**ESTUDIO DE VIABILIDAD
TÉCNICA Y FINANCIERA PARA LA
CREACIÓN DE LA
CÁMARA DE COMERCIO DE
LANZAROTE**

Asociación Promotora de la
Ley de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias
y de la
Cámara Oficial de Comercio de Lanzarote

Diciembre de 2003

Por parte de la Asociación Promotora de la Ley de Cámaras de Comercio, Industria, Turismo y Navegación de Canarias, el abajo firmante recibe el encargo de realizar un estudio de viabilidad técnica y financiera sobre la creación de la Cámara de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote, en aplicación del artículo 4.2. de la Ley 18/2003, de 11 de abril, de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias.

ESTUDIO DE VIABILIDAD
TÉCNICA Y FINANCIERA PARA LA CREACIÓN
DE LA
CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y
NAVEGACIÓN DE LANZAROTE

Mario Alberto Perdomo Aparicio
Colegio de Economistas de Las Palmas
Colegiado número 671

Índice:

	Pág.
1. Los servicios que viene prestando en la actualidad la Cámara de Comercio de Las Palmas	4
1.1. Antecedentes históricos	4
1.2. Situación reciente	4
1.3. Lanzarote y su contexto cameral	5
2. Marco jurídico	7
3. El requisito legal del estudio de viabilidad técnico-financiero	8
4. Precisiones metodológicas	9
5. La realidad en Lanzarote: la justificación de las circunstancias económicas y de los intereses comerciales, industriales, turísticos y navieros	12
5.1. Evolución reciente de la economía insular	12
5.2. Justificación de la realidad comercial e industrial	16
5.3. Justificación de la realidad turística	17
5.4. Justificación de la realidad naviera.	18
6. La suficiencia económica de la futura Cámara insular de Comercio	21
7. Viabilidad técnica y financiera. Conclusiones	23
8. Fuentes	24

1. Los servicios que viene prestando en la actualidad la Cámara de Comercio de Las Palmas en la isla.

2.

1.1. Antecedentes históricos.

En 1994, al crearse la Consejería de Industria y Comercio del Cabildo de Lanzarote, su titular entonces promovió la creación de una Oficina de la Cámara Oficial de Comercio de Las Palmas en Lanzarote, firmándose un Convenio por el que la Primera Corporación Insular aportaba un local para tales fines, situado en las propias dependencias de la Consejería, en la Calle Amigos de Porto Nao de Arrecife.

Tal circunstancia vio cumplidas, aunque sólo en una pequeña parte, las expectativas del empresariado de Lanzarote que, ya en los primeros años 80 del siglo pasado, a raíz de la creación de la patronal insular de la pequeña y mediana empresa, demandó una Cámara de Comercio propia para Lanzarote.

Con el paso del tiempo, la Oficina de la Cámara de Las Palmas se independizó del Cabildo Insular, pasando a ocupar su actual sede en la Calle Otilia Díaz de Arrecife, sufragando dicha Corporación de Derecho Público todos los costes y prestando una serie de servicios considerados claramente insuficientes por los empresarios de la isla, hasta el punto de promover y conseguir la aprobación de una Ley de Cámaras de Comercio de Canarias que permita la creación de Cámaras insularizadas y no dependientes de las estructuras provinciales.

1.2. Situación reciente.

A raíz de la presentación por parte del Cabildo Insular en el Parlamento de Canarias de la Proposición de Ley de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias, por acuerdo plenario unánime de todos los grupos políticos, a instancias de la Asociación Promotora de dicha Ley, tuvo lugar un proceso de ampliación y mejora de los servicios que venía prestando la Oficina Insular dependiente de la Cámara de Las Palmas, hasta el punto de llegar a plantearse una amplia autonomía.

No obstante, dichas mejoras no satisficieron ni satisfacen las demandas de los empresarios lanzaroteños.

1.3. Lanzarote y su contexto cameral.

A la vista de los datos económicos que se exponen en el epígrafe correspondiente (6), referidos a la viabilidad de la futura Cámara Insular de Comercio y contruidos desde una hipótesis pesimista sobre la base de las previsiones de aumento de los ingresos camerales establecidos por la propia Cámara Oficial de Comercio de Las Palmas; a la vista del enunciado de la Ley 18/2003, de 11 de abril, de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias; a la vista asimismo de la trayectoria reciente de la Oficina de la Cámara Insular de Comercio de Las Palmas; y a la vista, por último, de la evolución organizativa y crecientes aspiraciones del empresariado lanzaroteño, cabe subrayar que:

