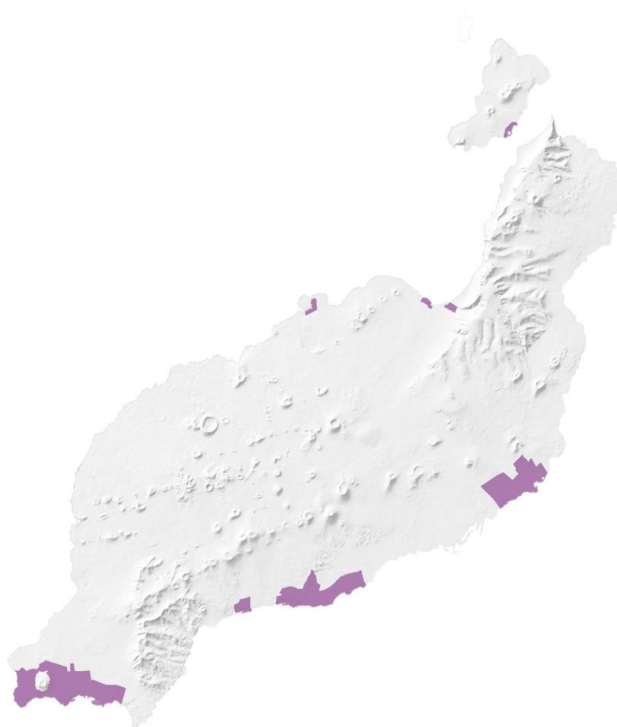


# ESTUDIO SOBRE LA CAPACIDAD DE CARGA TURÍSTICA EN LANZAROTE

2023





# Índice

<b>1.</b>		
<b>Estado de los estudios de capacidad de carga turística</b>	.....	3
1.1. Conceptos, criterios y metodologías	.....	3
1.2. Aplicación en los ámbitos insulares	.....	8
<b>2.</b>		
<b>Antecedentes en Canarias</b>	.....	10
<b>3.</b>		
<b>Análisis y diagnóstico de la situación de la capacidad de carga turística en la isla de Lanzarote</b>	.....	17
3.1. Introducción	.....	17
3.2. Los indicadores y su evolución	.....	18
Factores territoriales y ecológicos	.....	18
Recursos y factores ambientales clave	.....	23
Factores asociados con las Infraestructuras – el sistema alojativo	.....	29
Factores asociados con las Infraestructuras – otras infraestructuras	..	34
Factores sociales y demográficos	.....	39
3.3. Cuadro de mandos / Índices 2001 - 2022	.....	50
3.4. El efecto de la vivienda vacacional	.....	53
<b>4.</b>		
<b>Análisis de la aplicación del concepto de zona turística saturada</b>	.....	56
4.1. Capacidad de Carga y Saturación Turística en la legislación canaria	.....	56
4.2. La declaración de Zona Turística Saturada	.....	60
<b>5.</b>		
<b>Conclusiones derivadas del análisis de los indicadores de capacidad de carga</b>	.....	62

---

# 1. Estado de los estudios de capacidad de carga turística

## 1.1. Conceptos, criterios y metodologías

Antes de abordar el estudio y diagnóstico de la capacidad de carga turística en Lanzarote y el análisis de sus factores determinantes, conviene precisar algunos de los conceptos, criterios, factores y metodologías a los que se harán referencia, comenzando precisamente por la propia definición de capacidad de carga turística.

### **Capacidad de carga turística (CCT)**

En su definición más simple y primigenia el concepto de capacidad de carga hace referencia al número máximo de visitantes/turistas que puede contener un determinado destino turístico, es decir al límite más allá del cual la explotación turística de un destino se vuelve insostenible por diversos efectos perjudiciales. Sin embargo, desde la aparición de este concepto en las últimas décadas del pasado siglo, se han formulado múltiples definiciones de capacidad de carga turística por parte de estudiosos y expertos, las organizaciones internacionales y los propios destinos.

La Organización Mundial del Turismo definía por Capacidad de Carga como "el número máximo de turistas que pueden visitar en un mismo momento un sitio dado sin causar daños apreciables al medio ambiente, o provocar procesos de destrucción graves de orden físico, biológico, económico y sociocultural, ni una degradación inaceptable del grado de satisfacción de los turistas".

Posteriormente surgen otras interpretaciones como la Middleton y Hawkins que definen capacidad de carga como "... una medida de la tolerancia de un sitio o equipamiento abierto a la actividad turística, que determina el límite más allá del cual el área comienza a sufrir de los impactos adversos del turismo", o la de Chamberlain que la define como "... el nivel de la actividad humana que puede albergar una zona sin deteriorarse, sin que resulte sensiblemente afectada la comunidad

residente, o la calidad de la experiencia de los visitantes." Clark define la CCT como "... cierto límite de alarma causado por la actividad del turismo, más allá del cual se producen daños apreciables en el medioambiente, incluyendo los hábitats naturales", también Shelby y Heberlein la definen como "el nivel del uso del espacio más allá del cual los impactos generados por el turismo exceden los niveles aceptables especificados en los estándares evaluadores previamente marcados."

El concepto de capacidad de carga ha evolucionado notablemente desde su aparición. De esta manera, mientras los primeros planteamientos estaban orientados a determinar los niveles intrínsecos de utilización turística y los tipos de usos recreativos que se podían tolerar en un determinado espacio, así como los límites más allá de los cuáles los recursos podrían destruirse o verse inaceptablemente alterados, interpretaciones algo más recientes tienen en cuenta también los valores y percepciones que el fenómeno turístico tiene en los propios usuarios y los gestores, planteando también la CCT como un concepto asociado la gestión responsable de los destinos turísticos.

Por otro lado, la capacidad de carga turística (CCT) es una forma de medir o cuantificar la sostenibilidad turística y, al igual que ésta, presenta un rasgo diferenciador, que es la multidimensionalidad. La CCT está relacionada con el territorio, el medioambiente, el uso de recursos, las infraestructuras, la conectividad, el equipamiento, el desarrollo local, la conservación de las tradiciones culturales, la gestión del turismo y la percepción de los turistas. Por tanto, no es un límite absoluto, pues para cada dimensión existe un umbral o restricción a no superar. En fin, no se trata de descubrir un solo "número mágico" que marque el punto de inflexión, ya sea este el número de turistas o el número de plazas alojativas, si no que se deben abordar las distintas dimensiones asociadas a este fenómeno, en el que convergen múltiples factores, de una forma holística.

Teniendo en cuenta estas consideraciones, podemos abordar la capacidad de carga turística desde diversas perspectivas o dimensiones, en las que inciden factores específicos, pudiéndose definir de especial importancia en nuestro caso las siguientes:

- *Capacidad de carga física o territorial.* Se refiere a la capacidad espacial del destino para acoger las infraestructuras y el desarrollo de la actividad turística. Guarda relación con factores como la eventual reducción del suelo productivo o valioso de alto potencial paisajístico, la artificialización y ocupación del espacio litoral, incluyendo el medio marino o la saturación de espacios turísticos como las playas. Considera igualmente el incremento de la red viaria asociada con el desarrollo del turismo como especial factor relevante de ocupación territorial.

- *Capacidad de carga ecológica.* Tiene en cuenta los factores asociados a la conservación de la biodiversidad y la capacidad y funcionalidad de los ecosistemas. Aborda aspectos como el riesgo de afección directa o indirecta a especies catalogadas de interés, amenazadas o en riesgo de extinción, la alteración de los hábitats naturales de interés o protegidos, reducción de su superficie y las actividades que limiten los requerimientos de las especies en relación con su hábitat. Incluye igualmente aquellos factores de riesgo que inciden en la degradación o alteración irreversible de ecosistemas clave, valiosos o singulares.
- *Capacidad de carga asociada a recursos y factores ambientales clave.* Se refiere a aspectos como la disponibilidad de agua, energía y residuos. Aborda factores de presión como el déficit hídrico para el abastecimiento, la dependencia extrema del agua industrial y capacidad de desalación, el deterioro de los acuíferos y la contaminación de las aguas costeras, la sostenibilidad energética y el incremento de los combustibles fósiles, incluyendo el transporte, así como de la capacidad de gestión de los RSU asociados que se generan y de la minimización y reciclaje de los mismos.
- *Capacidad de carga de las Infraestructuras.* Considera en primer lugar la capacidad alojativa y su evolución, considerando factores como la ocupación, la tipología alojativa y la capacidad de renovación y optimización de la planta alojativa, a lo que hay que añadir la oferta complementaria. Tiene en cuenta igualmente aquellas infraestructuras que implican un factor limitante al crecimiento, como es el caso de la red de saneamiento, la red de abastecimiento y el transporte de electricidad, así como aquellas otras que pueden inducir por su dinámica crecimientos no demandados de expansión, como es el caso de las infraestructuras aeroportuarias y el crecimiento del viario. Especial importancia en este caso tienen las infraestructuras de generación de agua industrial desalada.
- *Capacidad de carga social.* Versa sobre los límites de tolerancia de la población local en relación con el incremento o desarrollo de la actividad turística. Aborda igualmente los aspectos asociados con el empleo, renta y la existencia de beneficios sociales que el turismo debería aportar en el destino para las poblaciones locales. Incluye también aspectos críticos como el incremento del empleo foráneo, los movimientos migratorios ocasionados por la actividad turística y otros factores que inciden en la calidad de vida de la población local, tales como los efectos sobre la calidad asistencial y sanitaria, competencia con oferta de ocio y espacios públicos para la población, y el resto de los servicios.
- *Capacidad de Carga Psicológica o de Percepción.* Guarda relación con el nivel de satisfacción de la experiencia turística y la percepción que los turistas tienen del destino. Se asocia a los

umbrales de congestión en los que el visitante percibe estos afectos negativos en relación con sus expectativas a la hora de elegir el destino.

- *Capacidad de carga económica.* Aborda los límites asociados a la capacidad económica de las administraciones locales a la hora de hacer frente al conjunto de servicios y mantenimiento de las zonas turísticas, identificando el balance de retorno de la actividad en las cuentas públicas. Tiene en cuenta igualmente límites basados en el equilibrio entre los beneficios económicos y los impactos negativos que genera la actividad turística sobre las economías locales, incluyendo factores como la evolución del gasto turístico en destino.
- *Capacidad del mercado.* Considera el crecimiento potencial de la demanda frente a la nueva oferta, con el fin de evitar que la generación de desequilibrios entre oferta y demanda deteriore la competitividad del destino y de los operadores.
- *Capacidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales.* Hace referencia a la capacitación y la formación profesional necesarias para mantener una oferta de calidad turística en el destino y lo límites a los que se encuentra

La medición de los distintos factores de capacidad de carga se fundamenta en toda una serie de indicadores adaptados a la realidad de cada destino, permitiendo establecer límites numéricos y cualitativos o umbrales de capacidad, así como identificar las tendencias que muestran la superación de los umbrales considerados como no admisibles. En nuestro caso, estos indicadores comentados se desarrollan en el capítulo 4, "Análisis y diagnóstico de la situación de la capacidad de carga turística en la isla de Lanzarote" del presente informe. También se configuran como herramientas de planificación y gestión que permiten consensuar los niveles de impacto turístico que se está dispuesto a tolerar en función del modelo de desarrollo turístico sostenible por el que desea apostar el destino.

La aplicación de las metodologías de capacidad de carga cobra especial relevancia en los destinos turísticos insulares maduros, como es el caso, en los que los niveles de dependencia y vulnerabilidad de sus recursos son extremos. Estas deben fundamentar el principio de precaución necesario a la hora de formular las nuevas estrategias de desarrollo turístico y los límites de cambio aceptables.

### **Saturación turística (*overtourism*)**

El concepto de saturación turística (*overtourism* en su acepción inglesa) es relativamente reciente, empezándose a utilizar en el portal especializado de turismo Skift en 2016<sup>1</sup>. Inicialmente cobró fuerza y

---

<sup>1</sup> Ali, R. (2016). *Exploring the Coming Perils of Overtourism*. Skift.

predicamento internacional al referirse a la situación de conflictividad presentada en destinos turísticos urbanos como Venecia, Barcelona, Salzburgo o Belfast, entre otros muchos. Posteriormente se ha extendido a otros destinos y, en particular, a los destinos turísticos masivos de sol y playa, en donde se detectan situaciones de tensión.

Para nuestro propósito, podemos adoptar la definición del comité TRAN de 2018 (Comité de Transporte y Turismo del Parlamento Europeo) que describe la saturación turística como una situación en la que el impacto del turismo, en determinados momentos y en determinados lugares, supera los umbrales de capacidad física, ecológica, social, económica, psicológica y/o política. Por su propia naturaleza, el fenómeno de la saturación turística está asociado con el número de turistas, el tipo y el marco temporal de su visita y la capacidad de carga de un destino. Las perspectivas sobre el turismo excesivo pueden incluir las de varias partes interesadas, como residentes, turistas o empresas.

El concepto de zonas o destinos turísticos saturados se ha impuesto en los últimos años, incluyendo determinaciones legales y administrativas para la declaración de dichas zonas como tales. Una zona turística saturada hace referencia por lo tanto a destinos o partes de ellos donde la población local, los turistas y los visitantes perciben que hay demasiadas personas en el lugar, lo que causa un deterioro significativo de la calidad de la experiencia y de las formas de vida tradicionales de los residentes. En este contexto, la densidad y la intensidad turística están consideradas como las principales causas de la saturación.

Como bien afirma la OMT en una de sus publicaciones, la saturación turística es justo lo opuesto al turismo responsable, que se caracteriza por utilizar el turismo para crear mejores lugares para vivir y mejores lugares para visitar. En estos casos, a menudo, tanto los visitantes como los turistas experimentan el deterioro al mismo tiempo.

## **Congestión**

Constituye un concepto precedente al de saturación turística que ya fue utilizado desde 2004 en la Guía Práctica de la OMT sobre Gestión de la saturación turística en sitios de interés natural y cultural. La congestión permanente en un destino o sitio se produce cuando el lugar experimenta grandes y continuas visitas, es decir, cuando se dan aglomeraciones continuas de personas y vehículos que se encuentran a la vez en un sitio determinado.

En este caso el concepto de congestión viene determinado por la capacidad de ocupación turística que determina el número máximo de visitantes y el volumen de infraestructura asociada que puede absorber



una zona sin que se vean menoscabados los valores del lugar de forma inaceptable. La aplicación de este concepto posee una dimensión que incluye la evaluación de la satisfacción del visitante en relación con el número de turistas que se hallan en el lugar.

### **Otros conceptos asociados**

*Huella Ecológica (Ecological Footprint)*: Se trata del concepto inverso a la capacidad de carga de un destino turístico, haciendo referencia a la cantidad de territorio productivo (incluyendo los ecosistemas terrestres y acuáticos) necesario para abastecer de bienes y servicios turísticos a la población (residente y visitante) y asimilar los residuos generados, manteniendo un nivel de vida específico.

*Déficit Ecológico (Ecological Deficit)*: Hace referencia al exceso de consumo de recursos y generación de residuos, causados por el turismo en relación con la producción natural de un territorio (isla) y su capacidad de asimilación. En términos espaciales, representa la diferencia entre la huella ecológica económica o poblacional y el área geográfica de referencia.

## 1.2. Aplicación en los ámbitos insulares

La dimensión del hecho insular suele ser poco conocida, incluso por los propios insulares. El planeta alberga más de 100.000 islas, que en conjunto suponen una población superior a los 500 millones. Los territorios insulares sumados a la dimensión de sus zonas económicas exclusivas (sólo en el caso de los pequeños estados insulares) suponen un sexto de la superficie del planeta, cantidad que se incrementaría notablemente si consideramos la zona de influencia teórica de las islas no estados.

En unas pocas décadas, las islas se han convertido en el segundo destino turístico mundial después del grupo formado por las grandes ciudades y ciudades históricas. Sólo tres archipiélagos, Canarias, Baleares, y Hawai, acaparan cerca del 5% de las llegadas turísticas internacionales. Para hacernos una idea de la fuerza de penetración de la actividad turística en los ámbitos insulares, bastaría comprobar que muchos destinos insulares maduros superan con creces tasas de 50 plazas/km<sup>2</sup>, o hacer comparaciones tan llamativas como que las islas griegas reciben más visitantes internacionales al año que Brasil, que Baleares recibe más turismo que Portugal o que las Canarias duplican la afluencia de llegadas turísticas de Sudáfrica, uno de los grandes destinos de África.

La especialización turística se ha convertido en una opción imparable para una gran cantidad de territorios insulares, pero tal crecimiento sin parangón va asociado inevitablemente a un aumento de la vulnerabilidad, a la aparición de serias incertidumbres sobre los modelos de desarrollo turístico y a la asunción de riesgos inaceptables. El desafío de consolidar políticas apropiadas de desarrollo sostenible del turismo en los territorios insulares se ha consolidado por lo tanto como una necesidad primordial en estos destinos.

Los factores que influyen en la valoración de la capacidad de carga turística y los efectos inducidos en la superación de los límites admisibles en los territorios insulares son en verdad singulares, y no pueden en absoluto ser homologados a otras zonas continentales. Considerando que el principal factor que define la presión turística en un territorio insular se corresponde con las consecuencias derivadas del crecimiento de la capacidad alojativa (territorio, impactos medio natural, agua, energía, residuos), también hay que evaluar los efectos y externalidades que generan los modelos de movilidad o la definición de sistemas infraestructurales, que tienen una influencia más acusada y peculiar que en otras situaciones.

La fragilidad, riesgo de destrucción o fragmentación de paisajes y hábitats aparecen reflejados en todas las situaciones. En particular, destacan en todas las latitudes las tensiones sobre las zonas costeras. Hace veinticinco años, el primer proyecto europeo relacionado con la capacidad de carga en zonas insulares, denominado EcoMOST, ya advertía “la falta de control de los procesos de crecimiento y el deterioro constante de los recursos ambientales, la escasez de recursos insulares y la colmatación de los atractivos turísticos, tendrá una consecuencia inevitable como ocurre con cualquier producto, la pérdida de competitividad será el precio que tendrá que pagar”.

La especificidad territorial y cultural de las islas, el grado de penetración turística, la composición de la oferta y de los productos turísticos, impide generalizar o simplificar las metodologías CCT aplicables. La experiencia insular enseña que no sólo han de considerarse factores territoriales y medioambientales clásicos, también las nuevas visiones obligan a tener en cuenta los modos de producción del turismo, los efectos poblacionales y sociales inducidos, así como el cambio de pautas culturales en el uso de recursos. En las islas, la superación de la capacidad de carga en determinadas condiciones y ámbitos posee una extrema relación con las características del producto que se oferta como destino.

Las islas, como sistemas cerrados y limitados, tienen mejores posibilidades de medir sus riesgos, pero también sus tiempos de reacción al cambio deben ser más rápidos, simplemente porque los efectos irreversibles son mucho mayores y la generación de impactos siempre es más acelerada y amplia que en el continente.

A la hora de enfrentar los análisis de capacidad de carga en los territorios insulares, la experiencia muestra que ha de tener muy presente los factores asociados con la vulnerabilidad. La visión del grado de vulnerabilidad se considera como un aspecto crítico a considerar tanto en las estrategias de desarrollo sostenible del turismo como en los análisis de CCT, abordando no solamente los riesgos actuales sino los que pueden ser asumidos en los distintos escenarios de futuro. El concepto de vulnerabilidad aplicado a las islas se encuentra también íntimamente asociado con el de resiliencia, es decir, la capacidad que posee el sistema, en este caso insular, de volver a una situación de equilibrio tras una determinada perturbación. En este sentido, se consideran factores clásicos de riesgo o vulnerabilidad en las islas, los asociados a:

- el reducido ámbito insular, que limita la capacidad de cosechar las ventajas de las economías de escala y condiciona las posibilidades de producción;

- el alto grado de apertura económica que las hace muy susceptibles a las variaciones de los mercados y las condiciones económicas en el resto del mundo;
- la general dependencia de una gama muy limitada de exportaciones (en el caso que sean relevantes);
- la excesiva o total dependencia de la importación de recursos energéticos y de materias primas;
- el aislamiento y alejamiento, lo que conlleva altos costes de transporte y riesgos de desabastecimiento;
- la fragilidad de sus ecosistemas, siendo esta una condición a menudo exacerbada por el desarrollo de economías turísticas de alta intensidad territorial.

Todos estos condicionantes presuponen tener en cuenta en las políticas turísticas insulares aspectos esenciales como la fragilidad territorial, la vulnerabilidad de los ecosistemas naturales y económicos y, sobre todo, pensar con responsabilidad y a largo plazo. Los destinos turísticos insulares no pueden estar sometidos permanentemente a la variabilidad de factores exógenos o los avatares de los mercados. Deben inevitablemente marcar su propio rumbo para prevenir en el tiempo situaciones no deseadas que pueden llegar a ser irreversibles.

---

## 2. Antecedentes en Canarias

El debate sobre los límites del crecimiento turístico y sobre la capacidad de carga es muy antiguo en Lanzarote y en Canarias, remontándose a más de dos décadas, en las cuales muchos de los asuntos abordados en el presente informe han sido tratados de forma recurrente, tal y como veremos en la siguiente secuencia histórica.

En Lanzarote, es imprescindible citar a César Manrique quien, en innumerables ocasiones, advirtió sobre los riesgos del crecimiento turístico excesivo y reclamó ponerle límites. Incluso llegó a publicar varios manifiestos en ese sentido, lo que contribuyó a que arraigara entre la población una conciencia colectiva muy sensible hacia estos temas.

Esta cultura de los límites fue recogida por el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Lanzarote (PIOT) en 1991, al ordenar de forma integral el territorio de la isla y proteger buena parte del mismo. Entre otras cosas, estableció un techo máximo al crecimiento de plazas turísticas, así como un ritmo anual para alcanzarlo. Uno de sus mayores logros consistió en contemplar la isla como un todo, como un sistema insular integrado. Anuló cerca de veinte de planes urbanísticos, desclasificó más de 250.000 plazas turísticas y en la isla no se aprueban nuevos planes parciales con fines turísticos desde el año 1991. Tuvo en cuenta en todo momento que una isla es un territorio limitado, por lo que no se puede crecer indefinidamente. Por todo ello, el PIOT de 1991 fue pionero al establecer el concepto de capacidad de carga desde el punto de vista territorial, regulando la cantidad y calidad del turismo que quería la isla.

Poco después, en 1995, se celebra en Lanzarote la primera Conferencia Mundial del Turismo Sostenible, en la que se aprueba la Carta de Turismo Sostenible que, en su artículo 1, establece:

El desarrollo turístico deberá fundamentarse sobre criterios de sostenibilidad, es decir, ha de ser soportable ecológicamente a largo plazo, viable económicamente y equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales.

El desarrollo sostenible es un proceso orientado que contempla una gestión global de los recursos con el fin de asegurar su durabilidad, permitiendo conservar nuestro capital natural y cultural, incluyendo las áreas protegidas. Siendo el turismo un potente instrumento de desarrollo, puede y debe participar activamente en la estrategia del desarrollo sostenible. Una buena gestión del turismo exige garantizar la sostenibilidad de los recursos de los que depende.

La necesidad de contar con herramientas que permitan evaluar los efectos turísticos también fue formulada en la Carta del Turismo Sostenible:

La actividad turística debe prever una evolución aceptable respecto a su incidencia sobre los recursos naturales, la biodiversidad y la capacidad de asimilación de los impactos y residuos producidos, reconociendo los factores básicos que determinan la capacidad de sus territorios.

Conviene precisar que Lanzarote declaró agotada su capacidad de carga en 2003, unos meses antes de la aprobación de las Directrices. En aquel momento, se analizó la situación y problemas clave de la isla, plateándose la necesidad de evitar un mayor desbordamiento de la capacidad de carga del sistema insular<sup>2</sup>.

