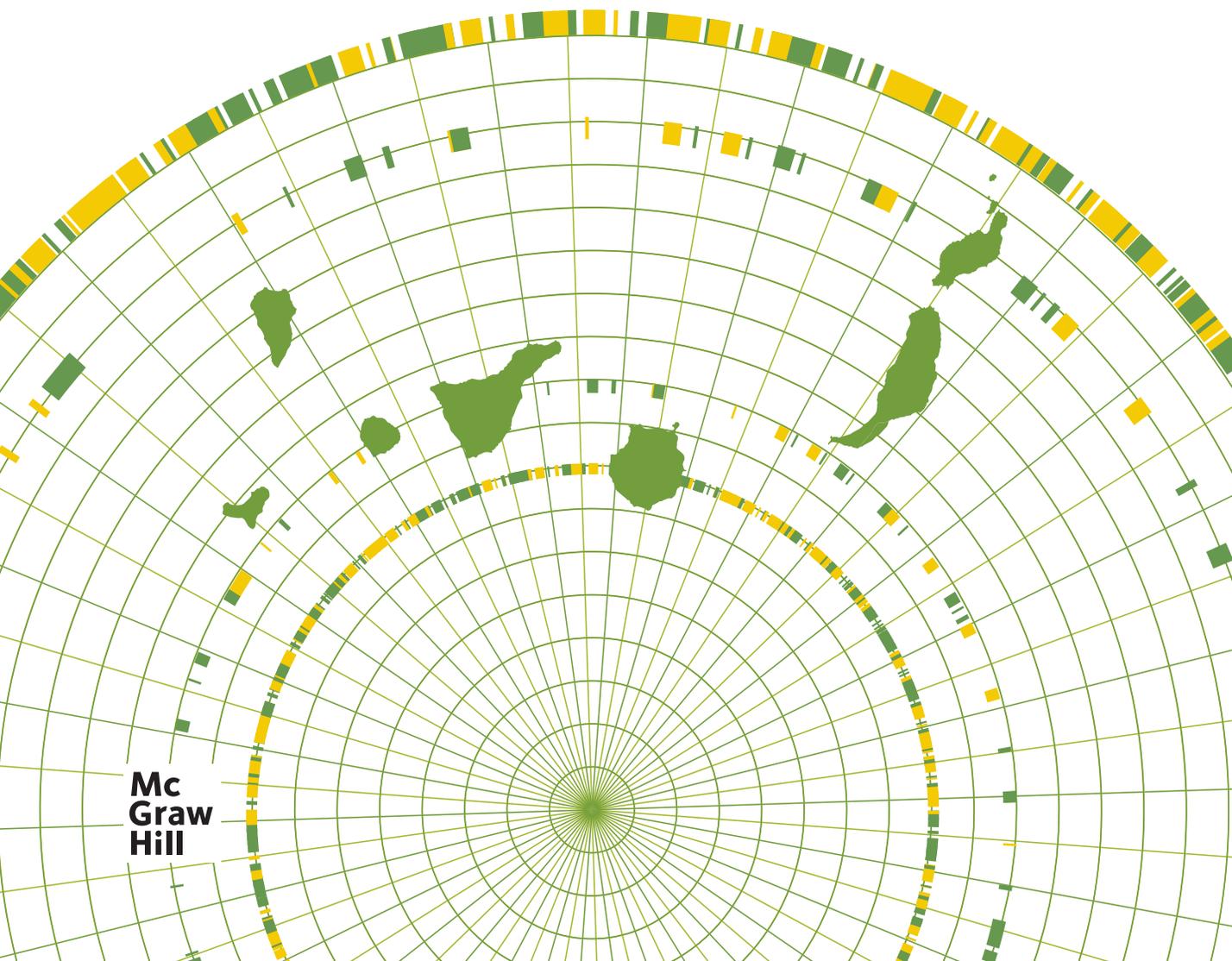


FUNDAMENTOS PARA LA MEDICIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TURISMO

El Observatorio Turístico de Canarias

Coordinadores:

Raúl Hernández-Martín y Carmelo J. León



**Mc
Graw
Hill**

***FUNDAMENTOS PARA
LA MEDICIÓN DE LA
SOSTENIBILIDAD DEL TURISMO
EL OBSERVATORIO TURÍSTICO
DE CANARIAS***

FUNDAMENTOS PARA LA MEDICIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TURISMO EL OBSERVATORIO TURÍSTICO DE CANARIAS

Coordinadores

Raúl Hernández-Martín

Carmelo J. León



Madrid · Milán · Londres · México D.F. · Sídney · Singapur · Taipéi · Shanghái ·
Seúl · Beijing · Hong Kong · Kuala Lumpur · Bangkok · Nueva York · Chicago ·
Dubuque · Los Ángeles · Columbus · Bogotá · Nueva Delhi · Toronto · Dubái

FUNDAMENTOS PARA LA MEDICIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TURISMO
El Observatorio Turístico de Canarias

Coordinadores: Raúl Hernández-Martín y Carmelo J. León

ISBN-13 (impreso) 978-84-486-4461-1

ISBN-10 (print) 84-486-4461-1

ISBN-13 (digital) 978-84-486-4460-4

<https://doi.org/10.25145/b.2024.05>

MHID 978-00-085-0481-6

Depósito legal: M-15211-2024



Publicado por McGraw Hill
Edificio Oasis, 1.ª planta
Basauri, 17
28023 Aravaca (Madrid, España)
www.mheducation.es



© 2024. Derechos exclusivos de McGraw Hill para manufactura y exportación. Este libro no puede ser re-exportado desde el país al que sea vendido por McGraw-Hill.

Reservados todos los derechos. No está permitida la reproducción total o parcial de este libro, ni su tratamiento informático, ni la transmisión de ninguna forma o por cualquier medio, ya sea electrónico, mecánico, por fotocopia, por registro u otros métodos, sin el permiso previo y por escrito de McGraw Hill.

Coordinación editorial: Cristina Sánchez Sainz-Trápaga
Dirección General Sur de Europa: Gonzalo Lafuente Villamor
Diseño de cubierta: Mar Nieto Novoa
Maquetación de interiores: www.produccioneditorial.com
Impresión:

Impreso y encuadernado en ESPAÑA - Printed and bound in SPAIN
1234567890 – 24 25 26 27

Los nombres ficticios de compañías, productos, personas, personajes y/o datos que puedan haber sido aquí utilizados (en estudios de casos o ejemplos) no pretenden representar a ningún individuo, compañía, producto o situación de la realidad.

Contenido

Prólogo	
Consejera de Turismo y Empleo del Gobierno de Canarias.....	XI
Introducción	
<i>Raúl Hernández Martín, Carmelo J. León González.....</i>	XIII
I. Productos turísticos, cultura, ocio y satisfacción del turista	
<i>Sergio Moreno-Gil, Mireya Morgana Orellana y Patricia Picazo Peral</i>	I
1. Introducción	1
2. Reflexiones sobre la integración de productos y la cultura, el ocio y el deporte.....	2
3. Un análisis de los índices vinculados a la satisfacción de los turistas.....	3
4. Un análisis de los índices de satisfacción del turista y su relación con la competitividad del destino.....	8
5. Análisis de demanda y oferta de producto de naturaleza, cultura, deportes y actividades de ocio.....	11
6. Indicadores disponibles de la satisfacción de los turistas, con especial énfasis en la naturaleza, la cultura, deportes y actividades de ocio	12
7. Recomendaciones sobre nuevos indicadores potenciales.....	13
8. Conclusiones y reflexiones finales.....	15
Referencias	16
2. Estacionalidad del turismo	
<i>Daniel Celis, Moisés Perdomo y Omar Cabrera</i>	19
1. Introducción	20
2. Empleo turístico y estacionalidad.....	20
3. Sostenibilidad y estacionalidad	22
3.1 Afecciones de la estacionalidad en los recursos naturales y sobreexplotación estacional.....	23
3.2 Estacionalidad y el cambio climático	23
4. Gastronomía y estacionalidad	24
5. Salud y estacionalidad	25
5.1 Análisis del papel del turismo de salud y bienestar en el componente estacional del destino.....	25
6. Estrategias y recomendaciones sobre la estacionalidad en Canarias.....	26

7. Propuesta de indicadores	27
8. Conclusiones	27
Referencias	28
3. Conectividad del transporte aéreo	
<i>Juan Carlos Martín</i>	33
1. Introducción	34
2. La accesibilidad del transporte aéreo	36
2.1 El indicador de potencial	37
2.2 El indicador de accesibilidad diaria	37
2.3 El indicador de localización	38
2.4 El indicador de eficiencia relativa de red	39
3. La accesibilidad y conectividad del transporte aéreo. Los dos lados de la moneda	40
3.1 Indicadores basados en la teoría de grafos (CNA)	40
4. Datos	42
4.1 Necesidades de información	44
5. Conclusiones	45
Referencias	46
4. Impactos económicos, beneficios e innovación en el turismo	
<i>Raúl Hernández Martín, Nisamar Baute-Díaz, José Manuel Viera González</i>	49
1. Introducción	50
2. Beneficios económicos. El gasto turístico y la contribución al PIB	50
3. Otros impactos económicos del turismo	59
4. La innovación en el turismo	67
5. Conclusiones	70
Referencias	71
5. Formación y cualificación en el sector turístico	
<i>Carlos Fernández Hernández, Carmelo J. León González</i>	75
1. Introducción	75
2. Niveles y modalidades de formación disponible en turismo en Canarias	76
2.1. Formación en turismo en el ámbito universitario	78
2.2. Formación profesional	80
3. Formación Profesional en materias de turismo dispuesta a través del sistema educativo en Canarias (FPSE)	81
3.1. Títulos de Formación Profesional en turismo	82
3.2. Formación Profesional Dual	83
3.3. Modalidad bilingüe en ciclos formativos de Grado Superior	85
3.4. Formación Profesional Experimental y Programas de Cualificación Profesional Inicial	85

4. Formación Profesional para el Empleo en el ámbito laboral en materias de turismo.....	86
4.1. Certificados de Profesionalidad.....	86
4.2. Formación en Alternancia con el Empleo.....	89
5. Conclusiones.....	90
Referencias.....	91
6. Digitalización, conocimiento y turismo inteligente	
<i>Félix Herrera Priano</i>.....	93
1. La importancia de transformar.....	93
2. Canarias: elementos diferenciadores.....	95
3. Agentes que promueven la digitalización y el conocimiento.....	96
4. Canarias y su transformación en Destino Inteligente.....	98
4.1 El concepto Destino Inteligente.....	98
4.2. El modelo DTI en Canarias.....	99
5. Indicadores seleccionados.....	99
5.1 Indicadores definidos para la digitalización, el conocimiento y los destinos inteligentes en Canarias.....	99
5.2 Indicadores alternativos.....	101
6. Conclusiones.....	106
Referencias.....	107
7. Gestión de la energía	
<i>Jaime Blázquez-Valerón, Marcelo Mautone, Yen Lam-Gonzalez, Javier De León Ledesma</i>	109
1. Introducción.....	109
2. La relación entre energía y turismo.....	110
3. Situación actual de la gestión de energía en Canarias.....	114
4. Demanda energética e indicadores en Canarias.....	116
5. Estrategias y programas para la gestión de la energía.....	119
6. Transporte, puertos y aeropuertos en Canarias.....	120
7. Conclusiones.....	121
Referencias.....	122
8. Gestión de agua y saneamiento	
<i>Alba Estévez-Bauluz, Eugenio Díaz-Farina, Noemi Padrón-Fumero</i>.....	127
1. Introducción.....	127
2. Evidencia científica sobre el consumo de agua del sector turístico.....	128
3. Ciclo integral del agua en los destinos: el caso de las Islas Canarias.....	131
4 Indicadores del consumo de agua en el sector turístico en Canarias.....	132
5. Caso de estudio: estimación del consumo de agua del sector alojativo en Canarias.....	136
6. Conclusiones.....	138

