

# REVISIÓN PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUNTALLANA

ISLA DE LA PALMA

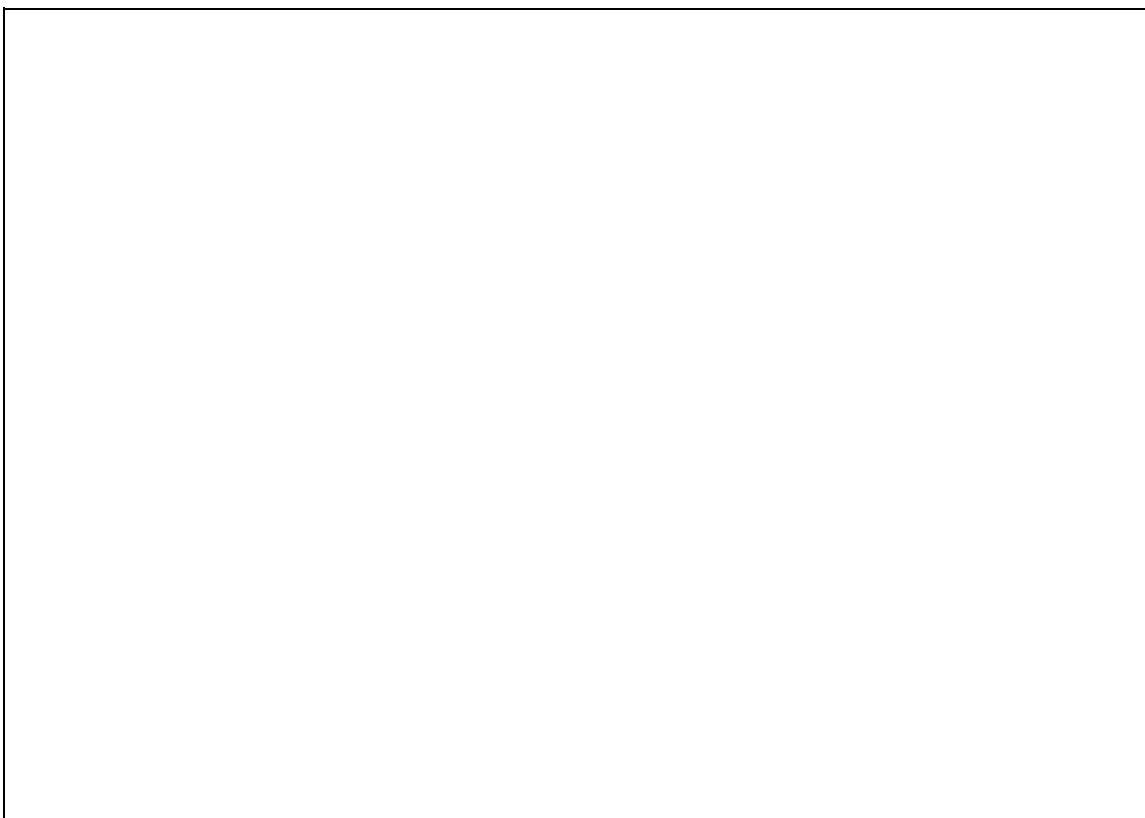
**APROBACIÓN DEFINITIVA. ADAPTACION A LAS NAD DEL PIOLP**  
Subsanación de observaciones de la COTMAC  
de 10 de marzo de 2016





**REVISIÓN DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE PUNTALLANA**  
**APROBACIÓN DEFINITIVA. ADAPTACIÓN A LAS NAD DEL PIOLP**  
**Subsanación de observaciones de la COTMAC de 10 de marzo de 2016**

**JUNIO 2018**



**CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA MUNICIPAL**

**C A R O & M A Ñ O S O**  
**Arquitectos Asociados, S.L.P.**

**G O B I E R N O D E C A N A R I A S**  
**CONSEJERÍA DE POLÍTICA TERRITORIAL, SOSTENIBILIDAD Y SEGURIDAD**  
**GESTIÓN Y PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIOAMBIENTAL, S.A. (GESPLAN)**

**AYUNTAMIENTO DE PUNTALLANA**





### **EQUIPO REDACTOR:**

GESTIÓN Y PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y MEDIOAMBIENTAL, S.A. (GESPLAN)  
CARO & MAÑOSO ARQUITECTOS, arquitectos asociados, S.L.P.

### **Dirección y Coordinación**

Ángel M. Caro Cano, Arquitecto  
Joaquín Mañoso Valderrama, Arquitecto

### **Departamento Jurídico**

Fernando Senante Mascareño, Abogado

### **Memoria Ambiental**

Inmacan, S. L.  
Pedro Luis Pérez de Paz, Doctor Biólogo

### **Informe de Sostenibilidad**

GEODOS, Planificación y Servicios, S.L.  
Miguel Francisco Febles Ramírez, Geógrafo  
Fermín Gigante Carballo, Geógrafo  
Patricia Sara Lemes Roldán, Ambientóloga

### **Departamento Técnico**

Andrés Pérez Martínez, Arquitecto  
Juan Pablo Sánchez Rubianes, Arquitecto  
Pedro González Sánchez, Arquitecto Técnico  
Juan Francisco Sicilia Tejera, Delineante  
José Ilidio Marrero Pérez, Delineante  
María Victoria García Pérez, Delineante  
Alberto Novoa Vences, Delineante



## INDICE

<b>1. PRELIMINAR .....</b>	<b>9</b>
<b>1.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....</b>	<b>9</b>
<b>1.2. ALCANCE DE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 18 DE MAYO DE 2015.....</b>	<b>11</b>
<b>1.3. CONSIDERACIONES RESPECTO AL TÉRMINO MUNICIPAL DE PUNTALLANA .....</b>	<b>19</b>
<b>1.4. EL MODELO TURÍSTICO ADOPTADO .....</b>	<b>20</b>
<b>1.5. COHERENCIA DEL MODELO PLANTEADO CON LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL         TURISMO DE CANARIAS (DOT) Y LAS POLÍTICAS SECTORIALES TURÍSTICAS .....</b>	<b>28</b>
<b>1.6. CAPACIDAD ALOJATIVA MUNICIPAL ACTUAL Y CAPACIDAD DE CARGA.....</b>	<b>29</b>
<b>2. INTRODUCCIÓN .....</b>	<b>31</b>
<b>2.1. CONSIDERACIONES GENERALES.....</b>	<b>31</b>
<b>3. CAPACIDAD DE CARGA: JUSTIFICACIÓN Y FUNDAMENTO.....</b>	<b>33</b>
<b>4. OBJETIVOS Y FINALIDADES DEL ESTUDIO .....</b>	<b>37</b>
<b>5. DOCUMENTOS DEL PTETLP .....</b>	<b>39</b>
<b>6. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN INSULAR APROBADO DEFINITIVAMENTE .....</b>	<b>73</b>
<b>7. LÍMITES DE CARGA TURÍSTICA ASIGNADAS POR EL PTETLP Y EL PGO AL MUNICIPIO DE     PUNTALLANA.....</b>	<b>101</b>
<b>8. CAPACIDAD DE CARGA. ....</b>	<b>120</b>



## 1. PRELIMINAR

### 1.1. CONSIDERACIONES GENERALES

La complicada situación socioeconómica de la isla de La Palma, ya esbozada en el año 2003 en el preámbulo de la Ley 19/2003 de Directrices de Ordenación General y Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, cuyo retrato sintético puede definirse del siguiente modo:

- Tejido empresarial débil y poco cohesionado.
- Alta tasa de desempleo.
- Regresión demográfica.
- Alto índice de envejecimiento.
- Expulsión paulatina de población joven cualificada.
- Dependencia socio-económica de cultivos como el plátano subvencionado.
- Débil aportación del sector servicios.
- Inexistencia de tejido industrial.
- Sector turístico caracterizado por una oferta **extrahotelera** en más de las 2/3 partes de los alojamientos censados y **mayoritariamente de 1 llave**.
- Tiene la renta per cápita más baja del archipiélago.
- Inmovilismo social y empresarial, con actividades estratégicas monopolizadas.

Dicha situación, si cabe, se ha agravado en los últimos años por el mantenimiento de la tendencia inmovilista local a la que se suma la crisis económica mundial y española en particular y los vaivenes del mercado del plátano.

Este escenario, se ha de completar con aspectos de carácter sociológico, que tienen que ver con el pesimismo generalizado que padece el limitado segmento social con aptitudes y posibilidades de emprendeduría. Dicho pesimismo deriva de la impotencia y desencanto de los pocos innovadores y emprendedores que ven como sus proyectos chocan una y otra vez con el aparato administrativo creado. Asimismo, la estructura de la sociedad palmera, con unos índices de envejecimiento, funcionariado y población subsidiada, brutales, conforma una mayoría poblacional “**acomodada**”, que es, al fin y al cabo, el segmento en el que reside la toma de decisiones y el “**poder democrático**”.

A lo largo de los últimos años, y cada vez más, se observa que las actitudes, políticas y proyectos de desarrollo y mejora socioeconómica, a pesar de plantear actuaciones responsables y sostenibles, se ahogan en la incompreensión, y la desconfianza cómoda, de una sociedad que en otro tiempo, no muy lejano, se caracterizaba, sin renunciar a su genética actitud previsor, por su capacidad

innovadora y abierta a los proyectos de calidad que contribuyeran al desarrollo insular, vinieran de donde vinieran.

**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**, en su exposición de motivos establece como objetivo básico, **el papel dinámico que ha de adquirir el suelo rústico** en las nuevas políticas territoriales, urbanísticas, medioambientales, socioeconómicas y culturales, proponiendo para las islas de La Palma, La Gomera y El Hierro, **la instauración de un modelo de desarrollo sostenible propio y un desarrollo turístico específico**, mediante la realización en suelo rústico de unidades aisladas de explotación turística integradas en el medio y respetando el paisaje agrario. **En resumen, esta Ley persigue fundamentalmente la posibilidad de utilizar el suelo rústico con fines turísticos como elemento dinamizador económico y social.**

Los objetivos básicos que han de presidir la implantación de cada uno de los modelos insulares son:

- Permitir un modelo turístico alternativo al de la urbanización turística de litoral.
- Que el modelo se sustente en la puesta en valor del paisaje como recurso, en línea con las nuevas demandas del mercado turístico cualificado.
- Contribuir a la conservación, mantenimiento, mejora y rehabilitación del paisaje natural y agrario, propiciado por la introducción de una nueva economía derivada de la actividad turística.
- Mejorar desde el punto de vista socioeconómico de las áreas rurales deprimidas.
- Posibilitar actuaciones turísticas de dimensiones adecuadas a la capacidad de la promoción local, con unos ritmos conformes a las características y capacidades de adecuación socioeconómica de esta población.

La Ley 6/2002, *predispone a la localización de las actuaciones turísticas dentro de los Asentamientos*, considerando el suelo rústico de protección agraria como el siguiente soporte territorial de mayor adecuación para la actividad turística, en este caso, para el complemento de las rentas y el mantenimiento del paisaje agrícola característico. ***Este planteamiento no se comparte para la propuesta de ordenación de este PGO, en tanto se entiende que el escenario existente en los Asentamientos Rurales existentes no es el más adecuado para la implantación de nuestro modelo turístico alternativo.***

Por último, esta Ley plantea un objetivo general, que no es otro sino la diversificación económica a través del incremento del valor añadido de las actividades agropecuarias y de las actividades de transformación, mediante unos mecanismos de vinculación territorial, conservación de la actividad agraria y del paisaje, y reparto de beneficios derivados de la introducción de las distintas actuaciones turísticas.



## 1.2. ALCANCE DE LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO DE 18 DE MAYO DE 2015

La Sentencia de fecha de 18 de mayo de 2015, de la Sección Quinta de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo que resuelve el Recurso de Casación Nº 2.524/2013 contra la Sentencia del TSJ de la Comunidad Autónoma de Canarias, **anula el Decreto 123/2008, de 27 de mayo** por el que se aprueban definitivamente determinados ámbitos suspendidos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la Isla de La Palma.

En este sentido, con fecha 10 de diciembre de 2015, el Ilustre Ayuntamiento de la Villa de Garafía, remite un escrito al Área de Planificación, Política Territorial y Nuevas Tecnologías del Excmo. Cabildo Insular de La Palma, en el que se plantea a la administración insular:

.../...

*encontrándose esta Administración inmersa en los trabajos de redacción del documento de aprobación provisional de la Revisión del Plan General de Ordenación, y a la vista de la Sentencia del Tribunal Supremo, de fecha 18 de mayo de 2015, que declara la nulidad del Decreto 123/2008, de 27 de mayo por el que se aprueban definitivamente determinados ámbitos suspendidos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la Isla de La Palma, solicita que, por esa Administración, se informe sobre la incidencia de esta Sentencia en los suelos mencionados en el municipio de Garafía.*

En respuesta a este escrito de fecha 10 de diciembre de 2015, el Servicio de Planificación e Industria del Cabildo de La Palma remite informe relativo a la anulación del Decreto 123/2008 por el que se aprueban determinados ámbitos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la Isla de La Palma, con fecha 16 de diciembre de 2015.

En dicho informe, los servicios jurídicos del Cabildo Insular de La Palma, analizan la incidencia de la citada sentencia en el ámbito municipal de Garafía, que finaliza con las siguientes conclusiones:

“.../...”

