

LA PALMA

Fase
Aprobación definitiva (2011)

Documento
CAPACIDAD DE CARGA



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

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

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

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

CABILDO DE LA PALMA

PLAN INSULAR DE ORDENACIÓN DE LA PALMA

TEXTO REFUNDIDO

Incorpora las prescripciones de la Ponencia Técnica Occidental de la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de Canarias en
sesión celebrada el día 24 de enero de 2011

CAPACIDAD DE CARGA

Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias

GesPlan

CCRS arquitectos

Enero de 2011

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

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL



ÍNDICE. CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA DE LA PALMA

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

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

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

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 diagnóstica, 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

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.

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.

- 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.

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.

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 km²) con una relación de 53 plazas alojativas-equivalentes/ km². El Plan Insular propone que esta proporción aumente, elevando el territorio dentro de la categoría de valor natural. La relación prevista de 62,6 plazas alojativas-equivalentes/km² 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

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 225hm³/año, extracciones 65hm³/año). La demanda de agua depende principalmente de la agricultura (88,6%), siendo el consumo urbano (10,4%) y el consumo turístico (0,9%) apenas significativo. Entre 1997 y 2007 el consumo doméstico de agua osciló entre 4,40 y 7,81 hm³/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 período. (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 hm³/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,

0,26% fotovoltaica). Esto deriva en una dependencia directa del petróleo y el consiguiente aporte de CO₂ y de partículas contaminantes al medio.

Estos datos establecen limitaciones a la implantación de actividades turísticas en la isla que deberán considerar en su implantación la disponibilidad limitada de recursos hídricos y energéticos y la necesidad de una adecuada gestión de los mismos. Las reservas de suministro hídrico previstas para la actividad turística tomarán en consideración los datos de consumo directo y las previsiones vinculadas a conservación de espacios verdes, equipamiento y prevención de incendios, promoviendo la reutilización en todos aquellos casos en que sea posible. Esta condición será especialmente 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 CO₂ 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 km² con una distribución desigual dentro de la Isla. Los sistemas este, oeste y sur tienen una media de 29plazas/km² mientras que el noreste y noroeste tienen una media de 4,5plazas/km². Las características reconocidas y potenciales de cada uno de los ámbitos

territoriales establecen limitaciones a la capacidad de carga en su objetivo de garantizar el equilibrio en cada sistema que asegure la inclusión del turismo de forma respetuosa con el medio.

La propuesta del Plan Insular propone que los espacios de interés natural, ambiental y paisajístico constituyan el principal valor territorial de la isla, integrándose a la estructura como áreas que por su extensión y representatividad tienen un papel fundamental. Las Normas del Plan Insular establecen las medidas adecuadas para compatibilizar la implantación de nuevas actuaciones con los valores ambientales de 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 Km² 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, entendiéndose 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.

- 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 y interinsulares y una disminución de los vuelos procedentes del extranjero. El aumento en número de turistas que acceden a la isla (extranjeros mayormente turistas ingleses y alemanes) se traduce en un aumento en las pernoctaciones y, 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 hoteleros 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

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

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.

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/km²) frente al promedio del resto de la isla, (78,3 habitantes/km²) que tiene en el sector NO la zona más despoblada de la isla (35 habitantes/km²). La población estante en la Isla (población local+turistas) se posiciona proporcionalmente con una media de 140 personas/km². La evolución demográfica reciente confirma el mantenimiento de esta situación con un crecimiento diferenciado en las mismas zonas. Las proyecciones demográficas que se prevén, con el objetivo de conseguir una evolución poblacional uniforme, plantean una evolución 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

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

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).

- 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.

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 completación de las dotaciones de carácter Insular y a la mejora de los espacios con mayor incidencia turística. Así se prevé asegurar la

satisfacción del visitante complementariamente a la disposición de recursos compartidos con la población local.

Se tomará como indicador la valoración del turista como valor referencial. Como usuario este podrá valorar la conservación de los valores ambientales de la isla, la calidad de los servicios turísticos disponibles y la 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:

Tipo de capacidad	Tipo Indicador/límite	Indicador	Límite deseable
<p>Capacidad de carga ambiental</p> <p>Capacidad de carga física</p>	Territorio-Ambiental	<p>- 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.</p> <p>- Vinculación de las actuaciones turísticas al objetivo de autoabastecimiento y la optimización en la gestión de los recursos disponibles</p>	<p>Afectación directa infraestructuras y equipamientos turísticos restringida a los espacios de baja categoría de protección ambiental sin medidas particulares de adaptación.</p> <p>63 plazas alojativas-equivalentes/ Km2 de espacio bajo alguna categoría de protección</p> <p>Necesidad de previsión, en cada una de las actuaciones turísticas, de acceso a las redes y medidas energéticas, o bien de sistemas autónomos de abastecimiento, saneamiento, etc. reservas y otros sistemas de gestión adaptados a los objetivos de sostenibilidad del Plan Insular.</p>
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
<p>Capacidad de carga económica</p> <p>Capacidad de carga de percepción</p>	Turismo-Económicos	<p>-Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador de ocupación de los alojamientos.</p> <p>-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)</p> <p>- Vinculación en la previsión de nuevas plazas turísticas al indicador de ocupación en sectores vinculados al turismo.</p>	<p>Limitación en la implantación de nuevas plazas turísticas si:</p> <p>-Ocupación en base a todas las modalidades alojativas (rural, hotelero, extrahotelero y otros) ≤60%</p> <p>-Se produce un descenso continuado en la ocupación durante cinco años consecutivos.</p> <p>-Puestos de trabajo en sectores vinculados con el turismo. Mínimo 32%</p>

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/km² bajo alguna categoría de protección ambiental). Asimismo se considera necesaria la adaptación de todas las actuaciones turísticas al objetivo de autoabastecimiento y la optimización en la gestión de los recursos disponibles mediante 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

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)/ km2)
- 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.

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%
LA PALMA	9.108	2,31%
EL HIERRO	1.110	0,28%
TOTAL CANARIAS	394.899	100,00%

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

En relación a la superficie

	Plazas 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
LA PALMA	9.108	85.252	708	13	133
EL HIERRO	1.110	10.477	269	4	43
TOTAL CANARIAS	394.899	1.968.280	7487	53	316

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

En relación a la población

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

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

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

La Palma

	Plazas	Población	Plazas/población	Superficie	Plazas/km2	Población 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

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, cómo máximo, 63 plazas alojativas-equivalentes por Km².

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

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

LA SECRETARIA GENERAL DEL PLENO CON CARÁCTER
ACCIDENTAL



CONCEPCIÓN INÉS PÉREZ RIVEROL

CCRS arquitectos y asociados
La Palma – Barcelona – febrero de 2011