El documento de Aprobación Inicial de la Revisión del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote (PIOL), elaborado por el Cabildo de Lanzarote y aprobado por el Pleno el 10 de febrero de 2003, recoge que, entre las circunstancias que entonces hicieron necesarias y posibles las nuevas medidas para contener el crecimiento turístico en la isla se encuentra: "La insostenibilidad de la evolución insular y las demandas de la población para contener el crecimiento turístico"<sup>3</sup>. El documento dice lo siguiente:

La publicación del Informe del Centro de Datos sobre la *Evolución de los Indicadores Insulares (1996-2001)* ha evidenciado la situación alarmante de la isla: la mayoría de los 35 indicadores que analizan el sistema insular apuntan tendencias insostenibles. Basten los siguientes datos a título de ejemplo:

- En estos años, la población residente se ha incrementado en un 38%, la densidad de población en un 28%, los turistas en un 20% y la inmigración supone ya el 47% de la población.
- La construcción ha crecido el 73% en estos cuatro años y la densidad de vehículos lo ha hecho en el 39%.
- La renta per cápita se mantiene, pero se deterioran la educación, la sanidad, la vivienda protegida, la seguridad, etc. etc.
- El sector de la construcción crece el 20% pero se reduce la empleabilidad en un 3% y se pierde el 43% de los empleos tradicionales.
- El consumo de agua, energía, residuos y emisiones de CO2 se disparan con crecimientos en torno al 40% acumulado.

Los datos anteriores reflejan que **la isla tiene su Capacidad de Carga agotada** y ofrecen una perspectiva de futuro extremadamente

---

<sup>2</sup> Prats Palazuelo, F.: *Lanzarote, una isla con la capacidad de carga agotada, ante las directrices regionales de Canarias*, junio 2002.

<sup>3</sup> Revisión del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote. Documento de Aprobación Inicial. Resumen Informativo, febrero 2003.

preocupante, sobre todo si se tiene en cuenta que, a pesar de que en 1991 se desclasificaron más de 200.000 plazas turísticas y desde entonces no se han aprobado nuevos planes urbanísticos, aún quedan compromisos urbanísticos que casi duplican la Capacidad alojativa de las zonas turísticas.

El documento utilizado para sustentar la afirmación anterior se denominaba *Evolución de los Indicadores Insulares (1996-2001)* y formaba parte de los informes del proyecto *Life Lanzarote 2001-2004: Exploración de Nuevas Líneas de Actuación, Financiación y Fiscalidad para la Reserva de Biosfera*, elaborado por Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote. Dicho análisis contemplaba 31 indicadores estructurados en cinco campos de referencia: presión humana sobre el territorio, población, bienestar social, sistema económico y metabolismo insular. En cada uno de ellos se presentaba la evolución de los indicadores en el período 1996-2001.

En 2002, la Agenda para el Sector Turístico en Europa señalaba entonces que<sup>4</sup>:

La intensidad y crecimiento del volumen del turismo en los destinos europeos no debe sobrepasar la capacidad de carga de dichos destinos. Un crecimiento económico sostenible de los destinos turísticos europeos supone una fuente de riqueza, empleo y bienestar para su población. Un destino sostenible es aquel que es competitivo, está diversificado y no estandarizado y utiliza sus propios recursos.

(...)

Existen límites al crecimiento en lo que se refiere a la cantidad, pero existen muchas posibilidades para un aumento de la calidad.

Posteriormente, por encargo del Gobierno de Canarias, en 2005 se publicó la *Metodología para la aplicación práctica de la apreciación y evaluación de los factores determinantes de la Capacidad de Carga, especialmente en zonas turísticas*<sup>5</sup>. El trabajo consta de cinco volúmenes, constituyendo la principal referencia metodológica del presente estudio y de este enfoque en el Archipiélago. El trabajo metodológico realizado por Gaia SL en 2005 aporta todo un conjunto de sentencias y conclusiones que se consideran pertinente citar<sup>6</sup>:

Un modelo turístico basado como hasta ahora en un crecimiento cuasi exponencial de la oferta alojativa, anteponiendo lo cuantitativo a los aspectos cualitativos, ha tenido como consecuencia el sacrificio de una buena parte de la base natural y de recursos, la generación de carencias en las infraestructuras, el alejamiento de la evolución real de la demanda, cambios sustanciales en la percepción de los visitantes o

---

<sup>4</sup> VVAA (Gaia, SL): *Metodología para la aplicación práctica de la apreciación y evaluación de los factores determinantes de la Capacidad de Carga, especialmente en zonas turísticas*, 2005, Volumen I, p. 25.

<sup>5</sup> VVAA, Gaia, SL (2005).

<sup>6</sup> VVAA, Gaia, SL (2005).

las necesidades de la población local, así como serias dificultades en la asimilación de nuevas formas culturales, tanto de colectivos de emigrantes como de los propios turistas<sup>7</sup>.

...dos de los trabajos pioneros de planificación integrada para el turismo se desarrollaron de la mano del programa Life de la Comisión Europea, precisamente en los territorios insulares de Menorca y Lanzarote.

El cálculo de la Capacidad de Carga para un turismo sostenible necesita también tener en cuenta los parámetros ecológicos, socioeconómicos, perceptuales y culturales, aunque conozcamos las dificultades que presenta la medición de muchos de estos parámetros<sup>8</sup>.

Como primera premisa ha de aceptarse a pies juntillas la afirmación realizada por A. Machado hace diez años: 'la capacidad de carga de las islas en su conjunto ya ha sido alcanzada y superada tanto a nivel demográfico, como en lo referente a la actividad turística'. Esto es un hecho incontestable y evidente, perceptible sin ningún tipo de análisis científicamente fundamentado, cualquier otra discusión resultaría una entelequia. Queda la salvedad de las tres islas occidentales, que se encuentran en los límites de lo que bajo cualquier metodología al uso actualizada podríamos entender como capacidad de carga aceptable.

El único Plan Insular que desde sus orígenes utilizó la herramienta de la Capacidad de Carga como elemento central del discurso planificador ha sido el de Lanzarote, aunque en la práctica siga siendo una de las islas que mayores tensiones refleja al respecto. "El método de trabajo se basó en el objetivo de delimitar la Capacidad de Carga del sistema insular y no desbordarlo, diseñando un desarrollo turístico compatible con esta y, por lo tanto, sostenible en el futuro<sup>9</sup>.

Conviene recordar una vez más de que en términos estrictos de disponibilidad de recursos, lo que se entiende por "capacidad de carga" se encuentra sobrepasada en la mayoría de las situaciones. Por ello, los factores seleccionados y los indicadores sugeridos no reflejan tanto la obviedad de la superación de la capacidad de agua, energía o suelo, sino más bien enfrenta la decisión a tomar con la existencia de "límites de riego aceptables o inaceptables"<sup>10</sup>.

Las islas se caracterizan en general por la limitación de sus recursos naturales y espaciales, como el suelo, el agua y la energía que son fundamentalmente los factores físicos principales sobre los que se modeliza la capacidad de carga del territorio. La evidencia territorial de la escasez de suelo ha provocado que una parte importante de los factores a considerar sobre capacidad de carga se centren en este aspecto. No obstante, estos impactos y efectos han de ser valorados

---

<sup>7</sup> Análisis de las Metodologías de Capacidad de Carga Turística, Volumen 1, p. 5.

<sup>8</sup> Ídem, p. 27.

<sup>9</sup> Ídem, p. 19.

<sup>10</sup> Ídem, p. 44.



en su justa medida, y no deben ocultar otros factores igualmente limitantes que marcan situaciones de riesgo.

Sobre la movilidad y transporte en Lanzarote, el informe de GAIA se muestra rotundo<sup>11</sup>:

Los efectos inducidos por este factor son especialmente nítidos en el caso de Lanzarote. En el plan "Lanzarote en la Biosfera" se advierte sobre la "sobremotorización de la isla" y la falta de criterios de planificación de la movilidad insular. Existen 800 vehículos por cada 1,000 habitantes, superando la media de la mayor parte de los países europeos; el tráfico global alcanza los 685 millones de vehículos/km anuales, dato desproporcionado para un territorio extraordinariamente vulnerable a los impactos inducidos por la movilidad; los turistas realizan una media de 49 kms diarios, doblando las estimaciones disponibles en otros destinos turísticos del Mediterráneo; el parque automovilístico entre 1988 y 1996 ha crecido un 65%; y el transporte público sólo alcanza al 26% de los desplazamientos (Lanzarote en la Biosfera, 2002). Las estimaciones realizadas indican que los vehículos de alquiler turísticos representan por sí solos el 40% de todo el movimiento de vehículos a motor de la isla, a pesar de que únicamente representan en torno al 20% del parque insular de vehículos.

A modo de conclusión del Volumen III, sentencia<sup>12</sup>:

Si hablamos seriamente de estrategias de desarrollo sostenible, parece a todas luces que lo más sensato sería centrar todos los esfuerzos en hacer de los medios urbano-turísticos espacios más sostenibles, menos degradados y más atractivos. En términos de capacidad de carga, una ciudad turística sostenible es más eficiente que un nuevo proceso de dispersión territorial alojativa, con toda la carga adicional de infraestructuras, movilidad y de desplazamientos territoriales de población y servicios que conlleva.

Esta situación obliga a Canarias a replantearse su competitividad como destino turístico, buscando una estrategia que le permita introducir un cambio en la situación actual y, dentro del esquema de Butler, avanzar hacia una regeneración de la oferta y de la imagen del destino. Estas estrategias de transformación del producto turístico deben basarse en impulsar la calidad del servicio, la mejora medioambiental, empezando por los propios centros turísticos que serán los nodos de rejuvenecimiento del destino. Tal operación debería llevar pareja una mejora sustancial de la oferta complementaria y de las actividades y productos ofertados, auténtico talón de Aquiles actual del "producto" Canarias. Una mejora hacia prácticas de turismo responsable que deberá abordarse desde sus diferentes dimensiones: integración medioambiental, repercusión en el aumento de la calidad de vida

---

<sup>11</sup> Ídem, p. 65.

<sup>12</sup> Ídem, p. 69.

general y respeto medioambiental, dimensiones estas las que la capacidad de carga como herramienta deberá arrojar luz en la planificación del turismo del futuro.

En 2019, se publicó el informe titulado *Capacidad de Carga Turística en Canarias. Estudios previos*, realizado por LPA Studios por encargo del Gobierno de Canarias. En el mismo apuesta por definir la CCT como un sistema cualitativo, relacionando la eficiencia en la gestión (circular) del metabolismo turístico con una mayor capacidad de carga, aunque curiosamente no se muestra partidario de su aplicación en la planificación urbanística. De Lanzarote dice que es "Una isla que ha empezado a rodar. Estrategia Lanzarote en el marco del Desarrollo Sostenible" y anota al respecto<sup>13</sup>:

La Estrategia Lanzarote, implantada en 1998 por el Cabildo de Lanzarote, constituye un marco de relevante para el desarrollo de la isla y de respuesta ante una preocupación social relacionada con una densidad de población muy elevada, una fuerte presión turística, una gran dependencia del exterior en cuanto a la importación de recursos y bienes de consumo; al mismo tiempo que representa un destino de alta calidad ambiental, considerada por su alta fragilidad, biodiversidad ecológica, geológica y de calidad del paisaje.

Esta confluencia de factores desarrollistas y de gran interés desde el punto de vista de la conservación, hacen que, en Lanzarote, se planteen cuestiones relacionadas con el futuro desarrollo insular. Dicho planteamiento se argumenta por medio de un sistema de indicadores que responden a los intereses clave de la comunidad de Lanzarote.

En la citada estrategia, planteada por la propia Reserva de la Biosfera, se acordó utilizar modelos de gestión territorial más sostenibles que pudieran consensuar la diversidad cultural y natural, al mismo tiempo que se satisficieran las necesidades económicas producidas por la industria turística.

El documento recogía investigaciones llevadas a cabo por grupos de expertos e impresiones y entrevistas a la población local, de tal forma que existiera una doble visión. Por un lado, la investigación científica basada en el análisis integrado de la isla con el correspondiente diagnóstico del territorio, y por otro, la participación e implicación ciudadana.

Es preciso finalmente citar que, en 2022, se publicó el informe del Observatorio Turístico de Canarias titulado *Sostenibilidad del turismo en Canarias*, realizado por las Universidades de Las Palmas de Gran Canaria (ULPG) y La Laguna (ULL). Sus conclusiones<sup>14</sup> son muy relevantes, ya que señalan la existencia de importantes lagunas en

---

<sup>13</sup> *Capacidad de Carga Turística en Canarias. Estudios previos. Anexos*, pp. 16 y 17.

<sup>14</sup> p. 76.

relación con la información que se necesita para calcular con precisión la sostenibilidad del turismo en Canarias y, en consecuencia, la Capacidad de Carga. A saber:

- Es necesario avanzar en el desarrollo de nuevos indicadores. Se necesita más información, más precisa, publicada con frecuencia y regularidad a partir de fuentes oficiales. Para ciertos temas, como la gestión del agua y las aguas residuales, sólo se dispone de datos obtenidos de trabajos de investigación ocasionales.
- Es especialmente necesario promover la generación de indicadores sobre gobernanza, percepción de los impactos del turismo, impactos del turismo en el medio ambiente, gestión de residuos sólidos, agua y aguas residuales, turismo de masas y *overtourism* y accesibilidad e inclusividad. Asimismo, es necesario avanzar en indicadores sobre empleo y digitalización.
- Es necesario promover el compromiso de todas las escalas del sector público y privado con la medición del turismo y el uso de datos para la toma de decisiones.
- Es importante promover la cooperación entre los diferentes departamentos del sector público en las áreas de interés para el turismo y la sostenibilidad (agricultura, transporte, medio ambiente, educación, cultura, deporte, innovación, transición ecológica, etc.)
- Muchos indicadores solo están disponibles a escala regional o insular. Para algunos indicadores sería importante obtener datos más detallados a escala municipal y de microdestinos.
- El análisis de *big data* puede utilizarse más ampliamente para proporcionar nuevos datos o información espacial y temporal más precisa sobre la sostenibilidad del turismo utilizando nuevas fuentes como el rastreo de teléfonos móviles, webs y apps, utilizando información de empresas proveedoras de agua y energía, pago con tarjetas, seguimiento de coches de alquiler.
- Es importante promover un acceso fácil a los datos e informes sobre la sostenibilidad del turismo para mejorar el conocimiento de todas las partes interesadas, incluyendo no sólo las empresas y el sector público, sino también los residentes locales.
- La toma de decisiones públicas y privadas en materia de turismo y ámbitos afines debe basarse cada vez más en los datos.
- El proceso de monitorización debe basarse en una estrategia turística clara apoyada por las partes interesadas. Es necesario hacer más explícita dicha estrategia para centrar el proceso de monitorización en los retos y prioridades de la estrategia.

---

## **3. Análisis y diagnóstico de la situación de la capacidad de carga turística en la isla de Lanzarote**

### **3.1. Introducción**

El análisis de la capacidad de carga y los consecuentes límites recomendables del crecimiento turístico se sustentan en todo un conjunto de indicadores que hacen referencia a las distintas dimensiones y factores que afectan a la capacidad de carga. Hay que advertir que, como suele ocurrir en este tipo de análisis, no se cuenta como hubiera sido deseable con determinado tipo de indicadores “no habituales”, tales como índices e indicadores sintéticos o indicadores cualitativos derivados de encuestas en relación a la capacidad de carga turística o la saturación, como podrían ser por ejemplo los resultados de encuestas de satisfacción a los turistas relacionados con estos aspectos. No obstante, las series de datos existentes son muy consistentes para poder discernir las tendencias de riesgos y los límites y umbrales no admisibles.

La base metodológica para la selección de indicadores se fundamenta en gran medida en el cuadro de mandos expresado en el capítulo de Factores determinantes de la capacidad de carga turística, incluido en el Tomo V de la “*Metodología para la aplicación práctica de la apreciación y evaluación de los factores determinantes de la Capacidad de Carga, especialmente en zonas turísticas*” (Gaia, Gobierno de Canarias, 2006). A ello se suman algunos nuevos indicadores recomendados a este efecto por la OMT, otras organizaciones turísticas y expertos internacionales.

Las fuentes utilizadas para la obtención de los datos han sido básicamente: las estadísticas actualizadas del *ISTAC (Instituto Canario de Estadística)*; los aportados por el *Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote*; las estadísticas de *INE (Instituto nacional de Estadística)*; el informe *Evolución de los Indicadores Insulares (1996-2001)*, del año 2003; el informe *Sistema de indicadores conjuntos entre Lanzarote y Menorca*, del año 2018; el informe *Sistema de indicadores conjuntos de sostenibilidad Lanzarote, Fuerteventura, Menorca e Ibiza: comparación entre islas y evolución temporal*, del año 2020. A ello se

suman otras fuentes como el informe *Sostenibilidad del turismo en Canarias* (2022) del Observatorio Turístico de Canarias realizado por las Universidades de Las Palmas de Gran Canaria (ULPG) y La Laguna (ULL); el *Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN)* del Gobierno de Canarias y el *Anuario Energético de Canarias (Gobierno de Canarias)*.

## 3.2. Los indicadores y su evolución

Se realiza a continuación un análisis comentado de aquellos indicadores asociados a los factores determinantes de la capacidad carga turística en Lanzarote por distintas categorías. Conviene precisar que en los gráficos de evolución de algunos indicadores sobresalen las consecuencias del parón turístico asociado al COVID, lo que en ocasiones parece alterar las tendencias que, en la mayoría de los casos se han recuperado a los niveles de prepandemia. También reseñar que algunos de los indicadores que se emplean son cartográficos, en especial los referidos a los factores territoriales y ecológicos.

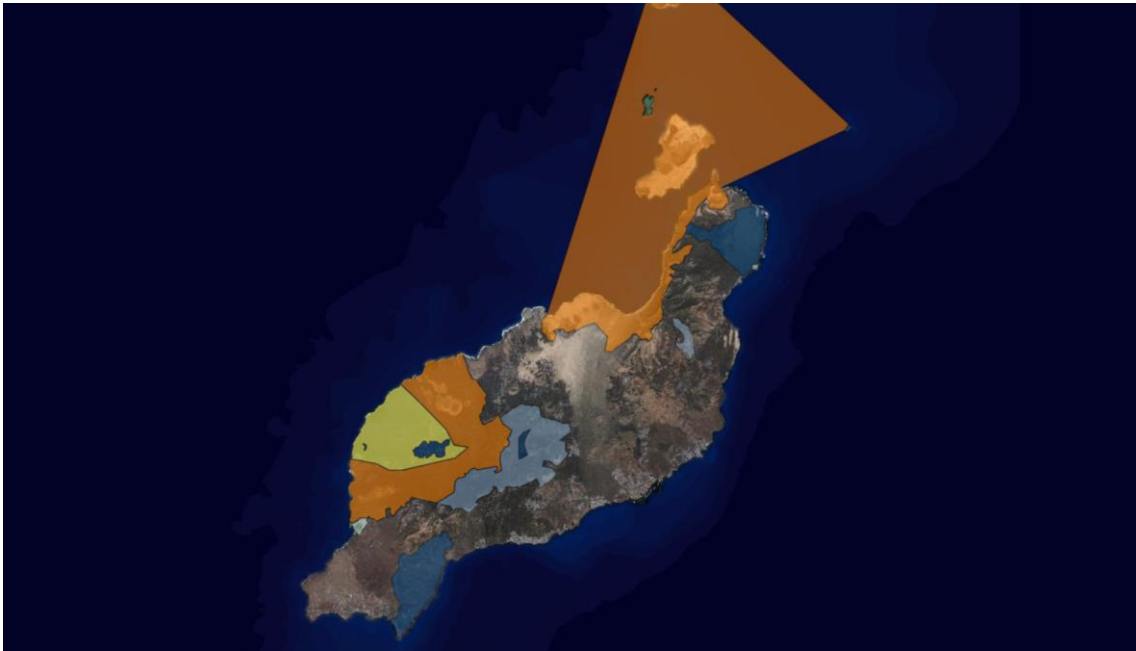
### Factores territoriales y ecológicos

Abarca distintos factores que afectan a la ocupación del suelo y espacios de interés natural o paisajístico, poniendo en contexto el fenómeno turístico.

#### ***Superficie terrestre protegida***

El incremento de la superficie terrestre protegida en la isla de Lanzarote ha sido notable en los últimos treinta años. El porcentaje de superficie insular protegida por alguna de las figuras de protección de la naturaleza existentes era en 1990 del 16,4%, mientras que en la actualidad es del 51,8%.

Los espacios naturales protegidos de la isla constituyen un recurso turístico de primera magnitud por la cantidad de elementos paisajísticos, naturales y etnográficos que alberga. La presión turística en estos espacios se ha incrementado notablemente, como es por ejemplo el caso de La Geria, Los Volcanes, la Cueva de los Naturalistas o el Archipiélago Chinijo. Esto contrasta con la carencia de los recursos humanos y materiales para afrontar la gestión y vigilancia de los mismos en relación a los flujos de visitantes. En este caso se está ante un claro desbordamiento de la capacidad de gestión a la hora de controlar la capacidad de carga de visitantes admisible en estos espacios y sus impactos en determinados puntos críticos.



*Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos – Fuente IDECanarias*



*Zonas Especiales de Conservación (ZEC) – Fuente: IDECanarias*

### **Zonas urbanas residenciales y zonas turísticas**

En relación con el sistema de núcleos de población, el Plan Insular de Ordenación de Lanzarote (PIOT) establece que la superficie ocupada por los núcleos urbanos residenciales ascendería a 3.754 ha, mientras que la correspondiente a los núcleos turísticos sería de 2.341 ha, además las 1.109 ha que ocupan los asentamientos rurales y las 501 ha de las áreas industriales. Estas cifras, a pesar de que se refieren a un marco de contención, dan una buena imagen de la intensidad territorial del turismo que refleja la planificación, indicando que la

ocupación territorial del ámbito turístico es equivalente a dos tercios del ámbito urbano residencial, una proporción ciertamente elevada en términos comparativos.



*Distribución de las principales zonas turísticas en la isla de Lanzarote. Fuente IDE Canarias / Grafcan.*

El mapa adjunto de clasificación del suelo muestra las manchas de suelo urbano (en marrón) y las zonas de suelo urbanizable que ponen en evidencia que aún hay bastante margen para el desarrollo poblacional y turístico, amentando por consiguiente la presión sobre el territorio.



*Clasificación del suelo. Fuente IDE Canarias / Grafcan.*

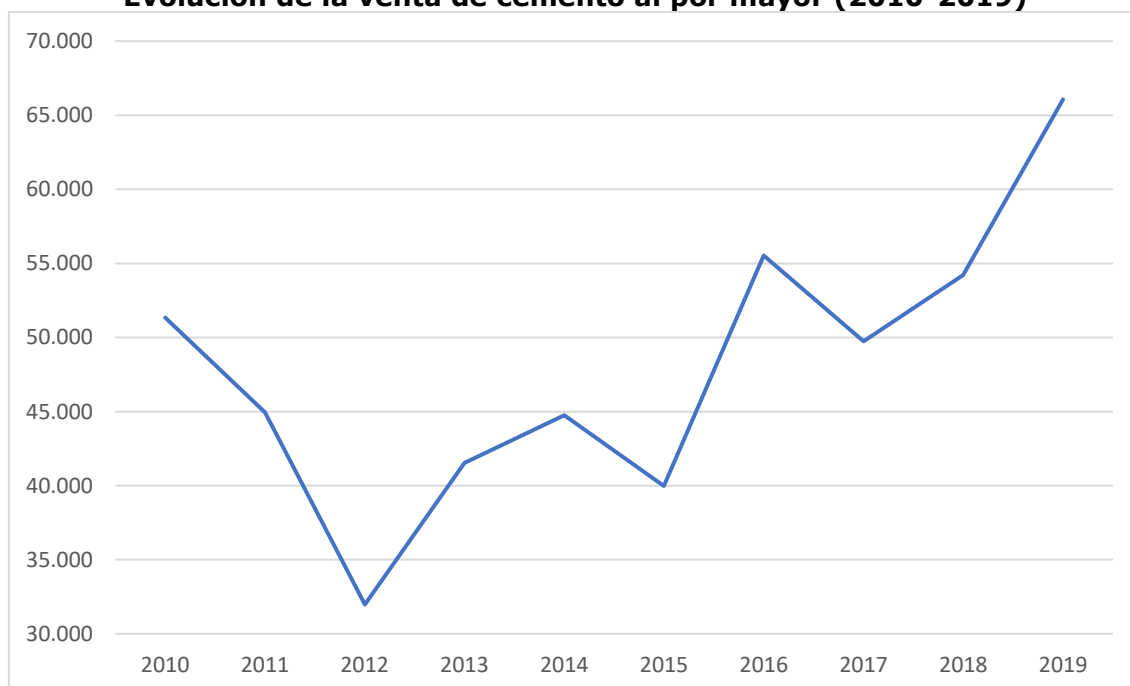
### **Superficie costera artificializada**

El 42% de la superficie artificializada de la isla se encuentra en el primer kilómetro de costa, una evolución que se ha mantenido prácticamente contante a lo largo de las últimas dos décadas. Ello implica que el 13% del del perímetro litoral de la isla se corresponda con costa artificial, donde una buena proporción está asociada a los asentamientos turísticos<sup>15</sup>.