### 5. Conclusiones

*Con fundamento en lo expuesto se determinan las siguientes conclusiones:*

**Primera:** *La Sentencia de 18 de mayo de 2015 de la Sección quinta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, que resuelve el recurso de casación nº 2524/2013, declara la nulidad del Decreto 123/2008, de 27 de mayo, por el que se aprueban definitivamente determinados ámbitos suspendidos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma.*

**Segunda:** *La Sentencia de 18 de mayo de 2015 no afecta a la validez y vigencia del Decreto 95/2007, de 8 de mayo, que aprobó definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística, ni a la del Decreto 120/2010, de 2 de septiembre por el que se aprueban definitivamente los ámbitos hasta entonces suspendidos,*

*ACP-2, ACP-5, ACP-9 y ACP-13 del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma, salvo que en este último caso las sentencias recaídas no hayan adquirido firmeza.*

**Tercera:** *La Sentencia anula las actuaciones aprobadas en el Decreto 123/2008, esto es, los cinco Sistemas Deportivos y de Ocio ubicados en Fuencaliente de La Palma, Breña Alta, Los Llanos de Aridane, Puntagorda y Barlovento, la delimitación de los núcleos mixtos Tazacorte (Z1-12), Puerto de Tazacorte (Z1-13), Mazo (Z2-2), San Antonio (Z2-6), Los Cancajos (Z2-7), Santa Cruz de La Palma (Z2-12), San Andrés (Z4-2) y Puntagorda (Z5-1), las Actuaciones Convencionales Propuestas La Cangrejera (ACP-1), Finca Amado (ACP-3), Los Dragos (ACP-4), Vista Alegre (ACP-8), Puerto de Tazacorte (ACP-11) y Tazacorte (ACP-12).*

**Cuarta:** *Ninguna de las actuaciones anuladas se encuentran en el municipio de Villa de Garafía. Por ello la planificación urbanística en dicho municipio no se ve afectada por la sentencia.*

*...”*

A continuación, se adjunta dicho informe de fecha 16 de diciembre de 2015:



REGISTRO DE SALIDA

NÚMERO	FECHA
16/12/15	2015021116

SERVICIO DE PLANIFICACIÓN E INDUSTRIA

Avda. Marítima N° 34 # 38700 - S/C de La Palma  
Teléfono 922 423 100 - Ext. 2301/2309 # Fax 922 423 311

DELEGACION DE PLANIFICACION

En contestación a su escrito de fecha 10 de diciembre último, adjunto informe jurídico relativo a determinados ámbitos suspendidos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la Isla de La Palma y que afectan a ese municipio.

Santa Cruz de La Palma a 16 de diciembre de 2015.

Atentamente:

El Consejero Delegado



Gonzalo María Pascual Perea

SR. ALCALDE-PRESIDENTE.  
AYUNTAMIENTO DE VILLA DE GARAFÍA.





AREA DE PLANIFICACIÓN Y TURISMO  
SERVICIO DE PLANIFICACIÓN E INDUSTRIA

Avenida Marítima Nº 34 # 38700 - S/C de La Palma  
Teléfono 922 423 100 - Ext. 2301/2309 # Fax 922 423 311

INFORME JURÍDICO

EXPTE N°:

OEP 026/15

**ASUNTO: SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPREMO QUE ANULA EL DECRETO 123/2008 DE 27 DE MAYO, POR EL QUE SE APRUEBAN DEFINITIVAMENTE DETERMINADOS ÁMBITOS SUSPENDIDOS DEL PLAN TERRITORIAL ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA DE LA ISLA DE LA PALMA. INCIDENCIA EN EL MUNICIPIO DE GARAFÍA**

### 1.- Antecedentes.

- 1.1.- El Consejo de Gobierno Insular en sesión celebrada el 15 de julio de 2011 adoptó el acuerdo de designar al Servicio de Planificación e Industria como titular de la función de interpretar el Plan Insular de Ordenación de la isla de La Palma (PIOLP), lo que se hace extensivo al resto de instrumentos de ordenación de ámbito insular formulados o que se formulen por este Cabildo Insular.
- 1.2.- Mediante escrito de fecha 10 de diciembre de 2015 (RE nº 2015037302 de 15 de diciembre), se solicita por el señor alcalde del Ayuntamiento de Villa de Garafía, informe sobre los efectos de la referida Sentencia en dicho municipio.

### 2. Objeto.

El presente informe, tomando como referencia el emitido el 8 de junio pasado sobre las consecuencias de la Sentencia del Tribunal Supremo que anula el Decreto 123/2008 responde expresamente a las cuestiones planteadas por el Ayuntamiento de la Villa de Garafía.

### 3. Antecedentes judiciales.

**Primero.** La Sección segunda de la Sala de lo Contencioso - Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Autónoma de Canarias dictó, con fecha veintiuno de marzo de dos mil trece, sentencia en el recurso 209/2008, que estima en parte el recurso interpuesto y declara nulo el

Decreto 123/2008, de 27 de mayo, en cuanto a las actuaciones estratégicas singulares Los llanos (SDO-1), Breña Alta (SDO-2) y Barlovento (SDO-4).

**Segundo.** La Sentencia de 18 de mayo de 2015 de la Sección quinta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, que resuelve el recurso de casación nº 2524/2013 interpuesto por la Federación Ecologista Ben Magec, Ecologistas en Acción y Volcán Rojo S.A., desestima el recurso de casación interpuesto por la mercantil y declara *que ha lugar al recurso de casación interpuesto por Federación Ecologista Ben Magec, Ecologistas en Acción contra la sentencia pronunciada, con fecha veintiuno de marzo de dos mil trece, en el recurso contencioso- administrativo número 209/2008, la que, por consiguiente anulamos, al mismo tiempo que, con estimación de las pretensiones formuladas por la representación procesal de los recurrentes, debemos declarar y declaramos la nulidad del Decreto 123/2008, de 27 de mayo, por el que se aprueban definitivamente determinados ámbitos suspendidos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma...*".

#### **4. Consideraciones jurídicas.**

Comenzamos refiriéndonos a la posible incidencia de la Sentencia en los otros dos Decretos que aprueban parcialmente el Plan Territorial, dado que estamos ante una nulidad absoluta por defecto en la tramitación, por tanto de índole formal.

##### **4.1 Decreto 95/2007, de 8 de mayo.**

El Decreto 95/2007, de 8 de mayo, aprobó definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma. Sobre el mismo se pronuncia expresamente la Sentencia en el fundamento jurídico vigesimosegundo cuando al mostrar su desacuerdo con los argumentos de la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Canarias, reconoce que las conclusiones a las que lleguen los magistrados del Tribunal Supremo no puede resultar aplicable al Decreto 95/2007 en virtud del principio de cosa juzgada, sino sólo al ahora impugnado.

En el fundamento vigesimoséptimo, se despeja cualquier duda que pudiera plantearse, cuando se afirma "*...en el presente caso, dado que por la sala de instancia se dictó sentencia, que quedó firme, declarando la adecuación a derecho del decreto de 2007, nuestra declaración de nulidad, sólo puede alcanzar al Decreto 123/2008*".

Todo ello supone que el grueso del Plan Territorial permanece vigente al ser aprobado mediante el Decreto 95/2007, no afectándole la Sentencia.



#### **4.2 Decreto 120/2010, de 2 de septiembre.**

De las tres aprobaciones parciales del Plan Territorial, la última se produjo mediante el Decreto 120/2010 por el que se aprueban definitivamente los ámbitos hasta entonces suspendidos, ACP-2, ACP-5, ACP-9 y ACP-13.

Nada se dice en la Sentencia al respecto. Contra el Decreto 120/2010 interpusieron recurso contencioso administrativo Ben Magec-Ecologistas en Acción y Áridos el Pozito S.L. Mediante sendas sentencias, la Sala de lo Contenciosos Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Canarias desestimó ambos recursos. Las sentencias se dictaron el 3 de mayo de 2013 y el 25 de julio del mismo año, respectivamente. No consta en este Servicio dato alguno relativo a un posible recurso de casación. Por el plazo transcurrido y la ausencia de antecedentes conocidos sobre el referido recurso de casación, es razonable considerar que ambas sentencias son firmes. No obstante, este aspecto deberá ser corroborado por el Servicio Jurídico de este Cabildo, competente en los procedimientos judiciales.

Si resulta que ambas sentencias son firmes, los argumentos expresados en la Sentencia que anula el Decreto 123/2008, relativos al Decreto del año 2007, son predicables del Decreto del año 2010, cuya vigencia y validez no se ve afectada por la Sentencia del Tribunal Supremo. Consecuencia de ello es que procede considerar vigentes y válidas las disposiciones del Plan Territorial respecto de las Actuaciones Convencionales Propuestas denominadas Balcones de Mazo (ACP-2), Martín Luis (ACP-5), Las Hoyas (ACP-9) y Las Manchas (ACP-13).

#### **4.3 Decreto 123/2008, de 27 de mayo, anulado.**

La Sentencia anula las actuaciones aprobadas en el Decreto 123/2008, esto es, los cinco SDO, la delimitación de los núcleos mixtos Tazacorte (Z1-12), Puerto de Tazacorte (Z1-13), Mazo (Z2-2), San Antonio (Z2-6), Los Cancajos (Z2-7), Santa Cruz de La Palma (Z2-12), San Andrés (Z4-2) y Puntagorda (Z5-1), las Actuaciones Convencionales Propuestas La Cangrejera (ACP-1), Finca Amado (ACP-3), Los Dragos (ACP-4), Vista Alegre (ACP-8), Puerto de Tazacorte (ACP-11) y Tazacorte (ACP-12).

### **5. Conclusiones.**

Con fundamento en lo expuesto se determinan las siguientes conclusiones:

**Primera:** La Sentencia de 18 de mayo de 2015 de la Sección quinta de la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Supremo, que resuelve el recurso de casación nº 2524/2013, declara la nulidad del Decreto 123/2008, de

27 de mayo, por el que se aprueban definitivamente determinados ámbitos suspendidos del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma.

**Segunda:** La Sentencia de 18 de mayo de 2015 no afecta a la validez y vigencia del Decreto 95/2007, de 8 de mayo, que aprobó definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística, ni a la del Decreto 120/2010, de 2 de septiembre por el que se aprueban definitivamente los ámbitos hasta entonces suspendidos, ACP-2, ACP-5, ACP-9 y ACP-13 del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma, salvo que en este último caso las sentencias recaídas no hayan adquirido firmeza.

**Tercera:** La Sentencia anula las actuaciones aprobadas en el Decreto 123/2008, esto es, los cinco Sistemas Deportivos y de Ocio ubicados en Fuencaliente de La Palma, Breña Alta, Los Llanos de Aridane, Puntagorda y Barlovento, la delimitación de los núcleos mixtos Tazacorte (Z1-12), Puerto de Tazacorte (Z1-13), Mazo (Z2-2), San Antonio (Z2-6), Los Cancajos (Z2-7), Santa Cruz de La Palma (Z2-12), San Andrés (Z4-2) y Puntagorda (Z5-1), las Actuaciones Convencionales Propuestas La Cangrejera (ACP-1), Finca Amado (ACP-3), Los Dragos (ACP-4), Vista Alegre (ACP-8), Puerto de Tazacorte (ACP-11) y Tazacorte (ACP-12).

**Cuarta:** Ninguna de las actuaciones anuladas se encuentran en el municipio de Villa de Garafía. Por ello la planificación urbanística en dicho municipio no se ve afectada por la sentencia.

Lo que se informa con el normal sometimiento a cualquiera otro mejor fundado en Derecho.

En Santa Cruz de La Palma, a 16 de diciembre de 2015



El Jefe del Servicio de Planificación e Industria

J. Roberto González Díaz

En base a lo anterior, se mantienen en el municipio de Puntallana la ACP-5 Martín Luis y la ACP-6 Santa Lucía aprobadas mediante Decreto 120/2010, de 2 de septiembre y Decreto 95/2007, de 8 de mayo, respectivamente, al no estar afectados dichos decretos por la Sentencia de fecha de 18 de mayo de 2015 del Tribunal Supremo.

Como consecuencia de todo lo anterior, **las referencias realizadas en este Documento de Aprobación Definitiva de la Revisión del PGO de Puntallana al Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma (PTETLP)**, lo son exclusivamente a la documentación del mismo que resultó aprobada por los Decretos 95/2007, de 8 de mayo, por el que se Aprueba Definitivamente, de modo parcial el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la Isla de La Palma (BOC Nº 094 de 10 de mayo de 2007), y el Decreto 120/2010, de 2 de septiembre (BOC Nº 180, de 13 de septiembre de 2010), así como las derivadas de la aplicación de las excepciones al régimen de suspensión establecidos en la Disposición Transitoria Primera de la Ley 19/2003 de 14 de abril, y en concreto la posibilidad de admitir aquellos establecimientos que se proyecten en cascos urbanos residenciales no turísticos que cumplan los estándares mínimos de infraestructura que se determinen reglamentariamente por el Gobierno de Canarias.

### 1.3. CONSIDERACIONES RESPECTO AL TÉRMINO MUNICIPAL DE PUNTALLANA

El escenario socio-económico del Municipio se puede sintetizar en los siguientes aspectos:

- Puntallana se halla en una situación demográfica que podemos calificar como de *“estancamiento poblacional”*, con una tendencia recesiva en los últimos años, concentrando en la actualidad el 2,81% de la población de la isla.
- La población de Puntallana presenta una edad media de 43,5 años, en la media de la isla,
- Puntallana presenta un déficit en la formación de sus recursos humanos.
- La población de Puntallana se caracteriza por tener un alto porcentaje de emigrantes, llegando a alcanzar el 44,37% del total de la población (del que un 32,56% son extranjeros, es decir, el 14,45% del total municipal, cuando los nacidos en otros municipios palmeros representan el 24,59% de la población de Puntallana).
- Puntallana se encuentra entre los municipios de la Isla con índice de actividad económica medio dentro de la isla de La Palma.
- Analizando la tasa de actividad de la población del Municipio se observa un descenso con respecto a la década de los 80. Esta situación se debe a que los jóvenes se incorporan al mundo laboral más tarde, no sólo al alargarse el período de estudios, sino a la dificultad de encontrar trabajo tras terminar esos estudios, y por otro lado al establecerse la edad de jubilación en los 65 años. Este último fenómeno repercute en gran medida en el descenso

de la tasa de actividad ya que, como hemos dicho anteriormente, ésta sufre un notorio proceso de envejecimiento.