- Parece razonable que, dado el carácter fragmentado de las Islas Canarias y el desarrollo alcanzado por algunas de las menos pobladas de ellas, sobre todo, se avance hacia una fórmula de descentralización provincial de las Cámaras. Esta nueva fórmula, contemplada en la Ley, se adecuaría más y mejor a la estructura político-administrativa de Canarias y a su misma vocación organizativa contemplada en el Estatuto de Autonomía, que consagra a las islas y a la Comunidad Autónoma como los ejes de la vertebración del Archipiélago, desdeñando la obsoleta estructura provincial, una figura heredada de la anterior configuración centralista del Estado y que, incomprensiblemente, aún está en vigor.
- Actualmente existen Cámaras de Comercio, de ámbito no provincial e implantadas en localidades que no son capital de provincia, en más de 30 núcleos de población del territorio estatal, muchos de ellos con un movimiento comercial y portuario por debajo o parecido al de Lanzarote, entre ellas Alcoy, Arévalo, Avilés, Ayamonte, Béjar, Briviesca, Campo de Gibraltar, Cartagena, Ceuta, Ferrol, Jerez de la Frontera, Linares, Lorca, Manresa, Melilla, Menorca, Miranda de Ebro, Motril, Orihuela, Palamós, Reus, San Feliù de Guixols, Terrassa, Torrelavega, Tortosa, Tuy, Valls y Villargacía de Arosa.
- En el caso de Lanzarote, si se considerara el número de altas en el Impuesto de Actividades Económicas minoristas, el Índice Comercial -comparativo de la importancia del comercio mayorista y minorista- y el Índice de Actividad

Económica -que expresa la participación de la actividad económica de cada municipio-, Lanzarote ocuparía el quinto lugar en el ranking de Cámaras de Comercio no provinciales del Estado, según se desprende de los resultados provisionales de un estudio comparativo encargado por la Asociación Promotora de la Ley de Cámaras de Canarias. Sólo se encontrarían por delante localidades económicamente tan dinámicas como Vigo, Terrassa, Cartagena y Sabadell.

- Por último, el capítulo VII de la Ley 18/2003, de 11 de abril, de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias, regula el Consejo General de Cámaras del Archipiélago, en cuyos órganos de gobierno están representadas cada una de las Cámaras insulares, lo cual concreta la articulación de las Islas establecida en el Estatuto de Autonomía de Canarias y en el que, como no podía ser de otra manera, desaparece el tutelaje provincial.

2. Marco jurídico.

Respondiendo a una iniciativa legislativa presentada por el Cabildo de Lanzarote a petición de la Asociación Promotora de la Ley de Cámaras de Comercio de Canarias, el 27 de marzo de 2003 el Pleno del Parlamento de Canarias aprobó por unanimidad la Proposición de Ley de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias, en desarrollo de la Ley 3/1993, de 22 de marzo, Básica del Estado de Cámaras Oficiales de Industria, Comercio y Navegación, y en aplicación de las competencias que tiene atribuidas Canarias a través de su Estatuto de Autonomía.

El Dictamen de la Comisión Parlamentaria sobre la Proposición de Ley de Cámaras de Comercio Industria y Navegación de Canarias fue publicado por el Boletín Oficial del Parlamento de Canarias en su número 190, de 28 de marzo de 2003 (www.parcán.es), mientras que el acuerdo plenario fue publicado en dicho Boletín en su número 212, el 11 de abril de 2003. La Ley entró en vigor tras su publicación en el Boletín Oficial de Canarias, nº 86, de 7 de mayo de 2003.

La Ley citada permite la creación de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de ámbito insular, siempre que se cumplan una serie de requisitos.

3. El requisito legal del estudio de viabilidad técnico-financiero.

El artículo 4.2. de la Ley 18/2003, de 11 de abril, de Cámaras de Comercio, Industria y Navegación de Canarias, Capítulo II, referido al ámbito territorial y creación de Cámaras, señala que:

*“El Gobierno de Canarias autorizará la creación de nuevas Cámaras, a propuesta de la Consejería competente en materia de comercio y previo informe de las Cámaras cuyo ámbito se vea afectado por la nueva implantación, cuando las **circunstancias económicas y los intereses comerciales, industriales, turísticos y navieros lo justifiquen**, siempre y cuando la entidad resultante cuente con recursos económicos suficientes para el cumplimiento de las funciones que tiene encomendadas y se garantice una mejora de los servicios que se prestan.*

A tal fin, se habrán de cumplir los requisitos siguientes:

(...)

*c) Existencia de un **estudio de viabilidad** realizado por los promotores de la Cámara que se pretenda crear, en el que se ponga de manifiesto de forma detallada la **viabilidad técnica y financiera, presente y futura**, de la misma.”*

(La negrita es del autor)

Por lo tanto, además de cumplir con los restantes requisitos contemplados en el artículo 4.2. de la Ley, es preceptivo justificar las circunstancias económicas y los intereses comerciales, industriales, turísticos y navieros que concurren en Lanzarote, además de elaborar un estudio de viabilidad técnico y financiero, presente y futuro, de la Cámara de Comercio de Lanzarote, que deberá ser remitido a la Consejería competente en materia de comercio (junto a los demás requisitos), la cual solicitará un informe previo de la Cámara de Comercio de Las Palmas y elevará la propuesta a la consideración del Consejo de Gobierno de Canarias.

4. Precisiones metodológicas.

Todo estudio de viabilidad técnica y económica se rige por unos patrones metodológicos reglados y generalmente aceptados.