### **Presión de la construcción**

La presión edificatoria ha tenido lógicamente una tendencia decreciente en los últimos años, especialmente en términos de nueva ocupación de suelo. Sin embargo, conviene reseñar que en 2021 se registra en edificación turística una ocupación de 49.724 m<sup>2</sup>, una cifra ciertamente significativa. También el consumo de cemento es un indicador de la presión edificatoria y de las nuevas infraestructuras en el territorio, aunque lógicamente hace referencia a todas las actividades constructivas, incluyendo la vivienda, la renovación edificatoria y el mantenimiento de las infraestructuras. En cualquier caso, a la vista del gráfico de la venta de cemento al por mayor, se percibe una tendencia creciente del consumo entre 2012 y 2019 que advierte del incremento de la presión.

**Evolución de la venta de cemento al por mayor (2010-2019)**



Fuente IST

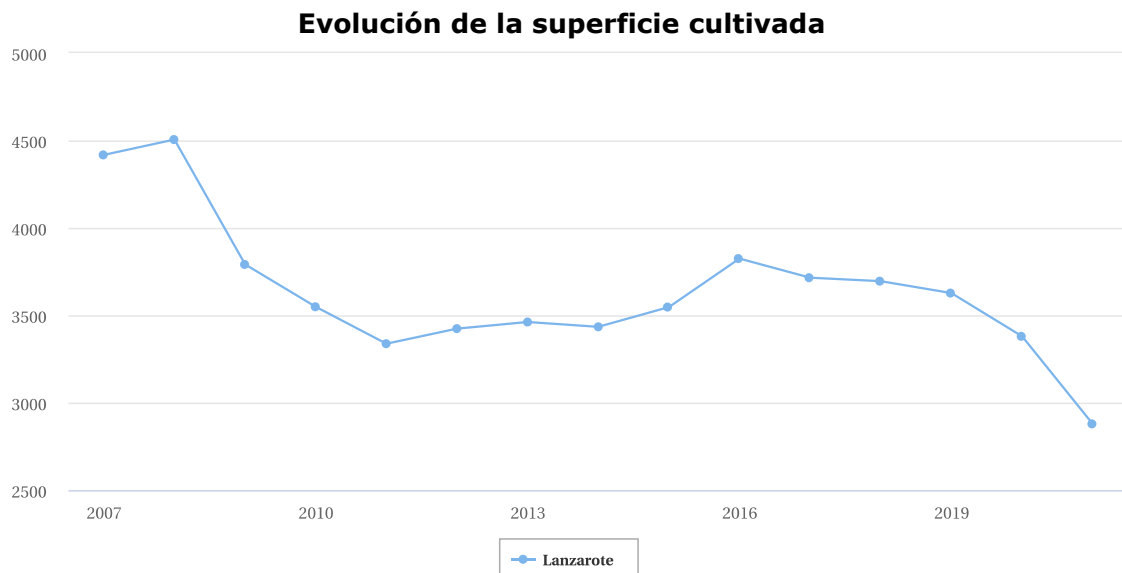
<sup>15</sup> Datos del Informe Sistema de indicadores conjuntos de sostenibilidad Lanzarote, Fuerteventura, Menorca e Ibiza: comparación entre islas y evolución temporal, 2020.





### ***Superficie cultivada***

En un escenario de hiperespecialización turística conviene enfocar la mirada a la situación del espacio agrícola. En este sentido resulta relevante que, en prácticamente una década, la superficie cultivada se haya reducido casi a la mitad en prácticamente una década.



Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

### **Recursos y factores ambientales clave**

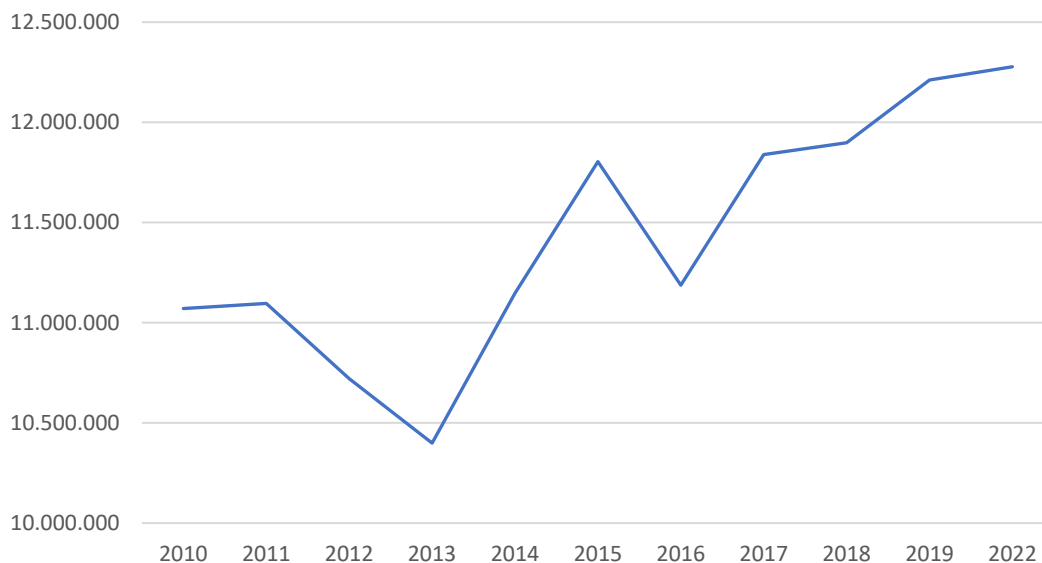
## Agua

La disponibilidad de agua para consumo depende absolutamente de la producción de agua potable desalada. En este caso no se puede hablar de capacidad de carga en relación con los recursos naturales, obviamente absolutamente superada, sino más bien de capacidad de suministro de las plantas desaladoras. Los recursos hídricos superficiales pueden considerarse nulos y los subterráneos extremadamente escasos con un acuífero salinizado.

Por lo tanto, la isla y la actividad turística dependen de la producción artificial de agua sustentada en las cuatro grandes desaladoras de la isla y en una pequeña proporción de las aguas reutilizadas. En este contexto, hay que destacar que el consumo de agua ha mantenido una tendencia de crecimiento significativa. El pico de más bajo consumo de la última década se produjo en el año 2013 y ya entonces se superaban los 10 millones de metros cúbicos utilizados, incrementándose notoriamente los consumos en el período 2016 y 2019. Pero, lo que resulta realmente llamativo es el dato del del consumo de agua en el 2022, tras la pandemia. Justo en este último ejercicio, Lanzarote alcanza la cifra récord de mayor consumo con 12,27 millones de metros cúbicos, a los que han que añadirse los 2 M de aguas reutilizadas.

Desgraciadamente, en lo que respecta al consumo de agua las estadísticas oficiales no suelen diferenciar o desagregar el gasto de agua turístico y el de otros consumidores como el residencial. Para ello recurrimos a estimaciones como la realizada por la Reserva de la Biosfera que indicaba que el consumo turístico duplicaba como mínimo al doméstico.

**Evolución del consumo de agua (2010-2019)**



Fuente: Canal Gestión Lanzarote. Consorcio de Agua de Lanzarote

## Energía eléctrica

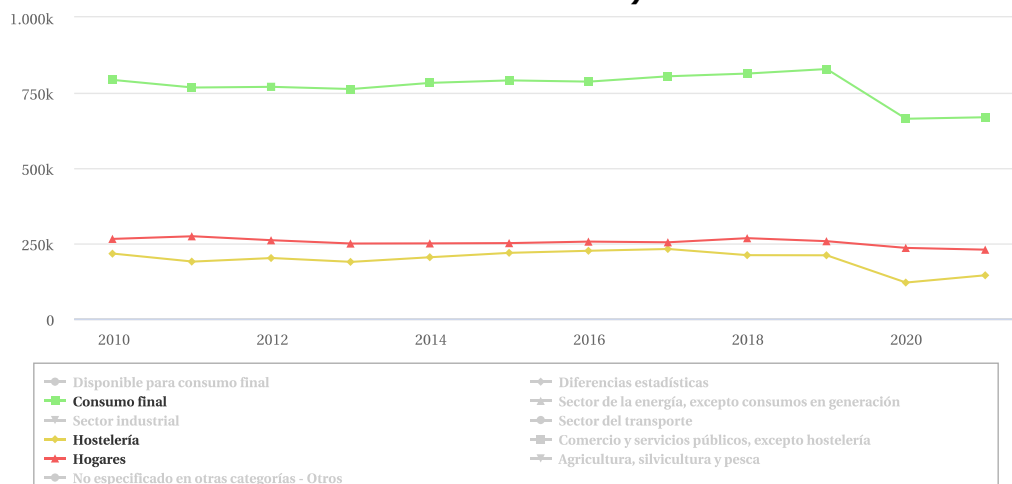
La evolución del consumo final de energía eléctrica ha mantenido un ritmo en general creciente en los últimos años hasta alcanzar los 828.392 MWh en 2019. No se consideran los años 2020 y 2021 por las circunstancias anómalas del CIOVID.

Si se toma como referencia de consumo el año 2019, tal y como se muestra en el gráfico adjunto, se puede observar que el consumo doméstico de energía eléctrica en hogares (257.164 MWh) se aproxima mucho al consumo eléctrico en el sector de la hostelería (210.030 MWh), es decir, con una diferencia 9,4%, que casi llegó a ser idéntica en el año 2017, el de mayor afluencia turística.

No obstante, hay que considerar dos factores que no reflejan las estadísticas del ISTAC y el Anuario Energético de Canarias. Por un lado, está el consumo en vivienda vacacional, que como veremos representa hoy casi el 30% de la oferta alojativa insular. Por otro lado, hay que considerar que el alojamiento turístico consume por turista alojado bastante más agua que el consumo per cápita de la población y, dado que la totalidad del agua de consumo es potabilizada, habría que imputar en el cálculo de la energía eléctrica consumida el coste energético de la desalación. En estas condiciones resulta evidente que en la situación actual el consumo energético de la hostelería superaría el del consumo total de la población, a pesar de su diferencia cuantitativa.

Además, la aportación eléctrica de energía renovable respecto a la energía puesta en red en 2021 representó en 2021 un porcentaje de 11,32%. A pesar de los incrementos registrados, el porcentaje de la participación de renovables en el mix eléctrico sigue siendo muy bajo en relación a su potencial.

**Evolución del consumo final de energía eléctrica (total, hogares y hostelería)**



Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

## **Residuos**

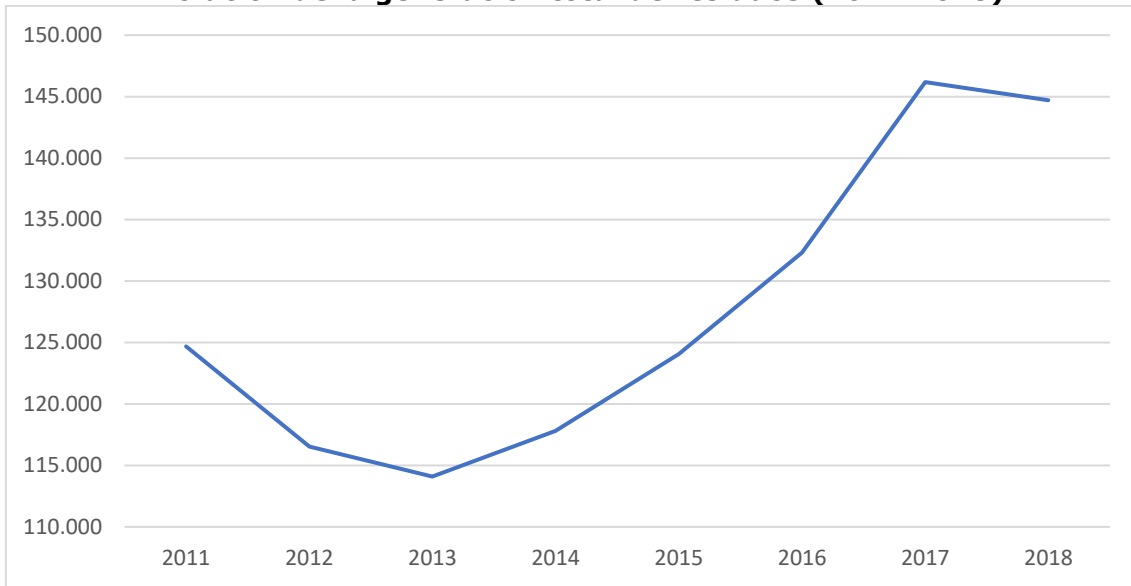
Según los datos Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN) los residuos totales generados en la isla ascendieron en 2018 a 144.703 t. frente a las 124.678 t de 2011. Esto implicaba entonces una ratio per cápita de 709 kg/hab.año, muy superior a la media de Canarias que era de 583 kg/hab.año, teniendo en cuenta en cálculo de la ratio la población turística equivalente, cuyos datos se detallan más adelante. La evolución entre 2011 y 2018, puede observarse en el primero de los gráficos que se adjuntan en este epígrafe.

En los que respecta la generación de residuos sólidos domésticos o asimilables la evolución desde 2004 presenta un comportamiento variable. El máximo histórico de generación de los últimos años se produjo en 2017, el año de mayor afluencia turística, cuando se alcanzaron las 101.278 t, el equivalente a la generación de 668 kg per cápita, o bien 495 kg/hab.año si consideramos la población real incluida la población turística equivalente. A partir de aquí se observa una tendencia ligeramente decreciente con cifras de 96.441 t para 2019 y de 90.789 t para 2022, lo que equivale respectivamente a 477 kg y 449 kg por persona en términos de población real. Esta es pues la horquilla del índice de generación de residuos.

En el segundo gráfico adjunto, correspondiente a la evolución de los residuos domésticos o asimilables, resulta ilustrativo comprobar el brusco descenso en la generación de residuos durante el período Covid, evidenciando así el peso de la actividad turística. En cualquier caso, se puede afirmar que en los que respecta a la generación de residuos domésticos, este indicador se ha estabilizado e, incluso, va en descenso. También en lo que respecta a la recogida selectiva se ha evidenciado una evolución positiva, debida básicamente al comportamiento de los hogares, al contrario de lo observado en el sector de la hostelería donde el reciclaje es muy bajo.

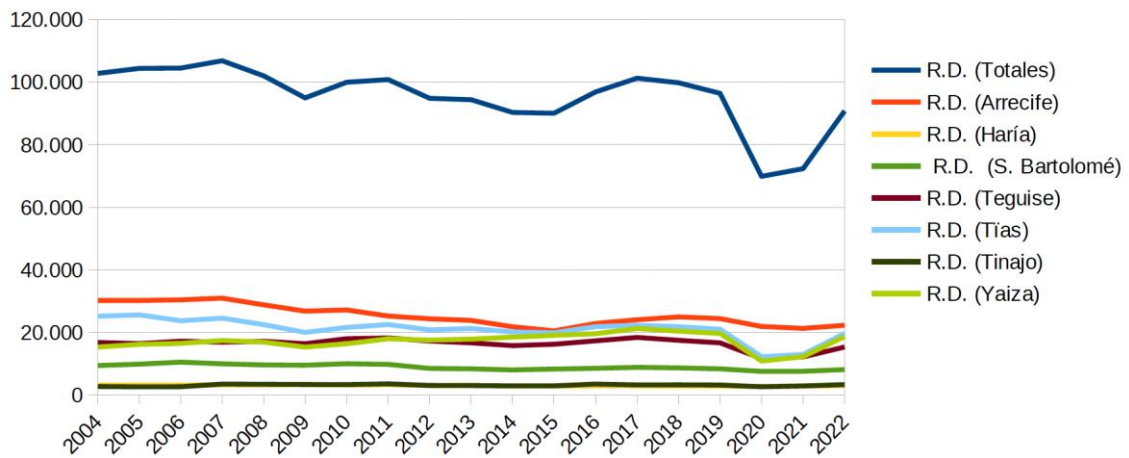
No obstante, Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN) hace una observación muy interesante respecto al Complejo Ambiental de Zonzamas, donde se dispone y realiza el tratamiento de los residuos. Indica textualmente que "A pesar de la reciente renovación de las instalaciones, la elevada producción de residuos, de más de 144.000 t/año en 2018, y el importante incremento futuro de las cantidades recogidas separadamente (incluso con implantación de la recogida separada de biorresiduos) hace necesario planificar la adaptación de las instalaciones a las futuras capacidades demandadas". El agotamiento de la capacidad del complejo de Zonzamas en un futuro relativamente próximo constituye un importante factor limitante de la capacidad de carga.

### Evolución de la generación total de residuos (2011-2018)



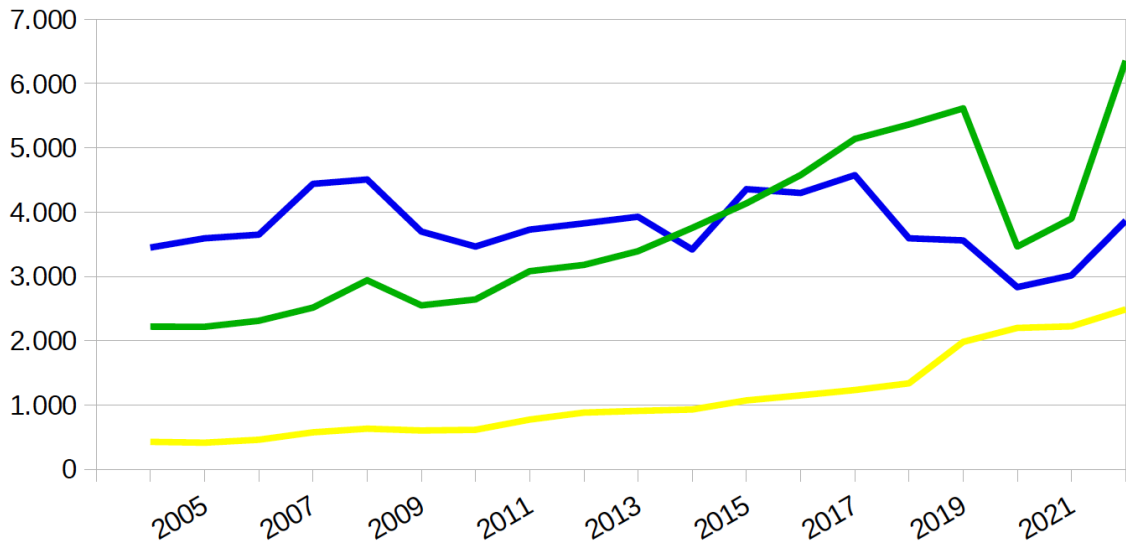
Fuente: Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN)

### Evolución de la generación de residuos domésticos o asimilables (2004-2022)



Fuente: Cabildo Insular de Lanzarote

### Evolución de la recogida selectiva (2005-2021)



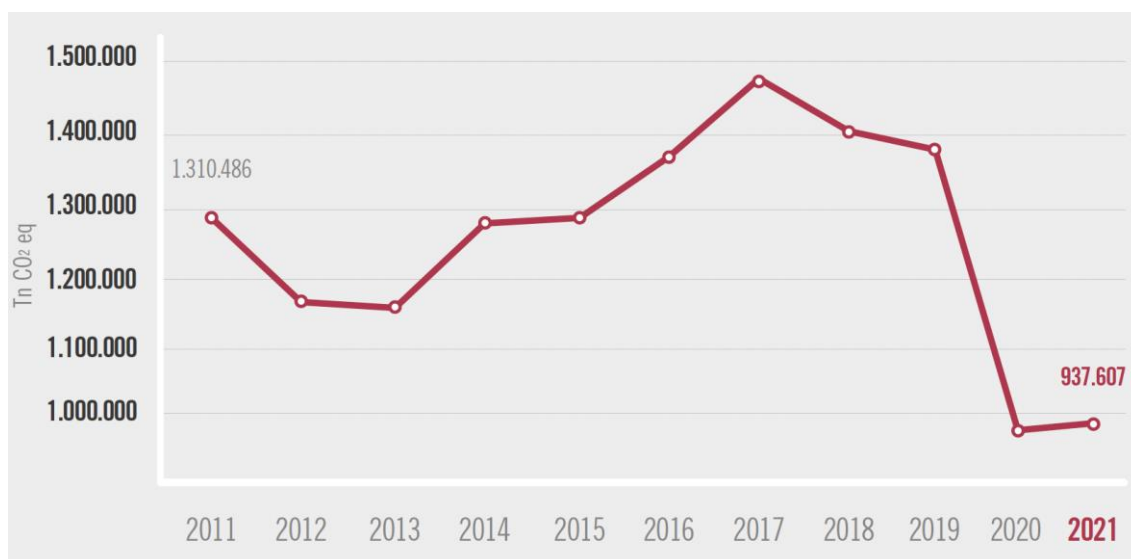
Fuente: Cabildo Insular de Lanzarote



## **Emisiones y cambio climático**

Las emisiones de Gases de Efecto Invernadero medidas en tCO<sub>2</sub>-eq han tenido en general una progresión constante a partir de 2013, incluyendo un pico en el año 2017 de máxima afluencia turística, tal y como se muestra en el gráfico adjunto. Resulta llamativo el drástico descenso de emisiones en los años 2020 y 2021 donde se redujeron casi un 30%, datos ambos que evidencian la incidencia de la actividad turística en el cómputo de emisiones.

Si consideramos el año 2019 como último año de referencia normal y teniendo en cuenta que, según el Anuario Energético de Canarias, las emisiones de GEI generadas por las centrales térmicas para ese mismo año se cifraban en 549.679 tCO<sub>2</sub>-eq, se pueden extraer varias conclusiones para nuestro propósito. De ello se deduce que la producción de electricidad, que afecta a todas las actividades incluyendo la producción de agua desalada, es responsable del 40% de las emisiones. Tal situación indica que, como mínimo, el 50% se corresponde con el transporte terrestre, como veremos más adelante en un escenario de isla sobremotorizada. La clave para la reducción de emisiones está evidentemente en el ahorro de agua y electricidad, pero muy especialmente en el cambio de modelo de movilidad.

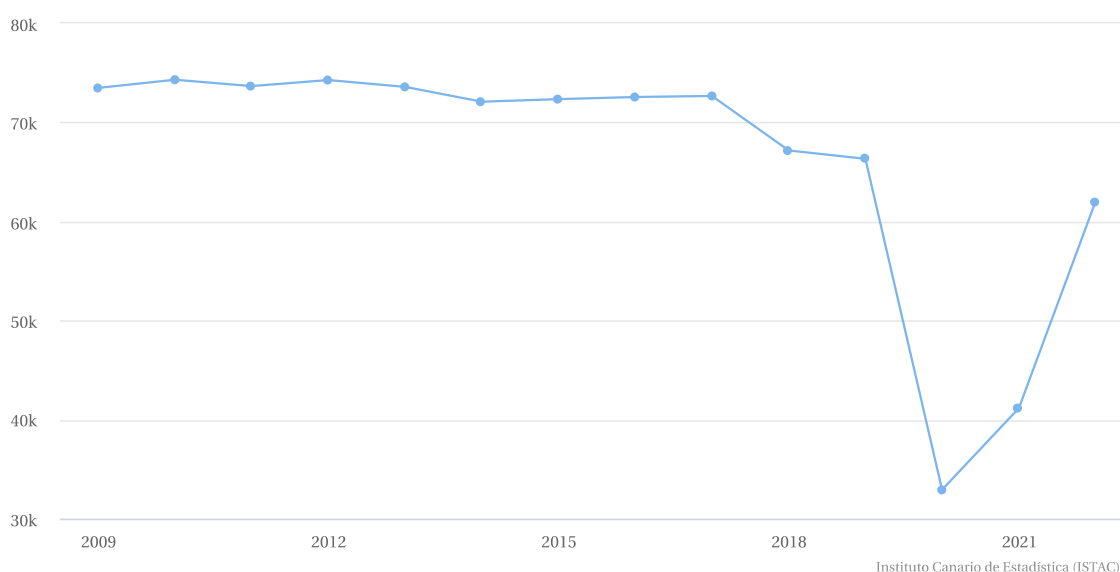


## Factores asociados con las Infraestructuras – el sistema alojativo

### ***Evolución de las plazas turísticas ofertadas***

En el año 2001 la isla contaba con 59.375 plazas alojativas regladas, hasta alcanzar un máximo histórico en de 74.272 en 2012. A partir de esta fecha se produce un suave y paulatino declive de las plazas ofertadas que se acentúa en 2017 hasta llegar a un mínimo de 66.623 antes de la irrupción del Covid. Los datos de 2022 indican una tendencia a la recuperación a los niveles anteriores a la pandemia. Como se puede apreciar en el gráfico adjunto el número de plazas ofertadas se encuentra estabilizado desde 2009, con una ligera tendencia decreciente a partir de 2017. Es decir, que no se aprecian tensiones ni cambios bruscos en la oferta convencional. Conviene resaltar que esta evolución también sería coherente con la reducción de plazas turísticas propuesta en la planificación insular (PIOT), aunque hay que considerar la reincorporación a la oferta de aquellas unidades alojativas en proceso de renovación tras el “cero turístico” generado por la pandemia.