- En el año 2014 de las 1.253 personas mayores de 16 años, el 20,27 % (254) está en el paro, y 1.093, o sea el 46,59%, es económicamente inactiva (jubilados o asimilados, estudiantes, labores del hogar y otros).
- De un total de 254 personas paradas, representan 116 a hombres y 138 a mujeres, estando el mayor número en edades comprendidas entre 25 y 44 años (111), y mayores de 45 (141).
- Los grupos que engloban la inactividad son: agricultura (11), industria (19), construcción (58), servicios (151) y 15 sin empleo anterior.
- La actividad económica básica del municipio de Puntallana se centra en la agricultura y en la ganadería; sin embargo, ambas se encuentran en gran retroceso.

Esta situación puede definirse como insostenible, pero también como claramente superable, sobre todo si se pone en relación con los enormes recursos que concentra este municipio. Conscientes de que el Planeamiento Municipal no es un instrumento decisivo, ni tampoco único, para cambiar el rumbo, si estamos seguros de que puede colaborar decididamente en la materialización de determinadas actuaciones económicas, así como en la incentivación de otras, que sin duda permitan modificar la tendencia de declive poblacional y socioeconómico en que se encuentra sumido el municipio, así como aportar elementos de gran valor económico al conjunto insular.

#### 1.4. EL MODELO TURÍSTICO ADOPTADO

De la ordenación urbanística planteada en el presente documento del Plan General, así como de lo previsto en la planificación territorial (PTETLP y PIOLP), se deduce claramente que los **objetivos para Puntallana son de crecimiento y desarrollo socioeconómico, que se traduce directamente en captación de actividad económica y por ende de población, no sólo de fijar la existente, sino de atraer población externa, acorde con la capacidad de acogida de su territorio y sus recursos.**

El modelo de desarrollo turístico formulado por el Documento de Aprobación Definitiva del PGO queda formulado en los siguientes términos:

El uso Turístico estará a lo dispuesto en el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma (PTETLP), aprobado definitivamente de forma parcial según el Decreto 95/2007 de 8 de mayo, y el Decreto 123/2008, de 27 de mayo.

Las actuaciones concretas que se plantean para el municipio de Puntallana se reducen a:

- Instalaciones de Alojamiento:

La oferta turística alojativa existente en la actualidad en el término municipal es la siguiente:

- Turismo Rural/Viviendas turísticas: en el cómputo total de las plazas existentes situadas en los asentamientos rurales y agrícolas es de 138 plazas alojativas, (legales y ilegales), de las cuales se sitúan 48 en el RAR-1 La Verada-Lomo del Pino.
- Turismo convencional (apartamentos turísticos): no existen plazas alojativas en la actualidad.
- Turismo convencional (hotel): En este apartado se recoge la actuación turística situada en la Hacienda Santa Lucía, entre el Asentamiento Rural del mismo nombre y el Sitio de Interés Científico Barranco del Agua. Esta actuación cuenta con Plan Parcial aprobado definitivamente por silencio positivo con fecha de referencia 10 de noviembre de 2002, según acuerdo plenario adoptado el día 16 de abril de 2003 (publicado en el BOC núm. 135 de 15 de julio de 2003) y con proyecto de urbanización aprobado por Decreto de la Alcaldía de fecha 13 de julio de 2003, determinándose un solo establecimiento con una capacidad de 250 plazas alojativas en la modalidad de hotelera de categoría de cinco estrellas. Precisamente, al reconocerse este sector en el PTET-LPA, como actuación ACP-6 Santa Lucía, tras la entrada en vigor de dicho planeamiento territorial, la empresa Haciendas La Palma, S.L. presentó a trámite autorización previa para un proyecto de hotel con categoría de cinco estrellas y 248 plazas de capacidad (en vez de las 250 posibles) a ubicar en Santa Lucía, publicándose en el BOC núm. 157, de 6 de agosto de 2008, el anuncio por el que se somete el expediente a información pública por plazo de 20 días hábiles contados a partir del siguiente al de la inserción del citado anuncio. Esta actuación a día de hoy no se encuentra ejecutada.

La Revisión del PGO de Puntallana recoge, en el sentido que propone el PTETLP, el uso turístico en los siguientes ámbitos y categorías de suelo:

- Hotel especializado en categoría mínima de cuatro estrellas (ACP-5) en el sector ZOT-2 Martín Luis: 480 plazas alojativas (ver Anejo de ordenación pormenorizada de dicho sector de suelo urbanizable).
- Hotel especializado en categoría mínima de cinco estrellas (ACP-6) en el sector ZOT-1 Santa Lucía: 250 plazas alojativas (ver Anejo de ordenación pormenorizada de dicho sector de suelo urbanizable).
- Actuación Z4-1 Puntallana: Compatibilidad turística. El núcleo tiene función principal de residencia y quedará compatibilizado para el uso de turismo alojativo en el concreto ámbito delimitado por esta actuación, sin perjuicio de la clasificación operada por el planeamiento urbanístico. Carga alojativa inicialmente asignada: 50 plazas.
- En asentamientos rurales y agrícolas solo se permite el uso turístico en el asentamiento rural RAR-1 La Verada – Lomo Del Pino (según acuerdo municipal de 23 de febrero de 2013), que actualmente cuenta con 24 plazas y en el que se

permitirán 66 plazas. El resto de las plazas alojativas actualmente situadas en asentamientos rurales y agrícolas quedarán fuera de ordenación.

- Se permiten asimismo 469 plazas en establecimientos de turismo rural situadas en Suelo Rústico de Protección Paisajístico (RPP) y Suelo Rústico de Protección Agraria 1 y 2 (RPA 1 y RPA 2)

Por tanto, el total de plazas alojativas que se proponen en esta Revisión del PGO suman en conjunto 1.315 plazas alojativas.

Resumen de la oferta prevista de plazas de alojamiento:

Hoteles de 4 y 5 estrellas:	- Sector Santa Lucía	<b>250</b>
	- Sector Martín Luis	<b>480</b>
Subtotal Hoteles de 4 y 5 estrellas:		<b>730 plazas</b>
Hoteles emblemáticos y Casas emblemáticas:		<b>50 plazas</b>
Plazas alojativas en asentamiento rural RAR 1:		<b>66 plazas</b>
Plazas alojativas en suelo rústico (RPP, RPA-1 y RPA-2):		<b>469 plazas</b>
<u>Total de oferta de alojamiento turístico:</u>		<b><u>1.315 plazas</u></b>

Se adjuntan a continuación los ámbitos turísticos recogidos en el PTETLP para el municipio de Puntallana:



- ACP-5 Martín Luis, aprobado definitivamente en el DECRETO 120/2010, de 2 de septiembre, por el que se aprueban definitivamente los ámbitos suspendidos ACP-2, ACP-5, ACP-9 y ACP-13 del Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma.



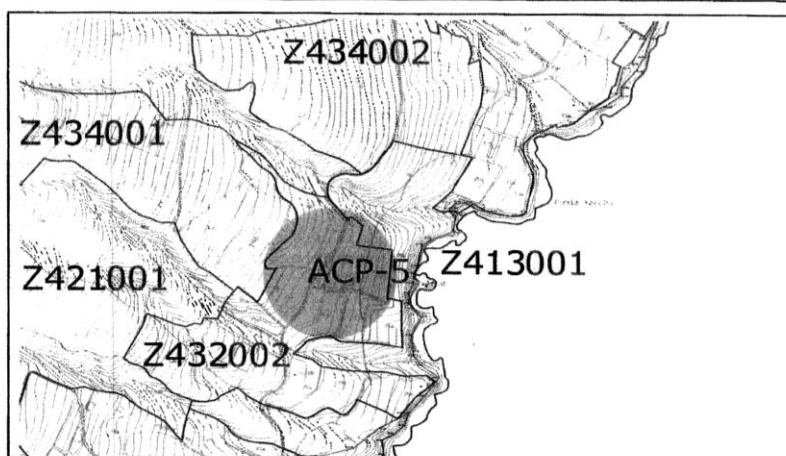
### ACTUACIÓN CONVENCIONAL PROPUESTA

829

**DENOMINACIÓN:** MARTÍN LUIS

**REF:** ACP-5

**LOCALIZACIÓN:** MUNICIPIO DE PUNTALLANA  
**EMPLAZAMIENTO:** APROXIMADO, a precisar por el Plan General.  
**GEOREFERENCIA UTM:** 233.016,3.181.006  
**UTE<sup>S</sup> AFECTADAS:** Z432002 Z434001



**CARACTERÍSTICAS:** COMPLEJO TURÍSTICO EN SUELO URBANIZABLE AISLADO  
CON EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO

**CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO A ESTABLECER POR EL PLAN GENERAL:**  
URBANIZABLE NO SECTORIZADO TURÍSTICO SUNS-T

**USO GLOBAL:** TURÍSTICO EN MODALIDAD HOTELERA  
**CATEGORÍA MÍNIMA:** CUATRO ESTRELLAS **PLAZAS MÁX.:** ≤480 ó (1/60)xSp



829 BIS

**CONDICIONES PARTICULARES:**

1. Las coordenadas UTM de referencia determinan el centro geométrico de las construcciones que conforman la unidad alojativa. Con la definición detallada de la edificación se calculará la UTM correspondiente al centro de masas del conjunto edificado de la instalación hotelera, referente para la medición de distancias desde otras actuaciones. A estos efectos la UTH de la actuación para servir de referencia es (3), en Z4.
2. El área que el Plan General podrá clasificar y categorizar como SUNS-T, será la necesaria para albergar la carga alojativa para UNA unidad hotelera con un máximo de 480 plazas, según el estándar mínimo de densidad de 60 metros cuadrados de parcela neta por plaza alojativa. Integrará al espacio donde se desarrolle el equipamiento de Jardín Botánico y centro de interpretación. En ningún caso deberá afectar a la unidad territorial Z413001, de alta naturalidad.
3. La clasificación del suelo como urbanizable es potestad municipal, que ejercerá conforme a su modelo de desarrollo a través de la adaptación plena del PGO al PTET.
4. Se cumplirá con las reservas y estándares mínimos previstos en el artículo 36 del TROTEN. A estos efectos la reserva mínima de suelo de 0,30 m<sup>2</sup> suelo/m<sup>2</sup> edificado para espacios libres públicos, se materializará en la forma que establezca la ordenación pormenorizada, sin que en ningún caso pueda ser sustituida o compensada por otras superficies, la cual se destinará íntegramente a espacios libres públicos, computables si pueden cumplir los fines de ocio y esparcimiento.
5. El equipamiento estructurante previsto en este SUNS-T aislado consiste en un jardín etnobotánico, que se ejecutará integrado con la actuación hotelera, computará como reserva de equipamiento en un máximo de 0,20 m<sup>2</sup> suelo/m<sup>2</sup> edificado, con independencia de lo establecido en el párrafo anterior para los espacios libres.
6. La actuación alojativa queda vinculada a la ejecución de un Jardín Botánico y centro de interpretación, cuya efectiva ejecución justificará la realización de la instalación hotelera. El conjunto funcionará en régimen de *unidad de explotación turística* en modalidad hotelera.
7. La instalación hotelera y el equipamiento etnobotánico descrito quedarán vinculados entre sí, con la constancia registral que acredite la naturaleza de *complejo turístico* integrado por el citado Jardín Botánico.
8. El uso global turístico abarca el conjunto de actividades destinadas a dar servicio al turista. Comprende el uso turístico alojativo y otros usos complementarios, en particular los comerciales de diversa índole que se integren en la instalación hotelera y en el Jardín Botánico.
9. Las instalaciones no podrán entrar en funcionamiento sin el debido acondicionamiento de la infraestructura viaria. A estos efectos, la actuación podrá resolver en situación de túnel el viario insular (LP-102) que atraviesa el área de actuación, debiendo quedar resueltos los enlaces y conexiones conforme exija el departamento competente del Cabildo Insular. En este caso se tendrá que resolver jurídicamente el uso del suelo correspondiente al dominio público de la carretera.
10. La adecuación ambiental requiere que: El ajardinamiento y tratamiento de borde se realice en gran medida a base de la vegetación tabaibal-cardonal propia de ese litoral, así como la potenciación del bosque termófilo también con presencia en la zona. Se aprovechará en la medida de lo posible, el sistema de bancales del espacio agrario existente. Se integrarán zonas verdes a base de huertos de platanera en cultivo ecológico. Los vallados se realizarán con setos, madera o elementos metálicos transparentes, nunca con elementos prefabricados, tipo bloques, cerámicos, o similar. Se evitarán impactos sobre los valores ambientales del entorno. Las construcciones dispondrán de un diseño integrador en la geomorfología del lugar, se adaptarán al sistema de bancales que caen hacia el mar y se utilizarán mayormente cubiertas ajardinadas.
11. El complejo turístico se someterá a las exigencias técnicas y urbanísticas que deriven de los informes sectoriales pertinentes. Específicamente el presente complejo turístico será sometido a informe del organismo competente en materia de costas.

- ACP-6 Santa Lucía, aprobado definitivamente en el DECRETO 95/2007, de 8 de mayo, por el que se aprueba definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma.