Referencias	140
9. Gestión de los residuos en el turismo	
<i>Eugenio DÍAz-Farina, Sara García González, Ivelina B. Mirkova, NoemÍ Padrón Fumero, Alba Estévez-Bauluz</i>	143
1. Introducción	144
2. La contribución del turismo a la generación de residuos: evidencia empírica y normativa vigente.....	145
3. La contribución del turismo a la generación de residuos en los destinos insulares: análisis de la situación relativa en las islas Canarias.....	149
3.1 La generación de residuos en el sector turístico en Canarias: una aproximación vía oferta y vía demanda.....	154
3.2. Estimación de la generación de residuos mezcla del sector turístico vía demanda.....	154
4. Conclusiones	158
Referencias	160
10. Capital natural de apoyo al turismo, áreas y ecosistemas protegidos	
<i>Matías M. González Hernández</i>	163
1. Introducción	163
2. Los recursos naturales y las áreas protegidas de Canarias	166
3. El valor turístico de las áreas protegidas de Canarias: imagen y experiencia.....	169
3.1 La imagen	170
3.2 Las experiencias.....	171
4. Notas sobre la gestión actual de las áreas protegidas y sus déficits.....	172
5. Hacia una gestión turística sostenible de las áreas protegidas.....	173
6. Indicadores de gestión turística sostenible de las áreas protegidas	175
7. Consideraciones finales y hoja de ruta	176
Referencias	177
II. Cambio climático y mitigación en el turismo	
<i>Jaime Blázquez-Valerón, Marcelo Mautone, Yen Lam-González, Javier de León Ledesma</i>	181
1. Introducción	181
2. El cambio climático y el turismo: una relación interdependiente.....	182
3. Vulnerabilidad de la industria turística en Canarias al cambio climático.....	183
4. Impactos del cambio climático en la industria turística y en Canarias.....	184
4.1 Consecuencias en la biodiversidad	186
4.2 Subida del nivel del mar.....	188
4.3 Fenómenos meteorológicos extremos y su impacto en la industria turística canaria.....	190
4.4 Aumento de las temperaturas	191
4.5 Estrategias de mitigación para la industria hotelera en Canarias.....	191

4.6 Indicadores para la mitigación del cambio climático en Canarias	193
5. Conclusiones.....	194
Referencias	195
12. Satisfacción de la población local con el turismo y contribución al bienestar social <i>Pablo Rodríguez-González, Vanessa Guerra-Lombardi, Sara García-Altmann,</i> <i>Manuel Ángel Santana-Turégano</i>	199
1. Introducción	200
2. Panorama de la investigación sobre la satisfacción de los residentes con el turismo	201
2.1. La teoría del intercambio social.....	202
2.2. La versión española del enfoque de las representaciones sociales.....	203
2.3. Desarrollos recientes: <i>overtourism</i> y turismofobia	205
3. Investigaciones sobre la opinión de los residentes en Canarias	206
4. Indicadores disponibles y análisis de la situación actual	211
4.1. Satisfacción de la población local con el turismo	211
4.2. Percepciones sociales del impacto de la vivienda vacacional.....	213
5. Turismo y bienestar social. Percepciones y realidades.....	214
6. Conclusiones	215
Referencias	216
13. Turismo de masas, <i>overtourism</i> y eficacia territorial de los destinos <i>Moisés Simancas Cruz, David González Medina.....</i>	223
1. Introducción	224
2. La saturación de los destinos insulares.....	227
3. La saturación de las áreas turísticas de litoral	230
4. La saturación de los lugares turísticos.....	231
4. Conclusiones	233
Referencias	234
14. La regeneración sostenible de las áreas turísticas maduras de litoral <i>Moisés Simancas Cruz.....</i>	239
1. Introducción	239
2. Las estrategias de los procesos de intervención pública en las áreas turísticas maduras de litoral.....	240
3. Los elementos estructurales de la regeneración de las áreas turísticas maduras del litoral: lecciones aprendidas de los procesos implementados en Canarias	244
3.1. Decisión y liderazgo estratégico.....	244
3.2. La definición de una política pública y un programa de incentivos a la renovación.....	245
3.3. Instrumento específico de planificación del proceso de regeneración del destino	247
3.4. Estrategia de reposicionamiento competitivo del destino	249

3.5. La necesidad de un ente de gestión	252
3.6. La necesidad de evaluar el grado de eficacia de las actuaciones de regeneración de las áreas turísticas de litoral.....	253
3.7. La sostenibilidad y la gobernanza como hoja de ruta de la regeneración de las áreas turísticas de litoral	260
4. CONCLUSIONES.....	262
Referencias	263
15. Accesibilidad universal e inclusión	
Daniel Celis, Omar Cabrera y Moisés Perdomo	269
1. Introducción	269
2. Accesibilidad e inclusividad de un turismo para todos	271
2.1 Accesibilidad e inclusividad en <i>hospitality</i>	274
2.2 Accesibilidad e inclusividad en <i>food & feverage</i>	274
2.3 Accesibilidad e inclusividad en MICE	275
2.4 Accesibilidad e inclusividad, tecnología e información	275
2.5 El turismo accesible y sus beneficios para la salud.....	275
2.6 Accesibilidad y la perspectiva de género	275
2.7 Accesibilidad y personas mayores.....	276
2.8 Accesibilidad e inclusividad y el empleo en turismo.....	276
2.9 Accesibilidad e inclusividad en el transporte	276
2.10 Accesibilidad e inclusividad en entornos urbanísticos y arquitectónicos.....	276
2.11 Accesibilidad e inclusividad, necesidades de formación	277
2.12 Accesibilidad e inclusividad, una atención especial al turismo LGTB	277
3. Accesibilidad e inclusividad en el turismo en Canarias.....	277
4. Disponibilidad de indicadores para Canarias.....	278
5. Propuesta de indicadores	279
6. Conclusiones	280
Referencias	280
16. La gobernanza del turismo en Canarias	
Manuel Ángel Santana-Turégano, Sara García-Altmann, Vanessa Guerra-Lombardi, Pablo Rodríguez-González	283
1. Introducción	284
2. La gobernanza <i>territorial</i> del turismo.....	285
3. La gobernanza <i>promocional</i> del turismo	289
4. La gobernanza <i>del destino</i>	293
5. Conclusiones, limitaciones y líneas a desarrollar	294
Referencias	297

Prólogo

CONSEJERA DE TURISMO Y EMPLEO DEL GOBIERNO DE CANARIAS

El turismo es, sin duda, uno de los pilares fundamentales de la economía de Canarias. Desde hace décadas, nuestro archipiélago ha sido un destino privilegiado, atrayendo a millones de visitantes gracias a sus excepcionales condiciones para el disfrute del turismo y el esfuerzo por construir un sector sólido y de vanguardia. Sin embargo, el crecimiento de los flujos turísticos está planteando a lo largo de todo el planeta desafíos significativos en términos de sostenibilidad, a nivel tanto ambiental como social y económico.

En este contexto, la sostenibilidad se ha convertido en una prioridad estratégica para Canarias. No podemos concebir un futuro próspero para nuestra región sin garantizar que el desarrollo turístico sea equilibrado y respetuoso con el entorno, y esto quiere decir también que tenga como referencia el bienestar de la población. Este libro, *Fundamentos para la medición de la sostenibilidad del turismo. El Observatorio Turístico de Canarias*, es una valiosa herramienta para avanzar en esta dirección, ofreciendo una base sólida y científica para la toma de decisiones informadas y responsables.

El Observatorio Turístico de Canarias, desde su incorporación a la Red de Observatorios de Sostenibilidad del Turismo de la Organización Mundial del Turismo (INSTO) en 2020, ha trabajado incansablemente para desarrollar indicadores precisos y relevantes que permitan evaluar de manera integral los impactos del turismo en nuestra comunidad. Estos indicadores, que abarcan desde la gestión de recursos naturales hasta la satisfacción de turistas y residentes, son esenciales para diseñar políticas que promuevan un turismo más justo y sostenible.

Quiero destacar la importancia de la colaboración y el compromiso de todos los actores implicados en este proceso. Desde las administraciones públicas y las universidades, hasta el sector privado y la ciudadanía, todos tenemos un papel crucial en la construcción de un modelo turístico sostenible. Este libro es un testimonio de ese esfuerzo colectivo y una contribución para seguir mejorando en el futuro.

Como consejera de Turismo y Empleo del Gobierno de Canarias, estoy orgullosa del trabajo realizado por las universidades públicas de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC) y de La Laguna (ULL) para el Observatorio Turístico de Canarias y por todos aquellos que han contribuido a este proyecto. Los conocimientos y experiencias aquí recogidos no solo beneficiarán a Canarias, sino que servirán de referencia para otros destinos que buscan equilibrar el desarrollo turístico con la conservación de sus recursos y el bienestar de sus comunidades.

Es fundamental que continuemos avanzando en esta dirección, aprovechando las oportunidades que ofrece el turismo para mejorar la calidad de vida de nuestra población, mientras protegemos y valoramos nuestro patrimonio natural y cultural. Este libro es un paso importante

hacia ese objetivo y confío en que será una fuente de inspiración y guía para todos los que trabajan en la sostenibilidad del turismo.

Finalmente, quiero expresar mi agradecimiento a los coordinadores del equipo de investigación y a todos los miembros del amplio equipo de investigadores de las Universidades de La Laguna y Las Palmas de Gran Canaria por su dedicación y esfuerzo. Juntos seguiremos construyendo un futuro sostenible para Canarias.

Jésica de León Verdugo

Consejera de Turismo y Empleo del Gobierno de Canarias

Introducción

Fundamentos para la medición de la sostenibilidad del turismo **El Observatorio Turístico de Canarias**

El devenir del turismo ha estado marcado por diversas etapas caracterizadas por momentos más o menos exitosos en términos globales y regionales. En las etapas del descubrimiento y desarrollo, el turismo ha sido un motor indiscutible para elevar los niveles de vida de las poblaciones locales, generando empleo y renta económica. Sin embargo, en los momentos actuales el turismo está reflejando ser una industria con claros signos de debilidad y vulnerabilidad que, a pesar de las altas tasas de crecimiento, se empieza a cuestionar como actividad deseable por parte de la ciudadanía y de algunos sectores sociales. Prueba de ello son las manifestaciones de las poblaciones locales oponiéndose al modelo del turismo de masas en 2024 en destinos como Canarias y Baleares. Aunque la situación no es la misma en todos los destinos del planeta, es probable que el fenómeno observado en los destinos masificados y más maduros se extienda con el tiempo sobre otros destinos, a medida que se van expandiendo las cifras de visitantes.