**Evolución de las plazas turísticas ofertadas (2009-2022)**



Con el fin de conocer la oferta alojativa real, estos datos deben ser complementados con los de la vivienda turística o vivienda de alquiler vacacional. Llama la atención en este sentido el continuo crecimiento de este tipo de oferta alojativa, en particular si tomamos los datos actualizados por el INE para los últimos años. En 2022 se registran 6.826 viviendas vacacionales frente a las 6.276 consignadas en 2020 que, en número de plazas en esta modalidad significa unas cifras de



31.396 y 29.349 respectivamente. Esto indica un sorprendente incremento del 6,5% en solo dos años. Llama igualmente la atención que la oferta en vivienda vacacional represente en número de plazas prácticamente el 30% de la oferta alojativa insular. Por su importancia e impacto, este factor se analizará con más detalle al final del capítulo.

Por lo tanto, en términos de plazas turísticas, la oferta total real actualizada de la isla se sitúa en 95.972 en 2019, que podemos tomar como año de referencia.

Como referencia baste citar que el Plan de Intervención de Ámbitos Turísticos del Consell de Mallorca (PIAT) fija un techo de 430.000 plazas turísticas, de las que 315.000 son hoteleras y 115.000 para viviendas vacacionales, es decir un 26,7 % del total, y establece una densidad máxima de turistas por hectárea de suelo urbano o urbanizable. Este porcentaje de techo de vivienda vacacional ha sido ya rebasado con creces en Lanzarote.

### ***Densidad turística***

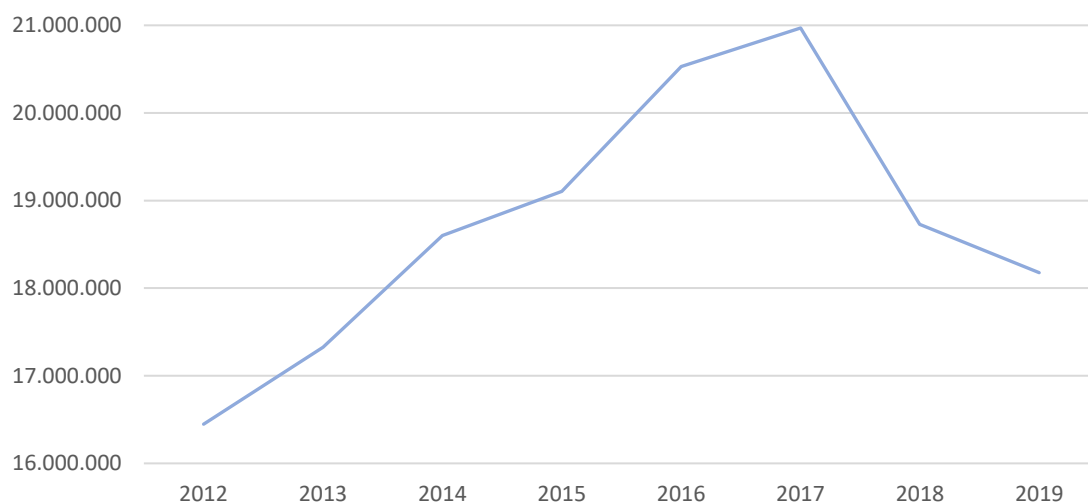
El número de plazas alojativas por km<sup>2</sup> cuadrado constituye un indicador clásico de capacidad de carga utilizado para caracterizar las zonas saturadas. Contabilizando los datos de plazas alojativas reales, este índice se sitúa actualmente en 113,5 plazas/km<sup>2</sup>, lo que prácticamente duplica el registrado en 2001 con 70,1 plazas/km<sup>2</sup>

Conviene precisar que, a pesar de la reducción de las plazas alojativas “convencionales”, este índice ha ido en incremento, dado que el descenso se ha compensado con creces con la irrupción de la vivienda de alquiler vacacional. Se trata de una densidad superior a destinos turísticos insulares comparables territorialmente como Menorca, aun siendo este un destino estacional.

### ***Pernoctaciones***

El número de pernoctaciones registradas alcanzó su máximo histórico con casi 21 M para luego decrecer hasta 2019 a los niveles de 2012, siempre por encima de los 18 M. Las cifras de pernoctación se refieren a los establecimientos hoteleros y apartamentos convencionales, y por lo tanto no incluyen las pernoctaciones en vivienda vacacional.

### **Evolución de número de pernoctaciones (2012-2019)**

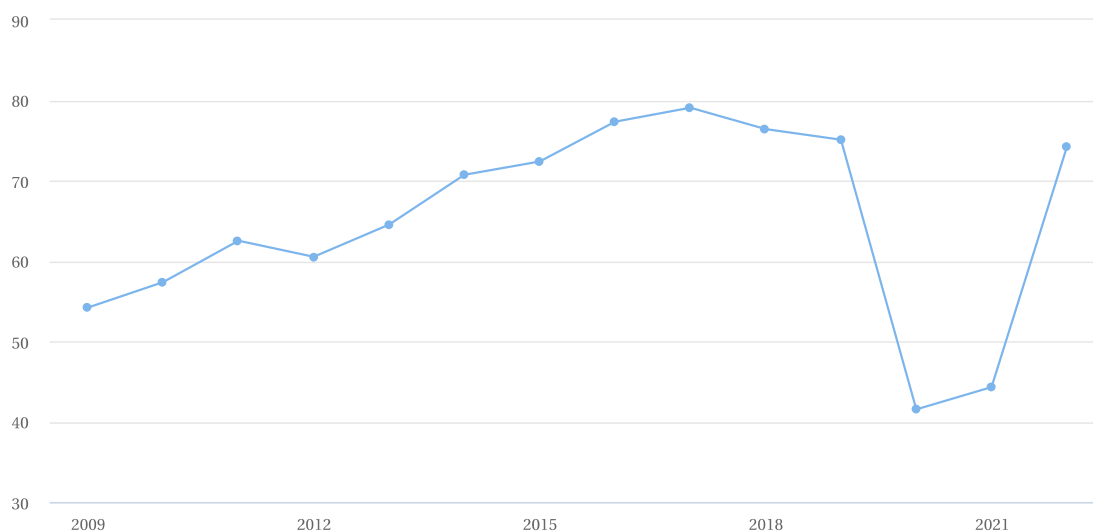


Fuente: ISTAC

### **Ocupación**

La tasa de ocupación por plaza alojativa, excluyendo los alojamientos vacacionales, ha mantenido un ritmo creciente desde 2009, alcanzando un máximo en 2017 con 79,06%. A partir de este momento desciende ligeramente hasta el 75,08% de 2019 y el 74,18% de 2022. Aun así, los datos son en general superiores a la media de Canarias, con una diferencia de 7 puntos porcentuales en 2022.

### **Evolución de la ocupación media (2009-2022)**



Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

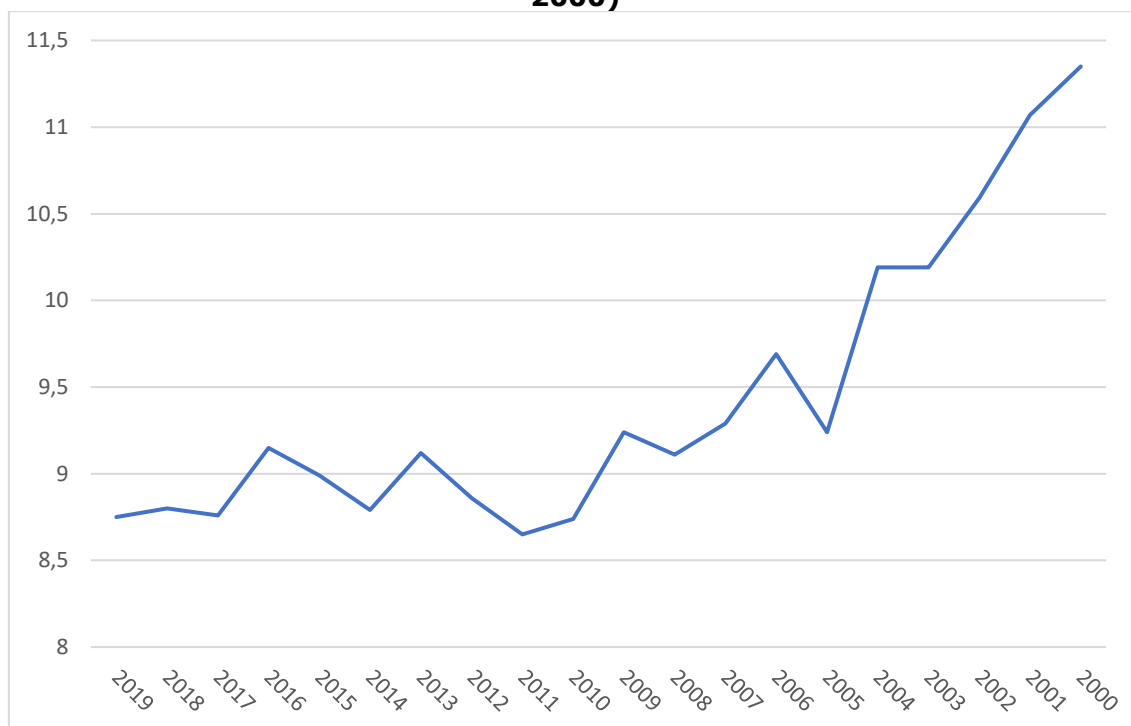
### **Estancia media**

La estancia media tiene incidencia en la capacidad de carga turística ya que se relaciona con un número mayor o menor de rotación de turistas. En otras palabras, con una misma tasa de ocupación alojativa se incrementa el número de personas que visita la isla.

La evolución de la estancia media en establecimientos turísticos de la isla de Lanzarote varía en función de la fuente y metodología de elaboración de datos. En primer lugar, se cuenta con la Encuesta de Gasto Turístico realizada en la salida del aeropuerto que Recoge la estancia de todos los turistas, tanto de los alojados en establecimientos colectivos (hoteles, complejos de apartamentos, etc.) como de los alojados en viviendas vacacionales. Esta encuesta muestra una tendencia variable, aunque decreciente, desde principios de siglo hasta la actualidad. En 2001 se situaba en 11 días, mientras que el dato de 2019 se cifra en 8,75 noches. La cifra en 2022 se sitúa en 7,45, bastante inferior, aunque puede ser un dato anómalo para analizar la tendencia solamente a partir de la encuesta.

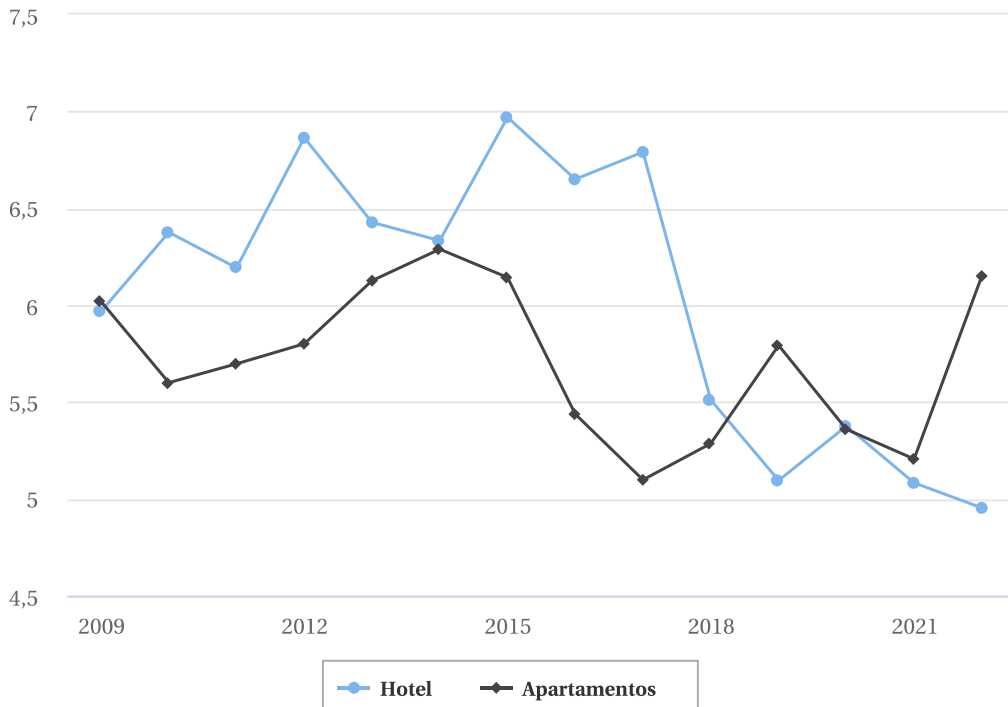
Por el contrario, la información que ofrecen las estadísticas de los establecimientos hoteleros y apartamentos, es decir de la oferta convencional, muestran otras cifras. Para el 2019, amabas tipologías de alojamiento ofrecen un dato similar, en torno a 5,4 noches de estancia. Tal disparidad muy previsiblemente se deba al mayor número de días que registran las estancias en vivienda vacacional y otros tipos de alojamientos no reglados, o incluso no legalizados.

#### **Evolución de la estancia media según la Encuesta de Gasto Turístico (2019-2000)**



Fuente: ISTAC

### Evolución de la estancia media en hoteles y apartamentos (2009-2021)

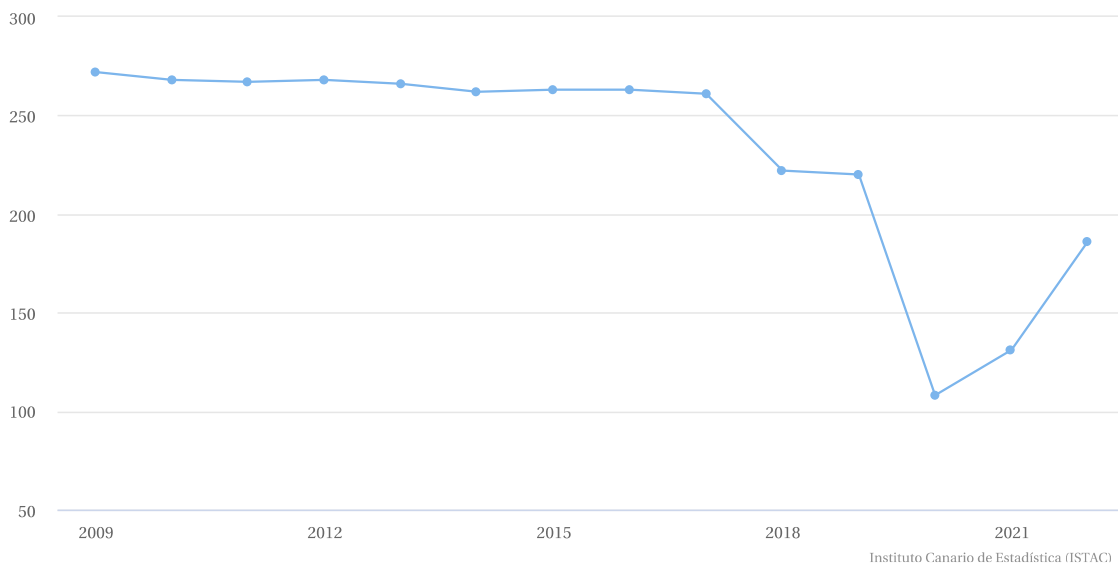


Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

### Establecimientos abiertos

El número de establecimientos abiertos (hoteles y apartamentos) se ha mantenido prácticamente constante entre 2009 (272) y 2017 (261) aunque con una muy ligera tendencia decreciente. A partir de entonces se registra descenso más pronunciado, registrándose en 2019 la cifra de 220 establecimiento abiertos en la isla.

### Evolución del número de establecimientos alojativos abiertos (2009-2022)



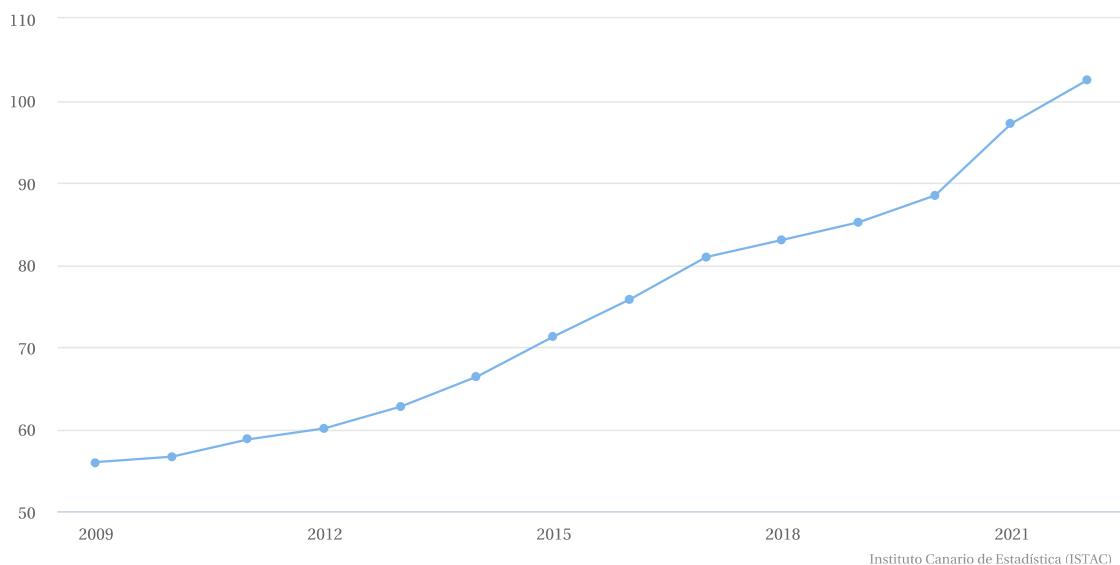
Instituto Canario de Estadística (ISTAC)



### ***Tarifa media diaria (ADR)***

El ingreso medio obtenido por una habitación ocupada en los establecimientos turísticos ha mantenido un ritmo constante de crecimiento hasta alcanzar los 99,10 € en 2022. Aún así conviene consignar que es ligeramente inferior a la media de Canarias y por debajo de Baleares.

**Evolución de la tarifa media diaria (2009-2022)**

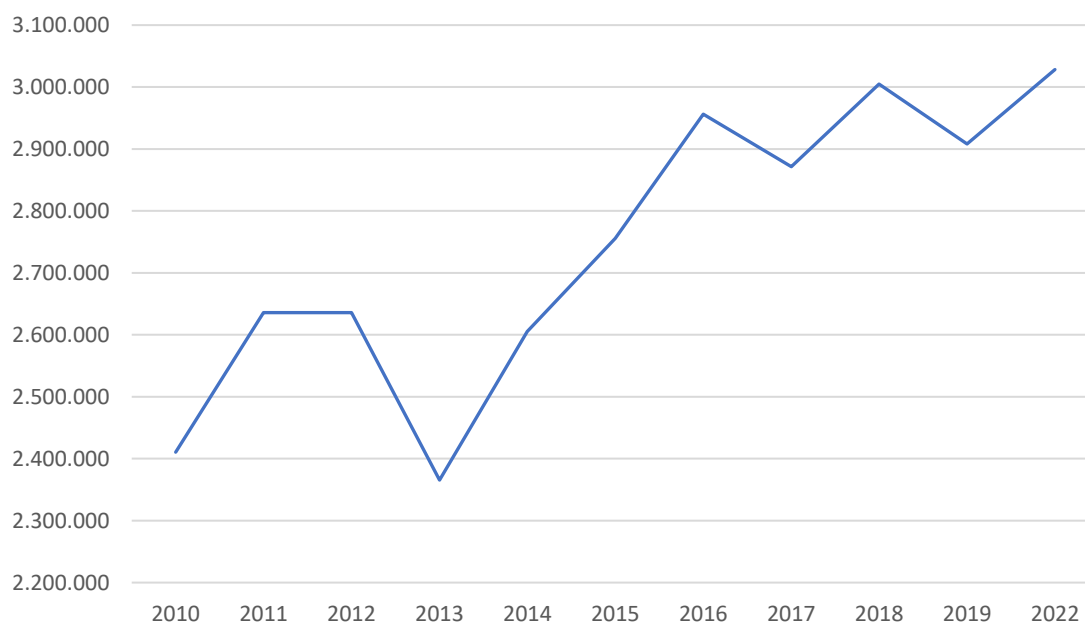


## Factores asociados con las Infraestructuras – otras infraestructuras

### **Oferta complementaria**

No existen datos de afluencia para poder determinar los umbrales de capacidad de carga de la oferta complementaria, incluyendo tanto la visita a sitios de interés como en el ámbito de la restauración y otros servicios. No obstante, se dispone de los datos de visitantes a los Centros de Arte, Cultura y Turismo de Lanzarote (CACT) y de su evolución, que constituye la oferta más emblemática y representativa de la isla. De esta forma, tal y como se observa en el gráfico adjunto, la afluencia a los mismos ha seguido un ritmo creciente hasta alcanzar precisamente su máximo histórico en 2022 tras la pandemia, con 3.028.240 visitantes registrados. En términos de capacidad de acogida algunos de los centros muestran signos de saturación, tal y como se pudo comprobar como ejemplo con las largas colas de vehículos y visitantes en el verano de 2022 en espacios como Montañas del Fuego-Timanfaya. Es evidente que la capacidad de los centros no es infinita, siendo la evolución de afluencia a los mismos un buen indicador del eventual riesgo de sobrecarga de la oferta complementaria ante la intensificación turística.

**Evolución de la afluencia a los Centros de Arte, Cultura y Turismo de Lanzarote (CACT) (2010-2022)**



Fuente: CACT

## ***Infraestructura aeroportuaria***

El nuevo Plan director del aeropuerto César Manrique-Lanzarote de AENA trabaja con tres escenarios de futuro: el primero, de 8,5 millones de pasajeros (Horizonte 2025), aproximadamente un millón más del récord alcanzado por el aeropuerto en el año 2017, cuando rozó los 7,4 millones de pasajeros. El segundo escenario de futuro "previsible" que se plantea es el de los 9,7 millones de pasajeros (Horizonte 2030), mientras que el tercero supondría llegar a los 11,1 millones de pasajeros (Horizonte 2035). Además, subsiste la demanda de ampliación de la pista del aeropuerto César Manrique hacia el mar, considerada como el "máximo desarrollo posible" del aeródromo, en el caso de habilitar unas instalaciones con capacidad para atender a 14 millones de pasajeros por año, prácticamente el doble del récord histórico registrado.

Resulta evidente que, de apostarse por alguno de los escenarios "previsibles", esto se daría de bruces con una política de contención turística en un escenario de saturación. Es importante recalcar que, en muchas ocasiones, el incremento de la demanda turística, con el consiguiente arrastre de incremento de la capacidad alojativa, no se corresponde a decisiones del mercado turístico endógenas, sino a otros intereses como los asociados con el transporte aéreo, donde el diseño de la infraestructura aeroportuaria juega un papel determinante.