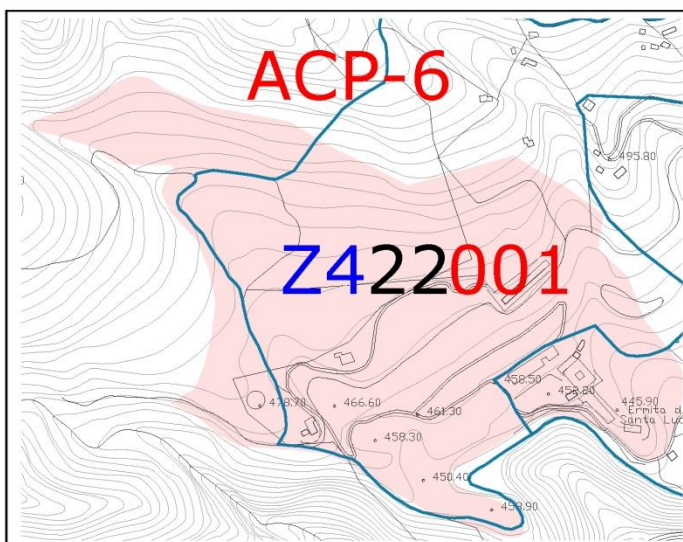
## ACTUACIÓN CONVENCIONAL PROPUESTA

825

**DENOMINACIÓN:** SANTA LUCÍA

**REF:** ACP-6

**LOCALIZACIÓN:** MUNICIPIO DE PUNTALLANA  
**EMPLAZAMIENTO:** PRECISO, a precisar por el Plan General.  
**GEOREFERENCIA UTM:** 231.130,3.180.934  
**UTE<sup>S</sup> AFECTADAS:** Z422001 Z404001



**CLASE Y CATEGORÍA DE SUELO A ESTABLECER POR EL PLAN GENERAL:**  
URBANIZABLE  
SECTORIZADO  
ORDENADO TURÍSTICO  
SUSO-T

**SECTOR TURÍSTICO. MODALIDAD:**  
HOTELERA  
**CATEGORÍA MÍN.:**  
CINCO ESTRELLAS  
**PLAZAS MÁX.:** ≤ 250 ó  
(1/60)×Sp

**CARACTERÍSTICAS:** ACTUACIÓN AISLADA EN SUELO URBANIZABLE

**CONDICIONES:**

1. Las coordenadas UTM de referencia determinan de forma aproximada, el centro geométrico del área que el Plan General ya ha categorizado como SUSO-T. El sector albergará la carga alojativa para UNA unidad hotelera con un máximo de 250 plazas, cumpliendo además con el estándar mínimo de densidad de 60 metros cuadrados de parcela neta por plaza alojativa.
2. La reserva de suelo de 0,50 m<sup>2</sup> suelo/m<sup>2</sup> edificado, podrá destinarse íntegramente a espacios libres públicos, preferentemente situados en el entorno de la ermita de Santa Lucía y aledaños del camino real.
3. La vía de acceso deberá estar debidamente acondicionada desde la carretera LP-1 hasta la actuación, con carácter previo a la puesta en servicio de la instalación alojativa.
4. Se utilizarán las infraestructuras de servicios existentes, en todo caso con las mejoras necesarias. Las nuevas redes que se demanden (línea eléctrica o telefónica y red de abastecimiento), deberán resolverse con canalización enterrada. Se resolverá la depuración con instalación en la propia actuación, utilizando las aguas depuradas para el riego.
5. La adecuación ambiental requiere que: El ajardinamiento se realice en gran medida a base de plantas propias del entorno de monteverde. Se utilice el sistema tradicional de bancales de mampostería vista, en todo caso recuperando los existentes. Los vallados se realicen con setos, madera o de elementos metálicos transparentes, nunca con elementos prefabricados, tipo bloques, cerámicos, o similares.

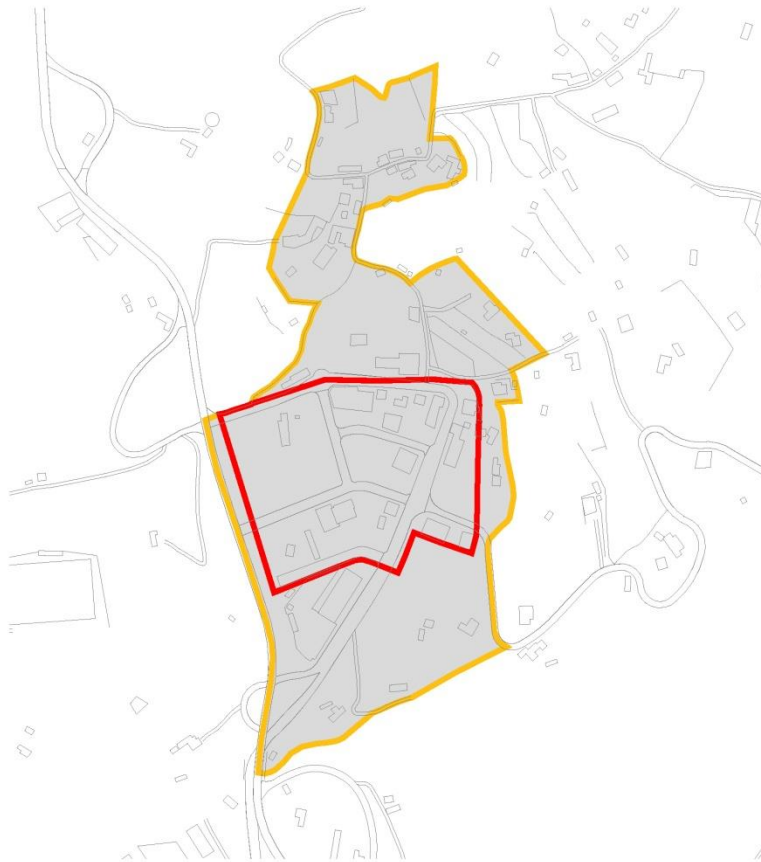
Las construcciones deberán tender a la compacidad, con tipología de la arquitectura tradicional, armonizando con los tipos históricos de la propia finca.

- Z4-1, aprobado definitivamente en el DECRETO 95/2007, de 8 de mayo, por el que se aprueba definitivamente, de modo parcial, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de la isla de La Palma.

800

PUNTALLANA (74 51 001)

Z4-1

**OBJETIVOS DE ORDENACIÓN:**

Cualificación de la estructura existente, completando infraestructuras y equipamientos. Estructuración del espacio de centralidad: Plaza, Ayuntamiento, Iglesia, etc.

Cuidar la articulación de la estructura urbana con la carretera LP-1, evitando mermar su capacidad de servicio. Necesidad de integración perceptiva arbitrando espacios libres lineales. Valores patrimoniales a preservar.

**COMPATIBILIDAD TURÍSTICA:**

El núcleo tiene función principal de residencia y quedará compatibilizado para el uso de turismo alojativo en el concreto ámbito delimitado, sin perjuicio de la clasificación operada por el planeamiento urbanístico.

Excepción del estándar turístico de densidad en el suelo urbano del área delimitada a estos efectos.

**CARGA ALOJATIVA INICIALMENTE ASIGNADA: 50 plazas**

- Centros de información y servicios turísticos:

Se propone la potenciación del sistema de información existente en el municipio, con el objetivo de prestar servicios de información, organización de excursiones, reserva de alojamiento y presentación de los atractivos de la Comarca, y en particular del término municipal de Puntallana.

- Lugares de recreo y esparcimiento:

Se incluyen los siguientes sistemas generales de uso equipamiento en la categoría de parques espacios libres y áreas recreativas:

SIGLAS	DENOMINACIÓN	NÚCLEO O ÁMBITO TERRITORIAL	CLASIFICACIÓN CATEGORÍA DE SUELO	SUPERFICIE m <sup>2</sup>
*SG-OR-22.1	Ocio Recrativo	Tenagua	RPA-2, RPI-E	10.819
*SG-OR-22.2	Ocio Recrativo	Salinas	RPA-1, RPL, RPI-E	9.730
*SG-OR-22.3	Ocio Recrativo	Barranco de Doña Juana	RPP, RPI-E	2.798
*SG-ZR-22.1	Zona Recreativa	Montaña Zamagallo	RPN, RPI-E	27.866
*SG-C-22.1	Conjunto Recreacional	Salinas	RPA-1, RPP, RPL, RPI-E	26.325
<b>TOTAL</b>				<b>77.538</b>

\* PROPUESTO

### 1.5. COHERENCIA DEL MODELO PLANTEADO CON LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN DEL TURISMO DE CANARIAS (DOT) Y LAS POLÍTICAS SECTORIALES TURÍSTICAS

La coherencia de este modelo turístico y las políticas sectoriales, entendiéndola ésta como la conexión lógica entre ambas sin que se opongan ni contradigan en los principios y objetivos en que se fundamentan, ha de entenderse en un doble nivel o escala. **En primer lugar**, la coherencia entendida como la incardinación de las actuaciones que conformarán el futuro sistema turístico municipal, con las políticas territoriales, urbanísticas, medioambientales, socio-económicas y culturales, de índole supra insular, europeas, nacionales y regionales, dirigidas a la mejora y protección de los recursos ambientales y paisajísticos, al mantenimiento del paisaje rural agrícola, a la mejora de las condiciones socio-económicas de la población rural, al mantenimiento de la población joven, etc. Y **en segundo lugar**, la coherencia entendida como la correspondencia de la propuesta específica, formulada sobre los condicionantes y parámetros normativos del PTETLP, con las políticas insulares, especialmente las derivadas del propio Plan Territorial Turístico, del Plan Insular de Ordenación en tramitación y de la restante planificación territorial.

La justificación de la coherencia del modelo turístico de Puntallana, validado sustancialmente por el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad Turística de La Palma, con las políticas sectoriales de ámbito autonómico, viene dada por su propia inclusión en el sistema turístico insular y en el modelo de ordenación implantado por el PTETLP, incardinado administrativamente con los criterios y objetivos aprobados en la Ley 6/2002. En este nivel, es preciso destacar que este modelo municipal se apoya e integra en un Modelo de Ordenación de la Actividad Turística Insular, que responde a la consecución de unos objetivos de sostenibilidad, a la vez del necesario dinamismo económico de nuestra sociedad, en un contexto como el actual de evidente desaceleración del crecimiento económico, que compromete el mantenimiento de los niveles necesarios de empleo, y en especial, de la calidad de vida de la población rural.

La justificación de la coherencia de la propuesta específica planteada respecto a las políticas sectoriales insulares, ha de analizarse en cuatro direcciones; por una parte, respecto a las políticas territoriales y urbanísticas; en segundo lugar, en relación a las políticas medioambientales y culturales; en tercer lugar, respecto a la política agropecuaria insular; y por último, a las políticas socioeconómicas. Respecto **a las primeras**, indicar que la habilitación urbanística territorial de este modelo, deriva de la inclusión de las actuaciones que lo componen en el PTETLP, por tanto incorporada al modelo turístico específico de La Palma, que a su vez se integra en un modelo de desarrollo sostenible propio, donde el suelo rústico adquiere un papel dinámico en todas las políticas insulares. En relación con las **políticas medioambientales y culturales**, resaltar que su validación general ha sido dada por el propio PTETLP, justificándose en este documento su adecuación a la Normativa ambiental y cultural de aplicación. En relación con la **política agropecuaria**, destacar que este modelo de ordenación turística se vincula a la recuperación de gran parte del suelo agrícola del municipio, y especialmente la zona de medianías altas en proceso de desaparición. Por último, respecto a las **políticas socioeconómicas**, queda claro que esta actuación se dirige fundamentalmente al desarrollo endógeno del municipio y de la Isla, a la mejora de las condiciones sociales y económicas de la población, preservando sus características actuales, al mantenimiento de la población rural y a la mejora en general de la calidad de vida.



### 1.6. CAPACIDAD ALOJATIVA MUNICIPAL ACTUAL Y CAPACIDAD DE CARGA

La carga turística existente en la actualidad en el Término Municipal, se caracteriza fundamentalmente por la presencia de plazas alojativas de carácter extrahotelero vinculadas al turismo rural, localizadas en los asentamientos rurales y agrícolas listados a continuación:

DENOMINACIÓN	Nº DE CAMAS EXISTENTES	Nº DE CAMAS PROPUESTAS
<b>CASAS RURALES</b>		
RAA 1 Tenagua	0	0
RAA 2 El Sebinal	0	0
RAA 3 El Taboco	3	0
RAA 4 Maíz	0	0
RAA 5 Ciudad Vieja	0	0
RAA 6 Nogales	0	0
RAR 1 La Verada-Lomo del Pino	24	66
RAR 2 La Rivera-La Lomadita-Martín Luis	3	0
RAR 3 Santa Lucía	3	0
RAR 4 Los Molinos-Los Perdomos	6	0
RAR 5 La Camacha	0	0
RAR 6 El Taboco	3	0
RAR 7 La Lomada	0	0
RAR 8 El Brasil-Llano Juan Carro	0	0
RAR 9 Las Tricias-El Partido	0	0
RAR 10 Cruz Herrera-Lomo Los Lirios	12	0
RAR 11 El Rincón	3	0
RAR 12 El Corcho	0	0
RAR 13 Lomo Estrello	0	0
RAR 14 Lomo Piñero	3	0
RAR 15 Fuente Pino-Cercado Peñón	0	0
RAR 16 Llano Molino-San Bartolomé	9	0
<b>TOTAL CAMAS</b>	<b>69</b>	<b>66</b>
<b>TOTAL CAMAS T.M. DE PUNTALLANA</b>	<b>69</b>	<b>66</b>



## 2. INTRODUCCIÓN

### 2.1. 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 (PTETLP), y del Plan Insular de Ordenación (PIOLP), aprobado de forma definitivamente, formula y justifica la ordenación turística del municipio de Puntallana, 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 del PTETLP :

- 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.
- Decreto 123/08, de 27 de mayo, del Consejo de Gobierno de Canarias, publicado en el BOCA Nº 123, de 5 de junio de 2.008).
- Decreto 120/2010, de 02 de septiembre, del Consejo de Gobierno de Canarias, publicado en el BOC Nº 180 de 13/09/2010.

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, el cual mantiene íntegramente el modelo turístico adoptado en el PTETLP.

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 Puntallana se integra en la zona Z4 (Norte de la isla), conjuntamente con los municipios de Puntallana, San Andrés y Sauces y Barlovento y parte del municipio en Z5. En el apartado 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 Puntallana, como de las zonas específicas donde se ha distribuido dicha carga.

