	6289	-640
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	3711		12000		ASIGNAR		
P 15 16-ene-06										
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	800-2		1316	316	0		2	0	0
	HOTEL ACP-1				500	0		1	0	0
	HOTEL ACP-2				500	0		1	0	0
Z2			7.112,94	999	CARGA TOTAL	6771	-317	187	2299	
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	1316		8067		ASIGNAR		
P 16.1 16-ene-06										
SITUACIONES	OCIO-GOLF	800-3		465	555	0		3	0	0
SINGULARES										
Z3			895,69	555	CARGA TOTAL	1845	0	50	349	
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	555		2400		ASIGNAR		
P 11.9 16-ene-06										
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	800-4		909	289	0		2	0	0
	HOTEL ACP-5				480	0		1	0	0
	HOTEL ACP-6				290	0		1	0	0
Z4			7.386,34	250	CARGA TOTAL	1263	0	63	863	
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	250		1513		ASIGNAR		
P 13.7 16-ene-06										
SITUACIONES	OCIO-GOLF	800-5		845	248	0		1	0	0
SINGULARES	HOTEL ACP-7				600	0		1	0	0
Z5			6.916,20	300	CARGA TOTAL	1150	0	226	785	
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	350		1500		ASIGNAR		
P 5.095 16-ene-06										





310

→ Se relaciona cada unidad territorial específica UTE (con su código), tal que a cada UTH de la Zona se le transmite la intensidad calculada en C-14, dando una **carga máxima** y una carga asignable en la columna "CAPACIDAD ALOJATIVA EN ZONAS".

→ La columna "CARGA PREASIGNADA" expresa la carga que se asigna a esa UTE, con criterios de oportunidad y conveniencia, también figura la sumatoria de cargas en UTE, conformando la carga asignada a la UTH, que puede rebasarse con traslados de carga desde otras unidades o del remanente no asignado, **siempre dentro del límite máximo que se establece para la UTH.**

En la columna de carga preasignada, además se tiene que en una UTE con valor cero de color rojo, no se podrá asignar carga por razones ambientales.

Será el proyecto específico el que concrete en el territorio la carga alojativa.

Una serie de actuaciones específicas previstas (AEP) se reflejan en esas previsiones de asignación, actuaciones que forman propiamente parte del modelo, aisladas en suelo rústico y de pequeña escala, previsiones que tienen su contemplación en la normativa.

→ El PTET^{LPA} parte de la situación de igualdad entre carga **asignable y preasignada**, por lo que la columna "CARGA A COMPENSAR" en cada UTH será siempre igual a cero, porque si no la descompensación hay que equilibrarla con traslados entre unidades a través de los coeficientes de asignación.

El plano S-8 expresa la metodología operativa que se sigue, insistiendo en que lo relevante, a efectos de traslado de carga, lo constituyen los valores de **intensidad y carga máxima**, provenientes de la tabla C-14.

→ El PTET^{LPA} prevé actuaciones de relevancia fijadas territorialmente y denominadas en el plano S-8 como **situaciones singulares**, constituidas por los **sistemas de ocio (SDP) y por las actuaciones convencionales propuestas (ACP)**. La carga de cada una de estas actuaciones se sobrepone (suma) a la establecida (ó traspasada) en las UTE^S correspondientes, es decir que no se fija en ese punto del territorio, de modo que de no realizarse la actuación, la carga permanece disponible en la **Zona**.

Al final de la Zona se muestra el estado de equilibrio zonal, entendiéndose por tal, al cumplimiento de la ecuación:

$$\text{CARGA DE LA ZONA} = \text{CARGA ASIGNADA} + \text{CARGA SIN ASIGNAR}$$

Este sería el cuadro que resume la situación:

CUADRO RESUMEN	SIN ASIGNAR	TOTAL ASIGNADO	PLAZAS AUTORIZABLES	
	6182	19318	NUEVAS AUTORIZACIONES	8717
	PLAZAS EN RESERVA		AUTORIZACIONES NO ASIGNADO	6182
	CARGA MÁXIMA INSULAR	25500	TOTAL AUTORIZABLE	14899
DÉFICIT GLOBAL				

Se entiende que hay un déficit global de asignación o situación de plazas en reserva.



→ En principio, sin mediar operaciones de traslado, la carga **sin asignar** está reservada para cubrir las demandas de las "situaciones singulares", incorporándose al sistema con la ejecución de las actuaciones. Sin embargo hay que estar al equilibrio del sistema con el atendimento de las demandas en el medio rural, en ese caso habrá que incorporarle carga desde esa reserva sin asignar, tal como se describe en el apartado 3.5.5.

→ Para incorporar o detraer carga en el sistema zonal (excepto para las situaciones singulares), hay que modificar la **asignación** a través de la alteración de la tabla de coeficientes C15.

→ La columna "PLAZAS AUTORIZABLES" dará para cada UTH las **autorizaciones** que se pueden otorgar. Está en función del reparto de carga (carga preasignada) por UTH, constituyéndose en **Indicador permanente** de la implantación de las plazas.

El análisis del Plan da un conocimiento zonal preciso para las plazas existentes y por tanto para las autorizables, pero hay que expresar ciertas reservas por desajustes en la información, cuando se desciende a las UTH.

La situación de partida podría tener la siguiente expresión gráfica:



IN. UTH	CARGA INICIAL ESTABLECIDA	CARGA INICIAL ASIGNADA	CARGA INICIAL SIN ASIGNAR	CARGA INICIAL ESTABLECIDA	CARGA ASIGNADA EVOLUCIÓN	MOVIMIENTO DE LA CARGA			ESTADO ZONAL ZONA convencional con la asignación real
						MOVIMIENTO EN UTH	SIN ASIGNAR	EXPRESION DE ESTADO EN UTH	
3711	Z1-c	7160	4089	3071	7160	4089	0	3711	EQUILIBRIO EN ZONA
1316	Z2-c	4827	3511	1316	4827	3511	0	1316	EQUILIBRIO EN ZONA
966	Z3-c	1150	505	555	1150	505	0	555	EQUILIBRIO EN ZONA
260	Z4-c	1203	953	250	1203	953	0	250	EQUILIBRIO EN ZONA
350	Z5	1500	1150	350	1500	1150	0	350	EQUILIBRIO EN ZONA
CONACIONAL ASOCIADO	NTE1	3879	3700	179	3879	3700	0	0	EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE2	961	500	461	961	500	0	0	EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE3	1250	1250	0	1250	1250	0	0	EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE4	3260	3260	0	3260	3260	0	0	EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE5	310	310	0	310	310	0	0	EQUILIBRIO EN ZONA
		25500	19318	6182			0	6182	
CONACIONAL PROPUESTO A LA ZONA	ACP1	500	0				0		
	ACP2	500	0				0		
	ACP5	450	0				0		
	ACP6	250	0				0		
	ACP7	600	0				0		
	ACP8	500	0				0		
	ACP9	900	0				0		
	ACP10	500	0				0		
	ACP11	500	0				0		
	ACP12	235	0				0		
	ACP13	500	0				0		
	SOC-1	576	0				0		
	SOC-2	316	0				0		
SOC-3	555	0				0			
SOC-4	269	0				0			
SOC-8	248	0				0			



En el siguiente ejemplo se expresa el movimiento de la carga conforme progresa la implantación:

11-04	CARGA INICIAL ESTABLECIDA	CARGA INICIAL ASIGNADA	CARGA INICIAL SIN ASIGNAR	CARGA INICIAL ESTABLECIDA	CARGA ASIGNADA EVOLUCIÓN	MOVIMIENTO DE LA CARGA			ESTADO ZONAL ZONA convencional con la asignación final	
						MOVIMIENTO EN UTH	SIN ASIGNAR	EXPLICACIÓN DE ESTADO EN UTH		
3611	Z1-c	7160	4089	3071	7160	4089	0	3711	AJUSTAR COEFICIENTES	EQUILIBRIO EN ZONA
1316	Z2-c	4827	3511	1316	4827	3511	0	1316		EQUILIBRIO EN ZONA
555	Z3-c	1150	595	555	1150	595	0	555		EQUILIBRIO EN ZONA
190	Z4-c	1203	953	250	1203	1053	100 E	150	AJUSTAR COEFICIENTES	EQUILIBRIO EN ZONA
-350	Z5	1500	1150	350	1500	1850	500 E	-150	COMPENSAR EXCESO	DESQUILIBRIO ZONAL
9660	NTE1	3879	3700	179	3879	3700	0	0		EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE2	961	500	461	961	800	100 E	-100	AJUSTAR COEFICIENTES	EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE3	1250	1250	0	1250	1250	0	0		EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE4	3260	3260	0	3260	3260	0	0		EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE5	310	310	0	310	310	0	0		EQUILIBRIO EN ZONA
		25500	19318	6182			700	5482		
9660	ACP1	500	0	0	0	0	0	0		
	ACP2	500	0	0	0	0	0	0		
	ACP5	480	0	0	0	0	0	0		
	ACP6	250	0	0	0	0	0	0		
	ACP7	800	0	0	0	500	600	0		
	ACP8	500	0	0	0	0	0	0		
	ACP9	900	0	0	0	0	0	0		
	ACP10	500	0	0	0	0	0	0		
	ACP11	500	0	0	0	0	0	0		
	ACP12	235	0	0	0	0	0	0		
	ACP13	500	0	0	0	0	0	0		
	S00-1	576	0	0	0	0	0	0		
	S00-2	316	0	0	0	0	0	0		
S00-3	555	0	0	0	0	0	0			
S00-4	269	0	0	0	0	0	0			
S00-5	248	0	0	0	0	0	0			



En Z1 hay que "ajustar coeficientes" (C15) porque en NTE-2 se han asignado 100 plazas más que las inicialmente preasignadas, aunque hay equilibrio en ZONA porque todavía resta carga por asignar (3611).

En Z4 hay que "ajustar coeficientes" porque se han asignado 100 plazas a alguna UTE sobre las inicialmente preasignadas, en principio restan de las no asignadas (250).

En Z5 hay que "compensar exceso" porque se han asignado 500 plazas a la actuación ACP-7, por encima de la carga inicial sin asignar (350 plazas), esto impone traslado de carga hacia esa zona.

Se han movido 700 plazas en distintas UTH, lo que implica un total de 5482 sin asignar.



3.5.5 TERRITORIALIZACIÓN TIPOLOGICA DE LA CARGA

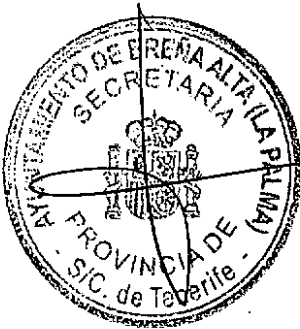
1. Objetivación:

Los objetivos y criterios que son de aplicación a este respecto, están expuestos en el Plan, giran en torno a la creación de un producto cualificado y con singularidad, ligado a los recursos socioculturales y paisajísticos que la isla posee.

El objetivo de calidad en las instalaciones y la búsqueda de productos vinculados al medio natural o agrario ya conforman unos límites y unas exigencias a la distribución tipológica.

El detenido análisis realizado, ambiental y socioeconómico, que desarrolla el Plan da las claves para la previsión de unos productos turísticos de concepción diversa y de distribución amplia, con un mínimo determinismo tipológico y territorial.

Esta oferta cualificada y singularizada, no tiene que basarse en una tipología turística de la máxima categoría, no hay que abundar en el hecho de que no existe una relación única y determinante entre mayor categoría (según legislación turística) y mejor cualificación del establecimiento, entrando en un terreno que está de lleno en el ámbito de la gestión del producto. No obstante se pretende llegar a establecer unos límites de equilibrio entre los grandes grupos: Hotelero, Extrahotelero y Rural.



Partiendo del escenario actual se puede proyectar un futuro posible, donde tipologías categorizadas como **apartamentos** deberían tener límite para su implantación y en consecuencia ceder cuota para instalaciones **hoteleras** y también para tipologías de **naturaleza o rural**, en consecuencia, la distribución global del crecimiento obedecería a una implantación que en el año horizonte (2020) para la tipología de apartamentos se estaría en un máximo del 35% de la carga y se repartirían con el 30-35% los otros dos grupos importantes, el hotelero y el rural.

2. Valores determinantes para la implantación:

Las nuevas autorizaciones (14899) y la carga alojativa (25500 plazas) deberán ir cubriendo la demanda de plazas que se vayan incorporando al sistema, tal como se ha desarrollado en el apartado anterior.

La carga territorial, por Unidad Territorial Homogénea (UTH) y por Zonas, se resume en el cuadro C16, recogiendo las cargas asignadas y las autorizaciones para las Unidades Territoriales Específicas (UTE), tal como se expresa en el plano de ordenación S-8.

En función de la territorialización cuantitativa realizada, puede entenderse una conceptualización espacial asociada a una dimensión geográfica.



314

		CARGA TERRITORIAL																			
		UTH																			
		1.1	1.2	1.3	1.4	2.1	2.2	2.3	3.1	3.2	3.3	3.4	4	5.1	5.2	6	8	OTROS			
Z1	Σ carga asignada	0	0	4	0	79	0	20	25	290	104	297	1.862	785	623	4.200	0	0			
	Σ autorizaciones	0	0	4	0	48	0	15	17	148	59	202	897	292	175	2.564	0	0			
Z2		0	0	0	0	133	27	8	8	78	86	134	1.742	716	52	3.780	27	0			
		0	0	0	0	54	11	3	5	36	35	55	708	297	22	1.046	27	0			
Z3		0	0	0	0	80	0	0	13	0	6	0	339	157	0	1.250	0	0			
		0	0	0	0	80	0	0	10	0	4	0	175	80	0	0	0	0			
Z4		0	0	0	0	25	28	0	27	108	13	196	229	193	44	400	0	0			
		0	0	0	0	25	22	0	21	91	0	127	61	167	39	310	0	0			
Z5		0	0	0	0	38	0	23	105	81	42	91	652	101	17	0	0	0			
		0	0	0	0	27	0	18	68	55	25	50	455	74	15	0	0	0			
		0	0	4	0	355	55	51	178	557	251	718	4.824	1.952	736	9.610	27	0			
		0	0	4	0	234	33	34	121	330	123	434	2.296	910	251	3.920	27	0			
AUTORIZABLE		4		391				1.099				2.296		1.161		3.920		27		0	

PTET Tablo 5 C 16



La carga territorializada conforme a los apartados anteriores tendría las siguientes definiciones espaciales: *situaciones singulares* (actuaciones SDO y ACP), *espacio convencional* (espacios de implantación turística UTH-5), *núcleos diversos* (núcleos urbanos UTH-5) y *espacio rústico-natural*.

	SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-NATURAL	CARGA TOTAL					
Z1	0	4.200	1.408	2.681	8.289	PLAZAS ALOJATIVAS				
	0	2.564	467	1.390	4.421					
Z2	0	3.780	768	2.243	6.771	PLAZAS ALOJATIVAS				
	0	1.046	319	934	2.299					
Z3	0	1.250	157	438	1.845	PLAZAS ALOJATIVAS				
	0	0	80	269	349					
Z4	0	400	237	626	1.263	PLAZAS ALOJATIVAS				
	0	310	206	347	863					
Z5	0	0	118	1.032	1.150	PLAZAS ALOJATIVAS				
	0	0	89	696	785					
Σ	0	9.610	2.688	7.020	19.318	PLAZAS ALOJATIVAS				
Σ	0	3.920	1.161	3.636	8.717					
					0,00%	49,75%	13,91%	36,34%	100,00%	
						63,66%		36,34%		PLAZAS ALOJATIVAS
					0,00%	44,97%	13,32%	41,71%	100,00%	
						58,29%		41,71%		NUEVAS AUTORIZACIONES

En otro escenario, si al sistema entrara toda la carga **sin asignar** y se aplicara a las situaciones singulares previstas, quedaría lo siguiente:



315

PTET Título 2 CIT

	SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-NATURAL	CARGA TOTAL	
Z1	3711	4.200	1.408	2.881	12.000	PLAZAS ALOJATIVAS
	3711	2.564	467	1.390	8.132	
Z2	1316	3.760	768	2.243	8.087	NUEVAS AUTORIZACIONES
	1316	1.046	319	934	3.615	
Z3	555	1.250	157	438	2.400	
	555	0	80	269	904	
Z4	250	400	237	626	1.513	
	250	310	206	347	1.113	
Z5	350	0	118	1.032	1.500	
	350	0	89	696	1.135	
Σ	6182	9.610	2.688	7.020	25.500	
Σ	6182	3920	1161	3636	14.899	
	24,24%	37,89%	10,54%	27,53%	100,00%	
	72,47%			27,53%	PLAZAS ALOJATIVAS	
	41,49%	28,31%	7,79%	24,40%	100,00%	
	75,60%			24,40%	NUEVAS AUTORIZACIONES	

CARGA DISCRIMINADA SEGÚN CONCEPTUALIZACIÓN				PLAZAS
SITUACIONES SINGULARES	NUCLEOS CONVENCIONALES	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-NATURAL	
1447	13.755	3.188	7.110	25500
5,67%	53,94%	12,50%	27,88%	100,00%
	13.755	3.188	8.557	25500
	53,94%	12,50%	33,56%	100,00%

NUEVAS AUTORIZACIONES DISCRIMINADAS SEGÚN CONCEPTUALIZACIÓN				AUTORIZACIONES
SITUACIONES SINGULARES	NUCLEOS CONVENCIONALES	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-NATURAL	
6182	3.708	1.361	3.648	14899
41,49%	24,89%	9,13%	24,49%	100,00%



3. Las plazas y el producto turístico:

Se ha visto en la ejemplificación anterior, la distribución espacial de la carga, donde ya existen contenidos tipológicos, en tanto que esa espacialidad tiene sus vínculos con determinadas tipologías.

Se pretende en este apartado llevar a término la asociación entre tipología de la actuación turística y el territorio de implantación, objetivando la parte de carga alojativa que será consumida por las distintas tipologías.

El escenario de partida, territorializado como se ha descrito (todavía sin asignar carga a situaciones singulares) daría el siguiente resultado:



316

CARGA DISCRIMINADA SEGUN CONCEPTUALIZACION				PLAZAS
SITUACIONES SINGULARES	NUCLEOS CONVENCIONALES	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RUSTICO-NATURAL	
0	9.020	3.188	7.110	19318
0,00%	46,69%	16,50%	36,81%	100,00%
	9.020	3.188	7.110	19318
	46,69%	16,50%	36,81%	100,00%

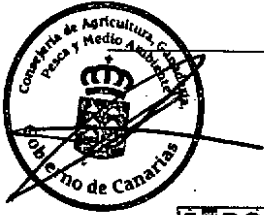
NUEVAS AUTORIZACIONES DISCRIMINADAS SEGUN CONCEPTUALIZACION				AUTORIZACIONES
SITUACIONES SINGULARES	NUCLEOS CONVENCIONALES	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RUSTICO-NATURAL	
0	3.708	1.381	3.648	8717
0,00%	42,54%	15,61%	41,85%	100,00%

Con una atribución porcentual a los distintos espacios y tipologías, se tendría el siguiente escenario de partida:

PTET Titulo 3 C18 HIPÓTESIS DE CARGA ASOCIADA A TIPOLOGÍA Y TERRITORIO					NUEVAS AUTORIZACIONES	
100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		hotelera	
100,00%	50,00%	45,00%	10,00%		extrahotelera	
	50,00%	45,00%	5,00%		rural	
		10,00%	85,00%			
CANTIDADES	0	1.854	612	365	hotelera	2.831
		1.854	612	182	extrahotelera	2.649
			136	3.101	rural aislada	3.237
99%	0,00%	42,54%	15,61%	39,76%		8.717
SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RUSTICO - NATURAL		reales	3.815
	42,54%	15,61%	39,76%		IMPLANTADAS	19.318
					SIN ASIGNAR	6.182

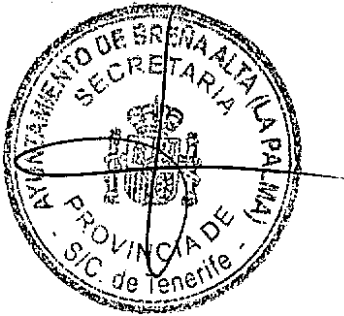
En el caso de que la carga inicial se asignara en su totalidad a las situaciones singulares, en categoría de hotel, representaría una coacción para el sistema rural, no permitiendo un sistema con equilibrio tipológico y territorial.

PTET Titulo 3 C18 HIPÓTESIS DE CARGA ASOCIADA A TIPOLOGÍA Y TERRITORIO					NUEVAS AUTORIZACIONES	
100,00%	100,00%	100,00%	100,00%		hotelera	
100,00%	50,00%	45,00%	10,00%		extrahotelera	
	50,00%	45,00%	5,00%		rural	
		10,00%	85,00%			
CANTIDADES	6.182	1.854	612	365	hotelera	9.013
		1.854	612	182	extrahotelera	2.649
			136	3.101	rural aislada	3.237
99%	41,49%	24,89%	9,13%	23,26%		14.899
SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NUCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RUSTICO - NATURAL		reales	3.815
	24,89%	9,13%	64,75%		IMPLANTADAS	25.500
					SIN ASIGNAR	0



5. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN INSULAR APROBADO INICIALMENTE

Se traslada por su interés el documento denominado "CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA", anexo al documento del Plan Insular de Ordenación, aprobado inicialmente.





Plan Insular de Ordenación

LA PALMA

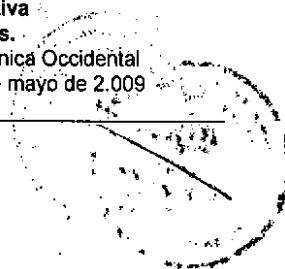
Fase
Aprobación Inicial (2008)

Documento
CAPACIDAD DE CARGA



Plan General de Ordenación de Breña Alta.
Adaptación Plena

Fase de Aprobación Definitiva
Subsanación de deficiencias.
Dictamen de la Ponencia Técnica Occidental
Aprobado en Sesión de 25 de mayo de 2.009



CABILDO DE LA PALMA

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA

Documento de aprobación inicial

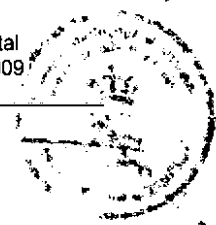
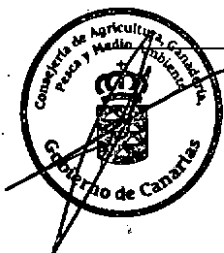
CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias

GesPlan

CCRS arquitectos

Julio de 2009

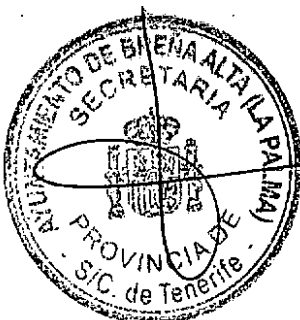


Plan Insular de La Palma

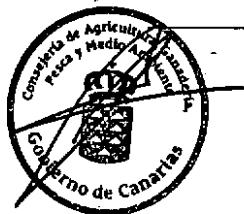
Capacidad de Carga Turística

ÍNDICE. CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA DE LA PALMA

1. INTRODUCCIÓN	1
2. MODELO TURÍSTICO DEL PLAN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA	3
3. CAPACIDAD DE CARGA	5
3.1 Capacidad de carga de calidad ambiental	6
3.2 Capacidad de carga física	9
3.3 Capacidad de carga social	12
3.4 Capacidad de carga económica	15
3.5 Capacidad de carga de percepción	16
3.6 Capacidad de carga . Valoración general	17
4. JUSTIFICACIÓN Y PROPUESTA	19
4.1 Capacidad de carga límite	19
4.2 Ritmos de crecimiento	20
5. CONCLUSIÓN	23



CCRS arquitectos



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

1. Introducción

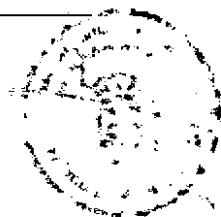
El presente documento, Estudio de la Capacidad de Carga de la Isla de La Palma, complementa a los documentos del Plan Insular (memoria de información, memoria diagnóstico, memoria de ordenación e Informe de Sostenibilidad Ambiental, junto a la Memoria Ambiental aprobada por Acuerdo de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias de 29 de mayo de 2009, con la finalidad de analizar el conjunto de factores que permiten el uso turístico del territorio bajo un límite de cambio aceptable. Con este propósito, se valoraran los factores que permiten dicho uso turístico garantizando, que no se produce un declive inaceptable de la experiencia obtenida por los visitantes, una excesiva presión sobre los recursos turísticos de la misma, un alteración ecológica, territorial y paisajística inaceptables, ni una afección excesiva sobre la sociedad residente, disponiendo de los equipamientos, servicios e infraestructura generales precisos para el desarrollo de la actividad y de la población de servicios que demande' (Directrices de Ordenación del Turismo 25)

Con anterioridad a la redacción del presente documento, el reconocimiento de una estructura territorial y de poblamiento compleja y la representatividad de los espacios de alta naturalidad de la Isla, primera Reserva de la Biosfera de las Islas Canarias, ha anticipado reflexiones y propuestas sobre el modelo turístico a adoptar en la Isla:

- 2002: Se aprueba la Ley 6/2002, de 12 de junio, sobre medidas de ordenación territorial de la actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma. Esta establece como finalidad la posibilidad de uso del suelo rústico con fines turísticos, siempre que tal utilización comporte una dinamización en los ámbitos económico y social del medio en el que se inserte.
- 2004: Plan de Uso Público de La Palma para los Espacios Naturales Protegidos. Se analiza el uso turístico de los Espacios Naturales Protegidos y se incluyen un resumen de las especificaciones y recomendaciones de uso público (distinguiendo actividades, usos, zonas y riesgos).
- 2005: Plan territorial Especial de la Actividad Turística. Este documento se tramita con anterioridad a la redacción del Plan Insular bajo un modelo de desarrollo turístico específico, inspirado en la Ley 6/2002, sobre medidas de ordenación territorial de la



CORS enriquecidos



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

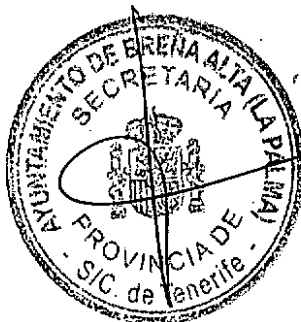
actividad turística en las islas de El Hierro, La Gomera y La Palma, que recurre al paisaje como elemento identificador de la oferta turística:

- 2009. La entrada en vigor de la Ley 6/2009, de 6 de mayo, Ley de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, que en su Disposición Adicional Sexta 2.b) admite el mantenimiento de la vigencia de los Planes Territoriales de Ordenación de la Actividad Turística aprobados con anterioridad al Plan Insular.

Atendiendo a los criterios expresados por el Cabildo de la Palma, este Plan Insular remite la ordenación del turismo al Plan Territorial Especial aprobado y vigente, y que mantendrá su vigencia tras la aprobación definitiva de este Plan Insular.

Dado que el Plan Insular debe remitir sus propuestas de ordenación al planeamiento vigente, este análisis de la capacidad de carga se ve limitado a la constatación de que las propuestas del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística no sobrepasan la capacidad de carga de la isla, ni en términos absolutos, que fijan la carga máxima admisible en 25.500 plazas alojativas turísticas, ni en relación a su distribución territorial.