## ***Infraestructura viaria y motorización***

Red de carreteras registra 465 km de vías de diferente titularidad. Aunque no se disponga de un seguimiento de los aforos que permita una comparativa de las intensidades medias de tráfico en puntos estratégicos, se constatan tramos en progresiva saturación. Todo ello es una muestra del uso excesivo del automóvil privado (coches particulares y de alquiler) para acceder a los recursos y actividades turística de la Isla y, lo que también es muy importante, para acceder a los puestos de trabajo, en particular los relacionados con el turismo y la hostelería, en un escenario de amplia dispersión habitacional. Todo ello tiene su reflejo en los elevadísimos índices de motorización de la isla.

Según datos del parque de vehículos elaborado por la Dirección General de Tráfico, la evolución del parque de vehículos es un indicador en continuo crecimiento, pasando de 95.987 vehículos en 2005) a 137.528 en 2022. Pero para nuestro propósito lo que resulta más

significativo es el continuo incremento del parque de turismos que ha pasado de 67.045 en 2005 a 93.123 en 2022. También hay que reseñar que en 2021 el número de vehículos eléctricos ascendía solamente a 424.

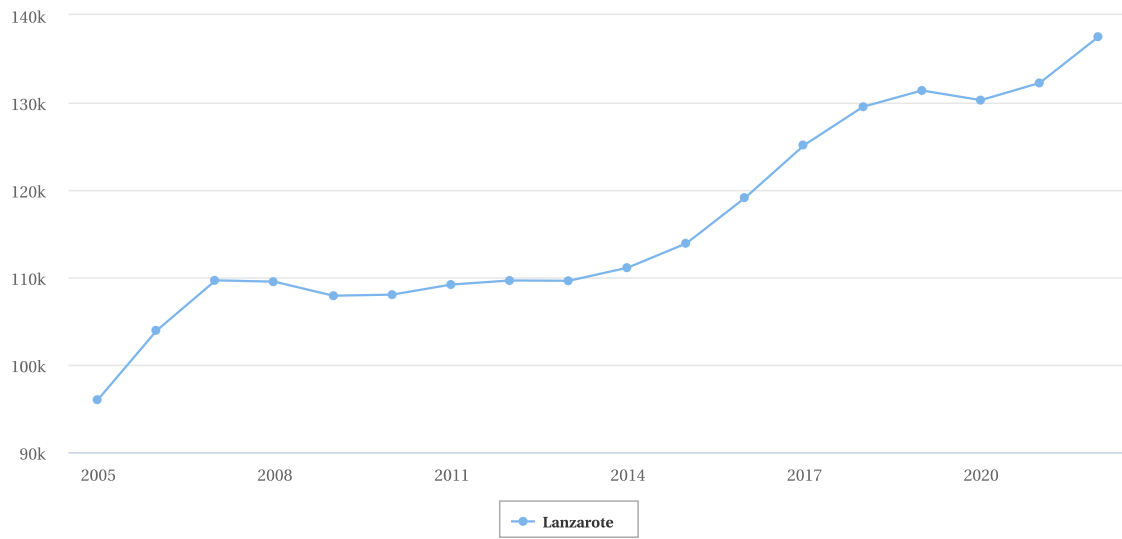
El número de turismos por cada 1000 habitantes, considerado como un indicador referente del nivel de motorización, arroja el máximo en 2022 con la sorprendente cifra de 596 turismos/1000 habitantes, es decir, prácticamente el equivalente a un vehículo por cada dos residentes. Se trata de un índice de motorización que solo se presenta en grandes ciudades, superior incluso a Barcelona (570), que presentan altos índices de movilidad. Este es un factor de extrema importancia en términos de emisiones si tenemos en cuenta que prácticamente el 60% de la energía consumida en la isla se corresponde con el transporte terrestre.

Hay que considerar que, desde la perspectiva turística, este escenario de sobremotorización viene favorecido por el uso intensivo del coche de alquiler, que se incrementa aún más en el caso de la vivienda vacacional dispersa por gran parte del territorio insular.



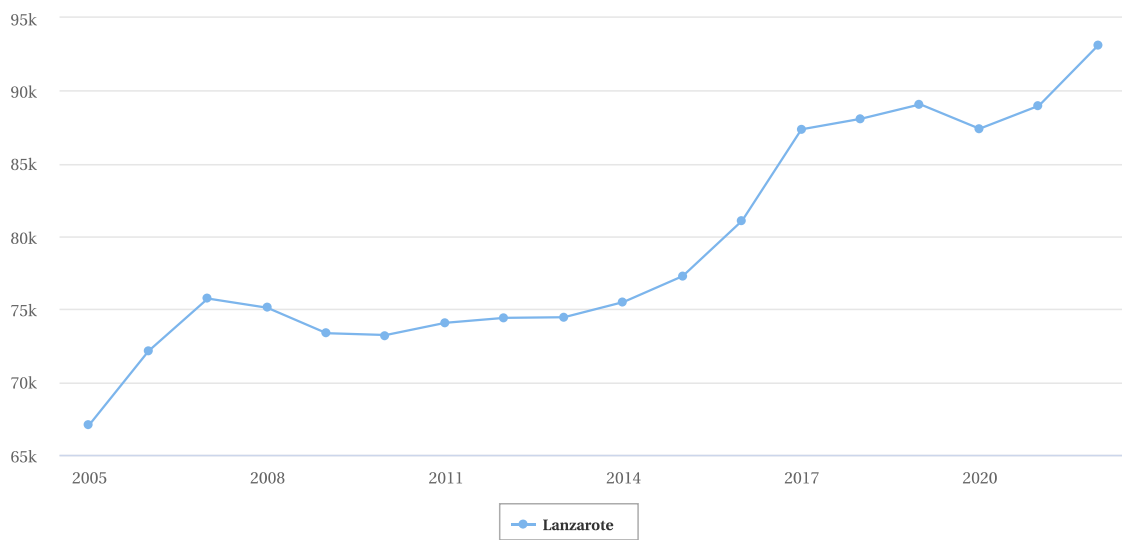
**Evolución del parque de vehículos**



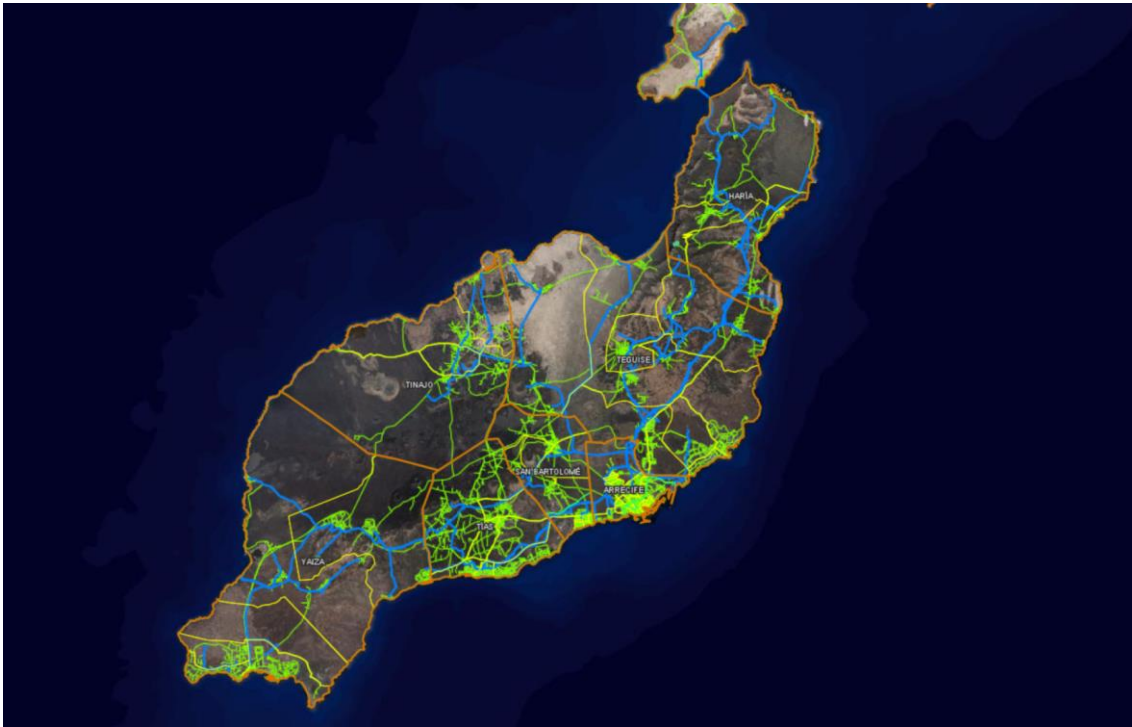


Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

### Evolución del parque de vehículos - turismos



Instituto Canario de Estadística (ISTAC)



*Infraestructura viaria y canalizaciones – Fuente IDECanarias*

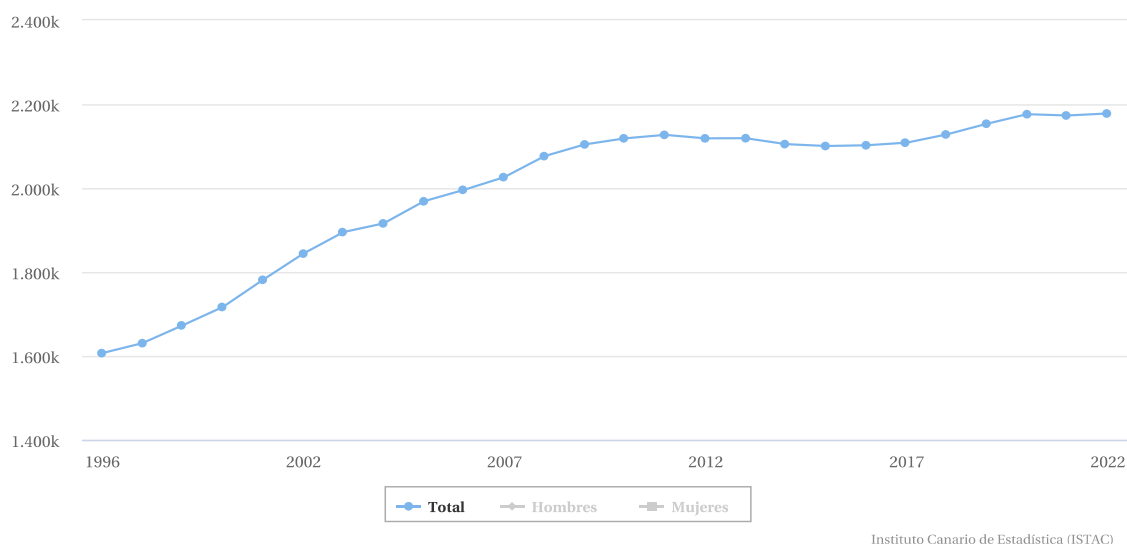
## Factores sociales y demográficos

### ***Crecimiento poblacional***

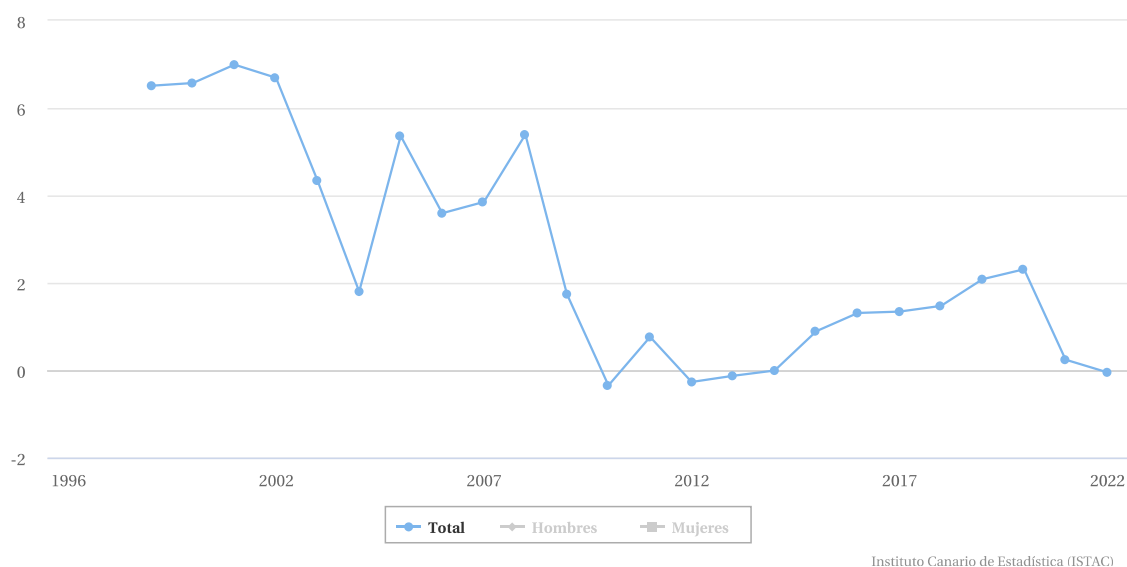
Este indicador se corresponde con la evolución del número de habitantes censados según las cifras oficiales de población del Padrón Municipal de Habitantes. El incremento de la población ha sido constante, máxime teniendo en cuenta que la isla contaba en 2001 con 103.044 habitantes según los censos municipales, lo cual significa que la población residente se ha incrementado en un 51% en el transcurso de dos décadas, con un ritmo medio del 4,3% anual. De esta forma, la isla en 2022 cuenta con una población de derecho de 156.112.

No obstante, conviene llamar la atención del aparente pequeño detalle del estancamiento del crecimiento sostenido de los últimos años de la población creado por el fenómeno COVID, donde se pone de manifiesto que, por primera vez en la última década, se pierden efectivos poblacionales, como así lo atestiguan los datos de las tasas interanuales decrecientes de 2021 y 2022. Aunque parezca un hecho evidente, tal eventualidad permite ilustrar la íntima relación entre el transporte, la actividad turística y el crecimiento de la población.

## Evolución de la población según el Padrón Municipal de Habitantes (1996-2022)



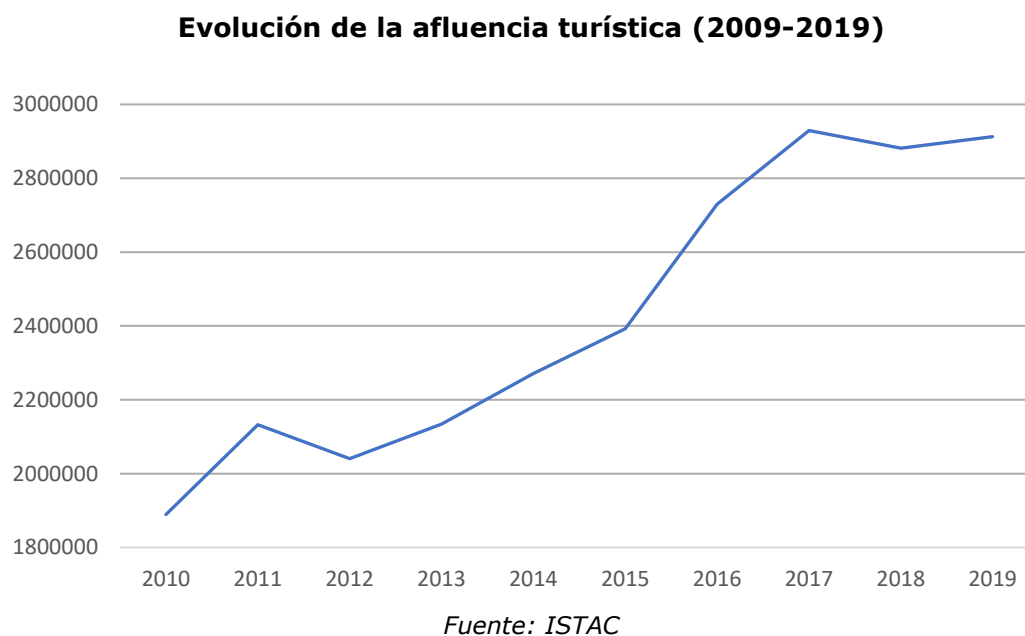
## Tasa de variación anual de la población (1996-2022)



## Afluencia turística - Turistas recibidos

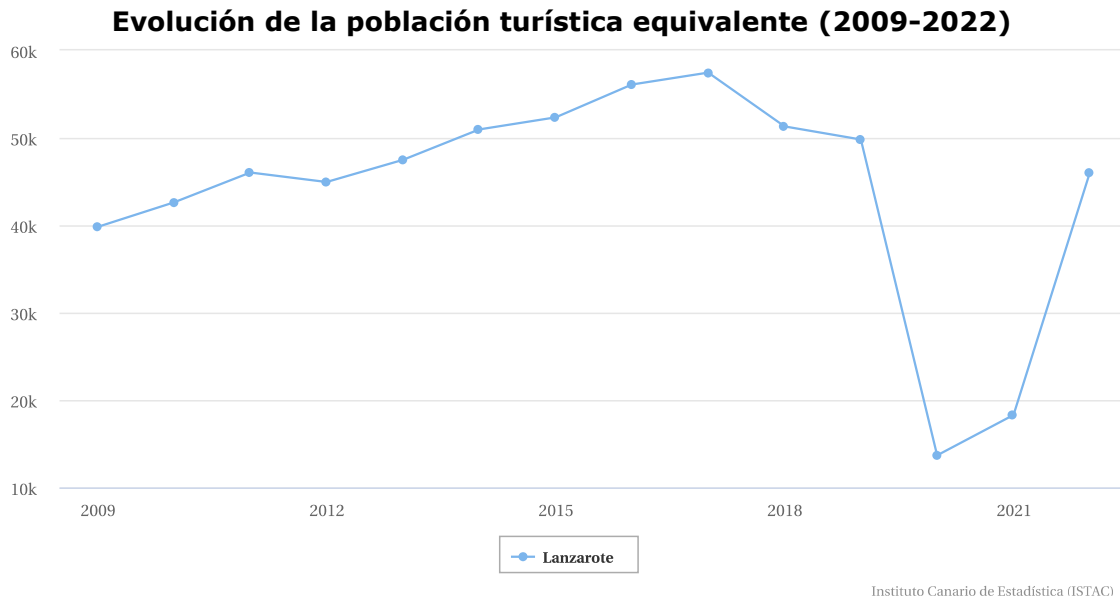
Aporta los datos de los pasajeros, turistas y excursionistas entrados en Lanzarote a lo largo de cada año. A falta de los datos de 2022, la evolución de este indicador ha tenido en general una tónica creciente. Respecto a la última década, el máximo se alcanza en 2017, con 2.929.358 de turistas recibidos, en cualquier caso, una cifra bastante similar a los 2.913.037 de 2019. Los datos indican que la afluencia turística se ha multiplicado por 2,4 desde 1996.

Aunque no sea un segmento con un peso representativo, conviene hacer mención al fenómeno de los cruceristas que, en 2022, alcanzaba la cifra de 335.239, más de tres veces la registrada en 2001.



### ***Población turística equivalente***

La Población Turística Equivalente (PTE) permite visualizar mejor la presión que soportan las zonas de elevada afluencia turística como Lanzarote, ya que se convierten las pernoctaciones de los turistas en su equivalente al "número de personas que residieran todo el año en un lugar". Este índice alcanza su máximo histórico en 2017 con 57.471 personas de media, decreciendo posteriormente hasta los 49.798 de 2019 y los 46.005 de 2022. Al basarse en el número de pernoctaciones anuales estos datos no contemplan otros factores como las pernoctaciones asociadas a la vivienda vacacional.

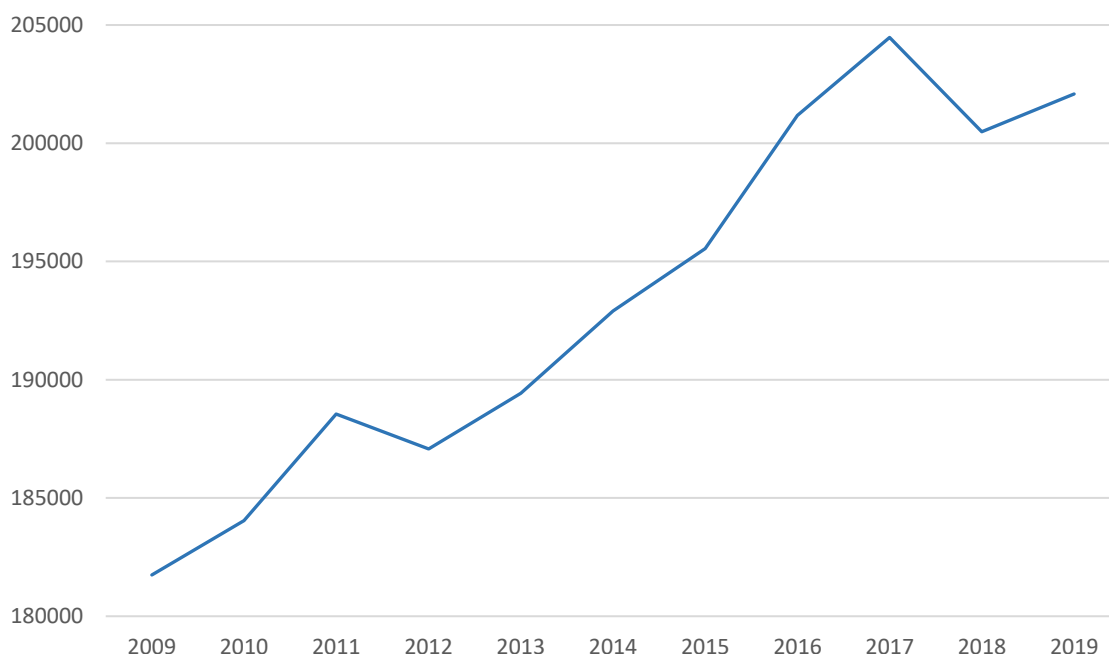


**Indicador de Presión Humana (IPH) – Población real o equivalente**

El Indicador de Presión Humana (IPH) pretende informar sobre la presión poblacional real a que está sometida la isla, es decir, considerando tanto la población residente como la población turística equivalente. Es el indicador más ajustado para estimar la carga demográfica real que soporta la isla en términos de población real, utilizando en nuestro caso las medias anuales. Los datos indican un crecimiento prácticamente continuo en la última década, con un máximo en 2017 de 204.474 personas presentes como media en el

territorio. Las series de datos indican que la tendencia se mantiene, ya que en el 2022 se registra una población real de 202.087, es decir, incluso superiores a los dos últimos años antes de la pandemia.

### **Población real - indicador de presión humana (2009-2022)**

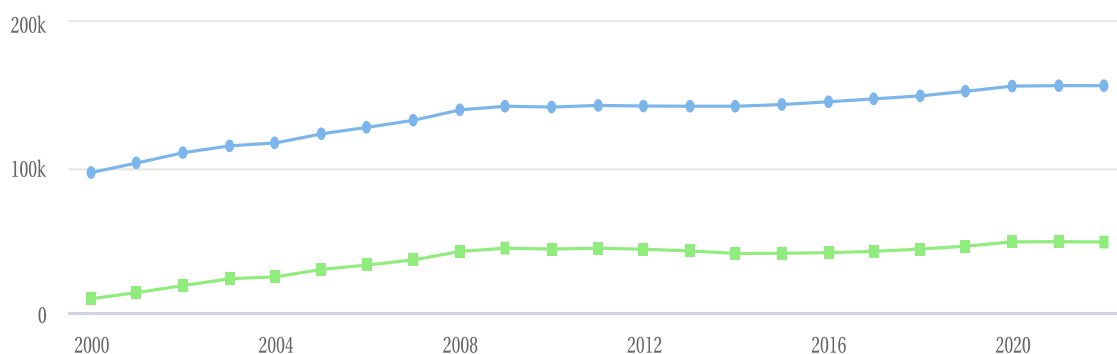


### **Procedencia de la población residente**

Los datos proporcionados por el ISTAC, sustentados en los padrones municipales, nos permiten aportar una imagen sobre la procedencia de los efectivos poblacionales de la isla y su evolución. Entre los aspectos más destacados figura en primer lugar la alta proporción de extranjeros. En 2022 las personas residentes de otros países contabilizaban 35.571, lo que supone el 22,8% del total. En el año 2000 esta proporción era solo del 11,6%. Por procedencias el mayor peso lo ostentan los ciudadanos británicos (6.882), seguidos de los colombianos (4.171), los marroquíes (3.879) y alemanes (2.190), a lo que le siguen el resto nacionalidades en menor proporción, aunque sobresale la presencia de rumanos y chinos. Estas cifras son una muestra muy expresiva de la complejidad del escenario multicultural que presenta el destino turístico de Lanzarote.