El Plan Insular de Ordenación aprobado inicialmente mantiene la vigencia del PTEL, 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 PTETLP, 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 PTETLP 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 PIOLP. 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 PTETLP contempla la compatibilidad del ámbito delimitado en El Pueblo (Z4-1) con el uso turístico alojativo, sin perjuicio de la clasificación operada por el planeamiento urbanístico. Le asigna inicialmente una carga alojativa de 50 plazas. Asimismo plantea dos Actuaciones Convencionales Propuestas (ACP) en el municipio, la ACP-5 Martín Luis, con asignación de 480 plazas alojativas, y la ACP-6 Santa Lucía, con 250 plazas asignadas.

**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.**

### 3. CAPACIDAD DE CARGA: JUSTIFICACIÓN Y FUNDAMENTO

La incorporación del documento de Estudio de Capacidad de Carga en el PTETLP, 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 PTETLP 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)”<sup>1</sup>*

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 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

---

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

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 generan 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”.*

El Plan Territorial Turístico (PTETLP), 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 (PIOLP), 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 PTETLP al Término Municipal de Puntallana, y su distribución zonal pormenorizada realizada por el PGO, se empleará el análisis de factores del PIOLP.





#### 4. OBJETIVOS Y FINALIDADES DEL ESTUDIO

El objetivo planteado por el PTETLP 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 PTETLP 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 Puntallana.

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 Puntallana.

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 dado que las Actuaciones Convencionales Propuestas ACP-5 Martín Luis y ACP-6 Santa Lucía, y el ámbito delimitado en El Pueblo (Z4-1 Puntallana), ya han sido evaluadas por el PTETLP.



## **5. 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

---

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

189

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.

### 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 (Inskeep, 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.



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.



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.

- 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<sup>LPA</sup> 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 benahogaritas 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-SANTA 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 (BOKOBO, 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).



- 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.

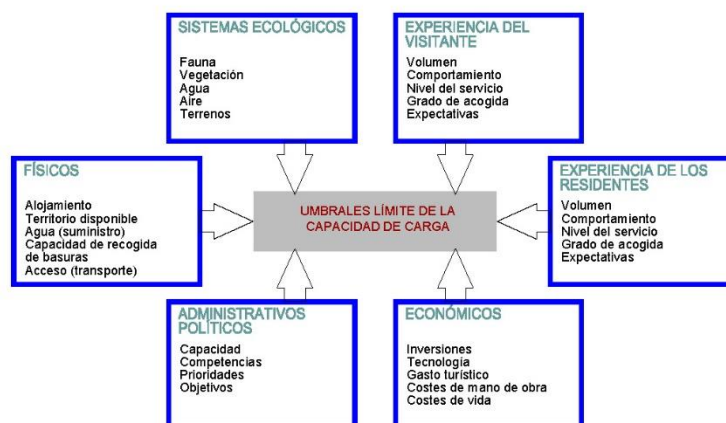
Seguindo a Burton (1970) pueden distinguirse tres variables incidentes en la determinación de la capacidad de carga:

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



Cresby,A.-Noreña,A.-según Wilfano en Gill (1994)

■ 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 afición 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.*

### 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 servir 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:



271

datos ISTAC	SUPERFICIE POBLACION		P/S h/km <sup>2</sup>	TURISTAS			INDICADOR RELACIONAL	DENSIDAD POBLACIONAL	ALOJAMIENTOS		TASA DE FUNCIÓN TURÍSTICA	
	S Km <sup>2</sup>	P		NACIONAL	EXTRANJ.	total/año			E media	T td/a		A legales
<b>2002</b>												
LA PALMA	708	85631	<b>121</b>	52688	118929	171617	13,11	6164	8042	10455	136	12,21
LA GOMERA	370	19680	<b>53</b>	24124		<b>134293</b>	<b>13,11</b>	4824	6184	8039	75	41,06
EL HIERRO	269	10162	<b>38</b>	7936		<b>20245</b>	<b>13,11</b>	727	1017	1322	43	13,01
TENERIFE	2034	799889	<b>393</b>	843470	3659397	4502867	10,75	132619	126622	164609	474	20,58
GRAN CANARIA	1560	789908	<b>506</b>	420157	2886791	3306948	10,76	97487	138134	179574	621	22,73
FUERTEVENTURA	1660	74983	<b>45</b>	66086	1332012	1398098	11,44	43820	35614	46298	73	61,74
LANZAROTE	846	114715	<b>136</b>	198185	1781374	1979559	10,59	57434	65924	85701	237	74,71
CANARIAS	7447	1894868	<b>254</b>	1612646	9778503	11513627	10,85	342254	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/km<sup>2</sup>, 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 DÍA	HIPÓTESIS POBLACIONAL P	INDICADOR RELACIONAL T / P	OCUPACIÓN MEDIA	POBLACIÓN PLAZAS	FUNCIÓN TURÍSTICA A / P	PLAZAS SUP.	DENSIDAD ESTANTE	
A	años	T	residente	%	ANUAL	Po/A	tasa %	708 Km <sup>2</sup>	708 Km <sup>2</sup>	
13194	2003	4731	85547	5,53	35,86	6,48378	15,42	18,64	127,5	
13550	2004	5920	85997	6,88	43,69	6,34664	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	
23460	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	19,58	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	

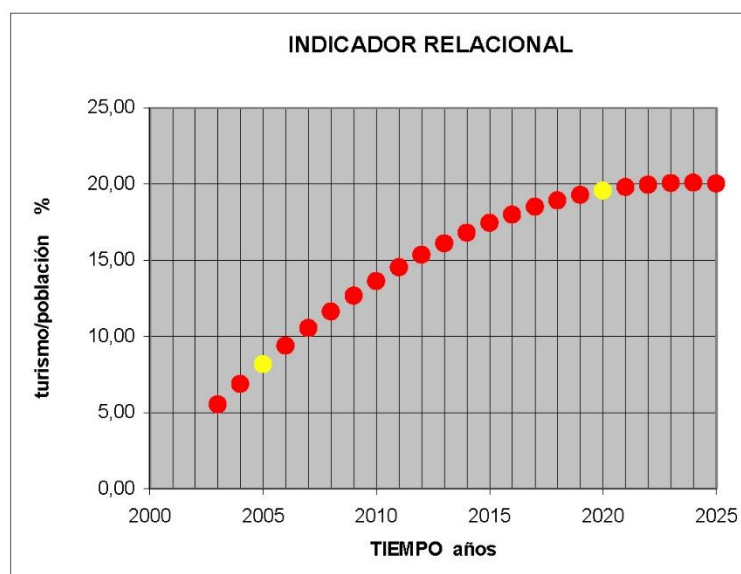
PTET Título 3 C5

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:

273

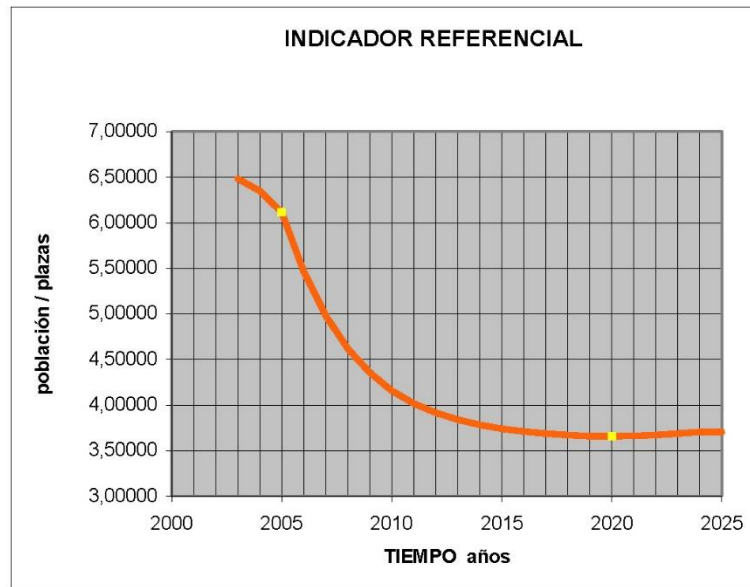
		OCUPACIÓN MEDIA	PLAZAS	TURISTAS año	TURISTAS día
SITUACIÓN EN	2002		11.944	203.036	
		50,53%			6.035
DESEABLE EN	2010		21.329	406.934	
Crecimiento de la ocupación		56,71%			12.097
SITUACIÓN EN	2020		25.500	203.036	
Baja ocupación con la misma demanda de 2002-2004		23,67%			6.035
ÓPTIMA EN	2020		25.500	613.957	
Crecimiento de la ocupación		71,57%			18.251



PTET Título 3 C6

- Considerando como referente el territorio antropizado (40%), la densidad se elevaría a 325 p/km<sup>2</sup>, alcanzar 400 p/km<sup>2</sup> (4 p/Ha <>1 viv/Ha) implica una densidad de 160 p/km<sup>2</sup>. Se considera que es un límite razonable que no debería ser rebasado.

En el trabajo DEDS (año 2000) (ATLÁNTIDA 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:	<b>25.500</b>	plazas alojativas
INDICADOR RELACIONAL:	<b>20</b>	turistas/población*100
DENSIDAD POBLACIONAL:	<b>160</b>	población estante/708 km <sup>2</sup>

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:  $\approx$  20%**

**Además se correspondería con esta situación las variables de:**

<b>Población al 2020:</b>	<b><math>\approx</math> 93.000</b>	habitantes
<b>Ocupación deseable:</b>	<b><math>\approx</math> 75%</b>	

### **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	NÚCLEOS	PLAZAS	TOTAL		LEGALES
Z1 NTE1-2	Los llanos de Aridane	3.693	5.845	41,35%	3.868
	Tazacorte	661			
	El Paso	1.491			
Z2 NTE4	S/c de La Palma	641	5.175	36,61%	4.472
	Mazo	538			
	Brea Baja	3.541			
	Brea Alta	230			
	Puntallana	223			
Z3 +NTE3	Fuencaliente	1.749	1.749	12,37%	1.496
Z4 NTE5	Puntallana	170	593	4,20%	400
	Los Sauces	72			
	Barlovento	168			
	Garafia	183			
Z5	Purtagorda	178	772	5,46%	365
	Tijafe	468			
	El Paso	6			
	Garafia	120			
<b>TOTAL</b>		<b>14.134</b>		100,00%	<b>10.601</b>

■ 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.

	POBLACIÓN	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	5	7	10	9
Z4+c	0,121	6	7,5	9,5	6,5
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:

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

$$(q) = (p) \cdot (o)^{2,988} \text{ carga obtenida según los indicadores.}$$

(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

0,2465	0,2497	0,0310	0,2613	0,2095
--------	--------	--------	--------	--------

PTET Título 3.C9

superficie	indicador territorial					
	Z0	Z1	Z2	Z3	Z4	Z5
45201 zonal	42291	11.206,39	10.777,39	1.410,49	12.360,81	9.445,49
1. ESPACIO DE ALTA NATURALIDAD		1.5833	1.5152	1.5730	1.6735	1.5968
		0,1586	0,1525	0,0200	0,1749	0,1336
7406 insular		988,07	1.926,69	325,47	2.579,24	1.586,59
2. ESPACIO ANTRÓPICO/SEMINATURAL: dominio natural		0,1396	0,2709	0,3630	0,3492	0,2682
		0,0140	0,0273	0,0046	0,0365	0,0224
11184		3.324,45	2.338,82	242,31	2.619,17	2.658,84
3. ESPACIO ANTRÓPICO/SEMINATURAL: dominio antrópico		0,4697	0,3288	0,2702	0,3546	0,4495
		0,0470	0,0331	0,0034	0,0371	0,0376
5237		1.564,82	1.890,83	186,88	627,75	966,58
4. TERRITORIO DIFUSO		0,2211	0,2658	0,2084	0,0850	0,1634
		0,0221	0,0268	0,0026	0,0089	0,0137
968		424,14	329,09	44,51	109,71	60,23
5. SISTEMAS URBANOS		0,0599	0,0463	0,0496	0,0149	0,0102
		0,0060	0,0047	0,0006	0,0016	0,0009
181		64,15	62,51	22,78	11,65	0,00
6. ESPACIO TURÍSTICO CONVENCIONAL		0,0091	0,0116	0,0254	0,0016	0,0000
		0,0009	0,0012	0,0003	0,0002	0,0000
103						
7. ÁREA DE IMPLANTACIÓN INDUSTRIAL			105,85			
106			0,0149			
8. LITORAL DE OPORTUNIDAD TURÍSTICA			0,0015			
295						
9. SISTEMAS Y ELEMENTOS SINGULARES						
70680						
		7,5587	6,5335	7,7833	23,4401	13,3335
		0,1323	0,1531	0,1285	0,0427	0,0750

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:

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

■ 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).





**PIET Título 3 c12**

DISTRIBUCIÓN ZONAL										
ACTUACIONES AISLADAS MIXTOS SINGULARES	ZONAS	Z-1 Z-2 Z-3 Z-4 Z-5	Ha	Alfalfa		Alfalfa Alfalfa	ZONA Y CONVENCIONAL ASOCIADO		NUEVAS AUTORIZACIONES	ZONA NTE
				Alfalfa	Alfalfa					
ACTUACIONES AISLADAS MIXTOS SINGULARES	Vertiente Oeste	Z-1	7.013,88	1,02	7.160	12000	4928	8132		
	Vertiente Este	Z-2	7.060,24	0,68	4827	8087	2989	3615		
	Zona Sur	Z-3	873,90	1,32	1.150	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	1135	
CONVENCIONAL NÚCLEO	Puerto de Naos	NTE:1	53,14		3879		2243			
	Charco Verde	NTE:2	11,01		961		961			
	Cerca Vieja	NTE:3	22,78		1250		0			
	Los Carrizales	NTE:4	62,70		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		0,36					
							25500			
							14899			



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.