A partir de unos datos preestablecidos el contenido de este documento comprobará la adecuación de la Isla para absorber esta carga máxima y su distribución territorial conservando el equilibrio ambiental, y socioeconómico. Asimismo, las condiciones de adecuación podrán ser útiles para establecer límites parciales y ritmos de implantación del modelo turístico propuesto en el desarrollo del planeamiento vigente.



CCRS arquitectos

2



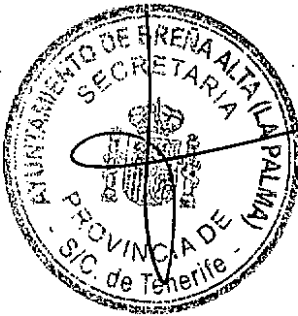
Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

2. Modelo turístico del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística

La propuesta del Plan Insular toma como punto de partida el contenido del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística en lo que se refiere al desarrollo turístico y sus principales actuaciones. La valoración de la capacidad de carga exige relacionar la propuesta turística con las condiciones de desarrollo económico, social y poblacional de La Palma. Bajo los criterios de ordenación establecidos por el planeamiento turístico vigente, que toman la posibilidad de implantación de actividades turísticas en suelo rústico y el paisaje como elemento identificador, el modelo turístico se determina en base a tres objetivos:

- Refuerzo de oferta turística convencional en las áreas especializadas turísticas y en los núcleos mixtos (turismo que se desarrolla en suelo urbano y urbanizable).
- Promoción del turismo rural y de naturaleza en el medio rural (turismo que se desarrolla en suelo rústico).
- Fomento de actuaciones singulares de cierta escala en determinados lugares del territorio complementarias del modelo turístico (sistemas deportivos y de ocio y equipamientos).



Para la evaluación de la carga turística en el marco del Plan Insular se ha pasado la referencia de "zonas" del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística a los sistemas funcionales definidos por el Plan Insular, lo cual permite relacionar la propuesta de distribución de carga con otras variables ambientales y socioeconómicas definidas para cada sistema funcional por el Plan Insular.

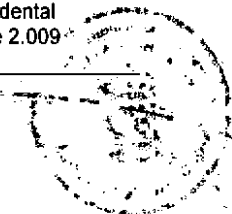
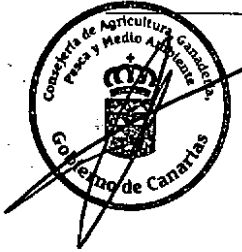
Se analiza la distribución de la carga turística y de los modos de implantación en base a las peculiaridades de cada uno de los sistemas y a la voluntad de equilibrio del sistema insular. El modelo deberá asegurar que cada uno de los ámbitos territoriales participe en la actividad turística de la Isla, priorizando implantaciones estratégicas en las zonas con menor desarrollo turístico, estableciendo límites de carga máximos para cada uno de ellos y condiciones específicas para posibles modificaciones (tránsito de carga).

La implantación turística se establece en base a dos modalidades de implantación:

1. En suelo urbano y urbanizable, la oferta turística se desarrolla en forma de turismo convencional y turismo en núcleo mixto.

CCRS arquitectos

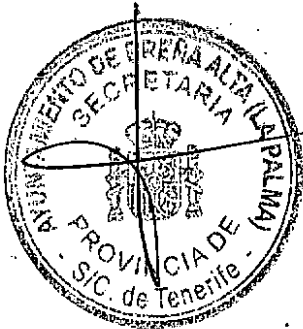
3



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

- La oferta de turismo convencional (NTE y ACP), la modalidad de mayor intensidad, se localiza en los núcleos existentes de la franja litoral, esta determinación del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística coincide con los objetivos definidos en fases anteriores del Plan Insular, al dar prioridad a las áreas turísticas ya iniciadas. Igualmente, las actuaciones ACP prevén la implantación de plazas básicamente turísticas hoteleras en suelos urbanizables preexistentes.
- La oferta turística en núcleo mixto (Nmixto), complementariamente al turismo convencional de costa cálida, busca el fomento de los núcleos tradicionales de la isla y la promoción de sus valores patrimoniales, ambientales y culturales mediante la implantación de nuevas plazas turísticas en núcleos urbanos existentes.



2. En suelo rústico la oferta turística se desarrolla vinculada a dos tipos de intervención.

- Se prevé el establecimiento de áreas de equipamiento turístico, sistemas deportivos y de ocio (SDO), que alrededor de la implantación de un equipamiento deportivo de golf desarrollan un número relevante de plazas alojativas en suelo rústico.
- En el medio rural, vinculado a la promoción de los valores naturales y paisajísticos como oferta diferencial de la isla, se prevé la implantación de plazas turísticas de apoyo a las economías rurales.

CCRS arquitectos

4

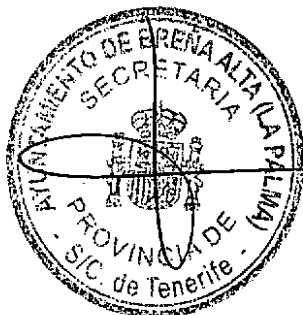


Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

3. Capacidad de carga

En la búsqueda del equilibrio entre el mantenimiento de los valores intrínsecos de la Isla y la implantación de la actividad turística se procede a continuación a valorar los factores que determinaran el límite de la capacidad de carga de la Isla. Con el fin de clarificar la evaluación de las propuestas, a partir de la propuesta general de O'Reilly de 1986, se reestructura la categorización prevista en las directrices de ordenación general simplificándola en relación a 5 conceptos:

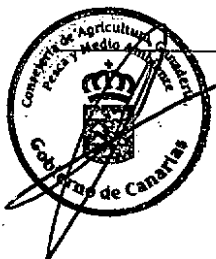


Factores. Plan Insular	Factores. Directrices de ordenación general
Capacidad de Carga de calidad ambiental	Capacidad ecológica Capacidad paisajística Afección a recursos naturales
Capacidad de Carga Física	Disponibilidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales Capacidad de las infraestructuras de accesibilidad Capacidad del mercado Disponibilidad de recursos turísticos
Capacidad de Carga Social	Capacidad social
Capacidad de Carga Económica	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de mercado, capacidad social)
Capacidad de Carga de Percepción	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de infraestructuras, capacidad de mercado, capacidad social)

La evaluación de cada uno de los factores: ambientales, físicos, sociales, económicos y de percepción, nos permitirá establecer los límites que se consideran admisibles para cada uno de los ámbitos de estudio y aportar al planeamiento territorial los criterios e indicadores que se consideren adecuados.

CCRS equivalentes

5



Plan Insular de La Palma

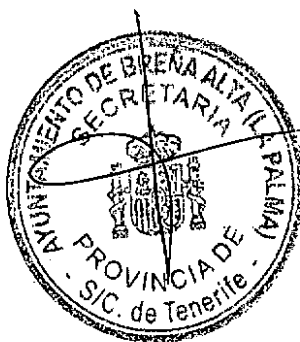
Capacidad de Carga Turística

3.1 Capacidad de carga de calidad ambiental.

La Capacidad de carga de calidad ambiental evalúa la situación de los recursos naturales de la Isla y los límites asociados a la afección de los recursos del territorio no renovables y al deterioro o pérdida de valores ecológicos y paisajísticos reconocidos.

En la valoración son determinantes los factores vinculados a:

- Flora, fauna y gea.
- Litoral
- Paisaje
- Afección a los recursos naturales: recursos hídricos, eficiencia energética y energías renovables, residuos, ambiente atmosférico y disponibilidad de suelo.



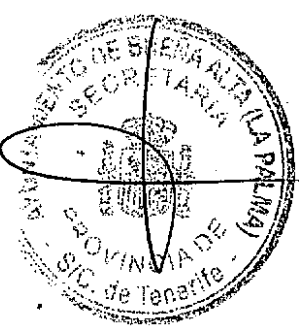
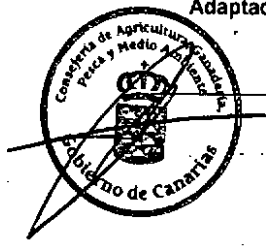
La Isla de la Palma se caracteriza desde el punto de vista ambiental por su condición de reserva de la Biosfera, y la singularidad de sus ecosistemas y paisajes. Como fruto de su origen volcánico y de su compleja morfología el valor natural y ambiental se establecen como recurso base de la planificación del sistema Insular. Actualmente el 35% del territorio de la isla se incluyen bajo la categoría de Espacio Natural Protegido (248,7 km²) con una relación de 53 plazas alojativas/km². El Plan Insular propone que esta proporción aumente elevando el territorio dentro de la categoría de valor natural. La relación prevista de 62,6 km² de territorio dentro de ámbito rústico con interés ambiental (A-Ba) por plaza turística, establecen una relación básica a considerar para las limitaciones en la capacidad de carga del Plan.

El espacio litoral, con 155,75km de costa, cuyo límite se materializa mayormente en forma de acantilado (82%) existiendo una presencia minoritaria de playas y costa baja (15%) y de otros elementos artificiales (3%). Estos espacios litorales albergan una gran biodiversidad y sus características son determinantes en el carácter histórico de las relaciones con el mar y la apuesta turística. Estos datos establecen limitaciones a la capacidad de La Palma de desarrollar un tipo de turismo basado en las playas y decantando el interés de la Isla hacia otras características naturales.

Existe en la Isla una gran variedad de paisajes, con carácter muy diverso y contrastado y con un elevado grado de conservación. El alto valor paisajístico del territorio y su diversidad se reconocen a partir de la delimitación de 10 unidades paisajísticas en las que se determinan los elementos comunes de tipo biótico, abiótico y cultural, y su vinculación con dinámicas características que permiten

CCRS arquitectos

6



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

establecer criterios de ordenación unitarios. Como base fundamental del modelo turístico, la conservación de los valores paisajísticos deberán integrarse en todos los ámbitos de ordenación previstos por el Plan Insular: sistema de infraestructuras y equipamientos, sistema rural y sistema urbano, estableciendo un límite esencial, aunque de difícil objetivación en la capacidad de carga, en tanto constituyen la base identificadora y diferencial de la propuesta turística de La Palma.

Desde la óptica de la disponibilidad de recursos naturales, la condición de insularidad se traduce a priori en una posición de desventaja por la limitación de los recursos y la dependencia del exterior.

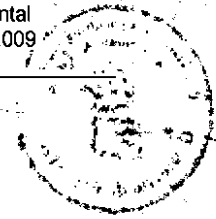
La disponibilidad de recursos hídricos es relativamente abundante en la Isla, aunque existe una gran dependencia de las contingencias climáticas (recursos 225hm³/año, extracciones 65hm³/año). La demanda de agua depende principalmente de la agricultura (88,6%), siendo el consumo urbano (10,4%) y el consumo turístico (0,9%) apenas significativo. El consumo doméstico de agua es de 3hm³/año, lo que representa unos 125litros/habitante con una tendencia al alza en el consumo anual. (10% para el conjunto de las Islas). La calidad química de las aguas insulares es buena, y sólo se detecta contaminación antrópica por intrusión al interior de nitratos de origen agrícola en la costa del Valle de Aridane. El 75,7% de las viviendas utilizan agua de la red en el abastecimiento. El resto procede de aljibe, pozos, galerías o fuentes.

El consumo energético en Canarias evoluciona con un incremento constante paralelo al consumo de recursos hídricos (10% para el conjunto de Islas constatando su misma evolución para el consumo doméstico y el consumo turístico). La potencia instalada en La Palma es de 113,84MW. La mayor parte de la producción (93,85%) procede de fuentes termoeléctricas, y solo un pequeño porcentaje (6,14%) procede de energías renovables. (5,18% eólico, 0,7% mini-hidráulico, 0,26% fotovoltaica). Esto deriva en una dependencia directa del petróleo y el consiguiente aporte de CO₂ y de partículas contaminantes al medio.

Estos datos establecen limitaciones a la implantación de actividades turísticas en la Isla que deberán considerar en su implantación la disponibilidad limitada de recursos hídricos y energéticos y la necesidad de una adecuada gestión de los mismos. Las reservas de suministro hídrico previstas para la actividad turística tomarán en consideración los datos de consumo directo y las previsiones vinculadas a conservación de espacios verdes, equipamiento y prevención de incendios, promoviendo la reutilización en todos aquellos casos en que sea posible. Esta condición será especialmente

CORS adjuntos

7



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

relevante para la implantación de actividades deportivas y de ocio tipo golf u otras actividades que impliquen un alto consumo de agua.

La generación de residuos y su gestión constituye un reto para la sostenibilidad de la isla. Pese a que la tradición agrícola y el autoconsumo ayudan a reducir los niveles de residuos urbanos generados respecto al resto de Islas (1,07kg persona y día frente a 1,4 persona y día en el total de islas) se detecta un incremento anual de la cantidad de residuos generados con un escaso porcentaje (3% en el total de Islas) procesado de forma selectiva. La ordenación del sistema de residuos incluye como base la reorganización y mejora del sistema de gestión. La integración de la actividad turística en la nueva cadena de gestión y en la minimización de la generación de residuos será necesaria para mantener la capacidad de carga del sistema insular.

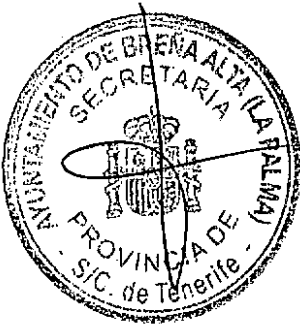
La calidad atmosférica de la Isla se caracteriza principalmente por el valor excepcional de su cielo, que dispone de una especial protección frente a la contaminación lumínica. Las emisiones de CO₂ en la Isla (383160,16Tm/año con incremento anual del 7,54% en dos años (2003-2006) proceden mayoritariamente de la producción eléctrica vinculada a fuentes termoeléctricas y de la flota de automóviles. Estos valores establecen limitaciones indirectas que desde el objetivo de promoción de las energías alternativas y conservación del paisaje ya aparecen consideradas.