Para cualquier iniciativa económico-empresarial es común, por ejemplo, no sólo describir el proyecto, sino justificarlo y fundamentarlo, además de realizar un análisis externo (del sector, la competencia, evolución de la demanda...), o abordar la planificación estratégica (fortalezas y debilidades, ventajas competitivas, misión del proyecto y unidades estratégicas de negocio...), finalizando por detallados planes comerciales, de recursos humanos y económico-financiero.

Sin embargo, la justificación de las circunstancias económicas y los intereses comerciales, industriales, turísticos y navieros que concurren en Lanzarote y un estudio de viabilidad de, presente y de futuro, técnico y financiero, de una eventual Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote presenta unas características tales que aconsejan reorientar la metodología de estudio.

Así, por ejemplo, la descripción del proyecto, la justificación y el fundamento tienen su base en una norma legal (Ley 18/2003, de 11 de abril) emanada del Parlamento de Canarias, que autoriza la creación de Cámaras Insulares en las islas menos pobladas de Canarias, al menos en las dos orientales, justificándose tal posibilidad tanto en la Exposición de Motivos de la Ley como en todo su articulado, siendo del todo innecesario volver a reproducirlo en este trabajo, aunque en todo caso, este estudio remite expresamente a ellos estos apartados.

Asimismo se revela innecesario acometer un análisis externo, pues no hay sector, ni competencia, ni demanda que analizar, por cuanto estas Corporaciones de Derecho Público no son un sector, ni compiten entre sí en sus respectivos territorios, ni tienen competencia en el territorio propio. Al contrario, tenderán a cooperar entre sí, obligatoriamente, a través del futuro Consejo Regional de Cámaras de Canarias (en el que estarán representadas todas las Cámaras de las Islas) o a través del Consejo Superior de Cámaras de España.

Además, tratándose de Corporaciones de obligatoria adscripción, el análisis sobre la viabilidad económico-financiera y técnica queda reducido a determinar el censo de empresas, la previsión de ingresos y la asignación de los mismos acorde a lo que la Ley Estatal Básica establece. Estos aspectos se exponen en el apartado correspondiente, y, en ausencia de datos

oficiales, se toman como fuentes los disponibles aportados por una certificación de la propia Cámara de Comercio de Las Palmas.

Lo mismo ocurre en el ámbito de la planificación estratégica. En realidad, el presente y el futuro de la futura Cámara de Comercio de Lanzarote se encuentran íntimamente ligados al devenir económico y empresarial de la isla. Si esta evoluciona como es previsible que lo haga, nada hace dudar de la suficiencia financiera de la Cámara de Comercio de Lanzarote, como tampoco de su necesidad objetiva para servir a los intereses locales en materia de promoción exterior de las exportaciones (sector agrario y sus producciones, sector vitivinícola, manufacturas locales, promoción turística...) y la formación, sin menoscabo de que la isla participe, junto a las demás, en la promoción exterior de las exportaciones canarias a través del Consejo General de Cámaras de Canarias.

Por lo tanto, las fortalezas y debilidades, las ventajas competitivas, la misión del proyecto o las unidades estratégicas de negocio de la Cámara de Comercio cuya creación se promueve en Lanzarote son, en realidad, las fortalezas y debilidades, las ventajas competitivas, la misión del proyecto o las unidades estratégicas de negocio del propio sector privado de la isla, aspectos que se exponen, en apretada síntesis, en los epígrafes correspondientes, evidenciando tanto la solidez del conjunto de la economía insular como, muy especialmente, de su iniciativa privada.

Con relación a los planes comerciales, de recursos humanos y económico-financiero, sería, sencillamente, una imprudencia que un estudio de estas características los abordara. El presente estudio ha sido encargado no por las organizaciones empresariales representativas de la isla (de adscripción voluntaria), ni por todos los empresarios que operan en el territorio insular, ni por los órganos de gobierno de una ya creada Cámara Oficial de Comercio de Lanzarote, sino por la Asociación Promotora de la Ley de Cámaras Oficiales de Comercio, Industria y Navegación de Canarias y de la Cámara de Comercio de Lanzarote (asimismo de adscripción voluntaria).

Por lo tanto, corresponderá en su día a los órganos de gobierno de la futura Cámara Insular de Comercio (una vez se convoquen y celebren elecciones por parte del Gobierno canario y se designen a los representantes camerales) determinar las líneas de acción tanto en materia de promoción exterior de las exportaciones y en materia de formación, cuanto en el terreno de las infraestructuras (sede social, perfil profesional y número de trabajadores, política salarial...), y ello con arreglo a las determinaciones de la Ley Estatal Básica, de obligado cumplimiento.

Además de una imprudencia, resultaría, además, una simple especulación adelantar si la Cámara Insular de Lanzarote dispondrá o no de una sede propia, si ésta será un edificio representativo de la arquitectura tradicional urbana o un inmueble singular de nueva planta, si costará mucho o poco, o si, en cambio, la sede social se limitará a un piso en régimen de alquiler, quizá en donde a día de hoy mantiene su Oficina en la isla la Cámara de Comercio de Las Palmas. O si habrá más o menos personal que el que hoy tiene contratado la Cámara de Las Palmas.