PTET Título 3 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	3,512 0,261	0,026	0,026	0,026	0,026	0,222	0,196	0,209	0,339	0,313	0,313	0,418	0,626	2,088	1,566	2,610	0,000	0,391	0,000
Z2	2,319 0,172	0,017	0,017	0,017	0,017	0,146	0,129	0,138	0,224	0,207	0,207	0,276	0,414	1,379	1,034	1,723	0,000	0,259	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	0,356	0,534	1,779	1,334	2,224	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	0,228	0,000
Z5	2,587 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	0,288	0,000
13,46 1,000		0,02	0,02	0,02	0,02	0,33	0,22	0,23	0,75	0,92	0,92	1,54	4,61	46,13	34,59	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.

PTET Título 3 C15		COEFICIENTES DE ASIGNACIÓN																	
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
Z1	3071	0%		100%	0%	31,00%		15,50%	6,00%	12,20%	25,00%	21,00%	19,00%	4,00%	12,00%				
Z2	352	0%		0%	0%	42,00%	17,00%	100%	9,00%	19,00%	10,00%	14,50%	22,28%	6,70%	2,37%				20%
Z3	555					74,00%		0,00%	9,00%		7,00%		34,00%	7,00%	0,00%				
Z4	250	0%	0%	0%		11,00%	11,00%	0,00%	4,80%	16,00%	6,00%	35,00%	10,00%	5,35%	15%				
Z5	350	0%		0%	0%	15,00%		12,00%	12,00%	18,00%	18,00%	8,00%	14,61%	4,00%	8,00%				
		0%		0%	0%	15,08%		12,23%	11,96%	11,96%	17,72%	7,96%	14,63%	4,03%	8,37%				

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			CAPACIDAD ALOJATIVA EN ZONAS	intensidad en UTE	CARGA PREASIGNADA	CARGA A COMPENSAR	ACTUACIONES EN UTH	NUEVAS ACTUACIONES	PLAZAS AUTORIZABLES
ZONA	CATEGORÍA	NÚMERO	Has.	TOTALES	INTENSIDAD Y CARGA MAX.	INTENSIDAD Y CARGA ASIGNABLE	nº plazas	Σ	
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	SDO-1					576	0	
	HOTEL ACP-8						500	0	
	HOTEL ACP-9						900	0	
	HOTEL ACP-10						500	0	
	HOTEL ACP-11						500	0	
	HOTEL ACP-12						235	0	
	HOTEL ACP-13						500	0	
				3711					
Z1	7.078,03		3071	TOTAL ASIGNADA	8289	-640			
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	3711	12000	ASIGNAR			
							271	4421	
							P 15		16-ene-06
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	SDO-2					316	0	
	HOTEL ACP-1						500	0	
	HOTEL ACP-2						500	0	
				1316					
Z2	7.112,94		999	CARGA TOTAL	6771	-317			
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	1316	8087	ASIGNAR			
							187	2299	
							P 16,1		16-ene-06
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	SDO-3					555	0	
				555					
Z3	896,68		555	CARGA TOTAL	1845	0			
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	555	2400	ASIGNAR			
							50	349	
							P 11,9		16-ene-06
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	SDO-4					269	0	
	HOTEL ACP-5						480	0	
	HOTEL ACP-6						250	0	
				999					
Z4	7.386,34		250	CARGA TOTAL	1263	0			
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	250	1513	ASIGNAR			
							63	863	
							P 13,7		16-ene-06
SITUACIONES SINGULARES	OCIO-GOLF	SDO-5					248	0	
	HOTEL ACP-7						600	0	
				848					
Z5	5.915,20		350	CARGA TOTAL	1150	0			
EQUILIBRIO EN ZONA			NO ASIGNADA	350	1500	ASIGNAR			
							226	785	
							P 5,095		16-ene-06



→ 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<sup>LPA</sup> 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<sup>LPA</sup> 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<sup>S</sup> 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
	<b>PLAZAS EN RESERVA</b>			AUTORIZACIONES NO ASIGNADO	6182
	CARGA MÁXIMA INSULAR	25500		TOTAL AUTORIZABLE	14899
<b>DÉFICIT GLOBAL</b>					

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:

16-1-06	CARGA					MOVIMIENTO DE LA CARGA			ESTADO ZONAL ZONA+convencional con la asignación inicial
	INICIAL ESTABLECIDA	INICIAL ASIGNADA	INICIAL SIN ASIGNAR	INICIAL ESTABLECIDA	ASIGNADA EVOLUCIÓN	MOVIMIENTO EN UTH	SIN ASIGNAR	EXPRESIÓN 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
555	Z3-c	1150	595	555	1150	595	0	555	EQUILIBRIO EN ZONA
250	Z4-c	1203	953	250	1203	953	0	250	EQUILIBRIO EN ZONA
350	Z5	1500	1150	350	1500	1150	0	350	EQUILIBRIO EN ZONA
	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	
	ACP1	500	0				0		
	ACP2	500	0				0		
	ACP5	480	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		
	SDO-1	576	0				0		
	SDO-2	316	0				0		
	SDO-3	555	0				0		
	SDO-4	269	0				0		
	SDO-5	248	0				0		

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

17-1-08	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 inicial	
						MOVIMIENTO EN UTH	SIN ASIGNAR	EXPRESIÓN 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
150	Z4-c	1203	953	250	1203	1053	100 E	150	AJUSTAR COEFICIENTES	EQUILIBRIO EN ZONA
-350	Z5	1500	1150	350	1500	1650	500 E	-150	COMPENSAR EXCESO	DESEQUILIBRIO ZONAL
	NTE1	3879	3700	179	3879	3700	0	0		EQUILIBRIO EN ZONA
	NTE2	961	500	461	961	600	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		
	ACP1	500	0			0				
	ACP2	500	0			0				
	ACP5	480	0			0				
	ACP6	250	0			0				
	ACP7	600	0			500	500			
	ACP8	500	0			0				
	ACP9	900	0			0				
	ACP10	500	0			0				
	ACP11	500	0			0				
	ACP12	235	0			0				
	ACP13	500	0			0				
	SDO-1	576	0			0				
	SDO-2	316	0			0				
	SDO-3	555	0			0				
	SDO-4	269	0			0				
	SDO-5	248	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	8.289		
	Σ autorizaciones	0	0	4	0	48	0	15	17	148	59	202	897	292	175	2.564	0	0	4.421		
Z2		0	0	0	0	133	27	8	8	78	86	134	1.742	716	52	3.760	27	0	6.771		
		0	0	0	0	54	11	3	5	36	35	55	708	297	22	1.046	27	0	2.299		
Z3		0	0	0	0	80	0	0	13	0	6	0	339	157	0	1.250	0	0	1.845		
		0	0	0	0	80	0	0	10	0	4	0	175	80	0	0	0	0	349		
Z4		0	0	0	0	25	28	0	27	108	13	196	229	193	44	400	0	0	1.263		
		0	0	0	0	25	22	0	21	91	0	127	61	167	39	310	0	0	863		
Z5		0	0	0	0	38	0	23	105	81	42	91	652	101	17	0	0	0	1.150		
		0	0	0	0	27	0	16	68	55	25	50	455	74	15	0	0	0	785		
		0	0	4	0	355	55	51	178	557	251	718	4.824	1.952	736	9.610	27	0	19.318		
		0	0	4	0	234	33	34	121	330	123	434	2.296	910	251	3.920	27	0	8.717		
AUTORIZABLE		4				301				1.008				2.296		1.161		3.920		27	0

PTET Título 3 C16

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-6), *núcleos diversos* (núcleos urbanos UTH-5) y *espacio rústico-natural*.

PTET Título 3 C17						
	SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO - NATURAL	CARGA TOTAL	
Z1	0	4.200	1.408	2.681	8.289	PLAZAS AUTORIZACIONES
	0	2.564	467	1.390	4.421	
Z2	0	3.760	768	2.243	6.771	
	0	1.046	319	934	2.299	
Z3	0	1.250	157	438	1.845	
	0	0	80	269	349	
Z4	0	400	237	626	1.263	
	0	310	206	347	863	
Z5	0	0	118	1.032	1.150	
	0	0	89	696	785	
Σ	0	9.610	2.688	7.020	19.318	←
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 3 C17	SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO - NATURAL	CARGA TOTAL	
	Z1	3711	4.200	1.408	2.681	12.000
	3711	2.564	467	1.390	8.132	AUTORIZACIONES
Z2	1316	3.760	768	2.243	8.087	
	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%	37,69%	10,54%	27,53%	100,00%	
	72,47%		27,53%		PLAZAS ALOJATIVAS	
	41,49%	26,31%	7,79%	24,40%	100,00%	
	75,60%		24,40%		NUEVAS AUTORIZACIONES	

CARGA DISCRIMINADA SEGÚN CONCEPTUALIZACIÓN				PLAZAS
SITUACIONES SINGULARES	NÚCLEOS CONVENCIONALES	NÚCLEOS 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	NÚCLEOS CONVENCIONALES	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-NATURAL	
6182	3.708	1.361	3.648	14899
41,49%	24,89%	9,13%	24,48%	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:

CARGA DISCRIMINADA SEGUN CONCEPTUALIZACIÓN				PLAZAS
SITUACIONES SINGULARES	NÚCLEOS CONVENCIONALES	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-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 CONCEPTUALIZACIÓN				AUTORIZACIONES
SITUACIONES SINGULARES	NÚCLEOS CONVENCIONALES	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO-NATURAL	
0	3.708	1.361	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:

HIPÓTESIS DE CARGA ASOCIADA A TIPOLOGÍA Y TERRITORIO					NUEVAS AUTORIZACIONES	
PTET Título 3 C18	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	hotelera	
PORCENTAJES	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 32,48%
		1.854	612	182	extrahotelera	2.649 30,39%
			136	3.101	rural aislada	3.237 37,13%
						1.962 26,91%
98%	0,00%	42,54%	15,61%	39,76%		8.717 100,00%
	SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO - NATURAL	recladas	3.815 34,40%
					implantadas	19.318
		42,54%	15,61%	39,76%	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.

HIPÓTESIS DE CARGA ASOCIADA A TIPOLOGÍA Y TERRITORIO					NUEVAS AUTORIZACIONES	
PTET Título 3 C18	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	hotelera	
PORCENTAJES	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 60,50%
		1.854	612	182	extrahotelera	2.649 47,78%
			136	3.101	rural aislada	3.237 21,73%
						1.962 20,39%
99%	41,49%	24,89%	9,13%	23,26%		14.899 100,00%
	SITUACIONES SINGULARES	ESPACIO CONVENCIONAL	NÚCLEOS DIVERSOS	ESPACIO RÚSTICO - NATURAL	recladas	3.815 50,31%
					implantadas	25.500
		24,89%	9,13%	64,75%	sin asignar	0

## **6. DOCUMENTACIÓN DEL PLAN INSULAR APROBADO DEFINITIVAMENTE**

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





Plan Insular de Ordenación

## LA PALMA

Fase  
Aprobación definitiva (2011)

Documento  
CAPACIDAD DE CARGA



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POVENCIA  
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMIAC DE FECHA 24/01/11  
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA  
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011  
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARÍA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER  
ACCIDENTAL  
Plan Insular de La Palma  
CONCEPCIÓN INÉS EBBEZ-RIVEROL

Capacidad de Carga Turística

#### ÍNDICE. CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA DE LA PALMA

<b>1</b>	<b>1. INTRODUCCIÓN</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>2. MODELO TURÍSTICO DEL PLAN TERRITORIAL DE ORDENACIÓN DE LA ACTIVIDAD TURÍSTICA</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>3. CAPACIDAD DE CARGA</b> .....	<b>5</b>
3.1	Capacidad de carga de calidad ambiental.....	6
3.2	Capacidad de carga física .....	9
3.3	Capacidad de carga social.....	13
3.4	Capacidad de carga económica .....	15
3.5	Capacidad de carga de percepción .....	17
3.6	Capacidad de carga . Valoración general.....	18
<b>4</b>	<b>4. JUSTIFICACIÓN Y PROPUESTA</b> .....	<b>20</b>
4.1	Capacidad de carga límite .....	20
4.2	Ritmos de crecimiento .....	21
<b>5</b>	<b>5. CONCLUSIÓN</b> .....	<b>24</b>

CCRS arquitectos





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 valorarán 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 afectación 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. Ésta establece como finalidad la posibilidad del 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



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.



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 (trasvase 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.



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.



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.





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 vectores ambientales: 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 incluye en la categoría de Espacio Natural Protegido (248,7 km<sup>2</sup>) con una relación de 53 plazas alojativas-equivalentes/ km<sup>2</sup>. El Plan Insular propone que esta proporción aumente, elevando el territorio dentro de la categoría de valor natural. La relación prevista de 62,6 plazas alojativas-equivalentes/km<sup>2</sup> de territorio dentro de ámbito rústico con interés ambiental (A-Ba), establecen una relación básica a considerar para las limitaciones en la capacidad de carga del Plan .

El espacio litoral, con 155,75 km de costa, cuyo límite se materializa mayormente en forma de acantilados (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



Capacidad de Carga Turística

establecer criterios de ordenación unitarios. Como base fundamental del modelo turístico, la conservación de los valores paisajísticos deberá 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 elevada en la Isla, aunque existe una gran dependencia de las contingencias climáticas (recursos 225hm<sup>3</sup>/año, extracciones 65hm<sup>3</sup>/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. Entre 1997 y 2007 el consumo doméstico de agua osciló entre 4,40 y 7,81 hm<sup>3</sup>/año, lo que representa una dotación media insular en torno a los 250litros/habitante (muy desigual por municipios) con una tendencia al alza en el consumo anual, que ha supuesto un incremento de consumo del 77,5% en el citado periodo. (10% para el conjunto de las Islas). El consumo urbano se concentra significativamente en los municipios de Santa Cruz de La Palma y los Llanos, con un 52,4% del volumen total demandado por el conjunto de la población. Para el mismo período el consumo de abastecimientos turísticos varió entre los 0,79 y 1,11 hm<sup>3</sup>/año, lo que ha supuesto un incremento del consumo de, 40,5% en el citado período. El consumo turístico se concentra principalmente en los núcleos de Los Cancajos (Breña Baja), Puerto Naos (Los Llanos de Aridane) y en menor medida en el municipio de Fuencaliente.