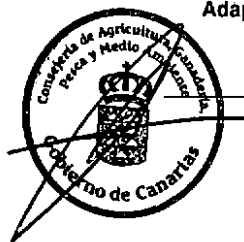
Físicamente la compleja estructura del territorio de la Isla y el reconocimiento de un sistema de poblamiento singular condicionan de forma determinante las posibilidades de uso del territorio palmero. La Palma dispone de 18,7 plazas turísticas por km² con una distribución desigual dentro de la Isla. Los sistemas este, oeste y sur tienen una media de 29 plazas/km² mientras que el noreste y noroeste tienen una media de 4,5 plazas/km². Las características reconocidas y potenciales de cada uno de los ámbitos territoriales establecen limitaciones a la capacidad de carga en su objetivo de garantizar el equilibrio en cada sistema que asegure la inclusión del turismo de forma respetuosa con el medio.

La propuesta del Plan Insular propone que los espacios de interés natural, ambiental y paisajístico constituyan el principal valor territorial de la Isla, integrándose a la estructura como áreas que por su extensión y representatividad tienen un papel fundamental. Las Normas del Plan Insular establecen las medidas adecuadas para compatibilizar la implantación de nuevas actuaciones con los valores ambientales de matriz valorando y minimizando la afección a los recursos de la Isla. La disposición de nuevas actividades se establece en función de las preexistencias, aptitudes físicas y la matriz ambiental

CCRS enruactos

8





Plan Insular de La Palma

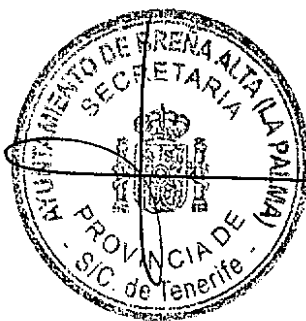
Capacidad de Carga Turística

de cada uno de los ámbitos y sistemas funcionales persiguiendo la máxima eficiencia en el consumo de suelo y servicio.

Atendiendo a las condiciones naturales y la clasificación establecida por el Plan Insular se considera que la carga turística no debería superar las 63 plazas por Km² de ámbito rústico con interés ambiental.

En relación a los recursos naturales se establecen las condiciones necesarias que han de permitir avanzar en el objetivo del autoabastecimiento, incluido el energético, y la optimización en la gestión de los recursos disponibles.

La implantación turística, en la medida y la dinámica establecida por este Plan Insular no ha de afectar sensiblemente a los recursos naturales, entendiéndose además que estos constituyen el principal atractivo turístico de La Palma.



3.2 Capacidad de carga física

La Capacidad de carga física evalúa la disponibilidad de recursos turísticos, el grado de adecuación de estos recursos a las previsiones y la capacidad de las infraestructuras de comunicaciones y redes de suministro en la Isla.

En la valoración son determinantes los factores vinculados a:

- Disponibilidad de recursos turísticos y capacidad del mercado de diversificación y optimización de los productos turísticos.
- Disponibilidad y capacidad de las infraestructuras de comunicación: sistema portuario, aeroportuario, viario y de transporte.
- Disponibilidad y capacidad de las infraestructuras de suministro: redes eléctricas, redes de abastecimiento, saneamiento, tratamiento, reutilización y redes de comunicaciones.

Las particularidades de la Isla han incidido en el desarrollo tardío del turismo en la Palma y han sido factores determinantes de las características principales y diferenciales de la su oferta. Actualmente la oferta se distribuye entre el turismo de costa cálida (sol y playa), muy limitado por la escasa presencia de playas en la isla y un turismo especializado vinculado a las actividades en la naturaleza y valores patrimoniales de la Isla. Se ha producido un crecimiento en el número de pasajeros que acceden a la

CCRS arquitectos

9



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

isla en los últimos años, con una evolución en la procedencia de los vuelos donde se observa un aumento en los vuelos nacionales y interinsulares y una disminución de los vuelos procedentes del extranjero. El aumento en número de turistas que acceden a la isla (extranjeros mayormente turistas ingleses y alemanes) se traduce en un aumento en las pernoctaciones y capacidad alojativa de la isla.

La oferta de alojamientos turísticos en la isla se compone por un 36% de plazas tipo hoteleras y un 64% de plazas de tipo extrahotelero. De éstas un 54% corresponden a turismo convencional y en núcleo urbano y un 46% a turismo en suelo rústico. En el caso de la ocupación hotelera la desestacionalidad de la oferta canaria genera unas cifras de ocupación superior a la media peninsular. En la Palma este valor ha evolucionado a la baja los pasados años situándose, para los establecimientos hoteleros en un 52,7% en 2008 (71% 2003). En estos la estancia media es de 6 días.

Un rasgo común en toda la oferta alojativa es el estado de renovación y optimización de la planta, que pese a su relación directa con la calidad de esta oferta, presenta visibles signos de retraso en el proceso de actualización.

La relación inversa entre el aumento en número de turistas que acceden a la isla y la disminución en la ocupación de tipo hotelero en la isla muestra el cambio de tendencia hacia un modelo diversificado que vincula la oferta de alojamientos turísticos distintos del hotelero a las características diferenciales de la oferta turística. Esta tendencia plantea la necesidad de conocer los datos de ocupación en base a todas las modalidades alojativas presentes en la isla (rural, hotelero, extrahotelero y otros). Este valor servirá para establecer límites a la capacidad de carga, vinculando mínimos de ocupación para la incorporación de nuevas plazas alojativas dentro de cada tipo de implantación y modalidad.

La capacidad de carga estará limitada asimismo por las relaciones que se producen entre la vinculación de la modalidad de implantación (NTE, ACP, Núcleo mixto, SDO, Otros) y la modalidad alojativa y la interacción que se produce en cada uno de los ámbitos territoriales entre el tipo y cantidad de oferta turística y la población.

La evolución del parque alojativo muestra un aumento del valor relacional entre el número de plazas turísticas y el número de habitantes con un crecimiento anual del 2% en los últimos años. Igual que sucede con la distribución de la población y actividades, la Palma dispone de una distribución muy desigual entre las plazas existentes en el NO y NE de la isla y el resto. Esta relación entre la población

CCRS arquitectos

10





Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

eslante y el número de plazas, actualmente situada en 17 plazas turísticas por cada 100 habitantes para el global de la Isla establece un valor referencial determinante para establecer la capacidad de carga de la Isla y garantizar la armonía del sistema Insular. La capacidad de carga podrá determinar la variación admisible en esta relación en función de características particulares del lugar o momentos temporales determinados.

En la relación que se establece entre la implantación turística y la disponibilidad y capacidad de las infraestructuras de comunicación y suministro de la isla, el Plan Insular prevé el desarrollo complementario de ambos sistemas, entendiendo únicas las capacidades y necesidades, e ineludible el equilibrio entre la implantación turística y las propuestas vinculadas con las redes. La hipótesis de población máxima y una relación equilibrada entre población residente y plazas turísticas permiten el dimensionado de las infraestructuras, que en conjunto tienen capacidad para dar servicio a los máximos de población residente y alojamientos turísticos en plena ocupación.

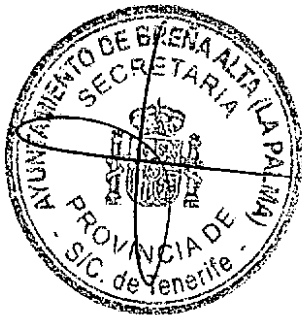
Desde el punto de vista de la accesibilidad la condición de doble insularidad determina la necesidad de organizar las puertas de entrada que relacionan a la isla con el exterior. Actualmente está en fase de ejecución la renovación y ampliación del aeropuerto (triplicando su capacidad) y se han realizado algunas obras de mejora y optimización de los puertos de la isla, y el Plan Insular prevé una mayor adecuación del Puerto de Santa Cruz de La Palma para el transporte de pasajeros, en particular de cruceros; priorizando la propuesta de diversificación de los servicios, ampliación del puerto, integración en la ciudad, mejora del frente marítimo urbano y del centro histórico y modernización de las instalaciones portuarias.

El Plan Insular prevé adaptar la red viaria a las necesidades de servicio en compatibilidad con los valores medioambientales y paisajísticos para garantizar el acceso y servicio a todos los ámbitos de la Isla. Asimismo se prevé establecer una red de transporte que permita aproximar las puertas de entrada a los lugares menos céntricos de la Isla, potenciando el transporte público como la mejor manera de conocer la isla, con la finalidad de limitar la importancia creciente de los "rent a car" con un 10% del total de vehículos en la Isla.

En todos los casos las posibles actuaciones turísticas están condicionadas a la disposición de redes de abastecimiento y tratamiento, y previsiones adecuadas de acceso para todas las actuaciones. Cabe destacar el programa de La Palma para incrementar el autoabastecimiento energético. También en

CORS arquitectos

11





Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

este aspecto se establecen medidas para de ahorro y autoproducción de energía para las nuevas instalaciones turísticas.

La incidencia del Plan Insular en los factores analizados se resume en:

- Ordenación de los recursos naturales y culturales como principal atractivo turístico de la Isla, previsión de una oferta de productos turísticos diversificados que incluyen diversificados en modalidad y tipo.
- La ampliación del aeropuerto y la adecuación del puerto de Santa Cruz ha de suponer mejoras sustanciales en el acceso a la Isla, la mejora del transporte público y de la red viaria ha de garantizar una mejor distribución interna y facilitar los desplazamientos en el interior de la Isla.
- La mejora de los sistemas de infraestructuras, ha de garantizar una mejora sustancial en el nivel de servicios de redes eléctricas, telecomunicaciones, redes de abastecimiento, saneamiento, tratamiento, reutilización. Cabe destacar el programa de La Palma para incrementar el autoabastecimiento energético. También en este aspecto se establecen medidas para de ahorro y autoproducción de energía para las nuevas instalaciones turísticas.



3.3 Capacidad de carga social

La Capacidad de carga social evalúa las relaciones que se producen entre turismo y población local. Se valoran las condiciones socioeconómicas y demográficas y los efectos sobre la calidad de vida, patrimonio cultural y nivel de servicios de equipamiento, generales y de ocio a la población local.

En la valoración son determinantes los factores vinculados a:

- Condiciones socioeconómicas y demográficas de la población: condiciones urbanas, población, formación, mercado de trabajo, ...
- Disponibilidad de servicios de equipamientos asistencial, sanitario, docente, cultural y deportivo así como otros servicios y oferta de ocio público.
- Adaptación de la oferta a los valores patrimoniales y efecto sobre la cultura y modo de vida locales.

CCRS arquitectos

12



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

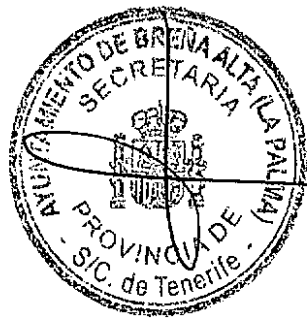
Con la finalidad de mantener la actividad turística en unos niveles socialmente adecuados, la relación entre población residente y plazas alojativas turísticas constituye el principal indicador y estándar regulador de la capacidad de la Isla, este coeficiente se cifra en 20 plazas alojativas turísticas por cada 100 habitantes. En el desarrollo del Plan Insular esta proporción puede ser un factor determinante en el ritmo de crecimiento.

Las formas tradicionales de asentamiento de La Palma obedecen a una relación directa entre la población y el medio rural. Más de un tercio de la población reside en núcleos de menos de 100 habitantes y en el disperso insular.

La población se posiciona con densidades mayores en los ámbitos Oeste y Este (183-184 habitantes/km²) frente al promedio del resto de la isla. (78,3 habitantes/km²) que localiza en el sector NO la zona más despoblada de la isla (35 habitantes/km²). La población estante en la Isla, (población local+turistas) se posiciona proporcionalmente con una media de 140 personas/km². La evolución demográfica reciente confirma el mantenimiento de esta situación con un crecimiento diferenciado en las mismas zonas. Las proyecciones demográficas que se prevén, con el objetivo de conseguir una evolución poblacional uniforme, plantean una evolución de los 85.933 habitantes a 89.807 en 2012 (+4%), 93.092 en 2016 (+4%) y 111.149 (+16%) habitantes en 2038 con porcentajes diferenciados para cada sistema. Estos datos establecen previsiones en la distribución de la población en la Isla y limitaciones a la capacidad de La Palma para desarrollar una implantación turística vinculada a la relaciones de equilibrio entre actividad turística y población y actividad local.

No siempre se mantiene la vinculación entre formación, recursos humanos disponibles en la isla y el mercado de trabajo. La economía esencialmente agrícola de La Palma ha incidido en las características de su población, la escasa tradición empresarial y los niveles de formación inferiores a la media de las islas. La ausencia de niveles superiores de formación ha sido un factor decisivo en la pérdida de capital humano, ya que los jóvenes que dejan la isla para cursar estudios tienden a no regresar. Ello incide directamente en la tasa de envejecimiento de la población e indirectamente en la escasa capacidad de innovación de la economía insular y, en consecuencia, en el estancamiento del mercado de trabajo.

La Palma presenta unas tasas de actividad y de empleo más bajas que en el resto de Islas con valores de paro superiores a la media. En la distribución de empleo por sectores, destacan los sectores



CORS arquitectos

13



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

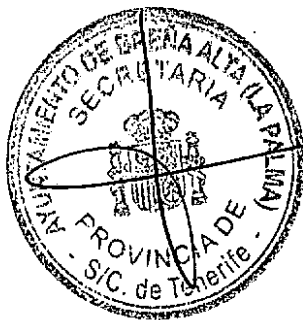
agrícola y ganadero (6,87), Comercio (19,82%), Construcción (13,76%), Hostelería (10,21%) y Administración pública, defensa y seguridad social (14,67%). El porcentaje remanente (34,67%) se distribuye con valores menores (<6%) entre el resto de sectores de actividad.