Por otro lado, las personas residentes nacidas en la isla han sido según el último censo 71.747, es decir, que representan solo el 45,9%. El resto, además de los extranjeros, procede de otras islas canarias y de la España peninsular. Esto indica que el 54,1% de los residentes actuales han inmigrado en algún momento a Lanzarote.

## Evolución de la población residente extranjera (2000-2022)



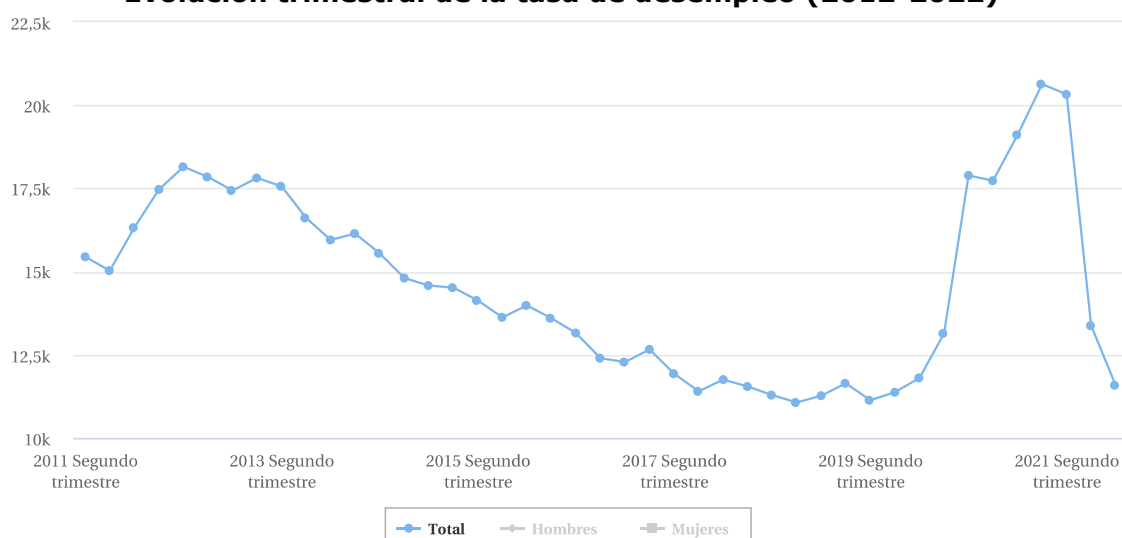
Evolución de la población de derecho y proporción de la población extranjera. Fuente ISTAC.

## Paro

Observando la evolución de la tasa trimestral de desempleo se comprueba un descenso continuado de la misma desde el 2012 hasta la actualidad, exceptuando obviamente los años de la pandemia. Los datos sitúan este índice en el 14,7 a finales de 2022, situándose por debajo de la media de Canarias. El número de parados ha alcanzado en 2022 el mínimo de la última década, con una cifra de 8.973.

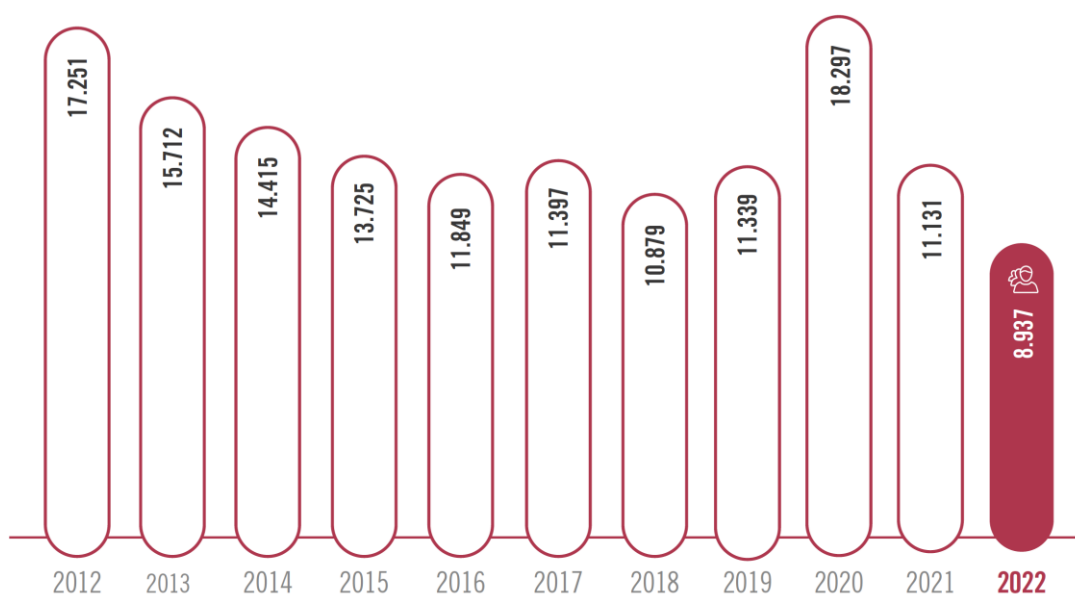
En cualquier caso, a pesar de la evolución positiva de este indicador, se trata de índices elevados para una economía que se supone basada en un turismo pujante. También hay que consignar que en contrapartida se detecta un aumento de precariedad laboral en prácticamente todas las ramas del sector turístico.

## Evolución trimestral de la tasa de desempleo (2012-2022)



Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

### Evolución del número de parados (2012-2022)



Fuente: Centro de Datos del Cabildo de Lanzarote

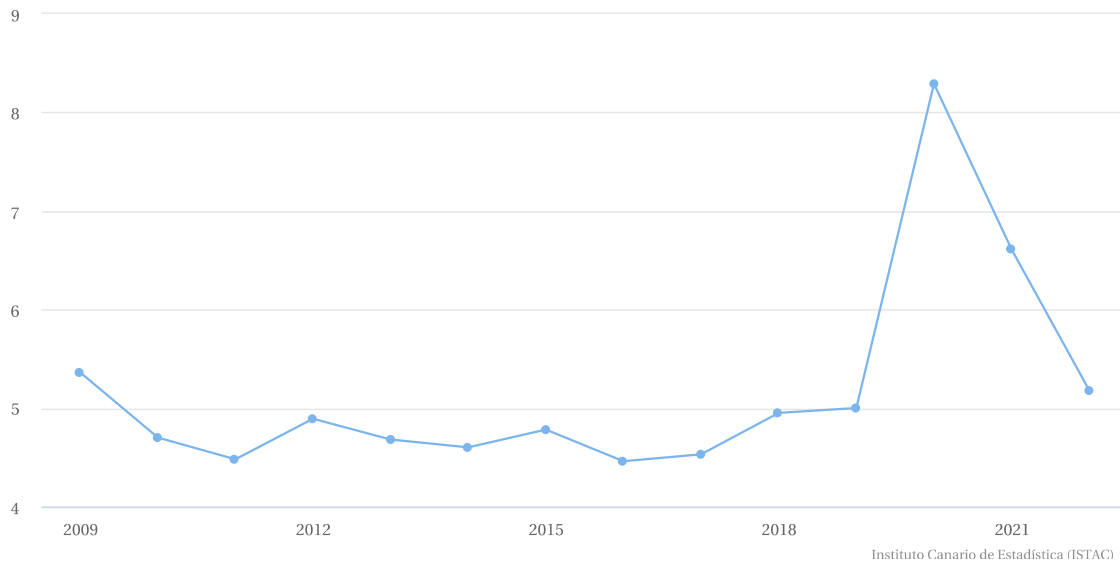
### **Generación de empleo en el ámbito de los alojamientos turísticos**

La aproximación a la generación de empleo por parte de los establecimientos alojativos abiertos en la isla se puede abordar con el recurso a tres indicadores del ISTAC.

En el primer caso tenemos los empleos que se generan por cada 100 viajeros entrados en la isla. La evolución ha sido variable, situándose este índice en torno a los 5 que se alcanzan en 2019, un resultado inferior al de la media de Canarias que, para el mismo año se situaba en 5,57. Debe matizarse que este indicador queda sesgado por la presencia del alojamiento vacacional que no contabiliza empleos.

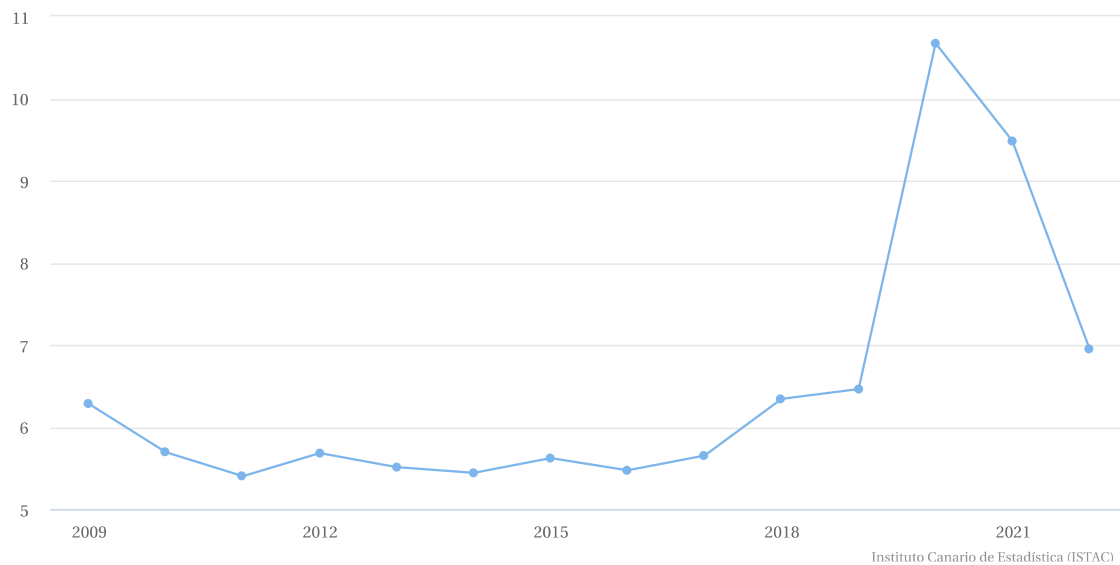


### Empleos por cada 100 viajeros entrados (2009-2022)



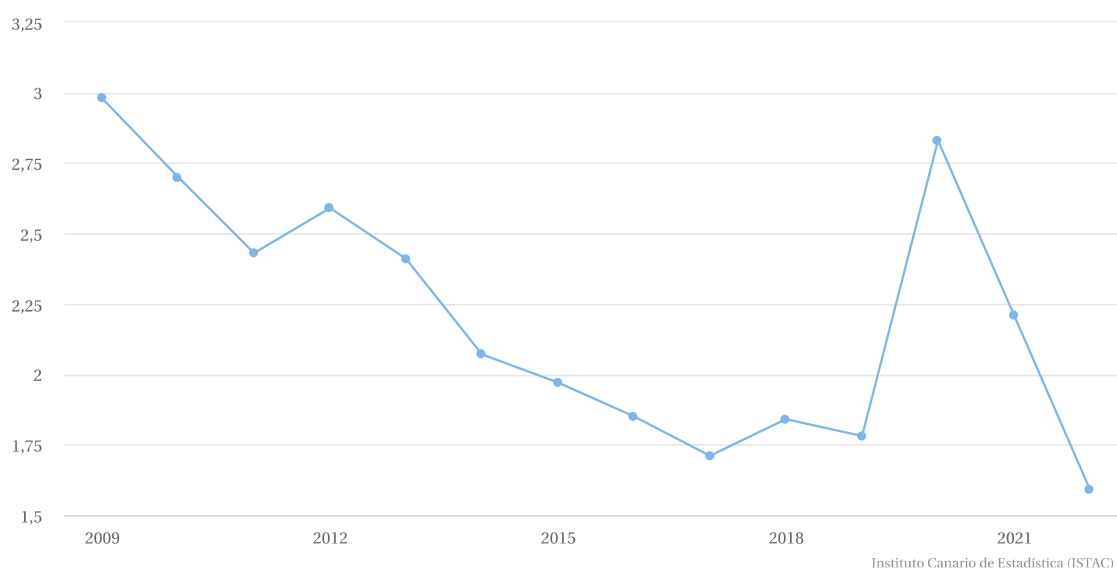
Sin embargo, si observamos la evolución de los empleos en relación con el número de pernoctaciones vemos que la tasa ha sido creciente en los últimos años hasta alcanzar el 6,95 en 2022. Ello se corresponde más con la tendencia real para el sector alojativos convencional, ya que la vivienda vacacional no registra empleo y pernoctaciones, aunque también se encuentra por debajo de la media de Canarias.

### Empleos por cada 1.000 pernoctaciones (2009-2022)



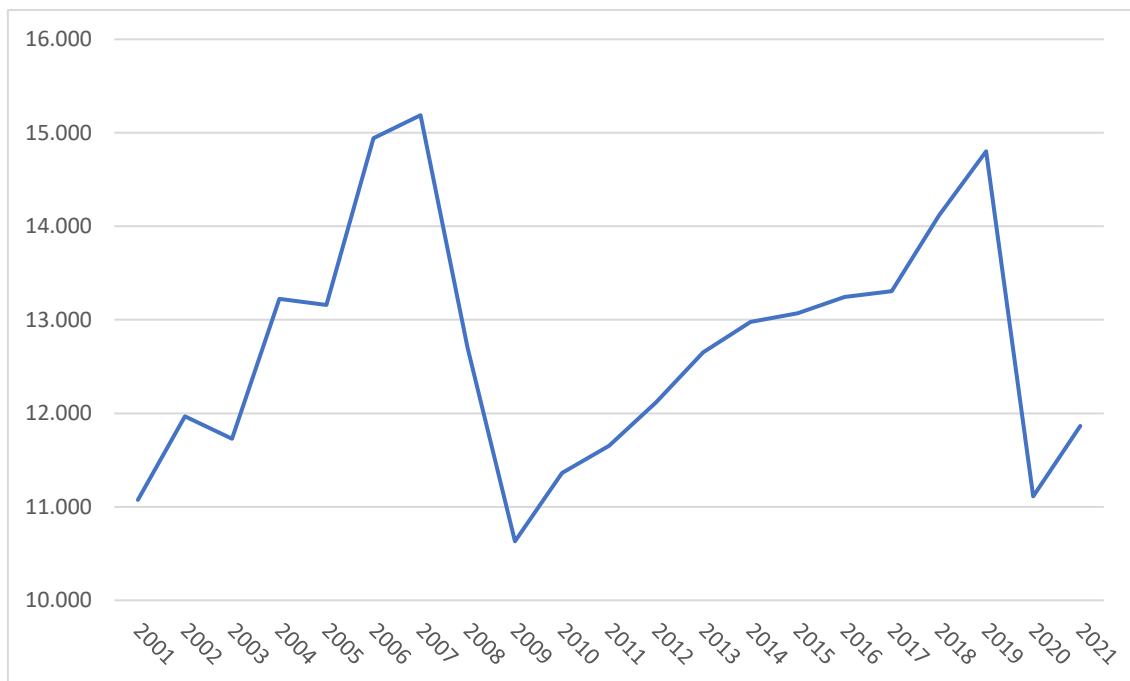
El segundo indicador disponible se corresponde con los empleos generados por cada 10.000 euros de ingresos en el sector alojativo. En este caso se registra una relación inversamente proporcional, y por lo tanto anómala, entre los ingresos y los empleos generados. En 2019, este índice se encontraba en 1,78, frente a los 2,98 de 2009. También en este caso el índice es algo inferior a la media de Canarias.

### **Empleos por cada 10.000 euros de ingresos (2009-2022)**



### ***Evolución del saldo migratorio***

El saldo migratorio, o migración neta, presenta el balance entre la inmigración y la emigración. Desde hace dos décadas este saldo ha sido siempre positivo en Lanzarote y por encima de las 10.000 personas. La evolución ha sido de crecimiento continuo exceptuando dos puntos de inflexión, el de la gran crisis financiera de 2007-2008, y durante el Covid. Estas tendencias constituyen un factor determinante en el aumento de la presión poblacional de la isla.

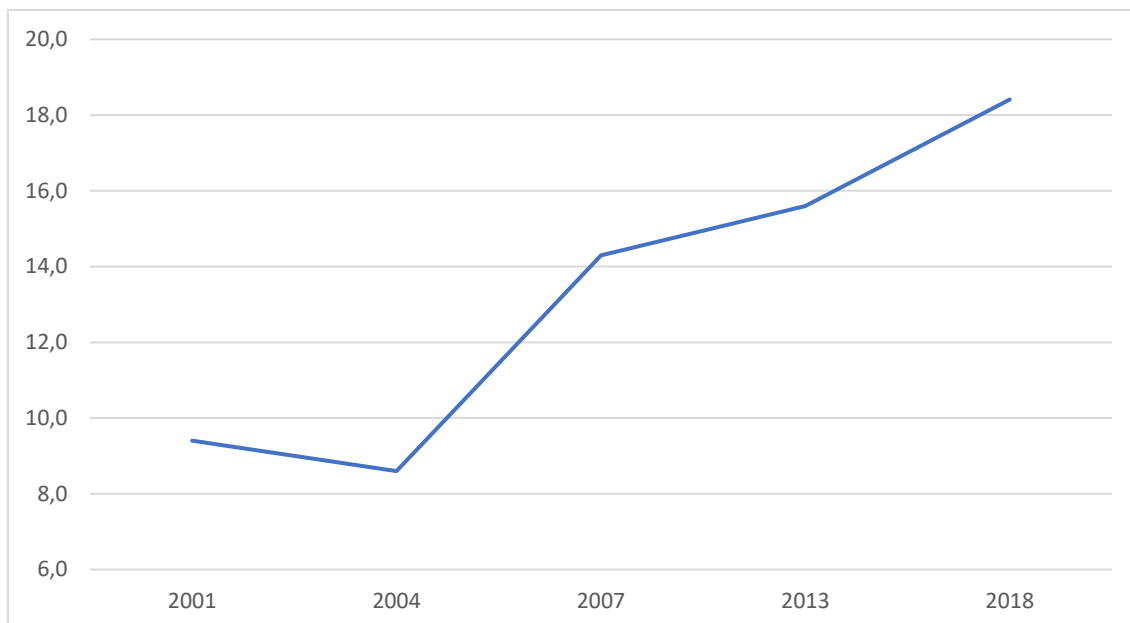


*Evolución del saldo migratorio. Fuente ISTAC.*

## **Pobreza**

Según las encuestas de condiciones de vida del ISTAC, el porcentaje de la población bajo el umbral de la pobreza se ha ido incrementando progresivamente, pasando en 2001 de representar el 9,4% al 18,4% en 2018, por lo que prácticamente se ha duplicado. Aún siendo un índice muy alto que refleja el relativamente bajo nivel de eficiencia de retorno de una economía turística insular que se presupone pujante, hay que considerar la valoración de este indicador se hace a nivel regional. En este contexto hay que resaltar que son cifras en la actualidad inferiores a la media de Canarias que se sitúa en 20,7%, aunque esta comparación no sea precisamente reconfortante. Lo realmente preocupante en este indicador es la tendencia que nos habla de un progresivo deterioro de las condiciones de vida de la población local a la hora de satisfacer dignamente sus necesidades básicas. Todo ello al margen de considerar que esta situación no es solo producto de una desigual redistribución de los beneficios de la actividad turística, sino también de crecimientos poblacionales excesivos que superan las capacidades económicas.

### **Evolución del porcentaje de población bajo el umbral de la pobreza (2001-2018)**

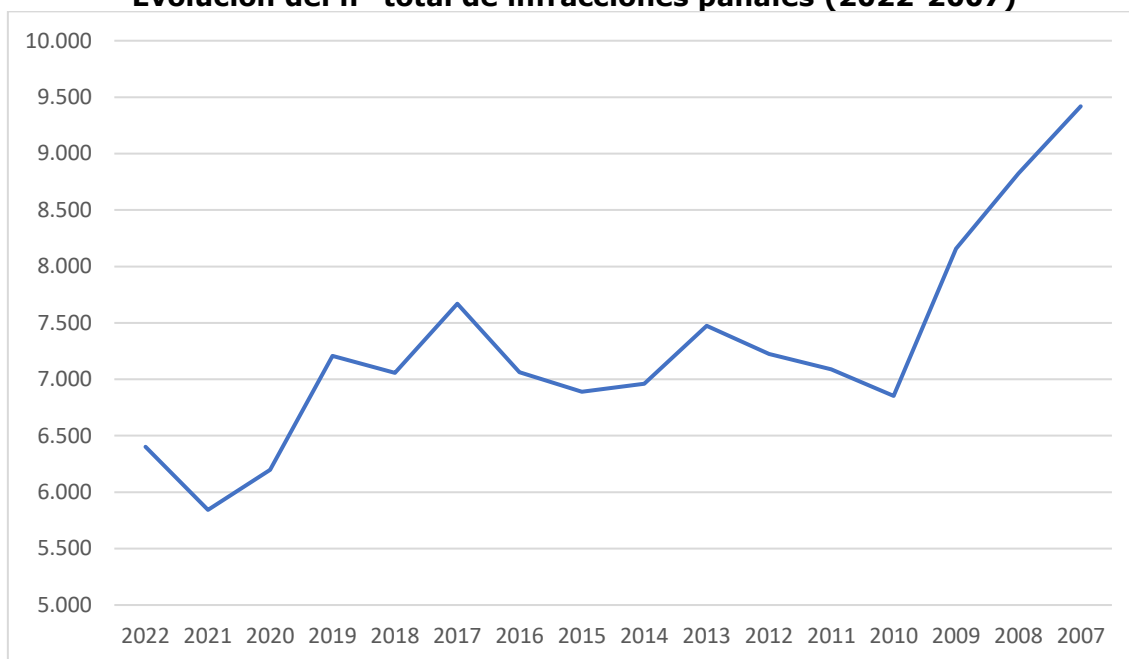


Fuente ISTAC

### **Criminalidad**

Los índices de criminalidad son indicadores que se asocian a la seguridad del destino, uno de factores que suelen afectar a las decisiones de elección de los turistas y sus expectativas. El número anual de infracciones penales registradas ha presentado en general una tendencia decreciente, aunque con ligeros altibajos, tal como se muestra en el gráfico adjunto, siendo los hurtos los delitos más recurrentes. Lógicamente estas tendencias se observan de igual modo en la evolución de la tasa de criminalidad, entendida como el total de infracciones penales conocidas x 1000 habitantes, que ha pasado de 73,9 en 2007 a 41,0 en 2022. En estas condiciones puede catalogarse la isla puede catalogarse como un destino seguro.

### Evolución del nº total de infracciones panales (2022-2007)



Fuente: Centro de datos del Cabildo de Lanzarote

## 3.3. Cuadro de mandos / Índices 2001 - 2022

A continuación, se adjunta un cuadro de mandos de indicadores que permite la comparación de los índices más relevantes entre el 2001 y 2022. Se incluyen igualmente otros indicadores no mencionados explícitamente en el apartado anterior. En ocasiones se utiliza como año de referencia el 2019, en función de la disponibilidad de datos o por el anómalo comportamiento de los mismos tras la pandemia. En conjunto permiten una visualización rápida de los cambios acaecidos en las últimas dos décadas.

Indicador	Unidad	TERRITORIO		Variación	En %
		2001	2022		
Superficie protegida	% isla	42,5	51,8	+9,3	
					-5,0
Especies amenazadas	nº	79	75	-4	+23
Superficie cultivada	ha	4.182	2.878 (2021)		-1304
					-31,1
Sup. Agricult. ecológica <sup>16</sup> ha		858,1 (2013)	635,8 (2020)		
					-222,3
					-25,9

<sup>16</sup> Superficie inscrita.