Lo mismo cabe decir del equivalente al plan comercial. No hay forma de prever si los órganos de gobierno de la futura Cámara Insular de Comercio pondrán el acento en la promoción exterior del turismo o en la promoción de las producciones de los sectores económicos más deprimidos. O en ambos. En consecuencia, no es posible cuantificar económicamente decisiones que todavía no han sido adoptadas y que, en todo caso, deberán ceñirse a los recursos disponibles y asignarlos en las proporciones legalmente establecidas.

Por todo lo expuesto, sin eludir el análisis de la actividad económica insular (justificación de las circunstancias económicas y los intereses comerciales, industriales, turísticos y navieros que concurren en Lanzarote), este estudio remite a la función de tutela de la futura Cámara de Comercio de Lanzarote que corresponde a la Consejería competente en materia de Comercio del Gobierno de Canarias, para fiscalizar periódicamente su viabilidad, en particular examinando sus cuentas anuales (Capítulo VIII de la Ley 18/2003, de 11 de abril: *Tutela*).

Para finalizar, dado que el ámbito territorial de la futura Cámara insular de Comercio es la isla de Lanzarote y La Graciosa, representando a todas sus empresas y empresarios y a todos los sectores de actividad, lo que en realidad la norma exige es que, además de analizarse la viabilidad de la Cámara, se estudie la solvencia y la robustez del conjunto de la economía insular.

5. La realidad en Lanzarote: justificación de las circunstancias económicas y de los intereses comerciales, industriales, turísticos y navieros.

Aunque con leves períodos de recesión, la economía lanzaroteña viene experimentando un enorme dinamismo desde la eclosión del turismo de masas a mediados de los años 80 del siglo pasado, hasta el punto de registrar tasas de crecimiento interanual muy superiores a la media archipelágica, estatal y de la Unión Europea, erigiéndose en un polo de creación neta de empleo y de importación de fuerza de trabajo.

Lanzarote (y los Islotes) cuenta con una superficie de 845,9 kilómetros cuadrados y 116.000 habitantes de derecho en 2002, residiendo el 44% de ellos en la capital insular, Arrecife, cuando sólo diez años antes (1992) la población insular residente sumaba poco más de la mitad (68.581). El promedio de turistas sumaba más de 50.000 diarios para un nivel de ocupación superior al 80%.

Entre 1996 y 2001, la densidad de la población (habitantes/kilómetro cuadrado) aumentó en un 33%. Ya en 2000, se contabilizaron 183,5 personas por kilómetro cuadrado, cifra que se disparaba espectacularmente a 700 habitantes/kilómetro cuadrado en la capital insular y su conurbación. Debe recordarse que la densidad de población en 1987 era sólo de 90 personas, lo cual quiere decir que se ha duplicado en el corto espacio de 13 años. Entre 1996 y 2001, la población aumentó en casi 35.000 personas, hasta el punto de que en 1996, tres de cada diez residentes eran inmigrantes, en 2000 ya sumaban cuatro y en 2002 de cada diez residentes la mitad no ha nacido en la isla. Abordando el aumento demográfico con mayor perspectiva, resulta que en el último decenio (1991-2001), la población creció un 58,76%, el más alto de las Islas con la única excepción de Fuerteventura.

5.1. Evolución reciente de la economía insular.

El sistema económico insular generó en 1998 un Valor Añadido Bruto (VAB) cercano a 1.130 millones de euros¹. La buena situación económica obedece al turismo, bien debido al consumo que realizan los turistas (más de 1.850.000 turistas entrados en 2002), bien debido a las inversiones residenciales con fines alojativo-turísticos.

¹ Varía según la fuente consultada.

Es tan elevada la especialización de Lanzarote que, en 2001, sólo cuatro ramas generaban más del 70% del VAB total: hostelería y restauración (28,3%), comercio (19,7%), construcción (16,5%) y transportes y comunicaciones (8,0%).

EVOLUCIÓN DE LA ESTRUCTURA SECTORIAL DEL VAB INSULAR

RAMAS DE ACTIVIDAD	% DEL VAB INSULAR	
	1991	2001
Primario	3,3	1,7
Industrial	2,3	3,7
Agua y energía	2,4	2,5
Construcción	11,4	16,5
Comercio	19,4	19,7
Alojamiento y restauración	24,0	28,3
Transportes y comunicaciones	7,6	8,0
Otros ²	29,6	19,6
Total VAB insular	100%	100%

Según los datos sobre la estimación del VAB insular, casi el 80% de la actividad económica y el empleo está directamente relacionada con el sector de los servicios.