Al igual que la distribución de población, y siguiendo la misma lógica territorial los equipamientos se concentran en las áreas de mayor población. En la relación que se establece entre la implantación turística y la disponibilidad y capacidad del sistema de equipamientos, el Plan Insular prevé el desarrollo complementario de ambos sistemas, entendiendo únicas las capacidades y necesidades, y necesario el equilibrio entre la implantación turística y las propuestas vinculadas con la distribución, capacidad de servicio de los equipamientos y posibilidades de acceso desde los diversos asentamientos.

La vinculación de la población de la Palma al medio rural y a las economías tradicionales viabiliza en la Isla la implantación de un modelo turístico vinculado al suelo rústico y a la consideración de los valores naturales y culturales como complemento a la actividad turística.

En relación al modelo de asentamiento poblacionales, se propone la potenciación de los núcleos urbanos estableciendo jerarquías y criterios de actuación, y la reorientación en el desarrollo de los asentamientos rurales y agrícolas con el fin de frenar su extensión, mejorar la eficiencia funcional del sistema urbano y evitar el impacto paisajístico. Del mismo modo el Plan Insular evalúa las necesidades de suelo de actividad y equipamiento en base a las previsiones demográficas y oferta existente. Se definen un conjunto de sistemas funcionales, plurimunicipales, con la intención de fortalecer la identidad y garantizar la dotación de infraestructura, transporte, equipamientos y espacios de actividad económica. El objetivo es que el conjunto de municipios integrados en cada sistema funcional puedan tener acceso, mancomunadamente, a equipamientos y servicios a los que cada municipio no podría acceder separadamente. Este incremento en los niveles de servicio ha de incidir positivamente tanto en la población residente como en la oferta turística.

Con este fin los indicadores deberán garantizar las relaciones que se producen entre la población estable de la isla y el turismo asegurando que se mantienen los niveles de servicio generales y se compensan los efectos del turismo con los beneficios percibidos por la población estante. La población local será la protagonista del nuevo modelo como indicador base de los potenciales del sistema.



CORS anejados

14



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

3.4 Capacidad de carga económica

La Capacidad de carga económica evalúa la relación de equilibrio entre los beneficios económicos de la implantación turística asociados al empleo la renta y otros efectos sociales, y sus posibles impactos negativos sobre las economías locales.

En la valoración son determinantes los factores vinculados a:

- Relación entre la economía turística y la economía local. (mediante la evaluación del gasto turístico)
- Relaciones entre la economía turística y sus efectos sociales: empleo, renta y beneficio social.



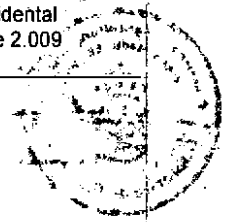
El impacto del turismo sobre la economía canaria es el segundo más alto en España, tras las Islas Baleares (40,5%-51,5%). Es importante diferenciar en el cálculo del gasto que revierte en la Isla, que parte se produce en origen y destino según nacionalidades. En la Palma la composición de los "beneficios" (Valor añadido bruto) proceden en un 69% del sector terciario (servicios, incluyendo sector público), en un 22% del secundario (transformación) y en un 9% primario (aprovechamiento recursos naturales); destacando en esta distribución que buena parte de los subsectores industrial y de servicios están vinculados a las sinergias del sector primario. La contribución se sitúa con valores más bajos y retrasados que la media del archipiélago.

Tomando la distribución de empleo en los distintos sectores como indicador del peso de cada uno de ellos podemos evaluar la relación entre economía turística y sus efectos sociales. La aportación efectiva de empleo del sector turístico directo (Hostelería) corresponde a un 9% del empleo total de la Isla. Igualmente la actividad turística genera actividad y ocupación en otros sectores favoreciendo una estructura poblacional de base muy amplia (comercio 20%, transporte 5%). Estos datos establecen limitaciones a la capacidad de La Palma que deberá asegurar mantener la ocupación en el sector turístico a la vez que generar otras actividades económicas en las áreas que actualmente cuentan con menores dinámicas económicas y poblacionales.

El turismo como opción de futuro se plantea en la isla complementando a un sector agrícola que ha constituido históricamente el principal sector económico. Por su importancia histórica el Plan Insular prevé y potencia la conservación de las actividades primarias como referente económico y social.

CORS encriptados

15

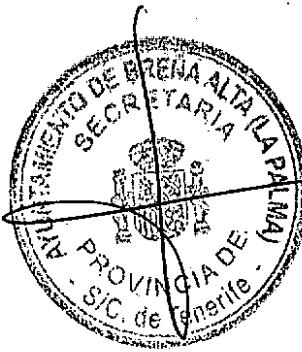


Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

Complementando al modelo económico tradicional el desarrollo turístico de la isla completa el sistema vinculando su desarrollo a los valores potenciales de la Isla. Este deberá reforzar la oferta existente complementando de la misma manera las áreas turísticas tradicionales y la promoción del turismo rural o de naturaleza. Su implantación estará condicionada al vínculo con el territorio, los valores culturales y la calidad de vida de sus pobladores.

La implantación del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística debe permitir una contribución efectiva del turismo en la economía local, deberá garantizar un equilibrio entre los impactos negativos de la actividad y los beneficios en el balance económico de la Isla. Para su evaluación será importante la incidencia del sector turístico en la economía de la Isla, que deberá crecer, pero también la diversificación económica.



3.5 Capacidad de carga de percepción.

La Capacidad de carga de percepción evalúa la percepción del visitante y su grado de satisfacción. Se valoran la capacidad de destino frente a la percepción de saturación, la calidad de la oferta insular y los niveles de servicio y oferta complementaria ofrecidos al visitante.

En la valoración son determinantes los factores vinculados a:

- Capacidad del destino vinculada a la percepción de saturación.
- Disponibilidad de recursos turísticos de servicio, equipamientos y oferta complementaria en relación a la planta alojativa.
- Calidad del destino: calidad de los servicios equipamientos y oferta de ocio asociados al sector turístico y valoración de la oferta con valor medicambiental y cultura específicos para la Isla.

Al igual que sucede en otros factores, en la relación que se establece entre la implantación turística y la disponibilidad y capacidad de los recursos naturales, patrimoniales y de servicio adicional de la oferta insular, el Plan Insular prevé el desarrollo complementario de ambos sistemas, entendiéndose únicas las capacidades y necesidades, e ineludible el equilibrio entre la implantación turística y las propuestas vinculadas a la conservación y mejora de los valores cualitativos de la oferta turística.

CCRS arquitectos

18

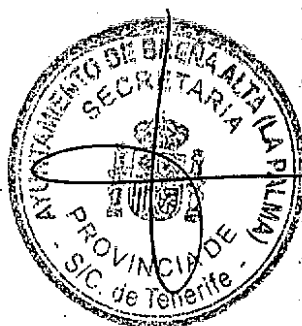


Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

Las nuevas bases del modelo turístico se establecen buscando un equilibrio entre la incidencia de las propuestas turísticas y la conservación y calidad de los recursos disponibles. El desarrollo del Plan Insular prevé la ampliación de la nueva oferta en paralelo a la compleción de las dotaciones de carácter insular y a la mejora de los espacios con mayor incidencia turística. Así se prevé asegurar la satisfacción del visitante complementariamente a la disposición de recursos compartidos con la población local.

Se tomará como indicador la valoración del turista como valor referencial. Como usuario este podrá valorar la conservación de los valores ambientales de la isla, la calidad de los servicios turísticos disponibles y la capacidad del destino en base a la percepción de saturación percibida.



3.6 Capacidad de carga. Valoración general

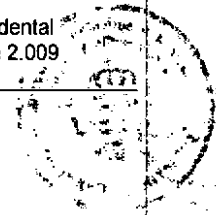
Es difícil la objetivación de los factores que influyen en la capacidad de carga, aunque su conocimiento y valoración es determinante para establecer las guías estratégicas que se vincularán a la propuesta turística del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística y a los argumentos y objetivos del Plan Insular.

En la ordenación del turismo es necesario considerar el equilibrio entre los factores ambientales (capacidad de carga ambiental, capacidad de carga física), sociales (capacidad de carga social) y económicos (capacidad de carga económica, capacidad de carga de percepción) que inciden en el modelo, entendiendo inseparables las necesidades parciales de cada uno de los temas y el efecto que cada uno de ellos establece sobre el anterior para la concreción de un modelo de implantación turística sostenible.

Con el objetivo de mantener este equilibrio se determinan una serie de condiciones deseables que constituyen la base, a partir de las capacidades analizadas, del crecimiento de la actividad turística. Su medición se establece de forma relativa u objetiva en el siguiente cuadro:

CORS arquitectos

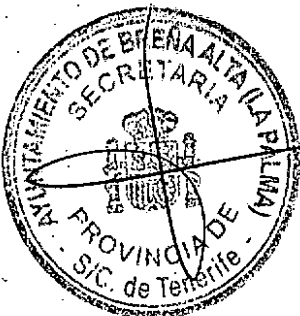
17



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

Tipo de capacidad	Tipo Indicador/límite	Indicador	Límite deseable
Capacidad de carga ambiental	Territorio Ambiental	<ul style="list-style-type: none"> - Vinculación de las actuaciones turísticas al mantenimiento de los espacios delimitados bajo alguna categoría de protección ambiental-paisajística-natural. La inclusión turística en estos espacios estará condicionada a medidas particulares de adaptación. - Vinculación de las actuaciones turísticas al objetivo de autoabastecimiento y la optimización en la gestión de los recursos disponibles 	<p>Afectación espacios bajo categoría de protección ambiental sin medidas particulares de adaptación</p> <p>63 plazas alojativas/ Km2 de espacio bajo alguna categoría de protección</p> <p>Necesidad de previsión en cada una de las actuaciones turísticas de acceso a las redes y medidas energéticas, reservas y sistemas de gestión adaptados a los objetivos de sostenibilidad del Plan Insular.</p>
Capacidad de carga física			
Capacidad de carga social	Población-Sociales	- Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador relacional entre turistas y residentes.	20-30 turistas/100habitantes
Capacidad de carga económica	Turismo-Económicos	<ul style="list-style-type: none"> -Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador de ocupación de los alojamientos. - Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador de ocupación en sectores vinculados al turismo. 	<p>Limitación en la implantación de nuevas plazas turísticas si:</p> <ul style="list-style-type: none"> -Ocupación en base a todas las modalidades alojativas (rural, hotelero, extrahotelero y otros) ≤60% -Se produce un descenso continuado en la ocupación durante cinco años consecutivos. -Puestos de trabajo en sectores vinculados con el turismo. Mínimo 32%
Capacidad de carga de percepción			





Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

4. Justificación y propuesta

4.1 Capacidad de carga límite

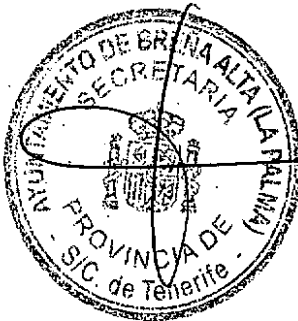
La deducción de la Capacidad de carga límite se relaciona con el límite de cambio que se considera aceptable con el fin de permitir el uso turístico del territorio. Para aproximarnos al valor de capacidad de carga límite la lectura individualizada de cada uno de los factores del apartado anterior permite establecer las relaciones entre los distintos factores que se consideran determinantes para la el desarrollo del modelo turístico de la Isla: límites ambientales, sociales y económicos

- Desde el punto de vista ambiental la capacidad de carga límite se relaciona a los indicadores que vinculan de las actuaciones turísticas al mantenimiento de los espacios delimitados bajo alguna categoría de protección ambiental-paisajística-natural. La inclusión turística en estos espacios estará condicionada a medidas particulares de adaptación (Plazas alojativas/km² bajo alguna categoría de protección ambiental). Asimismo se considera necesaria la adaptación de todas las actuaciones turísticas al objetivo de autoabastecimiento y la optimización en la gestión de los recursos disponibles mediante las previsión del acceso a las redes y las medidas energéticas y de gestión determinados por el Plan Insular
- Desde el punto de vista social la capacidad de carga límite se relaciona con el indicador relacional entre turistas y residentes. El equilibrio entre ambos factores permite garantizar la pervivencia de la estructura socioeconómica, capacidad de los servicios, cultura y modo de vida locales propios de cada ámbito territorial en la Isla. (Plazas alojativas /habitantes)
- Desde el punto de vista económico la capacidad de carga límite se relaciona con los indicadores de ocupación en sectores vinculados al turismo (hostelería, comercio y transporte) que garanticen la estabilidad y papel de la aportación de la economía turística y su repercusión social (Empleos sector servicios/100habitantes). Asimismo el desarrollo de nuevas actividades económicas vinculadas al turismo se relacionan a los indicadores ocupación de los alojamientos como indicador para asegurar la necesaria y adecuada implantación de actividades turísticas y garantía de calidad y adecuación de la oferta turística que ofrece la Isla.

En base a los objetivos establecidos y las relaciones de equilibrio que se consideran necesarias tras la evaluación de la capacidad de carga, el Plan Insular establece y adapta las condiciones de carga al la Isla a la del planeamiento turístico vigente, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad

CORS arquitectos

19





Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

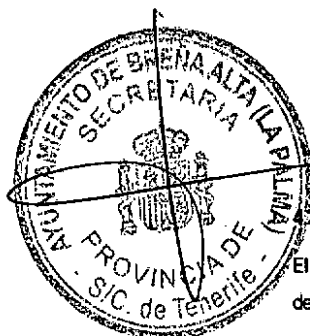
Turística. El Plan Insular adopta el límite de capacidad de carga de **25.500 plazas alojativas**, adaptando las previsiones generales de crecimiento al nuevo marco de intervención definido por el modelo territorial del Plan Insular.