Suelo urbano	%	-	5,4 (2021)
% suelo urbanizable	%	-	1,8 (2021)
% suelo no urbanizable	%	-	94,5 (2019)

### FACTORES AMBIENTALES CLAVE

<b>Indicador</b>	<b>Unidad</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Variación</b>	<b>En %</b>
Producción de agua +69,5	Millones m <sup>3</sup>	16,1	27,3	+11,2	
Producción agua pc <sup>17</sup> +27,2	m <sup>3</sup> pc	106,1	135,0	+28,9	
Consumo de agua	Millones m <sup>3</sup>	11,2	12,2	1,0	+8,9
Producc. Energía elec. +23,0	GWh	612,2	753,8	+141	
Consumo energía elec. +241,91	GWh	573,7	822,8 (2019)	+43,4	
Consumo prod. petrol. +13,6	Miles Tm	366,9	417,1 (2019)		+50,2
Energías renovables <sup>18</sup> +34.297	KW inst.	6.405	40.702	+535,4	
Depend. energética <sup>19</sup> -1,7	%	99,9	98,2	-1,08	
Emisión de CO <sub>2</sub> +741,9	tCO <sub>2</sub> -eq		658,1	1.400 (2019)	
Emisión de CO <sub>2</sub> +55,8	pc <sup>20</sup> tCO <sub>2</sub> -eq pc	4,3	6,7 (2019)	+2,4	
Generac. residuos pc <sup>21</sup> 135,3	Kg per cápita		612,3	477 (2019)	-28,3

### INFRAESTRUCTURAS Y MOTORIZACIÓN

<b>Indicador</b>	<b>Unidad</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Variación</b>	<b>En %</b>
Tráfico aéreo pasajeros +44,7	nº	5.079.790	7.350.451	+2.270.661	
TA pasajeros internac. +33,9	nº	1.791.741	2.399.327	+607.586	
Turistas de cruceros +236.562	nº	98.677	335.239	+239,7	
Red alcantarillado +105,2	km	442,2 (2007)	547,4 (2019)	+23,7	
Red emisarios -8,8	km	18,0 (2007)	16,4 (2019)	-1,6	
EDAR <sup>22</sup> +20	Número	10 (2007)	12 (2019)	+2	

<sup>17</sup> Per cápita sobre población total: residentes + población turística equivalente.

<sup>18</sup> Potencia instalada.

<sup>19</sup> % energía producida con combustibles fósiles.

<sup>20</sup> Toneladas per cápita sobre población total: residentes + promedio turistas.

<sup>21</sup> Sobre población total: residentes + promedio turistas

<sup>22</sup> Estaciones de depuración de aguas residuales.

EDAR Capacidad	m <sup>3</sup>	26.690 (2007)	28.100 (2019)		
+1.410	+5,2				
Red de carreteras	Km	456,9 (2007)	465,3	+38,4	
+1,8					
Vehículos matriculados	nº	95.987 (2005)	137.528		
+41.541	+43,2				
Turismos / 1.000 hab.	Ratio	544 (2005)	596	+52	
+9,5					
Densidad vehículos	Veh/km <sup>2</sup>	113,4	162,5	+49,1	
+43,2					
Transporte público <sup>23</sup>	Desplaz.	2.907.695	5.427.500 (2019)		
+2,519.805	+86,6				
Usuarios transp. púb. <sup>24</sup>	Miles	19,1 (2019)	26,3 (2019)	+7,2	
+37,6					
Tráfico marít. mercanc.	Tn	1.483.032	1.727.659	+244.627	
+16,4					

### ACTIVIDAD TURÍSTICA

<b>Indicador</b>	<b>Unidad</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Variación</b>	<b>En %</b>
Afluencia turística	nº turistas	1.844.903	2.816.231	+971.328	+52,6
Plazas turísticas	<sup>25</sup> Número	59.375		95.972	
+36.596	+61,6				
Pernoctaciones	Millones	14,5 (2009)	16,7	+2,2	
+15,1					
Ocupación <sup>26</sup>	%	83,4	74,2	-9,2	-12,3
Estancia media	nº noches	11,0	7,45	-3,5	
-32,2					
Edificación turística	m <sup>2</sup>	56.811		49.724 (2021)	
-7.087	-12,4				
Densidad turística	Plazas/km <sup>2</sup>	70,1	113,5	+43,4	+61,9
Visitantes a los CACT	Miles	2.644,4		3.028,2	
+383,8	+14,5				

### SOCIAL

<b>Indicador</b>	<b>Unidad</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Variación</b>	<b>En %</b>
Población de derecho	nº	111.754	156.112	+44.358	
+39,6					
Densidad población <sup>27</sup>	Hab/km <sup>2</sup>	122	185	+63	
+51,6					
Saldo vegetativo <sup>28</sup>	Ratio	+890	+407 (2021)	-483	
-54,2					
Residentes extranjeros	nº	11.990		35.571	
+23.581	+296				

<sup>23</sup> Viajeros transportados en transporte terrestre urbano e interurbano.

<sup>24</sup> Nº de usuarios/as de transporte público por habitante (sobre población total: residentes + promedio turistas).

<sup>25</sup> Incluyendo las vacacionales, no existentes en 2001.

<sup>26</sup> Solo referida a los alojamientos convencionales, excluyendo la vivienda vacacional.

<sup>27</sup> Población residente.

<sup>28</sup> Diferencia entre el número de nacimientos y defunciones en un año determinado.

Inmigrantes s/ poblac <sup>29</sup> %		46,8	54,1	+7,7	
+15,8					
Edad media población	Edad	33,5	39,9 (2021)	+6,4	
+19,1					
Población total/día <sup>30</sup>	nº	152.049	202.087	+50.038	
+32,9					
Densidad pob. total <sup>31</sup>	Hab/km <sup>2</sup>	190,9	238,9	+48	
+25,1					
Índice de vejez <sup>32</sup> %		7,6	12,5 (2021)	+4,9	+64,4
Índice Dependencia <sup>33</sup> %		33,5	36,9 (2021)	+3,4	
+19,1					
Denuncias Violenc. Mujer Nº		252 (2014)	430 (2021)	+178	
+70,6					
Denuncias VM x hab. <sup>34</sup>	Número	17,7 (2014)	27,5 (2021)	+9,8	
+55,3					
Renta per cápita	€	13.222	24.042 (2019)		
10.820		+81,8			
Ratio educativa <sup>35</sup>	Número	14,1	8,9	-5,2	-36,8
Ratio sanitaria <sup>36</sup>	Número	1,4	2,9 <sup>37</sup>	+1,5	
+107,1					
Tasa de criminalidad <sup>38</sup>	Número	73,9 (2007)	47,3 (2019)	-26,6	
-35,9					
Edificac. Residencial <sup>39</sup>	En m <sup>2</sup>	193.710	36.435 (2021)	-	
157.275		-81,1			
VPO <sup>40</sup>	Número	0,21	0,15	-0,06	-28,5
% Empleo en sector 1º	%	1,7	0,9	-0,8	

<sup>29</sup> % de inmigrantes sobre población "natural".

<sup>30</sup> Contempla la población total: residentes + promedio de turistas.

<sup>31</sup> Población total: residentes + promedio de turistas.

<sup>32</sup> Población de 65 y más años / población total x 100.

<sup>33</sup> % de población de 0 a 14 años y de 65 y más años sobre la población de 15 a 64 años. Mide el número de personas inactivas en un país que tienen que ser "soportadas" económicamente por las personas activas. Cuanto mayor es esta tasa, significa que las personas que tienen un empleo deben contribuir con mayor intensidad a mantener las condiciones de Estado del Bienestar de la sociedad en su conjunto.

<sup>34</sup> Denuncias por violencia contra a mujer por 10.000 habitantes.

<sup>35</sup> Alumnos/profesor.

<sup>36</sup> Camas hospitalarias x 1.000 habitantes.

<sup>37</sup> Son 466 camas hospitalarias e incluyen las 98 previstas en el nuevo edificio de hospitalización para Enfermedades Emergentes del Hospital Dr. Molina Orosa y que está a punto de entrar en funcionamiento.

<sup>38</sup> Número de delitos x 1.000 habitantes.

<sup>39</sup> Incluye los metros cuadrados recogidos en los proyectos arquitectónicos que se acompañan a la solicitud de licencia de edificación de viviendas de nueva planta. No se contabiliza la superficie destinada a sótano.

<sup>40</sup> Viviendas de Protección Oficial Pública. VPO/habitante x 100.



<b>EMPLEO Y SITUACIÓN LABORAL</b>					
<b>Indicador</b>	<b>Unidad</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Variación</b>	<b>En %</b>
Poblac. ocupada/activa <sup>41</sup>	%	93,7	85,2	-8,5	
-					
Empleabilidad <sup>42</sup>	%	38,6	38,8	+0,02	
-					
Afiliac. a SS x 1.000 hab.	nº	121,6 (2012)	444	+322,4	
+265,1					
Contratos registrados	nº	48.614	62.025	+13.411	+27,5
Tasa de paro	%	9,8	14,7	+4,9	+50,0
Paro hostelería	%		24,0		
Paro construcción	%	9,0			

<b>ADMINISTRACIONES</b>					
<b>Indicador</b>	<b>Unidad</b>	<b>Año 2001</b>	<b>Año 2022</b>	<b>Variación</b>	<b>En %</b>
Presupuesto Cabildo	Millones €	98,483	151,526	+53,043	+53,8
Presup. Cab. x 1.000 hab.	Miles€	955,7	757,6	-198,1	-20,7

### 3.4. El efecto de la vivienda vacacional

En varios de los factores de capacidad de carga analizados se ha puesto el acento en los efectos colaterales asociados al rápido incremento de las viviendas vacacionales, por lo que es un punto que debe abordarse con mayor detalle.

En los últimos años, el desarrollo de las nuevas tecnologías y, en especial, la aparición de las plataformas digitales ha significado cambios sustanciales en la manera de acceder a la oferta de alojamiento turístico y ha facilitado la expansión de la oferta de viviendas de uso turístico. Esto ha supuesto una verdadera revolución en el mercado y estructura del alojamiento turístico, con efectos dispares.

El funcionamiento de este tipo de oferta alojativa toma cuerpo en la Comunidad Autónoma de Canarias con el Decreto 113/2015, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de las viviendas vacacionales. Las viviendas vacaciones se incluyen como nueva tipología alojativa en la modalidad extrahotelera, junto a los apartamentos, villas, casas emblemáticas y casas rurales. Se definen como tales "las viviendas, que amuebladas y equipadas en condiciones de uso inmediato y reuniendo los requisitos previstos en el

<sup>41</sup> Diciembre de 2022:

<sup>42</sup> % población ocupada sobre población total.

Reglamento, son comercializadas o promocionadas en canales de oferta turística, para ser cedidas temporalmente y en su totalidad a terceros, de forma habitual, con fines de alojamiento vacacional". Respecto su ubicación conviene resaltar que quedan expresamente excluidas del ámbito de aplicación las edificaciones ubicadas en suelos turísticos que se encuentren dentro de las zonas turísticas o de las urbanizaciones turísticas, así como las viviendas ubicadas en urbanizaciones turísticas o en urbanizaciones mixtas residenciales turísticas, lo cual constituye un detalle muy a tener en cuenta en el caso de Lanzarote.

Sobre la bondad y oportunidad de esta tipología de oferta alojativa puede decirse que, en principio, las viviendas vacacionales permitirían teóricamente permitir una redistribución de los ingresos alojativos turísticos entre otros segmentos de la sociedad local. Teóricamente, porque cuando ocurre que los mismos operadores del parque alojativo reconvierten sus instalaciones en vacacionales, esta premisa deja de cumplirse, al igual que cuando la oferta se concentra en unas pocas manos foráneas. También puede suponer una reactivación económica en aquellos lugares, que habitualmente han quedado al margen de las ganancias del turismo como a los núcleos de interior. Además, la vivienda vacacional permite en ocasiones reconvertir la vivienda secundaria o regenerar viviendas residenciales obsoletas para un nuevo uso, con la ventaja añadida de no incrementar la ocupación de suelo y generar nuevas construcciones para ampliar o diversificar la oferta. Una premisa que deja de tener sentido cuando la vivienda vacacional se corresponde con la motivación fundamental de una obra nueva.

En el otro fiel de la balanza, conviene valorar exhaustivamente los impactos y efectos colaterales de esta oferta. Uno de los efectos indeseados es la rápida reconversión de viviendas residenciales en turísticas al abrigo de un mayor rendimiento económico. El efecto inmediato es la reducción de la oferta de viviendas para el alquiler residencial de larga temporada y un fuerte aumento de los precios. Otros efectos colaterales guardan relación con la competencia de este tipo de oferta con otras consolidadas, especialmente los apartamentos, que se inclinan por una senda de la obsolescencia. Considerando también otros impactos como los de las viviendas vacacionales en suelo rústico, con los efectos o externalidades derivados de este tipo de empleo, tales como la utilización de caminos públicos, nuevos tendidos aéreos o aguas residuales vertidas en fosas sépticas.

Pero lo más destacado es la intensidad con la que se produce este fenómeno. En el caso de Lanzarote, como se ha visto, se está en un escenario en el que en un espacio relativamente corto de tiempo se han alcanzado las 6.826 viviendas vacacionales en 2022, con un crecimiento sorprendente como el del 6,5% registrado en los dos

últimos años. Esto presenta un escenario actual en el que la oferta en vivienda vacacional representa, en número de plazas, prácticamente el 30% de la oferta alojativa insular, en una isla con una proporción de aproximadamente 2 plazas turísticas por cada 3 residentes. Se trata de incrementos ciertamente altos y ello nos lleva también a otras reflexiones que afectan al modelo turístico al que se aspira en la isla.

Si consideramos que el alojamiento constituye uno de los factores clave en las expectativas y percepciones de los turistas, habría que preguntarse por el modelo al que desea dirigirse Lanzarote. No es descabellado imaginarse un escenario en el que más del 50% de la oferta alojativa sean viviendas vacacionales, y en estas condiciones apostar por criterios comunes sobre la calidad y sostenibilidad de dicha oferta sería prácticamente misión imposible, ya que al final el modelo a seguir estará impuesto por las plataformas y no por el propio destino, recordando además que la vivienda vacacional no está sujeta a las mismas regulaciones que rigen en el alojamiento turístico convencional. Todo ello, sin olvidar la diferencia entre el vacacional y el convencional en términos de generación de empleo.

En este contexto conviene citar alguno de los resultados del informe *Sostenibilidad del turismo en Canarias* (2022) del Observatorio Turístico de Canarias realizado por las Universidades de Las Palmas de Gran Canaria (ULPG) y La Laguna (ULL), donde particularmente se analiza el grado de apoyo de la población local a las viviendas vacacionales. Los datos aportados en el informe a partir de las encuestas del ISTAC (2019), muestran que en las islas y zonas con mayor presión turística (Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife-Sur y Gran Canaria-Sur), la población local tiene una opinión menos positiva sobre las viviendas vacacionales que en las islas con menor desarrollo turístico (El Hierro, La Palma y La Gomera). Tal nivel de insatisfacción es también un dato para tener muy en cuenta a la hora de afrontar el futuro.

En consecuencia, es preciso adoptar medidas en orden a conciliar ese tipo de oferta y reducir al máximo los impactos y externalidades negativas que genera poniendo de relieve el papel de la administración pública a través de los instrumentos de regulación pertinentes. Como bien indica la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia al abordar esta cuestión, "cuando se detectan efectos negativos, la regulación por parte de las Administraciones Públicas tiene que estar motivada por la existencia de un fallo de mercado o razón imperiosa de interés general que requiera de la intervención pública"<sup>43</sup>. Entre los aspectos de interés general figura precisamente la necesidad de

---

<sup>43</sup> *Estudio sobre la regulación de las viviendas de uso turístico en España*, Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, 2018.

disposición de vivienda para los residentes. La situación de la vivienda en Lanzarote es un caso particularmente grave que debe abordarse desde la doble vertiente que plantea en la actualidad: la proliferación del alquiler vacacional y la falta de vivienda para residentes y su carestía.

En este sentido, la adopción de medidas reguladoras vendría avalada tras la sentencia del Tribunal Supremo de 31 de enero de 2023 sobre regulación del alquiler vacacional referido al municipio de Palma, en la isla de Mallorca (Baleares), que respalda la limitación de los pisos turísticos en Palma aprobada por el equipo de gobierno municipal en junio de 2018. El alto tribunal ha estimado el recurso de casación presentado por el Ayuntamiento de Palma contra una sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Baleares, que anuló el acuerdo adoptado en el pleno consistorial. Los jueces consideran que el dictamen del tribunal balear “vendría a declarar todas las viviendas del municipio de Palma como aptas para desarrollar la actividad turística” y estiman que la propia Ley de Turismo de Baleares “se lo prohíbe expresamente”. En su página 10, la sentencia del Supremo señala que “los informes que obran en el expediente evidencian el impacto de esta actividad sobre la configuración y convivencia social en los barrios, la falta de oferta de arrendamiento para la población residente y los posibles efectos significativos sobre el medio ambiente, territorio, recursos energéticos, hídricos, infraestructuras y carreteras”. Estos argumentos sobre Palma son en buena parte extrapolables a Lanzarote. De hecho, en los últimos dos años, los medios de comunicación vienen haciéndose eco reiteradamente sobre la escasez de vivienda de alquiler de larga temporada destinada a la población residente, así como su elevado coste y el constante aumento de los precios.

A tenor de los datos manejados en el presente informe, la necesidad de acometer una regulación y limitación de la vivienda vacacional vendría no solo amparada por las razones sociales expuestas en relación a la vivienda, sino también por otros factores asociados a la superación de umbrales admisibles de la capacidad de carga en términos de intensidad y densidad turística.

---

## **4. Análisis de la aplicación del concepto de zona turística saturada**

### **4.1. Capacidad de Carga y Saturación Turística en la legislación canaria**

La saturación turística se cita en la Ley 4/2017, de 13 de julio, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias que, en el artículo 100.2 sobre Determinaciones sobre uso turístico establece:

En las zonas reservadas para el desarrollo turístico, los planes insulares de ordenación podrán identificar aquellas zonas o núcleos de las mismas en las que no se deban permitir nuevos crecimientos turísticos ni residenciales por ser incompatibles con el principio de desarrollo sostenible o tener el carácter de espacios saturados de acuerdo con los parámetros establecidos por la legislación turística y urbanística aplicable.

No obstante, es un término que precisa de mayor concreción en la legislación canaria. Por ello, con motivo del reciente Debate sobre el Estado de la Nacionalidad Canaria de 2023, el Parlamento de Canarias aprobó una propuesta de resolución instando a introducir en la Ley del Suelo de Canarias un articulado donde se caracterice la consideración de Zona Turística Saturada.

A la espera de un nuevo Plan Insular de Ordenación de Lanzarote que incorpore y dé respuestas a estos desafíos en el ámbito de sus competencias, hay que tener presente que las Directrices de Ordenación del Turismo<sup>44</sup> en vigor establecen en su Directriz 20.a sobre Rehabilitación urbana:

Las zonas saturadas, áreas con su Capacidad de Carga agotada, que requerirán del establecimiento de determinaciones para impedir los nuevos crecimientos turísticos y fomentar, en su caso, la disminución de su densidad y capacidad alojativa.

Asimismo, la Directriz 26 sobre Límites del crecimiento, abunda en este concepto:

1. El planeamiento insular deberá declarar agotada la Capacidad de Carga de aquellos ámbitos territoriales en los que así se deduzca del análisis de los factores relacionados en la Directriz anterior, pudiendo afectar dicha declaración a zonas o núcleos concretos de una isla o a

---

<sup>44</sup> Ley 19/2003, de 14 de abril, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación General y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias.

la totalidad de la misma. Los efectos de la declaración serán los siguientes:

- a) En el ámbito declarado, no podrá aumentar el número de plazas turísticas sobre la oferta existente.
- b) En las zonas turísticas incluidas dentro del ámbito declarado, no podrá aumentar el número de plazas residenciales, salvo expresa previsión en contrario del plan insular, debidamente justificada.

2. En particular, el planeamiento insular justificará la previsión de crecimiento alojativo turístico que el mismo establezca, en relación con la existencia material o dotación financiera para la ejecución de infraestructuras y servicios generales suficientes para cubrir las necesidades de la población residente y turista existentes, como de la generada por el crecimiento turístico previsto, requiriéndose informe de las administraciones competentes. En todo caso, la disponibilidad y Capacidad de los servicios de sanidad y educación públicas para el incremento de demanda previsto, será un factor limitante para su desarrollo.

3. En atención al equilibrio del modelo insular establecido, el planeamiento insular podrá fijar límites de ámbito insular a la autorización de nuevos alojamientos turísticos, así como de nuevos alojamientos residenciales dentro de las zonas turísticas.

4. Conforme a lo dispuesto en el artículo 18.5 del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, el planeamiento insular podrá establecer igualmente áreas del territorio insular en las que no se deban permitir nuevos crecimientos turísticos por tener el carácter de zonas saturadas, al exceder la oferta existente de la demanda previsible.

Las Directrices de Ordenación del Turismo vinculan claramente la saturación turística con la capacidad de carga, llegando a definir los principales factores relevantes. El análisis de la capacidad de carga se entiende así como un instrumento básico inserto en el planeamiento turístico, especialmente aplicable en las condiciones de saturación, una vez se ha sobrepasado el punto en el que las desventajas del crecimiento alojativo superan con creces los posibles beneficios. Estos aspectos se abordan en la Directriz 25:

- 1. (ND) Toda decisión de transformación por la urbanización del suelo con destino turístico requiere ser establecida y fundamentada técnicamente en la capacidad de carga de la zona turística afectada, entendida como el conjunto de factores que permiten el uso turístico de una zona sin un declive inaceptable de la experiencia obtenida por los visitantes, una excesiva presión sobre los recursos turísticos de la misma, una alteración ecológica sobre la sociedad residente, y disponiendo de los equipamientos, servicios e infraestructuras generales precisos para el desarrollo de la actividad y de la población

de servicios que demande. Esta capacidad habrá de ser considerada y analizada por el planeamiento urbanístico en cuanto factor determinante de la sectorización la sectorización de suelo con destino turístico. Todo ello bajo los criterios de capacidad global de carga turística y los criterios específicos determinados por el planeamiento insular.

2. (ND) La determinación de la capacidad de carga integrará un documento autónomo dentro de los instrumentos de planeamiento, y se fundamentará, al menos, en los siguientes factores relevantes:

a) Capacidad ecológica, que identificará y valorará los cambios que previsiblemente haya de producir en los ecosistemas la implantación de la actividad turística de que se trate.

b) Capacidad social, que analizará los efectos sobre la población residente, sobre sus condiciones urbanas, habitacionales, de mercado de trabajo y de entorno cultural, así como su afección a los servicios educativos, sanitarios y de bienestar social disponibles.

c) Capacidad paisajística, definida como la potencialidad del paisaje para asumir las actuaciones previstas sin alteración de sus rasgos y elementos característicos.

d) Capacidad de las infraestructuras de accesibilidad y otras existentes para atender el funcionamiento y abastecimiento del ámbito, y posibilidad de absorción de los impactos que se deduzcan de la dotación o ampliación de dichas infraestructuras.

e) Capacidad del mercado, considerando el crecimiento potencial de la demanda frente a la nueva oferta, con el fin de evitar que la generación de desequilibrios entre oferta y demanda deteriore la competitividad del destino y de los operadores.

f) Disponibilidad de recursos tecnológicos, profesionales y laborales necesarios para las fases de construcción y explotación de los establecimientos turísticos que se prevean, estimada bajo la hipótesis de aplicar medidas y sistemas adecuados a la conservación del medio ambiente, el ahorro de energía y de agua, y la correcta gestión de los residuos.

g) Disponibilidad de recursos turísticos, evaluados en relación con los productos turísticos previstos, fundamentada en un inventario valorado, destinado a estimar la orientación turística del ámbito y la correspondencia entre recursos, productos turísticos, tipo de demanda y actividades turísticas propuestas.

h) Afección a recursos naturales existentes en los ámbitos propuestos para la actividad urbanística, y en su entorno de influencia ambiental, paisajística y funcional, fundamentada en un inventario y valoración de los recursos y en la previsión de las medidas para su conservación.