La estructura porcentual de las licencias del Impuesto de Actividades Económicas (IAE) proporciona una imagen aún más clara de la alta especialización sectorial de la economía insular, puesto que el 87% de las licencias de empresas se corresponden con el sector de los servicios (en menos de diez años se duplicó el número de licencias del IAE, según datos de 2002). O que el 77% de los contratos laborales suscritos en 1999 se generó en el sector de los servicios. La tasa de paro es inferior al 7% desde hace varios años, ininterrumpidamente.

Ayuda a hacerse una composición de lugar acerca de la evolución económica insular el hecho de que en el período

² Se incluye aquí un heterogéneo mundo de actividades terciarias como educación, sanidad, Administraciones Públicas, servicios a empresas, créditos y seguros (3,3%) o el servicio doméstico.

transcurrido entre 1996 y 2001, algunos indicadores insulares evolucionaron espectacularmente al alza de la siguiente manera:

Densidad población total	+ 32,9%
Población de derecho	+ 44,4%
% inmigrantes sobre autóctonos	+ 65,4%
Población flotante diaria	+ 33,0%
Edificación turística	+ 165,5%
Consumo de cemento	+ 137,5%
Afluencia turística	+ 23,5%
Niveles de ocupación turística	+ - 80,0%
Densidad de vehículos	+ 45,3%
Extracción de áridos	+ 112,1%
Aumento altas IAE	+ 16,0%
Consumo de agua	+ 47,3%
Consumo de electricidad	+ 45,7%
Consumo productos petrolíferos	+ 45,2%

La bonanza económica ha dejado su rastro en las rentas familiares. Así, la media de ingresos de los hogares de la isla ascendió en 2001 a 1.406,26 euros, rebajando la pobreza a sólo el 9,4% de la población, exactamente la mitad de la media del conjunto del Archipiélago.

Por su parte, la población activa en 2002 ascendía a más de 47.000 personas (10.000 más que en 1996), concentrándose el 42,8% de ellos en Arrecife. Estos datos son bastante expresivos de la benigna situación que reflejan los principales indicadores económicos.

A pesar de todo, la economía insular presenta las mismas debilidades que hace cuatro años. La primera es la excesiva dependencia del sector turístico y de los servicios. La segunda es el bajo nivel de inversión pública y su incorrecta asignación, cuyas consecuencias negativas suelen manifestarse a medio y largo plazo, entre otras formas, disminuyendo las oportunidades y la competitividad.

Por otro lado, el sector primario sigue su imparable regresión, perdiendo activos (en los últimos cuatro años se perdieron uno de cada dos empleos) y superficie cultivada en el campo, mientras que

la floreciente flota e industrias pesqueras del pasado han ido al desguace o han cerrado sus puertas. En el momento de redactarse este estudio anunciaba su cierre la última industria transformadora que permanecía abierta, Agramar, mientras que la flota se reducía a sólo ocho atuneros.

Sobre el comercio, en manos mayoritariamente isleñas en el pasado, se cernía un oscuro futuro derivado de una legislación autonómica muy permisiva con la penetración del capital multinacional, lo que, afortunadamente, comenzó a ser corregido tras las reformas legislativas aprobadas al final de la pasada legislatura.

Al hecho de que en los últimos años no se haya producido ningún cambio cualitativo en la economía insular se le suma cierto estancamiento en la afluencia de visitantes (fruto del enfriamiento económico que se registra en los mercados emisores) y el incremento del parque alojativo, que amenaza los precios del sector y la propia competitividad del turismo insular.

El parque de vehículos supera hoy las 92.000 unidades, resultando una ratio de más de 900 vehículos por cada 1.000 habitantes cuando la media estatal está en 550. Sin duda un volumen de vehículos superado por muy pocos lugares en el planeta. En los últimos seis años se han incorporado a las carreteras insulares 30.000 vehículos nuevos.

Esta situación se ha producido con un sector público extremadamente débil a la hora de desempeñar su papel dinamizador del conjunto de la economía. Los informes anuales sobre el estado de salud económico-financiera de Cabildos y ayuntamientos que ofrece la Comunidad Autónoma revelan que las Corporaciones Locales lanzaroteñas ocupan los últimos lugares del Archipiélago en inversión por habitante, mientras que se encuentran en los primeros lugares en endeudamiento por habitante o en la altísima presencia de los gastos corrientes en la estructura general del gasto.

Este panorama se completa con el trato discriminatorio que el Gobierno de Canarias venía otorgando a la isla desde principios de la década de los noventa del siglo pasado. A medida que Lanzarote registraba altísimas tasas de crecimiento económico y poblacional, incrementándose espectacularmente las demandas de servicios y equipamientos sociales básicos, al menos desde 1994 y hasta 2001 venía ocupando el último lugar en la relación inversión por habitante

en los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, lo cual no impidió que los indicadores económicos evolucionaran inmejorablemente.

Así lo expresa el Producto Interior Bruto (PIB) por persona, que es, junto al de Fuerteventura, el más alto de Canarias, síntoma evidente del enorme dinamismo que presenta la inversión privada. En 1999, el crecimiento del PIB se estimó en el 5,68%, calculándose que ascendía a 1.180 millones de euros, resultando un PIB per cápita de 11.866 euros.