El cambio de tendencia en la percepción de los beneficios del turismo viene coadyuvado por los importantes retos que se están afrontando a escala global y local, como los derivados del cambio climático, la atracción de trabajadores, la presión sobre el territorio y su aceptación por parte de las comunidades locales, con unos beneficios y costes que no están repartidos equilibradamente en el territorio y la sociedad. Algunos de los problemas que puede originar la actividad turística tienen, sin duda, un alcance global, como los relacionados con las emisiones de CO₂ y el cambio climático. Sin embargo, los problemas asociados al desarrollo espacial y temporal del turismo no suelen estar repartidos equilibradamente, sino que se dejan sentir, principalmente, en la escala regional y, sobre todo, local. Estos impactos del turismo requieren de la gestión de los destinos, teniendo la toma de decisiones que tener en cuenta este reparto desequilibrado.

Así pues, el turismo se enfrenta ahora más que nunca al reto de una gestión sostenible, que genere bienestar integral y duradero no solo para las generaciones presentes, sino también para las venideras. La Organización Mundial del Turismo (OMT) definió en 2005 el desarrollo sostenible de la actividad como «el turismo que tiene en cuenta todos los impactos económicos, sociales y ambientales actuales y futuros, atendiendo a las necesidades de los visitantes, la industria, el medio ambiente y las comunidades locales». La operatividad de este concepto conlleva la necesidad de medir todos los impactos generados por la actividad, como información necesaria para fundamentar una toma de decisiones de gestión eficientes y eficaces. Esta necesidad ha dado lugar a innumerables esfuerzos por definir indicadores de turismo sostenible, que la propia OMT concibe en 1996 como «el conjunto de mediciones que proveen

la información necesaria para entender mejor las relaciones entre los impactos del turismo en los entornos culturales y naturales en los que tiene lugar y de los que depende fuertemente». Por tanto, los indicadores de la sostenibilidad turística deben reflejar las profundas interdependencias e interrelaciones entre los varios ámbitos de la sostenibilidad, de modo que permitan formular políticas y decisiones que estén respaldadas por la evidencia, y anticipen las consecuencias futuras.

Desde los años noventa del siglo pasado, la OMT ha desarrollado diversas iniciativas plasmadas en relevantes publicaciones, para la aplicación con rigor de los indicadores de sostenibilidad turística, que culminan en el año 2016 con la sexta Conferencia Internacional sobre Estadísticas de Turismo, que puso el foco en la importancia de la medición del turismo como instrumento para mejorar la toma de decisiones, y contribuir a maximizar los efectos beneficiosos del turismo, evitando en la medida de lo posible los posibles costes asociados. A este liderazgo de la OMT en el impulso de la medición de la sostenibilidad turística se suma la referencia de la Comisión Europea al proponer en 2013 el conocido Sistema Europeo de Indicadores de Turismo Sostenible (ETIS), con la intención de ayudar a los destinos a monitorear y medir los resultados de sostenibilidad de acuerdo a un marco común y comparable.

Por otra parte, el carácter extremadamente transversal del turismo y su imbricación con los ámbitos territorial, económico, ambiental y sociocultural hacen necesaria, y justifican en cierto modo, la adopción de un papel proactivo en la gestión y planificación de la actividad, cuyo fin último debe ser la sostenibilidad de los territorios en los que se desarrolla, y la contribución a la sostenibilidad global. Lo que la evidencia internacional demuestra es que la gestión sostenible a partir de la información disponible se presenta como un reto de envergadura, debido a que el turismo constituye una actividad singular y compleja, en la medida en que en los destinos turísticos confluyen la población local, la industria, los turistas y el medioambiente.

Precisamente por ello, en 2016 surgió la iniciativa de la OMT para trabajar con el fin de emitir el definitivo dictamen sobre los preceptos y guías que deben observarse y tenerse en cuenta para la *Medición de la Sostenibilidad del Turismo*. Esta iniciativa tiene previsto su fruto principal en el año 2024, con la publicación del Marco Estadístico de la Medición de la Sostenibilidad del Turismo, con el respaldo de Naciones Unidas. Este marco trata de orientar a las oficinas estadísticas nacionales y regionales en el desarrollo de un complejo sistema de estadísticas integradas, coherentes y comparables internacionalmente. También, establece la necesidad de analizar el turismo a escala subnacional, en las regiones y en los destinos turísticos locales, que son los lugares en los que los problemas de la sostenibilidad tienen un impacto más evidente.

En este contexto, el 21 de octubre de 2020 Canarias entró a formar parte de la Red de Observatorios de Sostenibilidad del Turismo de la Organización Mundial del Turismo, conocida por el acrónimo INSTO (*International Network of Sustainable Tourism Observatories*). El objetivo trazado consiste en contar con un sistema de información sobre la sostenibilidad del turismo que esté a la altura del liderazgo de Canarias en el contexto turístico internacional. Canarias tenía mucho que aprender del mundo, y de otros observatorios, pero también la red es un lugar en el que visibilizar algunos de sus logros y compartir experiencias. En este sentido, Canarias también tiene muchos elementos de innovación que aportar a la red.

El desarrollo de las estadísticas turísticas por parte del Instituto Canario de Estadística (ISTAC) ha sido un elemento clave en el desarrollo del conocimiento turístico sobre el archipiélago. De hecho, el ISTAC es pionero y líder en el desarrollo de muchas estadísticas e indicadores turísticos, pudiendo considerarse uno de los institutos regionales más avanzados en el mundo en este campo.

Por otra parte, Canarias ha sido durante años la región europea con un mayor número de pernoctaciones en hoteles y apartamentos, favorecida por su baja estacionalidad y la relativamente alta estancia media de sus turistas. A su vez, Europa ha sido uno de los continentes que han tenido un mayor desarrollo turístico. Las excepcionales condiciones climáticas de las que ha disfrutado Canarias están en la base de dicha posición privilegiada, pero a su vez, la intensidad turística plantea numerosos desafíos en torno a la sostenibilidad que pueden servir de caso de estudio para muchas regiones turísticas a lo largo del planeta.

El ecosistema de conocimiento turístico de Canarias tiene también como actor importante a Promotur Turismo de Canarias, como institución encargada de la promoción turística del destino y de la inteligencia de mercado. Del mismo modo, las contribuciones de las universidades públicas, con una experiencia reconocida internacionalmente de investigación turística, han sido otro detonante del reconocimiento del Observatorio Turístico, proceso que ha sido liderado desde la Consejería de Turismo y Empleo del Gobierno de Canarias.

Sin embargo, esta red de agentes no es suficiente para que un observatorio cumpla realmente con sus objetivos. La red INSTO destaca como un aspecto fundamental que el Observatorio cuente con la participación de los tomadores de decisiones y otros agentes implicados. Es por ello que el Observatorio considera necesario colaborar con los diferentes departamentos de las Administraciones públicas en sus diferentes niveles administrativos, incluyendo a las corporaciones insulares y ayuntamientos, con los agentes sociales, las empresas, trabajadores y la ciudadanía para fomentar su implicación. El trabajo del Observatorio solo tiene sentido si es conocido, reconocido y utilizado por el conjunto de agentes. A este respecto, el Observatorio no tiene una agenda cerrada, sino que está abierto a las demandas y necesidades de los *stakeholders* o partes implicadas. Se trata de generar, sistematizar, comunicar y realimentar el conocimiento que demanda la sociedad desde todos sus ámbitos y actores, para proveer la información que en cada momento se requiera para facilitar la adopción de las mejores decisiones que afecten al turismo y al destino.

La red INSTO establece como criterio general la existencia de 11 áreas clave en la medición de la sostenibilidad del turismo, que en el caso de Canarias se ha extendido a 16 para incorporar algunas singularidades del turismo en el archipiélago. Estas áreas, que conforman la estructura de este libro, son las siguientes:

1. *Atractivo del destino y satisfacción del turista.* Se trata de un área específica incorporada por el Observatorio Turístico tratando de ofrecer una visión desde la perspectiva de la demanda, que no estaba, desde nuestra perspectiva, suficientemente representada en las áreas obligatorias contempladas en la red INSTO.
2. *Estacionalidad del turismo.* La estacionalidad puede considerarse uno de los mayores, si no el gran problema del turismo a escala internacional. Esto es así, particularmente, en los destinos litorales. En el caso de Canarias la estacionalidad es poco marcada, lo que

ha ayudado a convertir a la región en líder del mercado turístico vacacional en Europa. Sin embargo, el carácter espaciotemporal de la actividad turística hace que la estacionalidad no deje de ser un fenómeno relevante en destinos que no tienen variaciones temporales acusadas, por lo que resulta importante el análisis de la estacionalidad en Canarias, particularmente en ciertos destinos locales.

3. *Conectividad aérea e intermediación.* Esta es otra de las áreas clave de la sostenibilidad del turismo que se ha incorporado de forma singular en el caso de Canarias. Su inclusión obedece al hecho de que el carácter insular del archipiélago genera una gran sensibilidad respecto a las decisiones sobre conectividad aérea que realizan las grandes compañías aéreas. Asimismo, la intermediación turística, bien sea a través de turoperadores, agencias *online* o agencias de viajes tradicionales, constituye un elemento central para un destino dependiente de un flujo masivo y continuo de viajeros durante todo el año.
4. *Impactos económicos, beneficios e innovación.* El sector turístico se enfrenta a un entorno cada vez más dinámico, competitivo y exigente, que requiere de una constante adaptación y mejora. Los impactos y beneficios del turismo son evidentes en forma de obtención de empleo y rentas, aunque a veces el gasto turístico no repercute tan positivamente como sería deseable, o bien los beneficios del turismo no se distribuyen equilibradamente. La innovación turística trata de generar y aplicar nuevas ideas, productos, servicios o procesos que aporten valor al turismo y a sus agentes. En el caso de destinos maduros y sometidos a una elevada competencia, la innovación es la forma fundamental de afrontar la competitividad del destino a largo plazo.
5. *La formación, el emprendimiento y el empleo.* Los recursos humanos son uno de los principales activos del sector turístico, ya que determinan la calidad del servicio, la satisfacción del cliente y la reputación del destino. Por ello, es fundamental contar con una oferta formativa adecuada a las necesidades y demandas del mercado laboral turístico, así como con un entorno favorable al emprendimiento y a la creación de empresas turísticas.
6. *La digitalización, el conocimiento y el turismo inteligente.* La digitalización es un fenómeno que afecta a todos los ámbitos de la sociedad y que tiene una especial incidencia en el sector turístico. La digitalización implica el uso intensivo de las tecnologías de la información y la comunicación para optimizar los procesos, mejorar la eficiencia y generar valor añadido. En el caso de Canarias, la competencia de destinos con menores costes laborales en el Mediterráneo fuerza la especialización del destino en actividades con mayor valor añadido y conocimiento. En esta línea, el desarrollo de los denominados destinos inteligentes puede permitir una mejora de la gestión para garantizar simultáneamente la competitividad y la sostenibilidad del destino. Se trata de un área específica de Canarias.
7. *La gestión de la energía.* El consumo de energía es uno de los principales factores que determinan la huella ecológica del turismo. El sector turístico es responsable de una parte significativa del consumo energético y de las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas. Por ello, es necesario promover un uso eficiente y racional de la energía, así como fomentar el uso de fuentes renovables y alternativas. La monitorización del consumo de energía por parte del turismo, desde una perspectiva de oferta, la industria turística, y demanda, los visitantes, es una tarea clave en el Observatorio.