Para la valoración de los recursos naturales implicados en la actuación, se considerarán en todo caso como elementos sensibles, los siguientes:

- 1) Los espacios litorales, cuya extensión a este efecto de protección se establece como la franja costera de 500 metros de anchura, medida desde la ribera del mar.
- 2) Los relieves y horizontes definidores de los paisajes característicos de cada isla.
- 3) Las formaciones orográficas y escenográficas naturales características, como los acantilados, barrancos, lomos, conos volcánicos y calderas, entre otras.
- 4) Los suelos agrícolas productivos, y los que caracterizan la imagen del territorio.
- 5) La vegetación y, especialmente, el arbolado.

3. (NAD) En el acto de aprobación definitiva de los correspondientes instrumentos de planeamiento, el órgano competente habrá de realizar una evaluación específica de dicha Capacidad, que habrá de quedar detalladamente expresada en el acuerdo correspondiente.

4. (ND) Sin perjuicio de lo establecido en la anterior Directriz 23, en cuanto a la prioridad de actuación en las áreas a rehabilitar, cuando existan déficits de infraestructuras, servicios o dotaciones o una Carga social excesiva, el Gobierno de Canarias deberá adoptar las medidas tendentes a contrarrestar o corregir dicha situación.

Finalmente, la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, en su artículo 58.1, sobre Previsiones turísticas de los Planes Insulares de Ordenación Territorial, establece:

Los Planes Insulares de Ordenación Territorial deberán contener previsiones específicas de desarrollo turístico, identificando cada uno de los atractivos y núcleos, capacidad máxima, zona de influencia y límites de la oferta alojativa.





## 4.2. La declaración de Zona Turística Saturada

El análisis de los indicadores de capacidad de carga no deja margen de duda sobre la necesidad de declarar la isla de Lanzarote como Zona Turística Saturada. Tal necesidad se encuentra sustentada no solo en el reconocimiento de la superación de los umbrales de riesgo admisibles, sino también por la evidencia de las tendencias continuas de crecimiento y aumento de la presión que muestran los indicadores asociados a los factores determinantes de la capacidad de carga, con especial incidencia en el crecimiento continuo de la oferta alojativa motivado por el llamado tercer boom turístico asociado con la emergencia de la vivienda vacacional. Una declaración de este tipo iría fundamentalmente orientada a iniciar un período de reflexión en profundidad sobre el modelo turístico insular y los necesarios límites que deben consensuarse para evitar un deterioro irreversible del destino.

A falta, por el momento, del respaldo legal pertinente, iniciado a partir de la propuesta de modificación de la Ley del Turismo realizada en el Parlamento de Canarias, resulta indudable que tal declaración se encuentra fundamentada en las disposiciones de las Directrices de Ordenación del Turismo, tal cual se deduce nítidamente de la lectura del apartado anterior y, lo que es más importante, por la evidencia de los hechos. Sin embargo, hay que tener en cuenta que los cambios legislativos y especialmente, los referidos al desarrollo la planificación, constituyen frecuentemente una respuesta extremadamente lenta ante los desafíos que se presentan hoy en día. Por lo tanto, urge retomar el diálogo social con todos los actores implicados para poder definir los límites aceptables y las regulaciones pertinentes al respecto, en el marco del reconocimiento de la saturación turística de la isla.

Por todo ello, tal declaración tendría como finalidad última establecer un espacio de concertación capaz de aunar los esfuerzos para poder establecer los parámetros que permitan transitar definitivamente hacia un modelo turístico más equilibrado en el conjunto del territorio, con un uso más sostenible de los recursos, más diverso, segmentado, responsable y competitivo. Un modelo basado en la mejora de la calidad de la oferta turística (alojamiento, oferta complementaria, dotaciones y productos); en la regulación de las nuevas formas de alojamiento; en el control de la afluencia a determinados lugares saturados; en una especial atención al paisaje como recurso; en la incentivación de nuevos atractivos y, en la innovación, competitividad, calidad y diversidad de los productos turísticos. Si se quiere avanzar realmente hacia un escenario de turismo innovador, competitivo y suficientemente atractivo para los diversos agentes (residentes, turistas y operadores turísticos), hay que apostar por impulsar cambios de forma decidida.

En este perentorio esfuerzo de renovación y reactivación de la calidad y sostenibilidad del destino Lanzarote y, a tenor del análisis realizado, se pueden apuntar algunas de las principales líneas de actuación que se deducen del análisis:

1. Lo primero, y aunque parezca una obviedad, es reforzar por parte de las administraciones competentes la capacidad de realizar el monitoreo de la actividad turística, que ya dispone de una magnífica estructura con el Centro de Datos del Cabildo del Cabildo de Lanzarote. Se implementarían nuevos indicadores de CCT y análisis de tendencias. Resulta obvio que, sin los datos adecuados y actualizados, no se pueden sustentar decisiones e iniciativas de futuro. El objetivo final sería ayudar a mejorar sustancialmente el conocimiento de los efectos del turismo en Lanzarote en tiempo real.
2. En lo que respecta al sector alojativo, procede regular racionalmente las estancias turísticas en viviendas vacacionales, estableciendo urgentemente los límites oportunos ante su desproporcionado crecimiento, ya sea con el recurso a medidas regulatorias o de consenso. Tal decisión debería ir acompañada con medidas tendentes a reforzar y apoyar la renovación y recualificación de la planta hotelera, especialmente en los segmentos medio-altos.
3. Es necesario afrontar soluciones de movilidad sostenible ante el fenómeno de la excesiva motorización y los modos de desplazamiento turístico en Lanzarote. Esto requiere el apoyo del sector a uso transporte público y la apuesta por los vehículos de cero emisiones, preferentemente colectivos. Se considera un aspecto esencial a la hora de mejorar la percepción de un destino actualmente saturado. Esto incluye adicionalmente la mejora de los accesos peatonales o en bici y el mantenimiento de la red insular de senderos.
4. Se necesita apoyar la mejora y diversificación de la oferta complementaria capaz de sustentar productos turísticos innovadores y creativos en la línea de la renovación del destino. Actuaciones que pueden ir desde la creación de nuevos centros, el impulso del turismo cultural, como es el caso de las salinas, hasta iniciativas como la recuperación de la calidad del cielo nocturno como nuevo recurso y atractivo complementario. Tal dimensión estaría igualmente asociada a la proyección exterior de la isla como una cultura abierta al mundo que pivota en torno al arte, la literatura y la naturaleza.
5. Deben fomentarse acciones y campañas tendentes a racionalizar y reducir la presión sobre recursos críticos como el agua y la energía, apelando al compromiso y responsabilidad del sector de la hostelería. Hay que reconocer que algunos hoteles con certificados ambientales han aportado en los últimos años

ejemplos a la línea seguir en el manejo responsable de estos recursos.

6. Se requiere urgentemente aumentar los recursos humanos y económicos para la vigilancia y control de la afluencia turística en los espacios naturales y paisajes culturales de interés en la isla, especialmente en los lugares más frecuentados, máxime en el escenario actual de motivaciones digitales que provoca una enorme dispersión territorial de las visitas.
7. Aunque también sea algo recurrente, conviene reforzar las campañas de información y educación dirigidas a turista, enfatizando los valores diferenciales de la isla, y tratando de luchar en ocasiones con la vulgarización de los comportamientos que imponen las redes sociales y los comportamientos heredados.

Se trata solo de un conjunto de ideas sobre medidas generales con el fin de contextualizar la manera de hacer frente a los desafíos planteados. Muchas de ellas son coherentes con la apuesta de un escenario de economía circular que, en cualquier caso, permitiría rebajar algunos de los umbrales de riesgo detectados en el análisis de la CCT. Conviene también indicar que para muchos de estos casos existen experiencias e iniciativas y buenas prácticas de éxito, tanto internas como externas, en las que se pueden inspirar las acciones concretas a tomar en el futuro para apuntalar el nuevo modelo de turismo.

---

## 5. Conclusiones derivadas del análisis de los indicadores de capacidad de carga

Abordar el tema de la capacidad de carga turística de Lanzarote como destino turístico presupone asumir en primer lugar que prácticamente todos los límites y estándares de capacidad carga al uso se han superado ampliamente hace mucho tiempo, tal y como se desprende del análisis realizado en base a los distintos indicadores utilizados. En este contexto, la reflexión sobre los factores e indicadores claves analizados se orienta más bien a definir cuáles son los límites racionalmente admisibles que ya no deben sobrepasarse, sin que ello implique un deterioro irreversible del destino y de la propia isla como espacio turístico y espacio para vivir.

Los resultados de los indicadores más relevantes utilizados muestran las diferentes tendencias en un escenario en donde la capacidad turística puede considerarse agotada. Son las tendencias lo realmente importante y preocupante, una vez que se ha constatado que los umbrales admisibles de crecimiento turístico y poblacional se han superado ampliamente. Atendiendo a las distintas dimensiones de la capacidad de carga turística y poblacional analizadas, se extraen a continuación las conclusiones más destacadas.

En lo que respecta a los recursos y factores ambientales clave, la situación de la isla presenta claramente un perfil de isla artificial donde el binomio agua-energía constituye un factor conjunto de dependencia extrema y, por lo tanto, de riesgo ascendente sujeto a los avatares del mercado de las energías fósiles y los operadores eléctricos. En términos de consumo de agua desalada, el único recurso disponible para el abastecimiento, el récord histórico de consumo se sitúa precisamente en 2022, con 12,27 M de m<sup>3</sup>. En relación con el consumo de energía eléctrica el crecimiento ha sido también continuo, exceptuando el anormal período del Covid. A este respecto conviene resaltar dos aspectos, el primero, que la aportación de la energía renovable puesta en red se sitúa en un muy escaso 11,32%; el segundo, es el llamativo dato que nos indica que el consumo del sector de la hostelería supera actualmente al consumo doméstico, es decir, al del conjunto de hogares de la isla, y sigue creciendo. Todo ello a pesar de las medidas de ahorro de agua y electricidad que hayan podido implementarse en los distintos ámbitos. El otro factor ambiental clave se corresponde con los residuos, que en términos de producción total presenta índices muy altos, con medias superiores a la de Canarias. Por el contrario, la

evolución de los residuos domésticos se ha estabilizado e incluso es decreciente, a lo que se suma la evolución positiva de la recogida selectiva, en gran parte debido a la población, ya que el compromiso del sector turístico en general continúa siendo muy bajo. En términos de capacidad de carga sobresale el hecho de que la capacidad del Complejo Ambiental de Zonazamas podría verse desbordada en un futuro no muy lejano.

La dependencia de los hidrocarburos sigue siendo extrema, dado fe de la insostenibilidad del sistema. En este sentido, el aspecto más llamativo se corresponde con la dimensión del transporte terrestre, teniendo en cuenta que, en términos de energía final, este apartado representa casi el 60% de los consumos totales. El índice de motorización de la isla, en continua evolución ascendente, alcanza el máximo en 2022 con la sorprendente cifra de 596 vehículos/1000 habitantes. Se trata de un índice de motorización que solo se presenta en grandes ciudades, superior incluso a Barcelona (570), que presentan altos índices de movilidad, y que en nuestro caso contrasta con la baja incidencia del transporte público. Al margen de los modos y pautas de movilidad de la población, conviene precisar que, en términos de movilidad turística, factores como el incremento la vivienda de alquiler vacacional tienen un efecto negativo que contribuye a acentuar esta tendencia, incitando a un mayor uso del vehículo de alquiler y su consolidación como medio preponderante de transporte de los turistas.

El modelo de movilidad imperante incrementa aún más la situación límite de dependencia energética y consecuentemente el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero que no ha dejado de crecer, poniendo en cuestión la hipotética pretensión de promover Lanzarote como una isla y un destino turístico comprometido con el clima. Pero también hay que considerar el factor de percepción de los turistas y la brecha respecto a sus expectativas al encontrarse con un destino sobremotorizado, bastante alejado de la imagen que se pretende promocionar.

La infraestructura alojativa constituye un factor clave en el análisis de la capacidad de carga turística. En lo que respecta al alojamiento "convencional" de hoteles y apartamentos, las estadísticas de evolución del número de plazas indican una tendencia a la estabilización que difiere del crecimiento continuo de la mayoría de los indicadores. El punto álgido de plazas alojativas se alcanzó en 2012 con una cifra de 74.272, manteniendo una tendencia estable y ligeramente decreciente hasta 2017, momento a partir del cual se registra una disminución paulatina hasta llegar a las 66.623 plazas ofertadas antes de la irrupción del Covid. Pareciera, pues, que esta tendencia era coincidente con las previsiones de la planificación insular que propugnaban un decrecimiento de diez mil plazas en un escenario

de contención más racional y oportuno. Pero con lo que no se contaba es con la irrupción y crecimiento imparable de la oferta de alquiler vacacional que, según los datos del INE, ha alcanzado su máximo precisamente en 2022 con 6.826 viviendas de uso turístico que representan 31.396 plazas más, lo que implica que en la actualidad prácticamente el 30% de la oferta alojativa se corresponde con esta modalidad, con un sorprendente incremento del 6,5% solo en los dos años. Como referencia comparativa baste citar que el Plan de Intervención de Ámbitos Turísticos del Consell de Mallorca (PIAT) fija un techo numérico que se corresponde con 26% de la oferta alojativa, habiendo sido rebasado con creces en nuestro caso. En estas circunstancias, si sumamos estas plazas, la deseada tendencia a la estabilidad o incluso reducción de la oferta alojativa salta por los aires, y lo que se produce en la realidad al sumarlas, es que asistimos a una tendencia de crecimiento continuo de las plazas alojativas hasta alcanzar el récord de densidad turística de 113,5 plazas/km<sup>2</sup> en la actualidad. Una tendencia que vuelve a dar prioridad al crecimiento cuantitativo y continuado de la oferta en detrimento de la renovación y cualificación del destino, en particular de la oferta alojativa. Algo que contrasta con las previsiones de los analistas que auguraban que el período del Covid serviría para reflexionar sobre las nuevas perspectivas de la sostenibilidad del turismo en los destinos afectados. En este sentido baste insistir en la baja tasa de renovación del parque de establecimientos colectivos de alojamiento existentes, y en factores como la escasa proporción de establecimientos de de calidad media-alta, lo que se refleja en la evolución de la tarifa media diaria (ADR) en los establecimientos convencionales que, a pesar de su incremento, se sitúa por debajo de la media de Canarias o de Baleares por poner un ejemplo. En contrapartida hay que reseñar que determinados índices de eficiencia en el alojamiento son positivos, como es el caso de la tasa de ocupación que se mantiene en niveles altos, más que la media de Canarias, como el último 74,18% registrado en 2022.

No se dispone de indicadores fiables asociados con la capacidad de carga de las infraestructuras asociadas a la oferta complementaria. Sin embargo, la afluencia a los Centros de Arte, Cultura y Turismo de Lanzarote (CACT) constituyen un buen y emblemático referente. Con ciertas variaciones y altibajos la afluencia ha seguido un ritmo más o menos constante de crecimiento, alcanzando el máximo justamente en 2022 y superando la barrera de los 3M de visitantes al año. Ello hace reflexionar sobre los límites asociados a la capacidad de acogida de estas infraestructuras y el riesgo de saturación de las mismas, con el consiguiente deterioro de la experiencia para los visitantes.

La capacidad aeroportuaria también es determinante en un modelo turístico insular dependiente del transporte aéreo. En este contexto es importante recalcar que, en muchas ocasiones, el incremento de la demanda turística, con el consiguiente impacto en el flujo de visitantes

y eventual incremento de la capacidad alojativa, no se corresponde a decisiones del mercado turístico endógenas, sino a otros intereses como los asociados con el transporte aéreo, donde el diseño de la infraestructura aeroportuaria juega un papel determinante. En este sentido, atendiendo a los distintos escenarios de futuro planteados en el Plan director de AENA para el aeropuerto César Manrique-Lanzarote, conviene llamar la atención sobre las dos hipótesis planteadas como horizontes 2030 y 2035 con 9,7 M y 11 M de pasajeros, amén del hipotético plan de máximo desarrollo que duplicaría la actual capacidad hasta los 14 M. De cumplirse cualquiera de las opciones de futuro se estaría apostando por sobrepasar aún más si cabe los límites de capacidad de carga turística e incentivando el crecimiento cuantitativo de turistas hasta extremos de saturación difícilmente asumibles y de alto riesgo.

La carga poblacional y turística del destino constituyen otras dimensiones que han sido abordadas en el análisis de los indicadores de capacidad de carga. En este sentido nos encontramos con un escenario caracterizado por un incremento poblacional permanente en el que el número de residentes ha crecido un 50% en el transcurso de dos décadas, incrementándose incluso tras la pandemia en el censo de 2022, que registra 156.112 residentes. Si se analiza procedencia de la población según los datos estadísticos se comprueba que el 54,1% de los residentes actuales han inmigrado en algún momento a Lanzarote, lo que constituye una muestra muy expresiva de la complejidad del escenario multicultural que presenta el destino turístico de Lanzarote. Pero en términos de capacidad de carga lo que realmente interesa es conocer la población real que acoge la isla, lo que implica contabilizar el número medio de visitantes que se encuentran en la misma, lo que también se denomina Indicador de Presión Humana (IPH), añadiendo a los residentes la población turística equivalente, cuyo índice alcanzó el límite histórico en 2017 con 57.471 personas de media. Con estas condiciones la población real a contabilizar la actualidad es de 202.087 personas, una cifra muy similar a la registrada en 2017, por lo que la tendencia indica que también en este caso se retoma la senda del crecimiento y todo ello sin tener en cuenta los efectivos de la vivienda vacacional, no contabilizados en estos índices oficiales. Estos datos nos permiten también abordar otro índice clásico asociado a la capacidad de carga y la saturación en destinos, cual es el de la intensidad turística que en la actualidad se sitúa en 3,4 turistas por cada 10 habitantes, proporción ciertamente alta en términos comparativos.

La presión e intensidad turística están relacionadas con indicadores como el de afluencia turística o las pernoctaciones. En el caso de la afluencia o turistas recibidos, a falta de los datos de 2022 el indicador alcanza un máximo de crecimiento continuo en 2017, año excepcional, estabilizándose a partir de este momento en el entorno de los 2,9 M de turistas al año. Aunque no sea un segmento con un peso

representativo, también conviene hacer mención al fenómeno de los cruceristas que, en 2022, alcanzaba la cifra de 335.239, más de tres veces la registrada en 2001. Respecto a las pernoctaciones, la evolución del indicador muestra que se alcanzó un máximo en 2017 con casi 21M, iniciándose posteriormente un proceso decreciente hasta 2019, manteniéndose por encima de las 18M. Sin embargo, estas cifras pueden resultar engañosas, dado que las estadísticas del ISTAC al respecto no consideran las pernoctaciones en vivienda vacacional.

El efecto del turismo en el bienestar de las poblaciones locales constituye otro de los focos en el análisis de la capacidad de carga, ya que se parte de la premisa que preconiza utilizar el turismo para crear mejores lugares para vivir y mejores lugares para visitar. Así pues, se deben abordar aspectos asociados a la capacidad de carga social que directa o indirectamente repercutirán en la calidad del destino y de la experiencia turística, tales como los relacionados con la capacidad de generar empleo digno, el nivel de capacitación y formación turística, así como otras que afectan al estado de la calidad asistencial y sanitaria, la educación, la igualdad, la pobreza y los servicios públicos. Todas ellas nos hablan igualmente de la capacidad de retorno del turismo en beneficio de la calidad de vida de las poblaciones locales frente a las externalidades negativas del mismo. Entre toda la batería de indicadores resaltan por sus resultados algunos que permiten acercarnos a esta radiografía social de la capacidad de carga.

En lo que respecta a la generación de empleo en una economía basada en el turismo, hay que mencionar que la tasa de paro que alcanzó su mínimo de 14,7% en 2022, una cifra alta ligeramente inferior a la media de Canarias, pero superior a la media nacional, esta relativa tendencia positiva de los datos debe ser contrastada con el incremento de la precariedad laboral, especialmente significativa en el ámbito de la hostelería. En relación con la empleabilidad turística se puede utilizar como índice de referencia la generación de empleo en el sector de los alojamientos por cada 100 viajeros entrados en la isla, sin considerar la vivienda vacacional, situándose en 2019 en torno a 5, siendo un dato inferior a la media de Canarias. Sin embargo, lo que resulta significativo es observar que la generación de empleos en el sector alojativo en función de los ingresos ha seguido un ritmo decreciente en la última década, es decir a más ingresos se ha generado proporcionalmente menos empleo.

El porcentaje de población que se encuentra bajo el umbral de la pobreza ha tenido una progresión ascendente hasta alcanzar en 2018 el 18,4% que duplica los índices registrados en 2001. Se trata de una tendencia que contrasta con el hecho de que Lanzarote sea la isla que ostente el mayor PIB per cápita de Canarias. Por otro lado, se aprecian tendencias positivas como la reducción del índice de criminalidad, el



incremento de los índices educativos o la ratio de disponibilidad de camas hospitalarias.

En relación con la dimensión territorial, el análisis de los indicadores suscita varias y complejas determinaciones asociadas con la capacidad de carga. En primer lugar, destaca el hecho de que, en contraste con la muy positiva evolución de la superficie de espacios protegidos, incluido el ámbito marítimo, se detecta una notable carencia de los recursos humanos y materiales para afrontar la gestión y vigilancia de los mismos. Esto es especialmente importante en un escenario en el que la actividad de los visitantes no se concentra solamente en el litoral, si no que cada vez más se detecta una mayor dispersión de la visita a estos espacios, máxime teniendo en cuenta la tremenda influencia de las plataformas digitales y el uso abusivo del coche. Este rasgo de baja capacidad constituye un límite manifiesto en la capacidad de gestión del turismo en estas áreas, donde ya se detectan puntos de saturación al margen de los centros turísticos consolidados. Conviene recordar aquí la importancia que ha tenido el "invento" manriqueño de los centros de visitantes del CACT, capaces de concentrar la afluencia turística a espacios muy concretos, liberando el resto del territorio de los flujos innecesarios de visitantes, especialmente cuando se trata de espacios protegidos.

En términos de impacto y ocupación del suelo es importante destacar que el 42% de la superficie artificializada de la isla se encuentra dentro del primer kilómetro de costa y que, a su vez, el 13% del perímetro litoral también esté ocupado por construcciones, siendo este último un límite que no debería sobrepasarse. En cualquier caso, conviene recordar que aún subsisten manchas importantes de suelo urbanizable en el planeamiento insular (1,8% de la superficie insular), teniendo especial importancia los espacios de este tipo asociados a los principales núcleos turísticos, con capacidad de aportar nueva munición al crecimiento de la oferta alojativa, particularmente la vacacional, tal como se ha visto en el análisis de los indicadores asociados al sector de la construcción. También, en el actual escenario de hiperespecialización turística es preciso hacer mención al proceso de reducción y abandono de la superficie cultivada, cuya superficie se ha reducido prácticamente a la mitad en un década.

Como conclusión general hay que resaltar que prácticamente todos los indicadores asociados a los principales factores de capacidad de carga reflejan las características propias de un destino turístico maduro que ha llegado a un nivel muy alto de saturación, tanto en términos de densidad como de intensidad turística, incluyendo la perceptiva, desbordando incluso las capacidades económicas y humanas de las administraciones y operadores turísticos locales para gestionar adecuadamente la situación.

Lo más preocupante no solo radica en los datos puntuales, sino en las tendencias de los distintos indicadores que muestran una senda crecimiento cuantitativo continua. Resulta llamativo que incluso después de la pandemia COVID, los datos de los que se disponen apuntalan esta evolución, retomando las tendencias de la etapa anterior. Una evolución en la que se superan muchos de los umbrales que hace años se consideraban no admisibles y donde surgen nuevos caballos de batalla como el crecimiento imparable de la vivienda vacacional, en un escenario turístico con su capacidad de carga agotada.

Los indicadores muestran que aún no se ha abandonado la cultura del desarrollo turístico basada en el incremento del número de turistas y en el aumento de la capacidad de la planta alojativa, tampoco se ha deslindado aún del binomio turismo-construcción como erróneo concepto de progreso turístico. En estas circunstancias se aumentan los previsible efectos de deterioro ambiental, social, paisajístico y territorial, corriendo el riesgo de pagar el alto precio que puede pagar un destino carente de competitividad en los tiempos actuales.

En este contexto, la declaración de la isla como zona turística saturada significaría abrir un proceso de reflexión para llegar a soluciones de consenso sobre una nueva e imaginativa estrategia a seguir para el futuro del turismo en Lanzarote.