Paradójicamente, la isla viene aportando a la Hacienda Pública Canaria en los últimos años, por la vía de la recaudación del Impuesto General Indirecto de Canarias (IGIC), importantes cantidades que ascendieron a 48 meuros en 2002.

5.2. Justificación de la realidad comercial e industrial.

5.2.1. Industria.

En 2000 se contabilizaron 388 establecimientos industriales en la isla, de los que dos de cada 10 estaban relacionados con la alimentación.

Se contabilizaron 1.377 empleos en 2001.

5.2.2. Comercio.

En 1999, en Lanzarote existían 337 establecimientos de comercio mayorista, con una superficie de venta de 104.403 metros cuadrados, creciendo un 28% entre 1994 y 1999. De ellos, la alimentación copaba el 61,1% de los establecimientos y el 74,4% de los metros cuadrados.

En 1999, en Lanzarote existían 2.187 establecimientos de comercio minorista, con una superficie de venta de 203.968 metros cuadrados.

Para el mismo año de referencia, las grandes superficies copaban 39.120 metros cuadrados, el 19,2% de la oferta comercial existente.

La oferta de restauración (restaurantes, bares y cafeterías) ascendía en 2001 a 2.038 establecimientos.

El índice comercial de Lanzarote (metros cuadrados de comercio por cada 1.000 habitantes de derecho, 1999) ascendía a 2.053, frente a los 1.330 del conjunto de Canarias o a los 1.305 del conjunto del Estado. El crecimiento comercial entre 1994 y 1999 fue del 33,7%, tomando como referencia las altas en el IAE.

El empleo del comercio en 1999 ascendía a 7.992 trabajadores (16% de la población activa).

5.3. Justificación de la realidad turística.

La oferta alojativa ascendía a 63.000 plazas en 2002, con un nivel de ocupación superior al 80% y una estancia media de 8,4 días.

Se detecta que las tasas de crecimiento turístico registradas entre 1998 y 2002 no se mantendrán en el futuro, habiéndose iniciado un cambio de tendencia hacia la estabilización del sistema que todavía no se detecta con claridad. Dos factores lo explican:

- La aplicación y entrada en vigor en la isla, en 2000, de una Revisión del Plan Insular de Ordenación que limita a sólo 10.707 plazas (todas hoteleras y de 4 **** como estandar mínimo) el aumento de la oferta alojativa hasta 2010, la mayoría de las cuales ya han sido construidas.
- La entrada en vigor de las Directrices de Ordenación General y del Turismo, que tratan de redefinir y reorientar el modelo de desarrollo general y turístico del Archipiélago, reforzando el proceso específico seguido en Lanzarote tendente a poner límites al crecimiento turístico y reconducir el desarrollo insular hacia cauces sostenibles.

La reciente fase expansiva registrada se explica, a su vez, por la combinación de dos factores: la aplicación del ahorro empresarial acumulado en la Reserva de Inversiones de Canarias (RIC) y la entrada en vigor del euro. Tanto el ahorro empresarial como el afloramiento de dinero a raíz de la instauración del euro se ha concentrado sobre todo en el sector inmobiliario, recalentando la actividad económica.

5.4. Justificación de la realidad naviera.

La zona de servicio terrestre hoy en vigor en el Puerto de Arrecife tiene una superficie de 511.407 metros cuadrados. Cuenta con más de 18 kilómetros de línea de costa (equivalente al 60% del Puerto de Las Palmas de Gran Canaria). De ellos, sólo 3.718 metros están formalizados como muelles (20,5% de la línea de costa).

Entre 1992 y 1998 el tráfico portuario en Arrecife experimentó un crecimiento superior al 50%, lo que supone una tasa anual superior al 7%. Este crecimiento relativo ha sido muy superior al experimentado en el mismo período por el conjunto de la Autoridad Portuaria de Las Palmas (que apenas creció un 30%) y muy por encima del registrado por el Puerto de la Luz y Las Palmas.

En dicho período el porcentaje de mercancías embarcadas en el Puerto de Arrecife decreció del 28 al 18%. La explicación de este descenso hay que buscarla en la creciente especialización turística y en el área de los servicios de Lanzarote en detrimento de la función productiva o manufacturadora.

El Puerto de Arrecife movió en 1998 más tonelaje de mercancías que Melilla o Villagarcía de Arosa, dos puertos estatales dotados de una estructura administrativa autónoma (Autoridad Portuaria propia).

En cuanto a mercancía general se situó por encima de 13 puertos del Estado (entre ellos, Almería, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, La Coruña, Málaga o Pontevedra).

En lo referente a graneles líquidos, superó a puertos como Alicante, Cádiz, Marín, Vigo, Sevilla y Pasajes. En lo relativo a contenedores, el volumen total del Puerto de Arrecife superó a los de Almería, Avilés, Cartagena, Castellón, Ceuta, Gijón, La Coruña, Málaga, Pontevedra, Melilla, Pasajes, Santander o Tarragona. Finalmente, Arrecife ocuparía el puesto duodécimo entre los puertos españoles por movimiento de pasajeros.