La calidad química de las aguas insulares es buena, y sólo se detecta contaminación antrópica por 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 aljibes, pozos, galerías o fuentes.

El consumo energético en Canarias evoluciona con un incremento constante paralelo al consumo de recursos hídricos (10% incremento anual 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,





Capacidad de Carga Turística

0,26% fotovoltaica). Esto deriva en una dependencia directa del petróleo y el consiguiente aporte de CO<sub>2</sub> 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 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 en 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 CO<sub>2</sub> en la Isla (383160,16Tm/año con incremento anual del 7,54% en dos años (2003-2005) 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 18,7plazas turísticas por km<sup>2</sup> con una distribución desigual dentro de la Isla. Los sistemas este, oeste y sur tienen una media de 29plazas/km<sup>2</sup> mientras que el noreste y noroeste tienen una media de 4,5plazas/km<sup>2</sup>. Las características reconocidas y potenciales de cada uno de los ámbitos



Capacidad de Carga Turística

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 la matriz territorial valorando y minimizando la afectación a los recursos de la Isla. La disposición de nuevas actividades se establece en función de las preexistencias, aptitudes físicas y la matriz ambiental de cada uno de los ámbitos y sistemas funcionales persiguiendo la máxima eficiencia en el consumo de suelo y calidad del servicio ofrecido.

Atendiendo a las condiciones naturales y a la clasificación establecida por el Plan Insular se considera que la carga turística no debería superar las 63 plazas por Km<sup>2</sup> de ámbito rústico con interés ambiental equivalente.

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, entendiendo además que éstos 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.



Capacidad de Carga Turística

- 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 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 isla en los últimos años, con una evolución en la procedencia de los vuelos donde se observa un aumento en los vuelos nacionales e 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, en consecuencia, de la capacidad alojativa de la Isla.

La oferta de alojamientos turísticos en la isla se compone en un 36% de plazas de tipo hotelero 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 el número de turistas que acceden a La Palma 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



Capacidad de Carga Turística

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, condicionando a unos niveles mínimos de ocupación 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 una correlación positiva 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 estante (población local+turistas) 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 de equilibrio 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 existentes en régimen de 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 se capacidad) y se han realizado algunas obras de mejora y optimización de los puertos de la Isla. El Plan Insular prevé una mayor adecuación del Puerto de Santa Cruz de La Palma para el transporte de pasajeros, en particular de





Capacidad de Carga Turística

cruceros, priorizando la propuesta de diversificación de los servicios; la ampliación del puerto; la integración en la ciudad; la mejora del frente marítimo urbano y del centro histórico, y la 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 centrales 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 coches de alquiler con un 10% del total de vehículos de 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 este aspecto se establecen medidas para el 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, y previsión de una oferta de productos turísticos tanto diversificados en modalidad como en 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 el ahorro y la autoproducción de energía para las nuevas instalaciones turísticas.



Capacidad de Carga Turística

### 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 de partida y los efectos sobre la calidad de vida, patrimonio cultural y nivel de servicios de equipamiento, generales y de ocio que experimenta la población local por su relación con la actividad turística.

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.

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/km<sup>2</sup>) frente al promedio del resto de la isla, (78,3 habitantes/km<sup>2</sup>) que tiene en el sector NO la zona más despoblada de la isla (35 habitantes/km<sup>2</sup>). La población estante en la Isla (población local+turistas) se posiciona proporcionalmente con una media de 140 personas/km<sup>2</sup>. 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 desde los 85.933 habitantes actuales a los 89.807 en 2012(+4%), 93.092 en 2016(+4%) y 111.149 (+16%) habitantes en 2038 con porcentajes diferenciados para cada sistema. Estas proyecciones (ISTAC) establecen previsiones en la distribución



Capacidad de Carga Turística

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 el resto de Islas, con valores de paro superiores a la media. En la distribución de empleo por sectores, destacan los sectores 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 con el medio rural y las economías tradicionales facilita 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 insular.

En relación al modelo de asentamientos 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 minimizar el impacto paisajístico. Del mismo modo, el Plan Insular evalúa las





Capacidad de Carga Turística

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.

En relación al patrimonio cultural, el modelo Insular debe garantizar en la implantación de la actividad turística el reconocimiento del rico y numeroso patrimonio presente en la Isla, como conjunto de exponentes representativos del proceso evolutivo de la comunidad, seña de identidad cultural y de la memoria colectiva de La Palma. Se deberá garantizar su conservación, fomentar la actividad económica compatible, la dinamización de los ámbitos asociados a los valores culturales de la Isla y la puesta en valor del patrimonio histórico, arquitectónico, artístico, etnográfico, arqueológico, paleontológico, científico o técnico, en especial vinculado a la naturaleza, a las ciudades, a los recorridos y a los paisajes insulares de referencia.

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 señas culturales de identidad 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.

### 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).



Capacidad de Carga Turística

- 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) procede en un 69% del sector terciario (servicios, incluyendo sector público), en un 22% del secundario (transformación) y en un 9% del primario (aprovechamiento de los 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 del turismo en la economía insular se sitúa en valores más bajos 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 económica de base muy amplia (comercio 20%, transporte 5%). Estos datos condicionan la capacidad de La Palma, que deberá asegurar el mantenimiento de 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 y el importante valor del patrimonio cultural y paisajístico asociado el Plan Insular tiene muy en cuenta y potencia la conservación de las actividades primarias como referente económico y social.

Complementando al modelo económico tradicional, el desarrollo turístico de la isla completa el sistema vinculando su desarrollo a los valores potenciales de la Isla. Éste 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.

DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA  
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMIAC DE FECHA 24/01/11  
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA  
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011  
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARÍA MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE PUNTA  
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

Capacidad de Carga Turística

La implantación del Plan Territorial de Ordenación de la Actividad Turística debe permitir una contribución efectiva del turismo en la economía local y deberá asimismo garantizar un equilibrio entre los impactos negativos de la actividad y los beneficios en el balance económico de la Isla. Para su correcta evaluación será importante no sólo la incidencia del sector turístico en la economía de la Isla, que deberá crecer, sino también la diversificación económica y, especialmente, las sinergias positivas en otros sectores relacionados directa e indirectamente (servicios, agricultura tradicional, etc.)

### 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 del destino turístico 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 servicios, equipamientos y oferta complementaria en relación a la planta alojativa.
- Calidad del destino: calidad de los servicios y equipamientos y oferta de ocio asociados al sector turístico, y valoración de la oferta con valor medioambiental y cultura específicos para la Isla y de la calidad del paisaje.

Al igual que sucede en otros escenarios, 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, entendiendo 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.

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



Capacidad de Carga Turística

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 calidad 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:



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA PONENCIA TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMARC DE PECTIA 24/01/11, APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011 (FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

Plan Insular de La Palma  
LA SECRETARÍA GENERAL DE LA CORPORACIÓN ACCIDENTAL  
CONCEPCIÓN INÉS EGREZ-RIVEROL

Capacidad de Carga Turística

Tipo de capacidad	Tipo Indicador/limite	Indicador	Limite deseable
Capacidad de carga ambiental	Territorio-Ambiental	- 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	Afectación directa infraestructuras y equipamientos turísticos restringida a los espacios de baja categoría de protección ambiental sin medidas particulares de adaptación.  63 plazas alojativas-equivalentes/ Km2 de espacio bajo alguna categoría de protección  Necesidad de previsión, en cada una de las actuaciones turísticas, de acceso a las redes y medidas energéticas, o bien de sistemas autónomos de abastecimiento, saneamiento, etc. reservas y otros sistemas de gestión adaptados a los objetivos de sostenibilidad del Plan Insular.
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	-Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador de ocupación de los alojamientos.  -Vinculación, ante la oferta de packs o rutas, al grado de saturación de las mismas y al de los equipamientos de apoyo (en base a datos objetivos y a las encuestas de percepción realizadas por los turistas)  - Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador de ocupación en sectores vinculados al turismo.	Limitación en la implantación de nuevas plazas turísticas si:  -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			



Capacidad de Carga Turística

#### 4. Justificación y propuesta

##### 4.1 Capacidad de carga límite

La determinación 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 compatible con el conjunto de atributos ambientales, económicos y sociales del territorio. Para aproximarnos al valor de capacidad de carga límite es útil la lectura individualizada de cada uno de los factores del apartado anterior, lo cual permite establecer las relaciones entre los distintos factores que se consideran determinantes para 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 ( N° Plazas alojativas/km<sup>2</sup> 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 la 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, incluyendo la 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 relaciona con los indicadores de ocupación de los alojamientos, como indicador para asegurar la necesaria y adecuada implantación de las actividades turísticas y garante del necesario nivel de calidad y adecuación de la oferta turística que ofrece la Isla.

En base a los objetivos establecidos y a 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 de



Capacidad de Carga Turística

la Isla a las del planeamiento turístico vigente, el Plan Territorial Especial de Ordenación de la Actividad 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 previstos), con el objetivo de establecer los valores límite que describen un escenario aceptable para el modelo turístico a desarrollar.

La relación entre población residente y turistas se establece en los siguientes valores límite:

- Capacidad alojativa máxima: 25.500 plazas
- Carga turística estante: 20% (20 turistas/población\*100)
- Densidad poblacional: 160 (población estante(población local+turistas)/ km<sup>2</sup>)
- Ocupación de las plazas turísticas deseable: 60%

#### 4.2 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 variables que han de permitir, en todo momento, mantener un equilibrio entre los indicadores estudiadas en este documento.

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



DOCUMENTO CONFORME AL ACUERDO DE LA POVENCIA  
TÉCNICA OCCIDENTAL DE LA COMIAC DE FECHA 24/01/11.  
APROBADO POR EL PLENO DE ESTA CORPORACIÓN, EN LA  
SESIÓN ORDINARIA CELEBRADA EL 11/02/2011  
(FASE DE APROBACIÓN DEFINITIVA DEL PIOLP)

LA SECRETARÍA MUNICIPAL DE LA PALMA  
ACCIDENTAL  
CONCEPCIÓN INÉS EBBEZ RIVEROL

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 justifican 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 2005	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%
<b>LA PALMA</b>	<b>9.108</b>	<b>2,31%</b>
EL HIERRO	1.110	0,28%
<b>TOTAL CANARIAS</b>	<b>394.899</b>	<b>100,00%</b>

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

#### En relación a la superficie

	Plazas 2005	Población 2005	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
<b>LA PALMA</b>	<b>9.108</b>	<b>85.252</b>	<b>708</b>	<b>13</b>	<b>133</b>
EL HIERRO	1.110	10.477	269	4	43
<b>TOTAL CANARIAS</b>	<b>394.899</b>	<b>1.968.280</b>	<b>7487</b>	<b>53</b>	<b>316</b>



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%
<b>LA PALMA</b>	<b>9.108</b>	<b>85.252</b>	<b>11%</b>
EL HIERRO	1.110	10.477	11%
<b>TOTAL CANARIAS</b>	<b>394.899</b>	<b>1.968.280</b>	<b>20%</b>

*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 rela/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*



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 ha 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 entre el incremento de las plazas turísticas y su localización, la modernización y diversificación de la oferta, la mejora en las medidas de sostenibilidad en el uso de los recursos y la integración paisajística de las instalaciones y equipamientos turísticos 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, como máximo, 63 plazas alojativas-equivalentes por Km<sup>2</sup>.**

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

## 7. LÍMITES DE CARGA TURÍSTICA ASIGNADAS POR EL PTETLP Y EL PGO AL MUNICIPIO DE PUNTALLANA

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 (PTETLP). En el mismo quedan reflejadas las capacidades límite y las cargas preasignadas por el Plan General de Ordenación a cada de las Unidades Territorial Homogéneas (UTE) delimitadas en el PTETLP.