El documento del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística fundamenta su hipótesis alrededor del indicador de densidad territorial y el indicador relacional entre turistas y residentes.

La relación entre territorio, turismo y población residente se evalúa en el horizonte 2020 (93.000 habitantes), con el objetivo de establecer los valores límites que describen un escenario aceptable para el modelo turístico a desarrollar.

La relación entre población residente y turistas se establecen en los siguientes valores límites:

- Capacidad alojativa máxima: 25.500 plazas
- Carga turística estante: 20%. (20 turistas/población*100)
- Densidad poblacional: 160 (población estante/708km²)
- Ocupación de las plazas turísticas deseable: 60%



Ritmos de crecimiento.

El Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística establece una hipótesis de evolución de la carga turística:

El Plan Insular considera recomendable establecer los criterios para la determinación de los ritmos de crecimiento a corto plazo, mediante planes o programas trienales, que permitan actualizar las previsiones en relación a las condiciones socioeconómicas de la isla y del exterior, frente al establecimiento de cifras absolutas para los próximos años o para un horizonte a medio o largo plazo. El establecimiento de los ritmos de crecimiento será pues flexible, atendiendo principalmente a una serie de relaciones que ha de permitir, en todo momento, mantener un equilibrio entre las variables estudiadas en este documento.

A lo largo del documento se han establecido condiciones determinantes para la capacidad de carga y los posibles condiciones de equilibrio entre la actividad turística y la capacidad de carga de la isla, a nivel físico, social y económico.

CCRS arquitectos

20



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

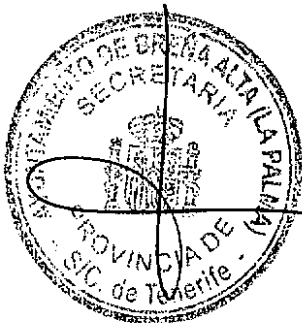
Los siguientes argumentos nos ayudarán a evaluar la relación entre la capacidad de carga establecida y las diversas variables analizadas, a través de las cuales se justifica las condiciones establecidas para alcanzar un ritmo de crecimiento acorde con las condiciones socioeconómicas y poblacionales.

En primer lugar, la comparación de la situación de la actividad turística de La Palma en relación a otras islas canarias nos ayuda a justificar límites entre la carga turística y otras variables, a la vez que nos permite contextualizar la situación de presión en el territorio Canario. A partir del análisis de estos valores podemos comparar la evolución de la carga ambiental de la expansión turística sobre las distintas Islas.

Número total de plazas

	Plazas 05	Porcentaje
LANZAROTE	56.647	14,34%
FUERTEVENTURA	46.812	11,85%
GRAN CANARIA	146.001	36,97%
TENERIFE	128.520	32,55%
LA GOMERA	6.701	1,70%
LA PALMA	9.108	2,31%
EL HIERRO	1.110	0,28%
TOTAL CANARIAS	394.899	100,00%

Datos 2005. fuente ISTAC. origen Consejería de Turismo, Gobierno de Canarias

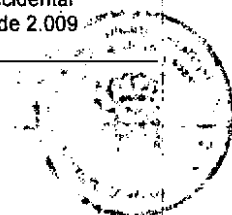


En relación a la superficie

	Plazas 05	Población 05	Superficie km2	Plazas/km2	Población estante/km2
LANZAROTE	56.647	123.039	886	64	203
FUERTEVENTURA	46.812	86.642	1660	28	80
GRAN CANARIA	146.001	802.247	1560	94	608
TENERIFE	128.520	838.877	2034	63	476
LA GOMERA	6.701	21.746	370	18	77
LA PALMA	9.108	85.252	708	13	133
EL HIERRO	1.110	10.477	269	4	43
TOTAL CANARIAS	394.899	1.968.280	7487	53	316

CORS arquitectos

21



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

Datos 2005, fuente ISTAC, origen Consejería de Turismo, Gobierno de Canarias

En relación a la población

	Plazas 05	Población 05	Porcentaje
LANZAROTE	56.647	123.039	46%
FUERTEVENTURA	46.812	86.642	54%
GRAN CANARIA	146.001	802.247	18%
TENERIFE	128.520	838.877	15%
LA GOMERA	6.701	21.746	31%
LA PALMA	9.108	85.252	11%
EL HIERRO	1.110	10.477	11%
TOTAL CANARIAS	394.899	1.968.280	20%

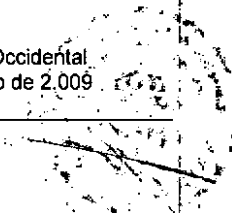
Datos 2005, fuente ISTAC, origen Consejería de Turismo, Gobierno de Canarias

La situación en la Isla de La Palma, presenta, junto al Hierro y a La Gomera valores conformes con un desarrollo turístico tardío. Sin embargo la evolución de los valores 2005-2007, nos muestra la tendencia a la aceleración de los ratios de presión sobre el territorio.

La Palma

	Plazas	Población	Plazas/población	Superficie	Plazas/km2	Población rel/km2
Año 2005	9.108	85.252	11%	708	13	133
Año 2007	13.237	85.933	15%	708	19	140
Año 2020	19.415	97.075	20%	708	27	173
Año **	25.500	127.500	20%	708	36	180

Elaboración propia con datos de proyección de población ISTAC



Plan Insular de La Palma

Capacidad de Carga Turística

5. Conclusión

De los anteriores apartados se deduce que la cifra global tomada como límite de carga; las 25.500 plazas, no han de suponer una excesiva carga para la preservación de la calidad ambiental de La Palma, sin embargo las restantes variables dependen de un desarrollo armónico del incremento de las plazas turísticas, la modernización de la oferta y la evolución de la sociedad palmera.

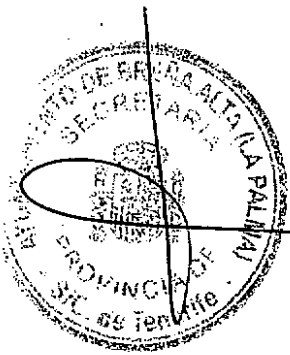
Por ello se proponen una serie de indicadores que han de garantizar el equilibrio, ayudar a la definición de los límites de crecimiento, y establecer las medidas oportunas para no sobrepasar los límites de la capacidad de carga en ninguna de las variables estudiadas.

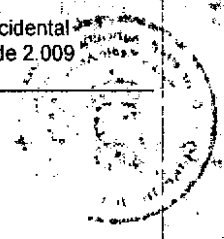
Los indicadores que se proponen son:

Atender a la renovación de los ámbitos turísticos existentes y a la modernización e incremento de calidad de la oferta turística.

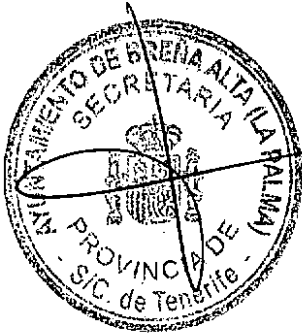
La relación entre plazas turísticas y superficie rústica con interés ambiental (A-Ba), será de cómo máximo de: 63 plazas alojativas por Km².

La relación entre plazas turísticas y población residente será como máximo entre 20 y 30 plazas turísticas por cada 100 habitantes.





Plan Insular La Palma



CCRS arquitectos y asociados
Santa Cruz de La Palma - Barcelona, Julio de 2009



6. LÍMITES DE CARGA TURÍSTICA ASIGNADAS POR EL PTET_{LP} Y EL PGO AL MUNICIPIO DE BREÑA ALTA.

El siguiente cuadro se ha confeccionado partiendo del "Anexo C" (Territorialización de la Carga Alojativa) de la Normativa, así como del Plano de Ordenación S-8 (El modelo territorial. Límites de carga), del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma (PTET_{LP}). En el mismo quedan reflejadas las capacidades límite y las cargas preasignadas por el Plan General a cada de las Unidades Territorial Específica (UTE) delimitadas en el PTET_{LP} y las Unidades de Zona (UZ) del PGO

Se ha incluido asimismo un nuevo plano complementario a la ordenación estructural N° OEC-3 denominado "ESPACIO DE ADMISIBILIDAD DEL USO TURÍSTICO. C-8, C-9 Y C-10 (ESTABLECIMIENTOS TURÍSTICOS ALOJATIVOS DE PEQUEÑA, MEDIANA Y DE GRAN DIMENSIÓN)", elaborado a partir de los planos de ordenación del PTET_{LP}, introduciendo las mayores limitaciones del PGO, concretamente, sobre el denominado "ESPACIO PARA EL TURISMO IMBRICADO" dentro del Término Municipal de Breña Alta, definido por el PTET_{LP}, en tanto este municipio no pose ningún núcleo turístico, se ha procedido a excluir las siguientes zonas:



Del PTET_{LP}, las Unidades Territoriales Homogéneas UTH-1_n (Espacios de Alta Naturalidad) y UTH-2_n (Espacio Antrópico Seminatural. Con dominio de la componente natural).

Del PGO:

- Los ámbitos de Suelo Urbano (SUC), a excepción de la zona incluida del SUCU-1 San Pedro-El Porvenir-Buenavista.
- Los Sectores de Suelo Urbanizable (SUSO, SUSNO y SUNSE).
- Los Asentamientos Rurales y Agrícolas (RAR y RAG).
- Las Áreas de Suelo Rústico de Protección Ambiental, a excepción del RPP (Protección Paisajística) y las existentes dentro del SDO-2.
- Las Áreas de Suelo Rústico de Protección Hidrológica (RPH).
- Las Áreas de Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y de Equipamientos.

De la Red Natura 2000, las áreas del Territorio Municipal incluidas dentro de Los Lugares de Importancia Comunitaria (LICs) y Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPAs):

- LIC ES7020094 (Monteverde de Breña Alta)
- LIC ES7020087 (Breña Alta)
- ZEPA ES0000114 (Cumbres y Acanilados del Norte de La Palma).

CARGA TURÍSTICA ASIGNADA POR EL PTET_{LP} Y EL PGO AL TERMINO MUNICIPAL DE BREÑA ALTA

UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO
Z213004	493 200.00 m ²	RPN-1ENP	Parque Natural de Cumbre Vieja (P-4)	0
		RPN-3IEM	Lomos de Aguacencio. Vertiente Oeste	
		RPA-1e		
		RPH	Barranco de Aguacencio	
		RAR-1	San Isidro	
		RAG-2	Lomo Taño	
Z213005	100 284.00 m ²	RPN-3IEM	Los de Aguacencio. Vertiente Oeste	0
		RPH	Barranquillo transversal a Bco. de Aguacencio	
Z213006	144 938.00 m ²	RPN-3IEM		0
		RPN-4RBN		
		RPA-1e		
		RPG		
		RPH	Barranquillo de interfluvio entre Lomo Grande y Topolomo	
		RPI-1c	Ctra. De Las Ledas LP-202	
Z214001 (P)	57.594.00 m ²	SRPN-1ENP		0
		RPP	Riscos inferiores de La Caldereta en el límite del Termino Municipal de S/C de la Palma y junto al Bco. del Galeón	
		RPH		
		RPI-1C	Vía de acceso a la urbanización de la Caldereta	
		SUCU-11	La Caldereta	
Z221011	117 104.00 m ²	RPA-1e		0
		RPH		0
		RAR-1		
		RAG-1		



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO
Z221012	554.686,00 m ²	RPN-3IEM		0
		RPN-4RBN		
		RPN-5Ta		
		RPA-1e		0
		SUCU-5	El Llanito	0
		RPI-1c	LP-202	
		RPP		
		RPH		
		RPI-3H		
		RAR-5	Lomo Grande	
RAG-4	Los Periquines			
Z221013	58.481,00 m ²	RPP-7	Ladera superior del Monumento Natural Riscos de La Concepción (P-7) en el entorno de el mirador.	0
		RPH	Bco. de La Hortelana	
		RPI-1c	LP-3	
		RAR-13	Buenavista-La Concepción	
		SUCU-9	La Grama	
Z221014 (P)	944.331,00 m ²	RPN-3IEM		0
		RPN-4RBN		
		RPN-5Ta		
		RPE		
		RPA-1e	AEP-4	114
		RPG		
		RPH	Bco. de Juan Mayor	0
		RPI-1c	LP-3 Y LP-202	
		RPI-3H		
		RAR-8	Botazo	
		RAR-7	Topolomo	
		SUSNO-11	Sector El Roble	0
		SUCU-1	San Pedro	0
Z221015 (P)	124.599,00 m ²	RPN-1ENP		0
		RPP		
		RPH		
		RPI-1c	Variante de circunvalación S/C La Palma	
		SUCU-11	La Caldereta	



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO	
Z221016 (P)	72.508,00	m ²	RPN-1ENP		0
			RPA-1E		
			RPH	Bco. del Galeón	
			RPI-1c	Variante de circunvalación S/C La Palma	
			SUSNO-4	La Estrella	
			SUCU-2	La Cuesta	
Z221017 (P)	10.288,00	m ²	RPE	Protección del borde vaguada Bco. Juan Mayor	0
			RPA-1e		8
			RPI-1c	LP-202	
			RAR-16	La Cuesta	0
			SUSNO-1	La Cuesta 1	
Z222004	466.146,00	m ²	RPN-3IEM	SDO-2	0
			RPI-1c	LP-301	
			RAR-1	San Isidro	0
			RAG-1	La Caleta	
Z222006	98.747,00	m ²	RPN-1ENP		0
			RPN-3IEM		
			RPH	Bco. de Aduares	
Z222007 (P)	628.790,00	m ²	RPN-3IEM		0
			RPN-4RBN		
			RPN-5Ta		
			RPA-1e		
			RPG		
			RPH	Bco. de Juan Mayor	
			RPI-1c	LP-3	
			RAR-8	Botazo	
Z231004 (P)	117.483,00	m ²	RPN-3IEM		0
			RPP		
			RPA-1e	SDO-2	0
			RPI-1c	LP-301	
			RAR-1	San Isidro	0
Z231005	399.668,00	m ²	RPN-3IEM		0
			RPA-1E	SDO-2	4
			RPH		
			RPI-1c	LP-301	
			RPI-3h		0
			RAG-1	La Caleta	
Z231006	88.975,00	m ²	RPN-3IEM		0
			RPA-1e		0
			RPH		0