8. *La gestión del agua y de las aguas residuales.* El agua es un recurso vital y escaso, especialmente en Canarias, donde las precipitaciones son irregulares y la demanda es elevada. El sector turístico tiene una gran dependencia del agua para el abastecimiento de los alojamientos y otros servicios turísticos. La monitorización de la huella hídrica del turismo constituye una pieza esencial en el trabajo del Observatorio.
9. *La gestión de residuos sólidos.* La generación de residuos sólidos es otro de los impactos ambientales del turismo más relevantes, particularmente en un entorno archipelágico donde no se alcanzan las escalas necesarias para un tratamiento adecuado de muchos de los residuos generados. El sector turístico produce una gran cantidad y variedad de residuos, tanto orgánicos como inorgánicos, que pueden suponer un problema para la salud pública, el medioambiente y la imagen del destino. Por ello, es necesario aplicar una gestión adecuada de los residuos sólidos, basada en los principios de reducción, reutilización y reciclaje. Pero para ello es necesario contar con estadísticas rigurosas sobre la generación de residuos por parte del turismo.
10. *El capital natural de apoyo al turismo.* Áreas protegidas y ecosistemas frágiles. Se trata de un área específica de Canarias, que se ha incluido debido a la riqueza natural única del archipiélago y la necesidad de hacer un uso turístico responsable de los espacios naturales. El sector turístico depende en gran medida del capital natural, que es un elemento central de su atractivo y su competitividad. Canarias cuenta con una abundante biodiversidad, que se refleja en sus numerosas áreas protegidas y ecosistemas frágiles. Es por ello que desde el Observatorio se trata de hacer un seguimiento de las afecciones de la actividad turística sobre el medio natural.
11. *El cambio climático y la mitigación.* El cambio climático es uno de los mayores desafíos globales que afronta la humanidad en el siglo XXI. El sector turístico contribuye al cambio climático mediante la emisión de gases de efecto invernadero, pero también sufre sus consecuencias, como el aumento de la temperatura, la variabilidad del clima, la subida del nivel del mar o la pérdida de biodiversidad. Por ello, es necesario analizar estos impactos para tomar las medidas necesarias y para monitorizar el cumplimiento de los objetivos de descarbonización.
12. *La satisfacción local con el turismo y el bienestar.* El sector turístico puede generar beneficios para la población local, como la creación de empleo, el aumento de ingresos, la mejora de infraestructuras o la diversificación cultural. Pero también puede generar costes o externalidades negativas, como la precariedad laboral, el encarecimiento de la vida, el acceso a la vivienda o la pérdida de identidad. Por ello, es necesario evaluar el grado de satisfacción local con el turismo y su impacto en el bienestar de las comunidades receptoras, puesto que el objetivo final del desarrollo turístico debe ser la mejora de las condiciones de vida en el destino.
13. *El turismo de masas y el overtourism.* El turismo de masas es un concepto que responde a un modelo turístico intensivo que se desarrolla en muchos destinos, particularmente de sol y playa, a partir de los años sesenta del siglo pasado. Este modelo tiene sus ventajas e inconvenientes. En la última década ha empezado a utilizarse el concepto de *overtourism*, para referirse a la situación en la que la llegada de turistas a un destino local

genera problemas de saturación, degradación o exclusión. La expansión descontrolada de la vivienda vacacional en muchos destinos turísticos, la influencia de las redes sociales o el transporte *low cost* han propiciado rápidos crecimientos de las llegadas de visitantes que muchas veces no han sido gestionados adecuadamente. Esta área clave se ha incorporado como específica en el caso de Canarias ya que se considera relevante su seguimiento.

14. *La madurez del destino y la renovación.* La madurez es el estado en el que se encuentra un destino turístico cuando ha experimentado un crecimiento sostenido, y que se encuentra próximo a agotar su potencial inicial. Este tipo de destinos requieren de una renovación, particularmente en sus infraestructuras públicas y privadas, pero también en su producto turístico e imagen para mantener su competitividad y adaptarse a las preferencias de los turistas. El Observatorio realiza un seguimiento de las acciones emprendidas en este ámbito y de los resultados alcanzados en el proceso de rejuvenecimiento del destino que eviten un hipotético declive.
15. *La accesibilidad universal e inclusividad.* Esta área parte de la premisa de que todas las personas deberían tener derecho a acceder y disfrutar del turismo sin barreras ni limitaciones. La inclusividad trata de integrar y respetar la diversidad de las personas en el ámbito turístico. El Observatorio trata de verificar hasta qué punto se responde al compromiso de ofrecer un turismo accesible e inclusivo para todos, independientemente de sus capacidades, condiciones o circunstancias.
16. *La gobernanza turística.* La gobernanza es un concepto más amplio que la gestión turística y responde al conjunto de procesos, normas, instituciones y actores que intervienen en la planificación, gestión y regulación del turismo en un destino. La gobernanza turística implica la participación, coordinación y cooperación de los diferentes niveles de la Administración pública, el sector privado, la sociedad civil y los visitantes. El sector turístico canario se caracteriza por una compleja y diversa estructura de gobernanza, que abarca desde el ámbito local hasta el europeo, pasando por el insular, el regional y el nacional. Muchos de los problemas del sector turístico canario se relacionan con la gobernanza y, particularmente, con las dificultades de colaboración entre distintos agentes involucrados.

Este libro es el resultado de un esfuerzo colectivo por parte de miembros de los equipos de investigación del Observatorio Turístico de Canarias pertenecientes a las Universidades de La Laguna y Las Palmas de Gran Canaria. En cada una de las temáticas abordadas se refieren los avances más novedosos y las necesidades de investigación para mejorar el conocimiento disponible y profundizar en el objetivo de la sostenibilidad turística. De esta manera, se contribuye a su objetivo de dar respuesta a las necesidades sociales y cumplir con su compromiso de servicio público, participando en este proceso aportando rigor, independencia y conocimiento. La amplia disponibilidad de ambas universidades públicas del archipiélago a la colaboración con las Administraciones públicas, el sector turístico y la sociedad constituye una pieza fundamental en el desarrollo del conocimiento turístico.

En definitiva, con este documento se pretende realizar una valiosa contribución a los productores de datos e información sobre el turismo y, a la misma vez, a los agentes públicos y privados que toman decisiones cada día. Se pretende convertir la información en

conocimiento, y por tanto, útil para la toma de decisiones fundamentada y consecuente por parte de los agentes públicos y privados. Un mejor conocimiento del contexto y una identificación de indicadores clave constituye un avance hacia un mejor turismo, y un pilar fundamental sobre el que construir un futuro sostenible para los destinos. Nuestra intención es que la experiencia y el aprendizaje del Observatorio Turístico no solo beneficie al sector turístico en Canarias, sino que pueda ser de utilidad para otros muchos que están recorriendo el mismo camino, enfrentándose a retos similares.

Raúl Hernández Martín
Carmelo J. León González
Coordinadores del Equipo de Investigación
del Observatorio Turístico de Canarias
Canarias, mayo de 2024

1

Productos turísticos, cultura, ocio y satisfacción del turista

SERGIO MORENO-GIL^a, MIREYA MORGANA ORELLANA^a
Y PATRICIA PICAZO PERAL^a

^aInstituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

En el presente capítulo se aborda la relación y la integración entre el turismo, la cultura y el deporte, en la que se destaca la importancia de comprender la interdependencia de estos conceptos y cómo pueden potenciarse mutuamente. Sin embargo, se resalta la relevancia de comprender la interdependencia de estos elementos y su impacto en la satisfacción de los turistas; asimismo, se proponen una serie de indicadores básicos y suplementarios y otro conjunto de indicadores que deberán desarrollarse en un futuro. Por último, se enfatiza la necesidad de cooperación, investigación y comunicación para lograr una satisfacción óptima del turista y desarrollar nuevos productos turísticos basados en experiencias.

1. Introducción

Esta sección realiza un breve análisis de los indicadores disponibles y más relevantes en relación con la satisfacción de los turistas, con especial énfasis en el contexto de los productos turísticos, cultura y ocio. Es importante destacar que las circunstancias excepcionales de estos últimos años limitan tanto la obtención de datos como su análisis histórico y la proyección futura de los mismos.

2. Reflexiones sobre la integración de productos y la cultura, el ocio y el deporte

Se trata de tres conceptos distintivos y dependientes, que muestran características de interdependencia inherentes en muchas sociedades del mundo. Es importante destacar la plausibilidad de cada concepto dentro de su marco operacional sin que exista la necesidad de convivencia, interrelaciones ni medidas de apoyo. Cada uno de los conceptos se convierte en un potenciador individual. El grado de relación entre el deporte, el turismo y la cultura varía en función de las situaciones, las posibilidades experienciales y las sensibilidades asociadas. Y, sin duda, estos conceptos son inducidos por las herramientas de marketing empresarial y los impactos discrecionales que ejerce el gasto de los individuos.

Turismo y deporte son dos fuerzas que están contribuyendo a acelerar la velocidad a la que los países se acercan unos a otros, y a la que los distintos grupos sociales, al conocerse, se hacen más próximos. Estas dos actividades que hasta hace poco tiempo evolucionaban de forma poco coordinada, a pesar de tener muchos puntos en común, comparten objetivos similares: realizarse como persona, relacionarse con otros, experimentar vivencias. La asociación de ambas actividades resulta idónea ya que genera perspectivas complementarias y un espacio común en términos de equipamientos, infraestructuras y actividades.

El deporte está comenzando a ser un factor determinante en la oferta de los destinos turísticos. Grandes destinos turísticos están desarrollando interesantes conceptos de productos turísticos que tienen al deporte de placer como eje principal de la oferta, lo que les permitirá diferenciarse y ser más competitivos en el marco internacional, atrayendo a consumidores ansiosos del contacto con la naturaleza, de relacionarse con otras personas y de disfrutar de unas vacaciones más sanas e interactivas.

Por otra parte, el turismo y la cultura guardan estrechas relaciones de interdependencia. Un turismo sujeto a una gestión sostenible puede fomentar la cultura y actuar como un importante motor de la promoción y la conservación del patrimonio cultural a través de su apoyo económico. A la vez, la cultura es un bien turístico fundamental en la medida en que genera contenido esencial para el sector y ofrece a los destinos turísticos diversas posibilidades a partir de atractivos específicos.