Se ha incluido asimismo un nuevo plano complementario de ordenación estructural incluido en el presente anejo 01 UTH SEGÚN PTETLP, elaborado a partir de los planos de ordenación del PTETLP, y otro denominado 02 CLASIFICACIÓN Y CATEGORÍAS DEL SUELO SEGÚN PGO Y UTH SEGÚN PTETLP, en los que se analiza la capacidad de carga de cada UTH

Se ha procedido a excluir las zonas correspondientes a la Red Natura 2000, las áreas del Territorio Municipal incluidas dentro de las Zonas de Especial Conservación (ZEC’s) y Zona de Especial Protección Para las Aves (ZEPAs) listadas a continuación:

ÁMBITO	DENOMINACIÓN		LEGISLACIÓN
<b>Zonas de Especial Conservación (ZEC)</b>	Sabinar de La Galga	137_LP (ES 7020080)	Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran ZEC integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias
	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua	139_LP (ES 7020093)	Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran ZEC integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias
	Parque Natural de Las Nieves (P-3)	144_LP (ES 7020010)	Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran ZEC integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias  Plan Rector de Uso y Gestión (Aprobación Definitiva BOC nº 141/2006 de 21 de julio)
	Sabinar de Puntallana	145_LP (ES 7020088)	Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran ZEC integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias
	Sitio de Interés Científico Barranco del Agua (P-18)	157_LP (ES 7020025)	Decreto 174/2009, de 29 de diciembre, por el que se declaran ZEC integrantes de la Red Natura 2000 en Canarias  Normas de Conservación (Aprobación Definitiva BOC nº 219/2006 de 10 de noviembre)
ÁMBITO	DENOMINACIÓN		LEGISLACIÓN
<b>Zonas de Especial Protección de Aves (ZEPA)</b>	Cumbres y acantilados del norte de La Palma	ES 0000114	Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de noviembre de 2009 relativa a la conservación de las aves silvestres

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA						
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)	
Z204037	87,83	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	250	0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		214	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		66	
		RAR-1	La Verada - Lomo Del Pino			
		RAR-2	La Rivera - La Lomadita - Martín Luis			
		RAA-1	Tenagua			
		ES	Estación de Servicio Tenagua			
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)			
Z204038	8,57	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0	
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RPI-E	SG-OR Tenagua		0	
Z221019	90,66	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0	
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral		0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0	
Z221020	29,71	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RAR-1	La Verada - Lomo Del Pino			
		RPI-E	OR – Montaña Tenagua			0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA						
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)	
2221021		ZEC	Sitio de Interés Científico Barranco del Agua P-18 [157_LP (LIC: ES 7020025)]	0	0	
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			0
		RAR-2	La Rivera - La Lomadita - Martín Luis			0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)			0
2233025	16,73	RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2	0		0
		RAA-1	Tenagua		0	
2234013	5,74	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RAR-1	La Verada - Lomo Del Pino		0	
2234014	14,52	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	35	0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		35	
		RAR-2	La Rivera - La Lomadita - Martín Luis		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)		0	
2234015	3,60	RAR-1	La Verada - Lomo Del Pino	30	30	
		RAR-2	La Rivera - La Lomadita - Martín Luis		0	
2412001	2,82	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0	
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA						
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)	
Z412002	16,35	ZEC	Parque Natural de Las Nieves P-3 [144_LP (ES 7020010)]	0	0	
		ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]			
		ZEPA	Cumbres y Acantilados del Norte de La Palma (ES 0000114)			
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural			
		RPF	Suelo Rústico de Protección Forestal			
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística			0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			0
RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)	0				
Z412003	37,41	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0	
		RPF	Suelo Rústico de Protección Forestal		0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RAR-13	Lomo Estrello		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0	
Z412004	13,61	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RAR-13	Lomo Estrello		0	
		RAR-14	Lomo Piñero		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0	

(\*) Con posibilidad de traslado de carga



CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z413001	60,86	ZEC	Sabinar de Puntallana [145_LP (LIC: ES 7020088)]	0	0
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAA-2	El Sebinal		
		ZOT	Martín Luis		
		RPI-E	OR - Salinas		
		RPI-E	Conjunto Recreacional Las Salinas		
RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)				
Z413002	65,05	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		
		RAR-8	El Brasil - Llano Juan Carro		
		RAR-9	Las Tricias - El Partido		
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios		
		RPI-E	OR - Maúz		
RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)				
Z413003	16,08	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-16	Llano Molino – San Bartolomé		
		RPI-E	Mirador Montaña San Bartolomé		
Z421001	37,98	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTETLP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA						
UTH PTETLP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTETLP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)	
Z421002	16,43	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0	
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística			0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			0
		RAR-3	Santa Lucía			0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			0
Z421003	44,61	ZEC	Sabinar de Puntallana [145_LP (LIC: ES 7020088)]	0		0
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística			0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			0
		RAR-4	Los Molinos - Los Perdomos			0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)			0
Z421004	8,23	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0		0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		ZSI	Llano Fleitas		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0	
Z421005	9,57	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2	0	0	
Z421006	35,22	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0	
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RPI-E	Vivero El Taboco		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)		0	

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z421007	4,49	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-11	El Rincón		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z421008	6,11	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-11	El Rincón		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z421009	12,74	ZEC	Parque Natural de Las Nieves P-3 [144_LP (ES 7020010)]	0	0
		ZEPA	Cumbres y Acantilados del Norte de La Palma (ES 0000114)		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
Z421012	6,71	ZEC	Sabinar de La Galga [137_LP (ES 7020080)]	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
Z422001	17,08	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		ZOT	Santa Lucía		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTETLP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA							
UTH PTETLP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTETLP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)		
Z422002	42,86	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0		
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística			0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			0	
		RAR-5	La Camacha				
		RPI-E	PESGPP La Camacha				0
		RPI-E	PESGD La Camacha				
		RPI-E	PESGDO La Camacha				
		RPI-E	Cementerio				
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)				
Z422003	3,97	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0			
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2				
		RAR-5	La Camacha			0	
Z422004	47,46	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	6		0	
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		6		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística			6	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			6	
		RAR-7	La Lomada				
		RAR-8	El Brasil - Llano Juan Carro				
		RAR-9	Las Tricias - El Partido				
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios				
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)				0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
2422005	16,70	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		
		RPF	Suelo Rústico de Protección Forestal		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-12	El Corcho		
		RPI-E	SG-EL El Corcho		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
2422006	40,48	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	15	0
		RPF	Suelo Rústico de Protección Forestal		15
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-15	Fuente Pino - Cercado Peñón		0
		RAR-16	Llano Molino – San Bartolomé		0
		RPI-E	Mirador Fuente Pino		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-105)		0
2422007	9,41	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RPI-E	PLI - La Galga		0
		RPI-E	PESGASI - La Galga		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
2422008	6,93	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-14	Lomo Piñero		0
		RAR-15	Fuente Pino - Cercado Peñón		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z422009	11,42	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-15	Fuente Pino - Cercado Peñón		0
		RAR-16	Llano Molino – San Bartolomé		0
Z432001	11,42	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)		0
Z432002	14,23	RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		ZOT	Martín Luis		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)		0
Z432003	28,30	RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	28	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		28
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		28
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		28
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAA-2	El Sebial		
		RPI-E	PEOL SG Conjunto Recreacional Las Salinas		
		RPI-E	SG-OR Las Salinas		0
RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)	0			
2432005	5,75	RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	0	0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
2432006	35,85	RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAA-5	Ciudad Vieja		
		RAA-6	Nogales		
2432007	35,90	ZEC	Parque Natural de Las Nieves P-3 [144_LP (ES 7020010)]	0	0
		ZEC	Sabinar de La Galga [137_LP (ES 7020080)]		
		ZEPA	Cumbres y Acantilados del Norte de La Palma (ES 0000114)		0
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		

(\*) Con posibilidad de traslado de carga



CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA						
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)	
Z432008	8,95	ZEC	Sabinar de La Galga [137_LP (ES 7020080)]	0	0	
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral		0	
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística			
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1			
Z432012	11,42	ZEC	Sitio de Interés Científico Barranco del Agua P-18 [157_LP (LIC: ES 7020025)]	0	0	
		SIT	Sitio de Interés Turístico		0	
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural			
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral			
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1			0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			0
RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)					
Z433001	8,49	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		SUC	Suelo Urbano Consolidado			
		RAR-4	Los Molinos - Los Perdomos			
Z433002	18,41	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	2	2	
		RAA-3	El Taboco		0	
		RAR-6	El Taboco			
		ZOI	Cercado Manso			
		RPI-E	Vivero El Taboco			
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)			
Z433003	16,91	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		ZSI	Llano Fleitas			
		RAR-6	El Taboco			
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z433004	2,81	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-9	Las Tricias - El Partido		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z433005	11,73	RPF	Suelo Rústico de Protección Forestal	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z433006	1,15	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
Z433007	3,97	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios		0
		RAR-11	El Rincón		0
Z433008	8,77	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-11	El Rincón		0
		RAA-6	Nogales		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z433009	3,10	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-15	Fuente Pino - Cercado Peñón		0
Z433010	8,85	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-16	Llano Molino – San Bartolomé		0
		RPI-E	Mirador Montaña San Bartolomé		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z433011	13,57	ZEC	Sabinar de La Galga [137_LP (ES 7020080)]	0	0
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-16	Llano Molino – San Bartolomé		0
Z434001	37,09	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-3	Santa Lucía		0
		RAR-4	Los Molinos - Los Perdomos		0
		ZOT	Martín Luis		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z434002	13,27	RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-102)		0
Z434003	3,82	RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2	0	0
Z434004	22,17	RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral	20	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		20
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		20
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		20
		RAA-4	Maúz		0
		RAA-5	Ciudad Vieja		0
Z434005	31,61	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios		0
		RAR-11	El Rincón		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
2434006	12,67	ZEC	Parque Natural de Las Nieves P-3 [144_LP (ES 7020010)]	0	0
		ZEPA	Cumbres y Acantilados del Norte de La Palma (ES 0000114)		
		RPL	Suelo Rústico de Protección del Litoral		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-6	El Taboco		
2404001	38,85	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	15	15
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		SUC	Suelo Urbano Consolidado		
		RAR-3	Santa Lucía		
		RAR-4	Los Molinos - Los Perdomos		
		ZOT	Santa Lucía		
2404002	24,74	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	25	25
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		SUC	Suelo Urbano Consolidado		
		SUCIC	Suelo Urbano de Interés Cultural		
		RAR-6	El Taboco		
		RAA-3	El Taboco		
		ZOR	El Tejal		
		ZND	Mazapé		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		
2404003	15,32	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	0	0
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-5	La Camacha		
		RPI-E	PESGPP La Camacha		

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA						
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)	
Z404004	5,51	RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2	0	0	
		SUC	Suelo Urbano Consolidado		0	
		SUCIC	Suelo Urbano de Interés Cultural			
		RPI-E	PESGPP La Camacha			
		RPI-E	PESGDO La Camacha			
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			
Z404005	1,40	RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2	0		0
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0	
Z404006	1,77	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	4	4	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			
Z404007	3,47	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RAR-7	La Lomada			
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)			
Z404008	9,94	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0	
		RAR-8	El Brasil - Llano Juan Carro			
Z404009	6,15	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0		0
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			
		RAA-4	Maúz			0
		RPI-E	OR - Maúz			
Z404010	6,32	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0		
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		0	
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2			
		RAA-5	Ciudad Vieja			

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z404011	10,48	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-9	Las Tricias - El Partido		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z404012	24,91	ZEC	Monteverde Barranco Seco – Barranco del Agua [139_LP (LIC: ES 7020093)]	30	0
		RPN	Suelo Rústico de Protección Natural		
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		30
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios		0
Z404013	2,85	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	0	0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-10	Cruz Herrera - Lomo Los Lirios		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z404014	36,95	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística	9	9
		RPA-1	Suelo Rústico de Protección Agraria 1		
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-11	El Rincón		0
		RAA-6	Nogales		
Z404015	3,92	RPF	Suelo Rústico de Protección Forestal	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RAR-12	El Corcho		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z404016	5,08	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	0	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0

(\*) Con posibilidad de traslado de carga

CUADRO DE INCIDENCIA DEL PTELP EN EL PGO DE LA VILLA DE PUNTALLANA					
UTH PTELP	SUP. (ha)	CLASIF. S/ PGO	DENOMINACIÓN	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PTELP (*)	CARGA TURÍSTICA ASIGNADA PGO (*)
Z404017	40,85	RPN	Suelo Rústico de Protección Natural	20	0
		RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		20
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RAR-14	Lomo Piñero		
		RAR-15	Fuente Pino - Cercado Peñón		
		RAR-16	Llano Molino – San Bartolomé		
		RPI-E	Mirador Iglesia de San Bartolo		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-105)		
Z451001	11,78	RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2	50	0
		SUC	Suelo Urbano Consolidado		50
		SUCIC	Suelo Urbano de Interés Cultural		
		ZOR	El Tejal		
		ZND	Mazapé		
		RPI-E	PESGPE La Camacha		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		0
Z409001	1,39	RPP	Suelo Rústico de Protección Paisajística		0
		RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		
		RPI-E	Cementerio		
		RPI-E	SG-S Junto al Cementerio		
		RPI-E	Suelo Rústico de Protección de Infraestructuras y Equipamientos (LP-1)		
Z409002	1,55	RPA-2	Suelo Rústico de Protección Agraria 2		0
		RPI-E	PESGPP La Camacha		
		RPI-E	PESGD La Camacha		
Z409003	0,16	RAR-15	Fuente Pino - Cercado Peñón		0
<b>Total UTH</b>	<b>4.569,54</b>			<b>535</b>	<b>535</b>

(\*) Con posibilidad de traslado de carga



Del cuadro anterior se deduce que la carga asignada al Municipio por el PTETLP con las mayores limitaciones del PGO es de **535** plazas alojativas.

Esta carga susceptible de implantación se ha situado, en las zonas donde se ha entendido que presentan las mejores aptitudes para el establecimiento de una actuación turística, reflejadas de forma pormenorizada en la tabla anterior.

Si se observa el conjunto de las unidades territoriales homogéneas, a las que se le ha asignado carga turística, o bien, que son susceptibles de trasladarle, se aprecia que muchas de ellas tienen una carga preasignada “cero” y de las restantes ninguna supera las treinta y cinco plazas, salvo las actuaciones específicas localizadas por el PTETLP, por lo que se deduce la inocuidad en el equilibrio territorial y social del municipio y se demuestra que no se superan los umbrales de la sostenibilidad de la Villa de Puntallana.

## 8. CAPACIDAD DE CARGA.

La evaluación pormenorizada de la incidencia que la carga turística asignada a cada una de las unidades de zona del PGO tendrá en los factores evaluables determinados en la DOT 25, así como en el documento de Capacidad de Carga del PIOLP su guía.

Los indicadores que se han utilizado 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 PIOLP, concretamente:

- Atender a la renovación de los establecimientos 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 60 plazas alojativas / Km<sup>2</sup>.
- La relación entre plazas turísticas y población residente será como máximo entre 20 y 30 plazas turísticas por cada 100 habitantes.

Teniendo en cuenta que la población del municipio de Puntallana en el horizonte del plan (2034) será de 4.537 habitantes y la capacidad de carga prevista son **1.315 plazas alojativas**, la carga asignada parece razonable ya que es un término medio entre la propuesta de máximos (1.361 plazas alojativas con 30 plazas/100 habitantes) y de mínimos (907 plazas alojativas con 20 plazas/100 habitantes).

En Santa Cruz de La Palma, junio de 2018



Fdo. Caro & Mañoso Arquitectos Asociados, S.L.P.