Este volumen de tráfico sitúa al Puerto de Arrecife al mismo nivel que numerosos puertos de interés general, lo que subraya su importancia como infraestructura de transporte y plantea *“la necesidad de considerarlo como un recurso específico, que requiere un tratamiento específico, y no como una simple instalación subsidiaria de otras de mayor relieve, como las de Las Palmas, en*

cuya Autoridad Portuaria está integrada”³.

PUERTO DE ARRECIFE: ESTRUCTURA DEL TRÁFICO

TIPO	1998	1999	
	TONELADAS	%	TONELADAS
Graneles líquidos	334.027	25,23	380.000
Graneles sólidos	152.972	11,55	211.000
Mercancía general	679.706	51,34	748.000
Pesca fresca	117.783	8,90	87.000
Avituallamiento	39.357	2,98	34.000
TOTAL	1.323.845	100,0	1.460.000

(Fuente: Memoria del Puerto de Las Palmas).
Crecimiento inter anual del 10%.

Del total del tráfico de mercancías movido en el Puerto de Arrecife en 1998, el 84,6% lo fue en régimen de descarga. El 94,9% provenía de puertos nacionales. Ello ofrece una idea del carácter abastecedor de la Isla que tiene el Puerto de Arrecife. Cumple la función de puerta de entrada de mercancías de una isla que cuenta con una población real media de hecho de unas 170.000 personas. Tal circunstancia, de otra parte, refleja su escasa articulación con el mercado internacional para el que otros puertos, presumiblemente Las Palmas de Gran Canaria, le sirve de enganche.

No obstante, los rendimientos del Puerto de Arrecife (tonelaje total movido o carga seca dividida por la superficie de la zona de servicio) son inferiores a la media nacional (4,9) o a los de la propia Autoridad Portuaria (4,8) en su conjunto, ya que son de sólo 2 toneladas de mercancías por metro cuadrado y año. Esta situación, probablemente, es reflejo de una zona de servicio compleja, dónde sólo una pequeña parte está realmente dedicada a tráfico portuario propiamente dicho.

Es visible que, en los últimos años, y junto a la pérdida de su importancia pesquera, está sufriendo una progresiva demanda de instalaciones náutico-deportivas y de cruceros turísticos.

³ Plan de utilización de los Espacios Portuarios de Arrecife. Autoridad Portuaria de Las Palmas, febrero de 2000, página 39.

Si en 1998 el tonelaje total de mercancías movido en el Puerto de Arrecife ascendió a 1.166.000 toneladas, en el año 2010 se espera que ascienda a 2.463.000 toneladas. ¡Más del doble!, según las previsiones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas. No obstante, se proseguir la tasa de crecimiento del 7% anual registrada entre 1992 y 1998, la cifra alcanzaría los 3.524.000 toneladas, ¡más del triple!

En cualquier caso, todo parece indicar que el Puerto de Arrecife se encuentra a las puertas (si no se encuentra inmerso ya) de un proceso de transformación radical. Las previsiones de la Autoridad Portuaria de Las Palmas arrojan que las actuales instalaciones del Puerto de Arrecife se encontrarán saturadas en un horizonte temporal inferior a los diez años, aún aplicando el escenario más moderado de crecimiento e incluso si se consideran los proyectos de ampliación de la superficie portuaria disponible, situada entre los dos muelles existentes.

Si a ello se añade el importante crecimiento experimentado por el movimiento de pasajeros y de cruceros (28,4% y 33,5% de aumento, respectivamente, entre 1996 y 1998), las necesidades de instalaciones portuarias en Arrecife *“pueden hacer necesaria, no sólo la máxima ampliación de los muelles existentes, sino, incluso, la construcción de nuevas obras de protección para abrigar nuevas plataformas operativas”*.⁴

El Puerto de Arrecife es el primero en 2003 de Canarias en recepción cruceros turísticos, mientras que las instituciones locales, los partidos políticos y los agentes económicos vienen reclamando su segregación del de Las Palmas de Gran Canaria, de forma que, siendo un Puerto de Interés General del Estado, llegue a disponer de una Autoridad Portuaria propia.

⁴ Plan de utilización de los Espacios Portuarios de Arrecife. Autoridad Portuaria de Las Palmas, febrero de 2000, pág. 51.

6. La suficiencia económica de la futura Cámara insular de Comercio.

Según certificación del Secretario General de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, fechada el 25 de abril de 2003, sobre la base de los datos obrantes en la citada Secretaría conforme al censo electoral de 2001, se desprende lo siguiente:

- **El número de electores de Lanzarote ascendía a 7.885**, con 11.423 altas en el Impuesto de Actividades Económicas (IAE).
- **La cuantía emitida por el Recurso Cameral Permanente del año 2002 fue de 684.063 €**, mientras que **la recaudada ascendió a 400.920 €** (lo cual cumple holgadamente con el artículo 4.2.b. de la Ley de Cámaras de Canarias).
- Los ingresos previstos para el ejercicio de 2003 se estimaban en un aumento de entre un 5% y un 6% sobre el año anterior.