El turismo y la cultura han sido considerados como dos ejes autónomos y ampliamente diferenciados, ya que la cultura se encontraba vinculada a las necesidades de consumo de la comunidad local y el turismo era considerado como una actividad productiva relacionada con el ámbito económico y el comercio. No obstante, en las últimas décadas, cultura y turismo han acercado posiciones debido a una serie de factores relacionados con la oferta y la demanda (Almeida *et al.*, 2018). En particular, se han acentuado el interés y el consumo de cultura como manifestaciones de la identidad local frente a la globalización, han aumentado los niveles educativos, los patrones de consumo y la economía de la experiencia. A su vez, el crecimiento del turismo y la mayor accesibilidad de los activos y experiencias culturales han posibilitado su unión. Por otra parte, desde el lado de la oferta, el turismo es percibido como un sustento económico de la cultura: la oferta cultural ha aumentado, junto con la concienciación sobre el patrimonio y las identidades locales, y el turismo cultural ha pasado a

considerarse una forma de turismo que las naciones deben desarrollar (Organización Mundial del Turismo, 2016).

El éxito de la integración del deporte, la cultura y el turismo dependerá en gran medida de los factores de conciencia, interés, deseo y acción del viajero. En la medida en que cada factor afecta a un solo potenciador o combinación de potenciadores, determina las experiencias potenciales satisfactorias. Se podría sugerir que cuanto más informado esté el viajero, más lo guiará el conocimiento a un destino particular que satisfaga sus deseos y necesidades. Por lo tanto, cuanto más fuerte es la afectación del triconcepto, mejores y más grandes son los valores de la retención y el éxito económico. En consecuencia, los vínculos entre el deporte, el turismo y la cultura deben ser fomentados, desarrollados y promulgados para los individuos, los grupos y la sociedad.

La relación entre turismo, cultura y deporte es compleja y su conjunción lleva asociados nuevos retos a los que hacer frente. Los tres sectores actúan como elementos dinamizadores del desarrollo de nuevos destinos y pueden contribuir de forma decisiva a la recuperación de destinos o regiones menos favorecidas en todo el mundo. Eso exige que la dimensión de la actividad (turística, cultural o deportiva) que se planifique esté en consonancia con las posibilidades del destino y las expectativas de la demanda a la que se ha de dirigir.

Deporte y turismo se sitúan en la base del bienestar de los individuos, y mantienen un estrecho vínculo con la cultura. Una mayor relación generará nuevos productos turísticos, nuevas posibilidades para la práctica del deporte e, incluso, nuevos deportes. La práctica informal y lúdica del deporte tiene grandes oportunidades de crecimiento, y lo mismo sucede con los viajes, tanto nacionales como internacionales.

Como apuntan los expertos de la Organización Mundial del Turismo (2016), la combinación de turismo y cultura puede convertirse en una herramienta estratégica para mejorar la calidad de vida de las comunidades locales, ofreciendo nuevas oportunidades de empleo e ingresos económicos, así como para contribuir a crear lazos entre turistas y residentes, promoviendo una cultura de encuentro que enriquezca a las dos partes.

Para la exitosa integración del turismo, la cultura y el deporte, son necesarios la cooperación entre la iniciativa pública y privada y el estrechamiento de lazos entre las mismas. A su vez, resulta de vital importancia aumentar la comprensión acerca de la relación entre los tres ejes a partir de investigaciones que aborden cada uno de estos aspectos y los vínculos entre sí, los cuales permitirían identificar nuevos productos y desarrollar nuevos segmentos de turismo basados en las experiencias (Almeida *et al.*, 2022).

Todo lo comentado anteriormente solo podrá ser factible si se consigue establecer puentes permanentes de comunicación, información y realización de actividades conjuntas entre los tres ejes, a nivel político, empresarial y académico. Este es el gran reto del futuro.

3. Un análisis de los índices vinculados a la satisfacción de los turistas

Las islas Canarias son un destino que muestra unos elevados valores de satisfacción de los turistas que lo visitan. De acuerdo con el Instituto Canario de Estadística (ISTAC, 2023a), en

los últimos años se ha experimentado un número creciente en lo que respecta a los índices vinculados a la satisfacción de los visitantes a las islas. En la Tabla 1.1, se puede observar la valoración media de la satisfacción general del viaje a las islas Canarias y por isla en los casos de Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife y La Palma, en una escala del 0 al 10. En esta la valoración media de satisfacción es creciente en todos los casos, siendo La Palma la isla con mayor grado de satisfacción en el 2022 con 9,10 puntos sobre 10 y Fuerteventura la de menor grado de satisfacción (8,77 puntos).

Tabla 1.1. Valoración media de la satisfacción general del viaje a las islas Canarias

	2018	2019	2020	2021	2022
TOTAL CANARIAS	8,59	8,70	8,70	8,86	8,85
Lanzarote	8,71	8,85	8,85	8,99	8,96
Fuerteventura	8,54	8,70	8,68	8,86	8,77
Gran Canaria	8,52	8,64	8,64	8,79	8,80
Tenerife	8,58	8,66	8,67	8,86	8,84
La Palma	8,73	8,86	8,84	8,85	9,10

Fuente: elaboración propia con los datos del ISTAC (2023a).

En lo que respecta a los índices de satisfacción de los turistas teniendo en cuenta su país de residencia, se han seleccionado los principales: Alemania, España, Reino Unido y otros países. Se puede observar en la Tabla 1.2, como en el análisis anterior, una tendencia creciente de la media de satisfacción con el destino. Los británicos son los más satisfechos en general, con 9,0 de media para las islas Canarias, seguido de los alemanes y españoles con una media de 8,75 y 8,81, respectivamente, según los datos del 2022.

Por otro lado, se puede ver una clara diferencia en la satisfacción media de los turistas si tenemos en cuenta el desglose por isla. Los alemanes experimentaron una mayor satisfacción en la isla de La Palma (9,16) y en la que menor, Gran Canaria (8,72), mientras que los españoles mostraron una mayor satisfacción en la isla de La Palma (9,11) y menor en Gran Canaria (8,74). La satisfacción de los turistas británicos en general fue mayor con una media de 9,0 para las islas, siendo la isla de La Palma (9,15) la de mayor puntuación y Fuerteventura (8,85) la de menor. Por último, en el grupo de otros países, experimentaron mayor grado de satisfacción en La Palma (8,89) y menor en Gran Canaria (8,73), evidenciando que los índices de satisfacción varían en función de la procedencia del turista.

Tabla 1.2. Valoración media de la satisfacción de los turistas teniendo en cuenta su país de residencia

	2018	2019	2020	2021	2022
Alemania					
CANARIAS	8,49	8,64	8,61	8,82	8,75
Lanzarote	8,60	8,73	8,73	8,76	8,80
Fuerteventura	8,50	8,64	8,58	8,86	8,73
Gran Canaria	8,44	8,64	8,61	8,81	8,72
Tenerife	8,46	8,59	8,55	8,80	8,77
La Palma	8,78	8,81	8,89	9,10	9,16
España					
CANARIAS	8,51	8,61	8,70	8,82	8,81
Lanzarote	8,65	8,71	8,78	8,98	8,93
Fuerteventura	8,55	8,69	8,76	8,83	8,77
Gran Canaria	8,50	8,60	8,62	8,79	8,74
Tenerife	8,45	8,53	8,69	8,77	8,79
La Palma	8,79	9,00	8,92	8,76	9,11
Reino Unido					
CANARIAS	8,76	8,87	8,87	9,12	9,00
Lanzarote	8,82	8,99	8,99	9,16	9,06
Fuerteventura	8,71	8,84	8,88	9,15	8,85
Gran Canaria	8,81	8,84	8,95	9,07	9,03
Tenerife	8,71	8,80	8,80	9,10	9,01
La Palma	8,94	9,04	8,82	8,56	9,15
Otros países					
CANARIAS	8,51	8,61	8,62	8,79	8,76
Lanzarote	8,61	8,72	8,75	8,92	8,84
Fuerteventura	8,45	8,66	8,66	8,76	8,74
Gran Canaria	8,45	8,57	8,58	8,71	8,73
Tenerife	8,54	8,58	8,59	8,79	8,75
La Palma	8,56	8,77	8,70	8,97	8,89

Fuente: elaboración propia con los datos del ISTAC (2023a).

En lo relacionado con la satisfacción media de los turistas por el tipo de alojamiento, en la Tabla 1.3 se aprecia que en el destino islas Canarias la satisfacción es mayor para los alojados en vivienda propia o vivienda de amigos o familiares, con una media de 8,94 en Canarias en 2022, seguido del alojamiento extrahotelero y otros alojamientos colectivos, teniendo menor satisfacción los alojados en los establecimientos hoteleros (8,81).

Así mismo, se observa un mayor índice de satisfacción en la isla de Lanzarote si se tiene en cuenta el tipo de alojamiento de los turistas, encontrándose en todos los casos como el primero en nivel de satisfacción. Por otro lado, la isla de La Palma muestra un mayor índice de satisfacción en vivienda privada propia o de terceros. Por último, en todos los alojamientos extrahoteleros o vivienda privada propia o de terceros, la isla con menor media de satisfacción es la isla de Gran Canaria, excepto para los que se hospedaron en otros alojamientos colectivos u hoteleros, en los que tuvo menor satisfacción la isla de Fuerteventura.

Tabla 1.3. Valoración media de la satisfacción general del viaje a Canarias por tipos de alojamiento

	2018	2019	2020	2021	2022
Hoteleros					
CANARIAS	8,54	8,67	8,65	8,81	8,81
Lanzarote	8,63	8,81	8,77	8,90	8,90
Fuerteventura	8,47	8,67	8,65	8,85	8,74
Gran canaria	8,50	8,62	8,61	8,73	8,75
Tenerife	8,55	8,62	8,61	8,82	8,84
La Palma	8,66	8,77	8,76	8,73	9,01
Extrahoteleros					
CANARIAS	8,54	8,67	8,70	8,91	8,88
Lanzarote	8,73	8,89	8,92	9,16	9,07
Fuerteventura	8,60	8,71	8,65	8,86	8,83
Gran canaria	8,43	8,54	8,52	8,78	8,75
Tenerife	8,52	8,62	8,72	8,85	8,84
La Palma	8,73	8,90	8,81	9,09	9,16
Vivienda privada propia o de terceros					
CANARIAS	8,80	8,85	8,90	9,03	8,94
Lanzarote	8,97	8,97	9,07	9,07	9,01
Fuerteventura	8,88	8,95	9,00	9,01	8,95
Gran canaria	8,71	8,78	8,90	9,02	8,91
Tenerife	8,79	8,81	8,85	9,01	8,92
La Palma	8,85	9,08	9,05	9,14	9,25
Otros alojamientos colectivos					
CANARIAS	8,65	8,76	8,62	8,80	8,88
Lanzarote	8,82	8,81	9,02	9,02	8,89
Fuerteventura	8,62	8,73	8,83	8,67	8,75
Gran canaria	8,58	8,79	8,60	8,72	8,90
Tenerife	8,63	8,74	8,50	8,82	8,89
La Palma	8,84	8,79	9,01	9,08	9,16

Fuente: elaboración propia con los datos del ISTAC (2023a).