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO	
Z232006 (P)	352.385,00	m ²	RPP		13
			RPA-1e		
			RPA-2i		
			RPH		0
			RPI-1c	LP-3 y LP-204	
			RPF		
			RAR-10	Cuatro Caminos	
			RAR-11	El Molino	
			SUCU-6	El Molino	
Z232007	61.735,00	m ²	RPP		0
			RPI-1c	LP-2	
			SUNSE	Bajamar	
Z233012 (P)	68.473,00	m ²	RPP		0
			RPA-1e		
			RAR-1	San Isidro	
Z233015	373.446,00	m ²	RPN-3IEM		0
			RPA-1e		8
			RPG		0
			RPH	Bco. Aduares	
			RPI-1c		
			RAR-1	San Isidro	
RAG-2	Lomo Taño				
Z233016	237.562,00	m ²	RPP		0
			RPA-1e		
			RPH	Bco. Aduares	
			RPI-1c	LP-202 y LP-301	
			RAR-4	Miranda	
			RAR-12	San Miguel	
			RAR-2	La Muralla	
RAG-3	La Unión				
Z233017	329.244,00	m ²	RPP		0
			RPA-1e		10
			RAR-9	Las Ledas	0





UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO	
Z233018	261 325.00	m ²	RPN-5Ta		0
			RPP		
			RPA-1e		0
			RPH	Bcos. De Aguacencio, Aduares y San Miguel	
			RPI-3H		
			RPI-4PM		
			RAR-3	El Llanito	
			RAR-12	San Miguel	0
			RAR-10	Cuatro Caminos	
			RAG-5	Aduares	
SUCU-5	El Llanito				
Z233019	21 800.00	m ²	RPI-1c	LP-3	0
			SUCU-8	Ámbito de Buenavista	
Z233020	713 282.00	m ²	RPP		0
			RPE		
			RPA-1e		24
			RPI-1c	LP-3, LP-202 y LP-101	
			RPH	Bco. de Buenavista	
			RAR-13	Buenavista-La Concepción	
			RAR-14	La Corsillada	
			RAR-15	La Estrella	
			SUNSE-1	Sector Aeropuerto Viejo	0
			SUSNO-2	Sector Buenavista	
			SUSNO-10	Sector Ensanche El Porvenir	
			SUSNO-11	Sector El Roble	
			SUCU-1	Ámbito San Pedro-El Porvenir-Buenavista	
SUCU-2	Ámbito La Cuesta				
Z234009	426 074,00	m ²	RPP		0
			RPA-1e		12
			RPH	Barrancos de Los Álamos, Buenavista y El Humo	
			RPI-1c	LP-3	
			RAR-9	Las Ledas	
			SUSNO-3	Sector El Molino	0
			SUSO-1	Sector La Grama	
			SUCU-6	Ámbito El Molino	
SUCU-9	Ámbito La Grama				
Z234010 (P)	52 942.00	m ²	RPA-1e		0
			RPH	Bco. de El Galeón y Barranquillo de La Cuesta	
			RPI-1c	LP-202	
			RAR-16	La Cuesta	0
			SUSNO-1	Sector La Cuesta	
SUCU-2	Ámbito La Cuesta				



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO
Z204018 (P)	2.610.101,00 m ²	RPN-5Ta		0
		RPP		
		RPA-1e		550
		RPA-2i		
		RPH		
		RPI-1c		
		RPI-3h		
		RAR-1	San Isidro	
		RAR-2	La Muralla	
		RAR-4	Miranda	
		RAR-9	Las Ledas	
		RAR-10	Cuatro Caminos	
		RAR-3	El Llanito	
		RAG-1	La Caleta	
		RAG-3	La Unión	
		SUSNO-9	Sector El Llanito	
		SUCU-5	Ámbito El Llanito	
SUCU-3	Ámbito Palmasol 1			
SUCU-4	Ámbito Palmasol 2			
Z204022	256.838,00 m ²	RPN-3IEM		0
		RPN-5Ta		
		RPP		0
		RPA-1e		
		RPH	Bcos. De Aduares y Barranquillo transversal a Aguacencio.	
		RPI-1c	LP-202	
		RAR-5	Lomo Grande	
		RAR-6	Aguacencio	
		RAR-7	Topolomo- El Roble	
		RAG-5	Aduares	
SUCU-1	San Pedro			
Z204023	325.324,00 m ²	RPN-3IEM		0
		RPN-4RBN		
		RPA-1e		0
		RPG		
		RPH	Barranco de Los Álamos	
		RPI-1c	LP-3	
		RPI-3H		
		RAR-7	Topolomo-El Roble	
RAR-8	Botazo			



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTE _{LP} Y EL PGO	
Z204024	335.354,00	m ²	RPN-4RBN	0	
			RPA-1e	8	
			RPH	Barranco de Los Álamos	
			RPI-1c	LP-3	
			RAR-7	Topolomo- El Roble	
			RAR-8	Botazo	
			SUNSE-1	Sector Aeropuerto Viejo	
			SUSNO-10	Sector Ensanche El Porvenir	
			SUSNO-11	Sector El Roble	
			SUCU-1	Ámbito San Pedro	
SUCU-8	Ámbito de Buenavista	0			
Z204025	898.050,00	m ²	RPP	24	
			RPE		
			RPA-1e		
			RPA-2I		
			RPH	Barrancos de Los Álamos, Buenavista y El Humo.	
			RPI-1c	LP-3 y LP-204	
			RAR-11	El Molino	
			RAR-13	La Concepción	
			SUSNO-3	El Molino	
			SUSNO-7	San Pedro-Colegio Manuel Galván	
SUSNO-8	San Pedro-Este				
SUCU-1	Ámbito de San Pedro	0			
Z204026	99.758,00	m ²	RPE	0	
			RPA-1e	8	
			RPH	Barranco de Aguacencio	
			RAR-14	La Corsillada	
			SUSNO-2	Sector Buenavista	
SUCU-8	Ámbito de Buenavista	0			
Z204027 (P)	237,00	m ²	RPH	Barranco de Juan Mayor	0



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO	
Z204030	203.483,00	m ²	RPN-1ENP		0
			RPA-1e		12
			RPH	Barranco del Galeón	0
			RPI-1c	LP-101 y LP-202	
			RAR-15	La Estrella	
			RAR-16	La Cuesta	
			SUSNO-4	Sector La Estrella	
			SUSNO-12	Sector La Cuesta	
SUCU-2	Ámbito de La Cuesta				
Z251004	456.442,00	m ²	RPN-5Ta		0
			RPA-1e		
			RPH	Barranco de Aduares	
			RPI-1c	LP-202	
			RAR-13	Buenavista-La Concepción	
			SUSNO-1	Sector La Cuesta 1	
			SUSNO-5	Sector San Pedro-La Pasión	
			SUSNO-6	Sector San Pedro-Elias Pérez	
SUCU-1	Ámbito San Pedro	40			
Z251004 (P)	21.276,00	m ²	RPI-1c	LP-202	0
			SUCU-2	La Cuesta	
Z252002	81.692,00	m ²	RPP		0
			RPA-1e		
			RPI-1c	LP-204	
			RAR-10	Cuatro Caminos	
			SUCU-3	Palmasol 1	
SUCU-4	Palmasol 2				
Z252004	292.547,00	m ²	RPP		0
			RPH		
			RPI-1c	LP-3	
			SUSO-1	Sector La Grama	
SUCU-9	La Grama				
Z252005	181.028,00	m ²	SUCU-11	La Caldereta	0
Z207004	42.057,00	m ²	RPP		0
			RPH		
			RPI-1c	LP-3	
			RAR-11	El Molino	
SUCU-1	San Pedro-El Porvenir-Buenavista				



UTH PTE _{LP}	SUPERFICIE M ²	UZ. PGO	DENOMINACIÓN	CARGA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} Y EL PGO
Z207006 (P)	57 723,00 m ²	RPA-1e		0
		RPH		
		RPI-1c	LP-2	
		SUCU-12	Ámbito Bajamar 2-Urpal	
Z207006	79 157,00 m ²	SUSNO-2	Buenavista	0
		SUCU-8	Buenavista	
Z209004 (P)	14 986,00 m ²	RPP		0
		RPA-1e		
		RPH		
		RPI-1c	LP-2	
Z209006	2.456,00 m ²	SUCU-1	Cementero de San Pedro	0
Z209007	34 310,00 m ²	SUCU-8	Buenavista	0
Z209008	82 699,00 m ²	RPN-1ENP		0
		RPP		
		RPL		
		RPI-1c	LP-2	
		SUCU-10	Muelle Pesquero	
TOTAL UTH	13.451.608,00			835

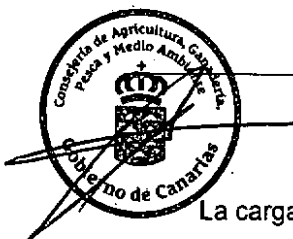
La carga preasignada de color rojo significa que no puede recibir carga alguna por traslado.

La Letra (P) significa que una UTE se comparte con otro municipio, bien Breña Baja o Bien Santa Cruz de La Palma.

Del cuadro anterior se deduce que la carga asignada al Municipio por el PTETLP con las mayores limitaciones del PGO es de **835** plazas alojativas. Si a esta cantidad se le deduce las **316** asignadas al SDO-2 y las **114** plazas de la AEP-4 La Alegría, nos quedan **405** plazas.

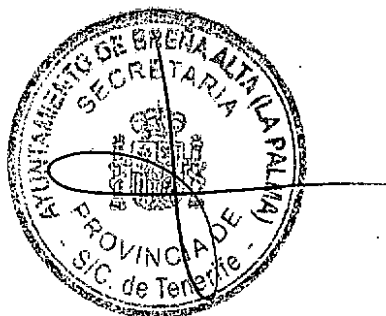
Por otra parte, si consideramos que la UTE Z204018, con una carga preasignada de 550 plazas alojativas, se comparte con el Término Municipal de Breña Baja, así como que existen 80 plazas en el municipio:

RAR-1 SAN ISIDRO	4
RAR-4 MIRANDA	6
RAR-12 SAN MIGUEL	2
FINCA YANES LA CONCEPCIÓN	58
FINCA DEL INGENIERO	10
TOTAL	80



La carga susceptible de implantación se sitúa en torno a las 250 plazas alojativas.

Deducir la inocuidad en el equilibrio territorial y social del municipio y comprobar que no se superan los umbrales de la sostenibilidad de Breña Alta, por mor de la carga turística asignada por el PTET_{LP}, relocalizada por el PGO, susceptible de introducir en el Término Municipal, resulta casi una trivialidad. Si se observa el conjunto de las veintiuna unidades territoriales homogéneas, a las que se le ha asignado carga turística, o bien, que son susceptibles de trasladarle, se parecía que nueve de ellas tienen una carga preasignada "cero" y de las restantes ninguna supera las veinticuatro plazas, salvo el núcleo mixto de San Pedro que se le preasignan cuarenta.





7. CAPACIDAD DE CARGA. VALORACIÓN MUNICIPAL

A continuación se realiza una evaluación pormenorizada de la incidencia que la carga turística asignada a cada una de las unidades de zona del PGO tendría en los factores evaluables determinados en la DOT 25, así como en el documento de Capacidad de Carga del PIO_{LP}.

Los indicadores que se proponen para garantizar el equilibrio y definir los límites de crecimiento, así como las medidas oportunas para no sobrepasar la capacidad de carga, son los mismos que plantea dicho documento del PIO_{LP}, concretamente:

- Atender a la renovación de los ámbitos turísticos existentes y a la modernización e incremento de calidad de la oferta turística.
- La relación entre plazas turística y superficie rústica con interés ambiental será como máximo de 63 plazas alojativas / Km².
- La relación entre plazas turísticas y población residente será como máximo entre 20 y 30 plazas turísticas por cada 100 habitantes.