Siguiendo con los datos oficiales aportados por la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas, y estimando un aumento lineal en la recaudación cameral del 5% para 2003 y otro incremento lineal del 5% para 2004, resulta lo siguiente:

Si la Cámara Oficial de Comercio de Lanzarote se pusiera en marcha en 2004, la **cuantía emitida por el Recurso Cameral Permanente estimada para dicho ejercicio sería de 752.469 €**, mientras que **la recaudada** (para un mismo nivel de eficacia recaudatoria) **ascendería a 441.012 €** (lo cual cumple holgadamente con el artículo 4.2.b. de la Ley de Cámaras de Canarias).

Con dicha recaudación, y manteniendo por la futura Cámara de Lanzarote idéntico nivel de eficiencia de la Cámara de Las Palmas (del 38,7% de recibos cobrados sobre los emitidos y del 66,7% del importe cobrado sobre el facturado, según cifras de la propia Cámara de Las Palmas referidas a 2002), la eventual Cámara Oficial de Comercio de Lanzarote asignaría sus recursos de la siguiente manera, considerando la aportación del IAE:

% de recibos cobrados sobre recibos emitidos: 38,7%

% de importe cobrado sobre importe facturado: 66,7%

Y dado que el Impuesto sobre Sociedades se destina al Plan Cameral de Exportación (2/3 a comercio exterior y 1/3 a formación), mientras que el resto (IRPF e IAE) se destinaría a cubrir los gastos generales de funcionamiento de la eventual Cámara Oficial de Comercio de Lanzarote, resultaría:

Estimación importe cobrado = 441.012 €
Estimación ingresos IAE = 46.076 € (aumento del 10%)⁵
Estimación ingresos IRPF = 26.411 € (aumento del 10%)

De lo cual resulta:

a. Plan Cameral:

1. Comercio exterior (2/3) = 294.009 €
2. Formación (1/3) = 147.002 €
Total Plan Cameral = 441.012 €

b. Infraestructura Cámara:

1. Ingresos IAE + ingresos IRPF = 72.487 €
Total Infraestructura = 72.487 €

⁵ Se establece bajo la hipótesis de no considerar merma alguna en la recaudación por IAE tras las reformas introducidas.

7. Viabilidad técnica y financiera.

En aras a una mejor visualización y a la comprensión, se presentan los datos del epígrafe anterior en dos cuadros.

RECAUDACIÓN CAMERAL EN LANZAROTE

	AÑO 2001	AÑO 2004 ⁶
Número de electores	7.885	8.279
Altas IAE	11.423	11.944
Cuantía emitida por el Recurso Cameral Permanente	684.063 €	752.469 €
Cuantía recaudada por el Recurso Cameral Permanente	400.920 €	441.012 €

ASIGNACIÓN DE RECURSOS DEL PLAN CAMERAL DE LANZAROTE (2004)

Cuantía recaudada	441.012 €		Comercio exterior (2/3)	294.007 €
			Formación (1/3)	147.005 €
Ingresos IAE ⁷	46.076 €	72.487 €	Infraestructuras	72.487 €
Ingresos IRPF	26.411 €			

A modo de conclusión, todo parece indicar que la economía insular muestra tales signos de fortaleza que le permiten disponer de una Cámara de Comercio propia, y que, con los recursos descritos, la futura Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Lanzarote es sobradamente viable, asignando sus recursos como la Ley Básica establece y pudiendo cumplir las funciones y prestar los servicios que las leyes establecen para estas Corporaciones de Derecho Público.

Por otro lado, la solvencia de la economía insular y de sus empresas privadas, así como el carácter emprendedor e innovador de los empresarios, garantizan la generación de los recursos suficientes en el presente para disponer de una Cámara de Comercio propia y viable, e incluso de una Cámara cada vez más fuerte y solvente en el futuro.

⁶ La estimación se realiza sobre la base de las propias previsiones de la Cámara de Comercio de Las Palmas, que estimaba aumentos interanuales de entre el 5-6% para Lanzarote.

⁷ Para la hipótesis de que la recaudación por este concepto se mantiene inalterable.

8. Fuentes.

Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Las Palmas.

Anuario Estadístico de Lanzarote 2002. Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote.

Descripción de la economía de Lanzarote. Observatorio de Lanzarote. Consejo de la Reserva de Biosfera, Cabildo de Lanzarote.

La distribución comercial en Lanzarote. Extramedia Consultores, 2000.

Análisis de indicadores insulares, 1996-2001. Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote. Proyecto *Life Ecotasa Lanzarote (2001-2004): Exploración de nuevas líneas de actuación, financiación y fiscalidad para la Reserva de Biosfera.*

Informe *La economía insular.* Estrategia de Desarrollo Sostenible *Lanzarote en la Biosfera.* Cabildo de Lanzarote, 1998.

Consejo Económico y Social de Canarias. Memoria Anual, 2002.

Instituto Canario de Estadística. Diversos informes.