Con respecto a la satisfacción en función de la duración de la estancia (ver Tabla 1.4), se puede observar en general que la satisfacción media es creciente a medida que los turistas pernoctan un mayor número de noches, siendo una vez más la isla de La Palma la que cuenta con un mayor grado de satisfacción media, teniendo en cuenta el número de noches pernoctadas, excepto cuando son de 16 a 31 noches y cuando son más de 31 noches. Para los turistas que pernoctaron de 16 a 31 noches las de mayor satisfacción fueron las islas de Lanzarote y Fuerteventura y las que menor, Gran Canaria y La Palma, mientras que para los que pernoctaron más de 31 noches la de mayor satisfacción fue Lanzarote y la de menor, Gran Canaria.

Tabla 1.4. Valoración media de la satisfacción general del viaje a Canarias por el número de noches pernoctadas

	2018	2019	2020	2021	2022
De 1 a 7 noches					
CANARIAS	8,55	8,67	8,64	8,85	8,82
Lanzarote	8,66	8,83	8,78	8,99	8,91
Fuerteventura	8,50	8,68	8,66	8,85	8,72
Gran Canaria	8,51	8,61	8,58	8,76	8,76
Tenerife	8,54	8,62	8,61	8,85	8,83
La Palma	8,69	8,89	8,81	8,80	9,05
De 8 a 15 noches					
CANARIAS	8,62	8,74	8,75	8,85	8,89
Lanzarote	8,78	8,90	8,94	8,97	9,01
Fuerteventura	8,57	8,73	8,70	8,85	8,80
Gran Canaria	8,53	8,69	8,73	8,79	8,83
Tenerife	8,63	8,70	8,72	8,84	8,90
La Palma	8,79	8,78	8,83	8,89	9,18
De 16 a 31 noches					
CANARIAS	8,76	8,83	8,82	9,00	8,94
Lanzarote	8,94	8,94	9,05	9,18	8,98
Fuerteventura	8,70	8,79	8,76	8,94	8,98
Gran Canaria	8,63	8,68	8,68	8,92	8,89
Tenerife	8,84	8,92	8,87	9,06	8,94
La Palma	8,83	9,06	9,01	8,95	8,89
Más de 31 noches					
CANARIAS	8,69	8,78	8,88	9,05	8,93
Lanzarote	9,01	8,81	9,16	8,97	9,50
Fuerteventura	8,90	8,42	9,01	9,41	9,19
Gran Canaria	8,51	8,62	8,72	9,02	8,74
Tenerife	8,77	8,95	8,87	9,00	8,88
La Palma	8,64	8,81	9,07	9,68	8,94

Fuente: elaboración propia con los datos del ISTAC (2023a).

4. Un análisis de los índices de satisfacción del turista y su relación con la competitividad del destino

La competitividad de un destino y la satisfacción de los turistas están estrechamente relacionados. Ambos son conceptos muy importantes para los destinos más tradicionales de sol y playa como Canarias.

De acuerdo con el Plan de Marketing Estratégico (Promotur, 2018b), las islas Canarias cuentan con un alto nivel competitivo. Se ha conseguido una diferencia competitiva desarrollando y promocionando las islas como un modelo más complejo que solo un destino de sol y playa, ya que cuenta con una oferta global de «sol y playa plus». Este modelo está orientado al descanso y desconexión, con una amplia oferta complementaria para el disfrute de todos los destinos insulares con variedad de actividades que facilita la extensión de las actividades y el gasto turístico en el territorio canario, lo que la diferencia de otros destinos y consolida su competitividad.

Si bien existen algunos índices de competitividad de destinos, la falta de criterios homogeneizados, comparables históricamente y con solidez metodológica, hace que nos decantemos por los principales indicadores de mercado (turistas, pernoctaciones y gasto). Las islas con mayor ventaja competitiva son las islas de Tenerife, Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote, ya que se trata de las islas que reciben un mayor porcentaje de turistas año tras año (ver Tabla 1.5). En 2022, Tenerife (38,21 %), Gran Canaria (26,64 %), Lanzarote (18,08 %) y Fuerteventura (14,65 %) fueron las islas con el mayor número de visitantes. La isla de La Palma obtuvo el 1,28% de los visitantes, que en comparación con el resto de las islas no es significativo, pero sí lo es en otros indicadores como el gasto y la estancia media.

Tabla 1.5. Número de turistas que visitan las islas Canarias como proxy de competitividad

	2018	2019	2020	2021	2022
CANARIAS	13.460.559	13.140.461	4.156.146	6.295.130	12.449.338
Lanzarote	2.399.285	2.348.180	643.160	957.523	2.251.584
Fuerteventura	1.903.505	1.754.941	558.351	964.380	1.824.210
Gran Canaria	3.847.262	3.784.870	1.235.446	1.829.409	3.316.536
Tenerife	4.872.456	4.831.573	1.565.303	2.335.438	4.757.683
La Palma	240.107	226.489	74.438	999.55	160.141

Fuente: elaboración propia con los datos del ISTAC (2023b).

Teniendo en cuenta el gasto medio turístico y la estancia media se puede observar una evolución positiva de estos indicadores a través de los años, siendo las islas de Gran Canaria y Fuerteventura las mejor situadas en cuanto a estancia media. Por otro lado, en relación con

el gasto medio por turista y día (en euros), se puede observar que las islas líderes son Gran Canaria, Tenerife y Lanzarote, como se ve en la Tabla 1.6.

En este sentido, se puede ver reflejada la evolución positiva de Fuerteventura y Lanzarote en cuanto a la competitividad del turismo en cada isla, siendo Gran Canaria y Tenerife las más destacadas. Es importante hacer especial mención a La Palma ya que se puede observar que año tras año va ganando cierta ventaja competitiva frente a las demás, abriéndose un importante horizonte de oportunidades tras la última erupción volcánica.

En relación con los índices de satisfacción medios en comparación con la competitividad de cada isla, se puede ver que las islas de Fuerteventura (8,77) y Tenerife (8,84) son las islas con índices de satisfacción más bajos en comparación con el resto, siendo La Palma (9,10) la isla con mayor grado de satisfacción, seguida de Lanzarote (8,96).

Por último, como se mencionó con anterioridad, los índices de satisfacción varían dependiendo de la procedencia de los turistas, lo que ha evidenciado que la isla de La Palma es, en general, la isla con mayor índice de satisfacción, a pesar de no ser la más competitiva entre las demás. Así queda patente que la isla de Gran Canaria es la isla con menor índice de satisfacción excepto para los británicos, a pesar de ser una de las islas con mayor ventaja competitiva. Teniendo en cuenta los tipos de alojamiento, se puede ver que la isla de La Palma es la de mayor satisfacción independientemente del tipo de alojamiento, encontrándose en primer lugar en todos los casos a pesar de ser la isla menos competitiva de todas.

Tabla 1.6. Estancia y gasto medio por turista y día en las islas Canarias

	2018	2019	2020	2021	2022
Estancia media					
CANARIAS	9,34	9,13	10,14	9,54	9,24
Lanzarote	8,85	8,83	9,47	9,03	8,69
Fuerteventura	9,46	9,33	9,81	9,18	9,37
Gran Canaria	9,93	9,29	10,67	10,25	9,74
Tenerife	9,02	9,01	10,12	9,39	9,09
La Palma	10,62	10,50	10,77	8,62	8,79
Gasto medio por turista y día					
CANARIAS	142,45	137,45	135,31	143,05	160,53
Lanzarote	144,39	134,01	138,56	140,02	160,70
Fuerteventura	132,49	134,93	138,91	147,49	149,20
Gran Canaria	141,30	141,28	140,10	142,03	159,10
Tenerife	146,85	138,00	130,36	143,48	166,33
La Palma	119,26	119,48	116,36	141,06	138,08

Fuente: elaboración propia con los datos del ISTAC (2023b).

Un análisis de los índices de satisfacción del turista y su relación con la experiencia y los productos del destino

Para conocer la experiencia de los turistas, el ISTAC (Instituto Canario de Estadística) realizó una calificación de la experiencia en Canarias de los turistas, preguntando a los mismos sobre su experiencia en el viaje, calificándola como «peor o mucho peor de lo esperado», «a la altura de lo esperado» y «mejor o mucho mejor de lo esperado», revelando muchas variaciones en los últimos años.

En 2021 la isla que fue calificada con un porcentaje mayor como una experiencia «peor o mucho peor de lo esperado» fue Gran Canaria (3,4 %), y la que menor, La Palma (2 %). Por otro lado, la que fue mayormente calificada como «a la altura de lo esperado» fue Fuerteventura, y la que menos, La Palma. Por último, respecto a las experiencias que fueron «mejor o mucho mejor de lo esperado» destaca con un mayor porcentaje La Palma, y la que menor, Fuerteventura. Teniendo en cuenta esto, se podría decir que la isla de La Palma suele superar o estar a la altura de las expectativas de los turistas.

Teniendo en cuenta los índices de satisfacción y los de la experiencia de los turistas se puede ver que hay una correlación entre ambos índices, ya que en general los turistas se encuentran satisfechos en una media de un 8,86 de 10 y su experiencia general es buena con un 51,4 % a la altura de sus expectativas y un 45,4 % superando estas (ver Tabla 1.7).

En resumen, se puede decir que existe una correlación entre ambos índices. Se puede observar que, en 2022, la isla de La Palma es la que mayor grado de satisfacción tiene, habiendo superado las expectativas de los turistas con un 50,3 %. Asimismo, la isla de Gran Canaria, a pesar de ser la segunda isla con menor índice de satisfacción en los últimos años, es una de las que mayor calificación positiva tiene en cuanto a la experiencia, estando «a la altura de lo esperado» con el mayor porcentaje de todos en un 54,5 % y habiendo superado las expectativas en un 42,0 %.

Tabla 1.7. Calificación de la experiencia de los turistas en las islas Canarias

	2018	2019	2020	2021
PEOR O MUCHO PEOR DE LO ESPERADO				
CANARIAS	2,9 %	2,3 %	2,9 %	2,7 %
Lanzarote	2,7 %	1,8 %	2,9 %	2,6 %
Fuerteventura	3,0 %	2,1 %	2,6 %	2,4 %
Gran Canaria	2,7 %	2,2 %	2,6 %	3,4 %
Tenerife	3,2 %	2,8 %	3,3 %	2,5 %
La Palma	1,7 %	1,9 %	2,8 %	2,0 %
A LA ALTURA DE LO ESPERADO				
CANARIAS	57,4 %	55,6 %	56,1 %	51,4 %
Lanzarote	58,1 %	55,4 %	54,6 %	49,2 %
Fuerteventura	56,5 %	56,5 %	58,0 %	55,8 %
Gran Canaria	60,1 %	57,7 %	58,1 %	54,5 %
Tenerife	55,5 %	54,1 %	54,6 %	48,6 %
La Palma	54,6 %	51,5 %	53,4 %	47,7 %

MEJOR O MUCHO MEJOR DE LO ESPERADO				
CANARIAS	39,7 %	42,1 %	41,0 %	45,9 %
Lanzarote	39,1 %	42,9 %	42,5 %	48,2 %
Fuerteventura	40,5 %	41,3 %	39,4 %	41,8 %
Gran Canaria	37,2 %	40,1 %	39,2 %	42,0 %
Tenerife	41,3 %	43,1 %	42,0 %	48,9 %
La Palma	43,7 %	46,6 %	43,5 %	50,3 %

Fuente: elaborado en base a los datos de la ISTAC y Promotur (2018a, 2019, 2020, 2021).