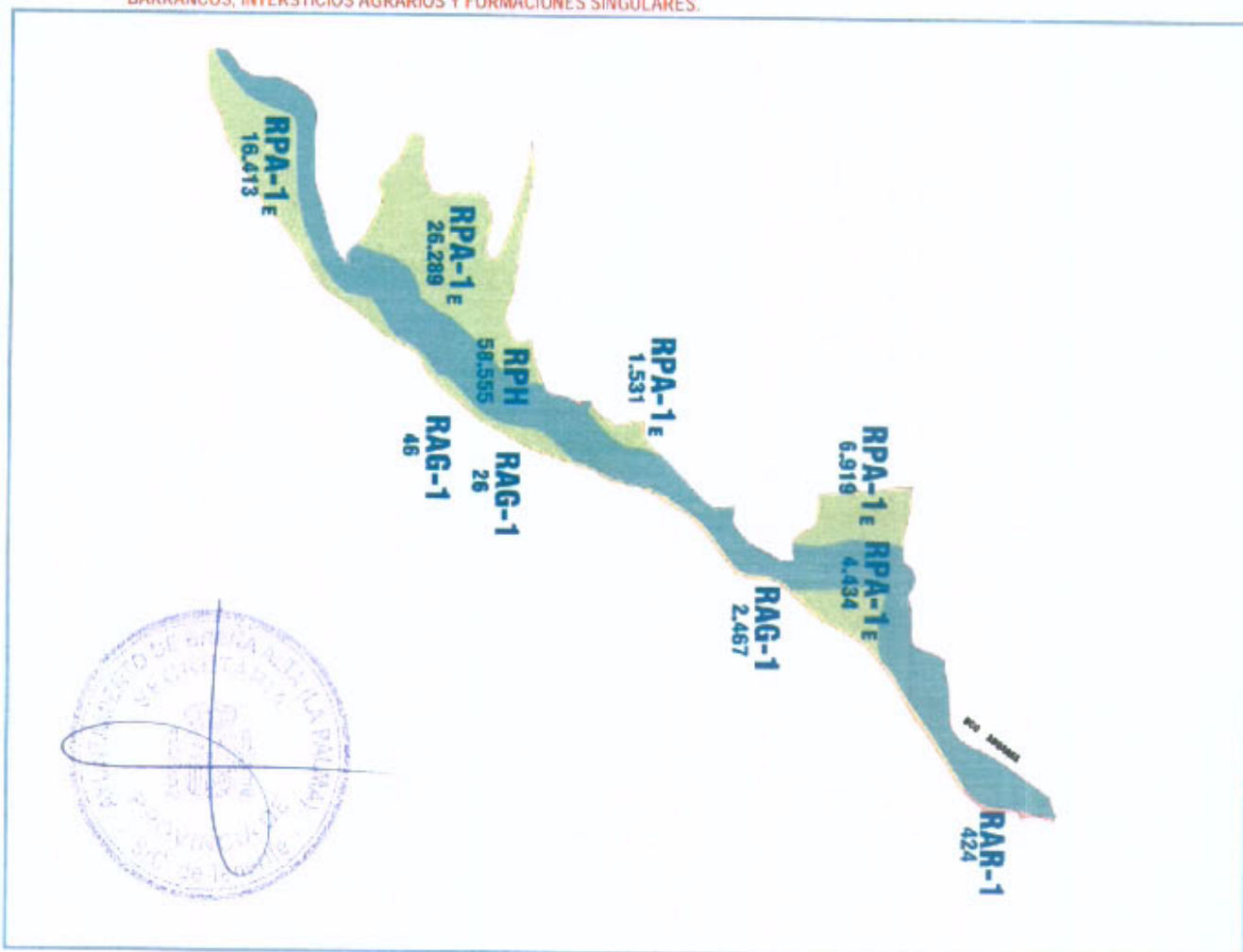




PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE BREÑA ALTA
ANÁLISIS DE AFECCIÓN DE LA CARGA TURÍSTICA

UTH	Z221011	SUP.	117.104	M²
------------	----------------	-------------	----------------	----------------------

CON DOMINIO DE LA COMPONENTE NATURAL. PAISAJE CON VALOR AMBIENTAL GEBOTÁNICO: ACANTILADOS, BARRANCOS, INTERSTICIOS AGRARIOS Y FORMACIONES SINGULARES.





UTH		Z221011
ESPACIO DE ADMISIBILIDAD DEL USO TURÍSTICO DENTRO DE LA UTH	Clase y categoría de suelo en el PGO	Rústico de Protección Económica Agraria Extensiva (RPA-1e)
	Superficie	55.586 m ²
	Descripción	Terrenos de cultivo de secano y de pastizales situados a ambos márgenes del cauce del Barranco de Aduares Notable percepción de la naturaleza
AREA DE INFLUENCIA TERRITORIAL	Definición	Pago de Ledas, Pago de Breñas y Pago de El Llanito
	Población	1.500 habitantes
	Densidad Media	80 habitantes/Km ²
INFRAESTRUCTURAS	Vías	LP-301 y LP-202
	Electricidad	Red de transporte de Unelco
	Agua	Resuelto
	Residuos	Servicio Municipal
PERFIL SOCIO-ECONÓMICO		Población no dependiente de la actividad primaria agrícola. La agricultura se mantiene como elemento cultural de autoconsumo y en todo caso de pequeño complemento económico. Alto grado de envejecimiento. Baja natalidad. Baja renta per cápita. Receso o mantenimiento poblacional.
AFECCIONES DIRECTAS	Patrimonio Natural	Proximidad de LIC y ZEPA
	Patrimonio Cultural	No afecta
	Población Local	Se sitúa alejada del Asentamiento Rural de San Isidro.
CARGA TURÍSTICA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} (Nº DE PLAZAS TURÍSTICAS)		(0) Posibilidad de traslado de carga turística

FACTORES, PLAN INSULAR	FACTORES, DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL	EVALUACIÓN PGO
CAPACIDAD DE CARGA DE CALIDAD AMBIENTAL	Capacidad ecológica	Impacto no significativo
	Capacidad paisajística	Impacto no significativo
	Afección a recursos naturales	No se afectan
CAPACIDAD DE CARGA FÍSICA	Disponibilidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales	Suficientes
	Capacidad de las Infraestructuras de accesibilidad	Suficientes
	Capacidad de mercado	Organizado
	Disponibilidad de recursos turísticos	Espacio rural y natural
CAPACIDAD DE CARGA SOCIAL	Capacidad social	Impacto no significativo. Afección positiva
CAPACIDAD DE CARGA ECONÓMICA	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de mercado, capacidad social)	Afección positiva
CAPACIDAD DE CARGA DE PERCEPCIÓN	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de infraestructuras, capacidad de mercado, capacidad social)	Impacto no significativo Afección positiva
VALORACIÓN GLOBAL:	LA POSIBLE CARGA TURÍSTICA SUSCEPTIBLE DE TRASLADO A ESTA UNIDAD DE ZONA, SE ENCUENTRA SUJETA AL RÉGIMEN DE DISTANCIAS DE LA NORMA 16 DEL PTET _{LP} , RESPECTO AL CAMPO DE GOLF SDO-2, POR LO QUE LA ACTUACIÓN TURÍSTICA A INTRODUCIR SERÍA DE MUY PEQUEÑO TAMAÑO. AFECCIÓN GLOBAL POSITIVA.	

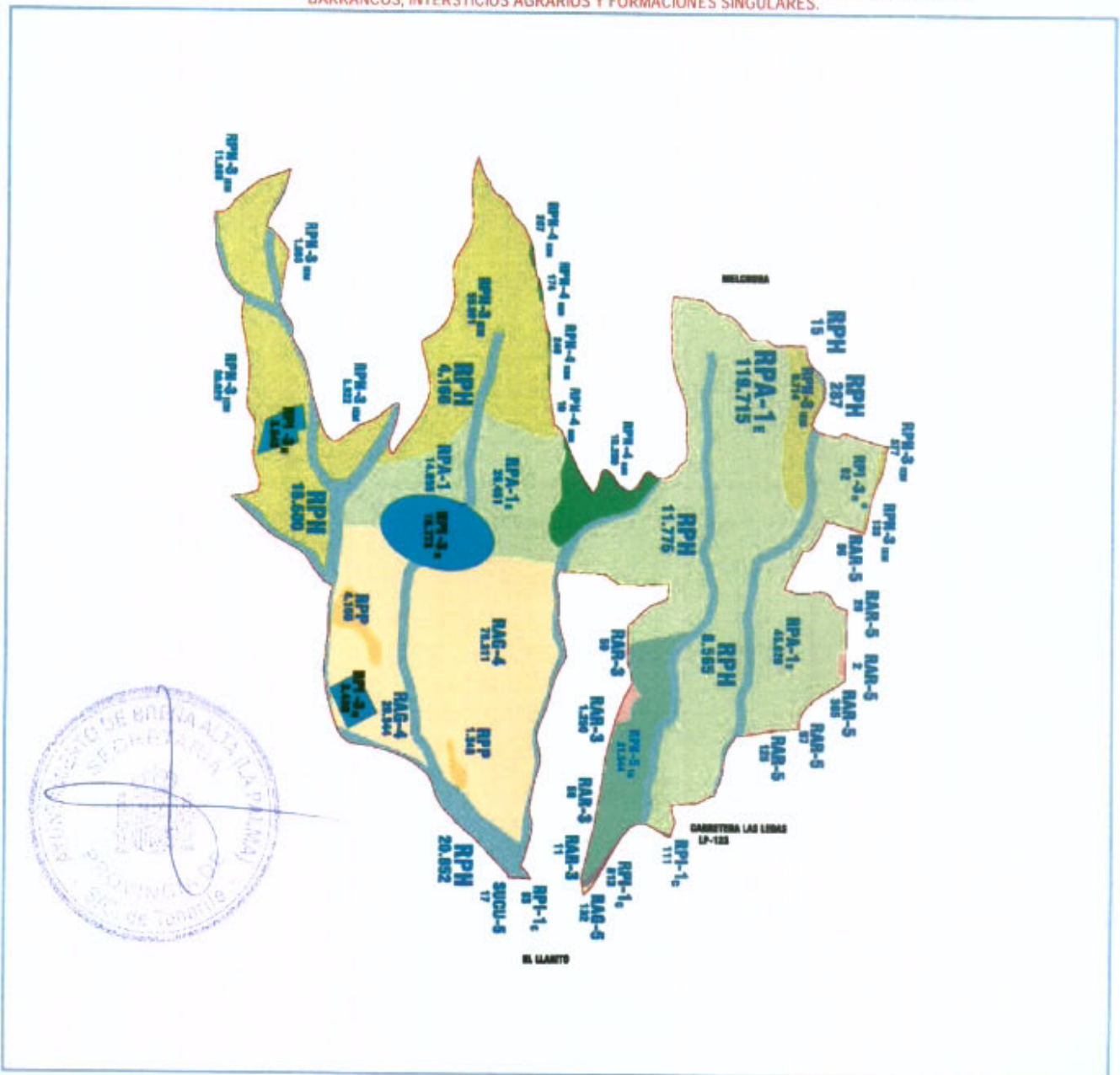




PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE BREÑA ALTA
ANÁLISIS DE AFECCIÓN DE LA CARGA TURÍSTICA

UTH	Z221012	SUP.	554.686	M²
------------	----------------	-------------	----------------	----------------------

CON DOMINIO DE LA COMPONENTE NATURAL. PAISAJE CON VALOR AMBIENTAL GEBOTÁNICO: ACANTILADOS, BARRANCOS, INTERSTICIOS AGRARIOS Y FORMACIONES SINGULARES.





UTH		Z221012
ESPACIO DE ADMISIBILIDAD DEL USO TURÍSTICO DENTRO DE LA UTH	Clase y categoría de suelo en el PGO	Rústico de Protección Económica Agraria Extensiva (RPA-1e) y excepcionalmente en Rústico de Protección Paisajística (RPP), cuando tengan por objeto el reconocimiento de estos valores y se establezcan las condiciones suficientes de compatibilidad (Art. 7.3 Ley 6/2002)
	Superficie	206.047 m ² (RPA-1e) 5.502 m ² (RPP)
	Descripción	Terrenos de cultivo de secano y de pastizales situados en los lomos de Los Penquines. Notable percepción de la naturaleza.
AREA DE INFLUENCIA TERRITORIAL	Definición	Pago de Breñas y Pago de El Llanito
	Población	1.000 habitantes
	Densidad Media	60 habitantes/Km ²
INFRAESTRUCTURAS	Vías	LP-202
	Electricidad	Red de transporte de Unelco
	Agua	Resuelto
	Residuos	Servicio Municipal
PERFIL SOCIO-ECONÓMICO		Población no dependiente de la actividad primaria agrícola. La agricultura se mantiene como elemento cultural, de autoconsumo y en todo caso de pequeño complemento económico. Alto grado de envejecimiento. Baja natalidad. Baja renta per cápita. Receso o mantenimiento poblacional.
AFECCIONES DIRECTAS	Patrimonio Natural	Proximidad de RPN-3 _{EM}
	Patrimonio Cultural	No afecta
	Población Local	Se sitúa próxima al suelo urbano de El Llanito, pero separado por el Barranco de Aduares
CARGA TURÍSTICA PREASIGNADA POR EL PTET _{LP} (Nº DE PLAZAS TURÍSTICAS)		(0) Posibilidad de traslado de carga turística.

FACTORES, PLAN INSULAR	FACTORES, DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL	EVALUACIÓN PGO
CAPACIDAD DE CARGA DE CALIDAD AMBIENTAL	Capacidad ecológica	Impacto no significativo
	Capacidad paisajística	Impacto no significativo
	Afección a recursos naturales	No se afectan
CAPACIDAD DE CARGA FÍSICA	Disponibilidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales	Suficientes
	Capacidad de las infraestructuras de accesibilidad	Suficientes
	Capacidad de mercado	Organizado
	Disponibilidad de recursos turísticos	Espacio rural y natural
CAPACIDAD DE CARGA SOCIAL	Capacidad social	Impacto no significativo. Afección positiva
CAPACIDAD DE CARGA ECONÓMICA	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de mercado, capacidad social)	Afección positiva
CAPACIDAD DE CARGA DE PERCEPCIÓN	Se incluyen en los anteriores (Disponibilidad de recursos, capacidad de infraestructuras, capacidad de mercado, capacidad social)	Impacto no significativo Afección positiva
VALORACIÓN GLOBAL:	LA CARGA TURÍSTICA SUSCEPTIBLE DE INTRODUCIRSE EN ESTA UNIDAD DE ZONA, TENDRÁ QUE SER MEDIANTE LOS MECANISMOS DE TRASLADOS DE CARGA PREVISTOS EN EL PTET _{LP} . AFECCIÓN GLOBAL POSITIVA.	



PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE BREÑA ALTA
ANÁLISIS DE AFECCIÓN DE LA CARGA TURÍSTICA

UTH	Z221017 (P)	SUP.	10.288	M ²
-----	--------------------	------	---------------	----------------

CON DOMINIO DE LA COMPONENTE NATURAL. PAISAJE CON VALOR AMBIENTAL GEBOTÁNICO: ACANTILADOS, BARRANCOS, INTERSTICIOS AGRARIOS Y FORMACIONES SINGULARES.