5. Análisis de demanda y oferta de producto de naturaleza, cultura, deportes y actividades de ocio

Con relación al análisis de la demanda y la oferta de los productos turísticos relacionados con la naturaleza, cultura, deporte y actividades de ocio, se puede observar en la Tabla 1.8 que, hasta 2019, las actividades más demandadas son el ocio (visitas a parques o atracciones) y el ocio nocturno, conciertos o espectáculos. Los datos relacionados con las actividades después de esta fecha no están disponibles debido a circunstancias excepcionales provocadas por la COVID-19. En 2021, las más demandadas fueron las actividades de naturaleza y deportivas, evidenciando un cambio en las actividades realizadas en las islas.

Tabla 1.8. Número de turistas que realizan actividades turísticas de naturaleza, culturales, deportivas y de ocio en Canarias

	2018	2019	2020	2021
Actividades de naturaleza	1.354.691	1.376.060	-	1.312.185 ¹
Actividades culturales	1.326.824	1.345.133	-	621.542
Actividades deportivas	1.923.975	1.784.045	-	1.432.345 ²
Actividades de ocio nocturno, conciertos o espectáculos	2.092.594	2.060.649	-	714.231
Actividades de ocio (parques o atracciones)	2.092.661	1.877.512	-	708.287

Fuente: Promotur (2021).

Las islas cuentan con una oferta muy variada de actividades en relación con la naturaleza, los deportes, la cultura y el ocio. Todas las islas ofrecen un gran número de ellas, como se puede ver en la Tabla 1.9 en la que se da una aproximación del número de actividades que se ofrecen en las islas a los turistas. Destaca por su amplia oferta en todas las categorías la isla de Tenerife.

1 Las actividades de naturaleza son la suma de las de senderismo y otras actividades de naturaleza.

2 Las actividades deportivas son la suma de las actividades de windsurf/kitesurf, golf, buceo, ciclismo, surf y correr.

Tabla 1.9. Oferta de actividades en relación con la naturaleza, culturales, deportivas y de ocio

	LZT	FTV	GC	TN
Actividades de naturaleza	82	84	148	232
Actividades deportivas	73	138	189	307
Actividades culturales	13	9	24	46
Actividades de ocio (parques o atracciones)	5	2	12	16

Fuente: elaboración propia con base en los datos del Gobierno de Canarias (2022) y Turismo de Canarias (2022a y 2022b).

6. Indicadores disponibles de la satisfacción de los turistas, con especial énfasis en la naturaleza, la cultura, deportes y actividades de ocio

Con respecto a la satisfacción de los turistas con las actividades de naturaleza, cultura, deporte y actividades de ocio, se puede observar en la Tabla 1.10 que todas tienen una buena puntuación general, ya que tienen una media de 8,86 puntos de satisfacción en 2021 en una escala de 0 a 10. La actividad con mayor puntuación es la relacionada con la cultura (8,91 puntos), seguida de cerca por las actividades en la naturaleza (8,90 puntos), siendo las actividades de ocio las menos satisfechas (8,84). Todas las actividades tuvieron una puntuación superior a 8,8 puntos, en contraste a años anteriores.

Tabla 1.10. Satisfacción de los turistas en relación con las actividades realizadas en las Islas Canarias

	2018	2019	2020	2021
Actividades de naturaleza	8,64	8,75	-	8,90 ³
Actividades culturales	8,68	8,77	-	8,91
Actividades deportivas	8,63	8,71	-	8,88 ⁴
Actividades de ocio nocturno, conciertos o espectáculos	8,67	8,78	-	8,86
Actividades de ocio (parques o atracciones)	8,61	8,73	-	8,84

Fuente: Promotur (2023).

3 La media de la satisfacción de las actividades de naturaleza es la suma de las de senderismo y otras actividades de naturaleza.

4 La media de las actividades deportivas es la suma de las actividades de windsurf/kitesurf, golf, buceo, ciclismo, surf y correr.

7. Recomendaciones sobre nuevos indicadores potenciales

La satisfacción de los visitantes es un importante indicador cualitativo desde el punto de vista de la demanda. La demanda de los clientes está determinada por una serie de factores, entre ellos la experiencia y la recomendación de otros. Los medios de comunicación social, los blogs y otras fuentes de revisión desempeñan un papel importante en la toma de decisiones de muchos viajeros. Obtener la opinión de los visitantes mediante encuestas oficiales es igualmente importante para conocer la satisfacción del cliente y la competitividad de la oferta turística. Esto puede servir de base para la futura toma de decisiones de las administraciones de turismo para mejorar la competitividad y diseñar promociones que aprovechen los puntos fuertes y aborden los puntos débiles. Las preferencias expresadas por los visitantes también son importantes para estimar la probabilidad de que se repitan las visitas y, por tanto, la competitividad futura para generar beneficios económicos.

Esto se reconoce como un indicador fundamental desde el punto de vista de la demanda y resulta de vital importancia para comprender las preferencias de los consumidores, el valor de sus experiencias y sus intenciones futuras. Esa inteligencia, junto con las tendencias y previsiones del mercado, puede ayudar a configurar ofertas competitivas para retener y atraer a los visitantes en el futuro (Picazo *et al.*, 2012). También puede ayudar a orientar los mercados específicos y los perfiles de los clientes según las preferencias y otras consideraciones, como los perfiles de gastos, para convertir más interés en visitas y visitas repetidas. Sin embargo, reunir pruebas de la satisfacción de los visitantes es un reto, además de otros indicadores que se asociarán a un alto nivel de competitividad del destino (David-Negre *et al.*, 2018).

Por otra parte, es fundamental ahondar en un índice de bienestar del destino. El bienestar de una nación es un importante factor de atracción para un destino. Hay pruebas de que el nivel de justicia, la gestión, la seguridad, la calidad del medioambiente y los servicios de salud, por ejemplo, desempeñan un papel crucial en cuanto al atractivo de un destino. Las investigaciones indican que los destinos más competitivos son los que más eficazmente crean un bienestar sostenible para sus residentes (Almeida *et al.*, 2022). En la competitividad influyen muchos factores y cada vez más consideraciones cualitativas, entre ellas, la calidad de vida dentro de un país, más que una medida de la riqueza del PIB. Encontrar un equilibrio entre las prioridades de decisión pública que también utilice el poder del turismo como un sector que crea riqueza y bienestar es una cuestión importante para los responsables políticos. Los indicadores del índice de bienestar reflejan las actuales condiciones materiales de vida y la calidad de vida, que deberán complementarse con indicadores que describan la sostenibilidad del bienestar a lo largo del tiempo.

Por ejemplo, el índice de calidad de vida de la OCDE ajustado por el turismo es una interesante alternativa. Se puede elaborar un índice específico para el turismo, concretamente para permitir a los ciudadanos comparar su nivel de bienestar derivado del turismo sobre la base de un subconjunto de indicadores centrado en el turismo y usando las 11 dimensiones (vivienda, ingresos, empleos, comunidad, educación, medioambiente, gestión, salud, satisfacción de la vida, seguridad, equilibrio entre el trabajo y la vida privada). Los encuestados pueden entonces dar su propio peso a cada una de las dimensiones.

Otra propuesta está relacionada con la marca. La marca del destino es uno de los principales instrumentos utilizados para diferenciar la oferta turística de una región, especialmente en lo que respecta a las formas de mantener o mejorar la competitividad mundial. Se gastan sumas importantes para promover un destino y los activos de atracción. Gran parte de esos gastos se destinan a la publicidad, la comercialización y la creación de marcas. La evaluación de la eficacia de esos gastos suele estar impulsada por la industria de la publicidad y no por la métrica del turismo, y el análisis del rendimiento de la inversión en la creación de marcas puede ser muy complejo y costoso. Es una característica que influye en el rendimiento competitivo, pero su papel en la competitividad del turismo *per se* es difícil de medir. El desarrollo de alguna medida de competitividad en torno a este punto es atractivo, pero extremadamente difícil y requerirá un mayor debate y desarrollo con los miembros. Algunos destinos han elaborado enfoques individuales, y existe un punto de partida para aprender de esta experiencia y desarrollarla a partir de los conocimientos y prácticas existentes entre sus miembros. Es necesario realizar un seguimiento de la marca de forma periódica en los destinos que analicen la notoriedad, imagen, preferencia, *engagement*, etc.

Finalmente, las métricas de neuromarketing suponen un nuevo horizonte para las mediciones de la satisfacción y entender a los turistas del destino (Moreno-Gil y Picazo, 2022). Las técnicas de neuromarketing permiten analizar la demanda en todas las fases del viaje (antes, durante y después), integrando mediciones de atención, respuesta emocional, seguimiento georreferenciado, etc., usando para ello técnicas de seguimiento ocular (*eye tracking*), análisis de las expresiones faciales (*face coding*), electroencefalograma (EEG), respuestas fisiológicas, entre otros, tanto en entorno de laboratorio como en contexto real.

Estas técnicas permiten mejorar la eficacia promocional, el impacto de las experiencias y la comunicación entre los propios turistas, optimizando el desarrollo de contenidos a medida, y el desarrollo de nuevos productos y la mejora en los procesos. Se recomienda integrar estas técnicas novedosas en un modelo de laboratorio viviente (*living lab*) con una dinámica de funcionamiento continuada en el tiempo.

Entre los distintos métodos disponibles para el estudio de las emociones que pueden ser aplicados al sector turístico, y de utilidad en la situación actual, destacan los siete siguientes: i) el análisis de la expresión facial y la electromiografía facial (fEMG), ii) el análisis del movimiento ocular, iii) la imagen de resonancia magnética funcional (fMRI), iv) la espectroscopía funcional de infrarrojo cercano (fNIRS), v) la electroencefalografía (EEG), vi) la actividad electrodérmica (EDA) y vii) la frecuencia cardíaca (FC).

A su vez, estos indicadores son complementarios con otros de demanda (Moreno-Gil y Coca, 2020), tales como: fidelidad, con índices cruzados de fidelidad con otras islas, y considerando el número de visitas, frecuencia y volumen de compra proporcional a sus viajes totales; métricas de resultado digital de la web del destino, sus redes sociales, blogs, etc.: visitas a la web, seguidores en redes sociales, conversión, usuarios únicos, etc.; reputación digital del destino y su oferta en portales de reservas y de reseñas de los consumidores, así como en portales generalistas (Wikipedia); trazabilidad y movimiento de los turistas dentro del destino: lugares visitados, medios utilizados, etc.

8. Conclusiones y reflexiones finales

Los indicadores suplementarios propuestos, y otro conjunto de indicadores sugeridos para su desarrollo futuro, requieren una mayor labor y compromiso por parte de los destinos, como grupo e individualmente, para dirigir la investigación y el desarrollo de dichos indicadores. Todo ello puede llevarse adelante en los próximos años junto con la aplicación del conjunto de indicadores básicos.

Esta labor también puede contribuir a aclarar las relaciones entre los indicadores del sistema y el equilibrio entre los indicadores orientados a los resultados y los orientados a los factores. Es probable que las pruebas y la experimentación práctica den lugar a algún ajuste y a la sustitución de los indicadores a lo largo del tiempo cuando el equilibrio requiera un ajuste.

Estas importantes cuestiones (marca, ponderación y utilización de los índices, consideraciones de calidad, inversión, aptitudes y capacidad digital) deben abordarse como parte de la labor futura.

El uso de ponderaciones es una cuestión delicada que puede formar parte del programa de desarrollo futuro. En un conjunto de datos ponderados se asigna a cada unidad un factor de ponderación en el que algunos datos se ajustan para contribuir más que otros. La derivación de ponderaciones apropiadas para las variables implica una considerable investigación y pruebas, así como la realización de una serie de supuestos adicionales cuando no se dispone de pruebas. Estos pesos pueden calibrarse con la evidencia y ajustarse con la experiencia. El proceso de validación estadística requiere un esfuerzo considerable y datos de todos los indicadores, así como un acuerdo sobre la derivación de los factores de ponderación que deben aplicarse.

El proceso de ponderación aplicado a los datos de las encuestas suele ser controvertido. Cuanto más sencillo es el proceso, menos controvertido es, pero a menudo más difícil es llegar a un acuerdo, especialmente cuando las tasas de muestreo y de respuesta son incongruentes. Cuando se emplean probabilidades, se debe abordar el sesgo o realizar un metaanálisis. La ponderación puede complicarse y amplificar el problema de la varianza y el sesgo. Además, puede ser utilizada indebidamente para obtener resultados subjetivamente deseados y prejuiciosos, especialmente en áreas de interés político como la competitividad.

Los índices pueden conducir a clasificaciones y comparaciones que pueden ser engañosas y contraproducentes, como lo demuestran los usos de varias fuentes existentes. Varias medidas podrían ser adecuadas para la elaboración de índices que permitirían presentar medidas de posicionamiento competitivo válidas para indicadores que, de otro modo, no son fácilmente cuantificables o comparables. Entre ellas podrían figurar medidas sobre el atractivo (como los bienes culturales y patrimoniales) y los factores de accesibilidad, así como la satisfacción del cliente. Esto podría desarrollarse en el futuro para presentar la información de manera que se logre hacer comparaciones entre destinos. Sin embargo, esto podría ser controvertido y engañoso, a menos que los datos y los protocolos de medición se apliquen estrictamente de manera coherente.

La futura elaboración de indicadores presenta una verdadera oportunidad para que los observatorios turísticos adopten medidas directas para impulsar el programa de medición en beneficio de la ciudadanía y agentes sociales implicados, y lo hagan en colaboración con las fuentes de medición existentes.

Se requerirán pruebas piloto para todos los indicadores, incluido el conjunto de indicadores básicos. Esto ayudará a impulsar la labor en un entorno práctico con contribuciones de los agentes interesados. Se recomienda el impulso de un laboratorio como centro de innovación digital, que desempeñe un papel central en el programa Europa Digital para estimular la amplia aceptación de la inteligencia artificial, la informática de alto rendimiento (HPC), la ciberseguridad y el neuromarketing, así como el uso de otras tecnologías digitales por parte de la industria (en particular, las pymes y las empresas de mediana capitalización) y las organizaciones del sector público.

Referencias

- Almeida Santana, A., David-Negre, T., Moreno-Gil, S., & Coca Stefaniak, J. A. (2022). Rethinking tourism models in the platform era of the sharing economy—Implications for tourism marketing and management. In: B. Taheri, R. Rahimi, & D. Buhalis (Eds.), *The Sharing Economy: Perspectives, Opportunities and Challenges*. Londres: Goodfellow Publ.
- Almeida Santana, A., Moreno-Gil, S., & Andersson, T. D. (2022). Does bestial make you a happy human? The impact on happiness from participation in an obstacle running event. *International Journal of Event and Festival Management*, 13(4), 369-386.
- Almeida Santana, A., Moreno-Gil, S., & Boza Chirino, J. (2018). The paradox of cultural and media convergence. Segmenting the European tourist market by information sources and motivations. *International Journal of Tourism Research*, 20(5), 613-625.
- David-Negre, T., Hernández, J. M., & Moreno-Gil, S. (2018). Understanding tourists' leisure expenditure at the destination: a social network analysis. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 35(7), 922-937.
- Gobierno de Canarias (2022). *Listado de actividades de Turismo Activo*. Turismo activo. http://www.gobiernodecanarias.org/turismo/dir_gral_ordenacion_promocion/TurismoActivo/index.html
- ISTAC: Estadísticas De La Comunidad Autónoma De Canarias (2023a). *EGT / Series trimestrales de las características de los viajes y satisfacción de los turistas. Islas de Canarias. 2018-2023 (Metodología 2018)*. ISTAC. https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/collection.html?resourceType=collection&agencyId=ISTAC&resourceId=C00028A_000003
- ISTAC: Estadísticas De La Comunidad Autónoma De Canarias (2023b). *Pernoctaciones, viajeros alojados y entrados y estancia media según principales nacionalidades. Islas y municipios de Canarias por periodos [Archivo Excel]*. ISTAC. https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=dataset&agencyId=ISTAC&resourceId=C00065A_000045&version=1.10#visualization/table
- Moreno-Gil, S., & Coca Stefaniak, J. A. (2020). Overtourism and the sharing economy – Tourism cities at a crossroads. *International Journal of Tourism Cities*, 6(1), 1-7.

- Moreno-Gil, S., & Picazo Peral, P. (2022). Neurotourism Analysis. In: S. Moreno-Gil, & P. Picazo Peral, *Encyclopedia of Tourism Management and Marketing* (pp. 337-340). Edward Elgar Publishing.
- Organización Mundial del Turismo (2016). *Alianza entre turismo y cultura en el Perú – Modelos de colaboración entre turismo, cultura y comunidad*. UNWTO, Madrid. DOI: <https://doi.org/10.18111/9789284417575>
- Picazo Peral, P., Moreno-Gil, S. y León González, C. (2012). Difusión de la investigación científica de turismo en Brasil. *Cultur*, (4), 4-36.
- Promotur Turismo de Canarias (2018a). *Perfil del turista que visita islas Canarias 2018*. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_islas_canarias_2018.pdf
- Promotur Turismo de Canarias (2018b). *Marca Islas Canarias. Plan de Marketing Estratégico 2018-2022*. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/plan_de_marketing_estrategico_2018-2022_0.pdf
- Promotur Turismo de Canarias (2019). *Perfil del turista que visita islas Canarias 2019*. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_islas_canarias_2019_0.pdf
- Promotur Turismo de Canarias (2020). *Perfil del turista que visita islas Canarias 2020*. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_islas_canarias_2020.pdf
- Promotur Turismo de Canarias (2021). *Perfil del turista según la isla que visita 2021*. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_comparativa_islas_2021.pdf
- Promotur Turismo de Canarias (2023). *Análisis de segmentos*. Promotur Turismo de Canarias. <https://turismodeislascanarias.com/es/analisis-de-segmentos/>
- Turismo de Canarias (2022a). *Centros de ocio*. Recuperado el 21 de marzo de 2022, de <https://www.holaislascanarias.com/centros-de-ocio/islas-canarias/all/>
- Turismo de Canarias (2022b). *Museos y visitas de interés*. Recuperado el 21 de marzo de 2022, de <https://www.holaislascanarias.com/museos-y-visitas-de-interes/islas-canarias/all/>

Estacionalidad del turismo

DANIEL CELIS^a, MOISÉS PERDOMO^a Y OMAR CABRERA^a

^aInstituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

En este capítulo se analiza el concepto de estacionalidad a lo largo del tiempo desde la perspectiva de diversos autores. La estacionalidad es un desequilibrio temporal en la actividad turística que puede expresarse en función del número de turistas, el gasto turístico y en las variaciones en el empleo. Las causas de la estacionalidad en el turismo residen principalmente en el clima, en el calendario laboral y en el académico de los países tanto de origen como de destino. La estacionalidad presenta efectos negativos sobre los pilares de la sostenibilidad. La dimensión sociocultural se ve afectada por la llegada de un gran número de turistas en un espacio y tiempo determinados, alterando la forma de vida de la población residente. En la dimensión económica se puede apreciar la aparición del empleo turístico, que produce baja cualificación, degenerando el capital humano. En la dimensión ambiental, la concentración de un gran volumen de turistas en periodos cortos de tiempo favorece la degeneración del medioambiente y de los recursos ambientales. Existen diversas modalidades turísticas que pueden ayudar a paliar los efectos negativos asociados a la estacionalidad, como son el turismo gastronómico, que aprovecha los recursos locales, o el turismo de salud, que puede ayudar, en los destinos de sol y playa, a reducir la estacionalidad a través de la diversificación de la oferta turística. Los autores finalizan analizando alternativas a la estacionalidad, como el programa de vacaciones del Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO), ligado a un turismo sénior, y el turismo MICE, con el incentivo del proceso de transformación digital. Los autores plantean que estas medidas ayudan a paliar los posibles efectos de estacionalidad que se puedan generar por el cambio climático y conforman una serie de estrategias necesarias para el destino turístico de Canarias.

1. Introducción

Los primeros estudios sobre la estacionalidad en el turismo datan de 1975, con la propuesta de Baron (1975) y autores como Butler (1994), que la definieron como un desequilibrio temporal en la actividad turística que puede expresarse en función del número de turistas, el gasto turístico y las variaciones en el empleo, entre otros aspectos. Previamente, Allcock (1989) destacó que lo más significativo de la estacionalidad es que implica la concentración de flujos turísticos en periodos relativamente cortos del año.

A nivel económico, la variación estacional representa un patrón rítmico anual de un indicador de medición particular, como pueden ser las ventas, la producción, el consumo o la rentabilidad, considerando a la estacionalidad como una fluctuación cíclica que debería tenerse en cuenta a largo plazo. Por otra parte, Hylleberg (1992) definió la estacionalidad como el movimiento interanual sistemático, aunque no necesariamente regular, que es provocado por cambios en el clima, el calendario y las consecuencias de la toma de decisiones por parte de los agentes que intervienen en la economía.

Según Butler (2021), la estacionalidad del turismo se ha considerado desde sus inicios como un problema muy significativo, afectando en términos económicos, de empleo, sociales, de migración, de déficit de calidad de vida, de una utilización ineficiente de las infraestructuras y recursos destinados al turismo. No obstante, Flognfeldt (1988) comparte que, en determinadas circunstancias, la estacionalidad del turismo puede representar grandes oportunidades para un destino turístico.

Las causas de la estacionalidad del turismo residen principalmente en el clima y en el calendario laboral y académico de los países, tanto de origen como de destino (Baron, 1975; Allcock, 1989; Butler, 1994; Butler, 2001). En este sentido, el cambio climático también está alterando la estacionalidad de determinados destinos turísticos. Además, Butler y Mao (1997) advertían que el envejecimiento de la población, a largo plazo, podría alterar considerablemente los patrones estacionales, ya que la población con más edad dispondría de más tiempo para sus vacaciones. Los mismos autores también sumaban a las causas de la estacionalidad en turismo los eventos de toda índole, ya sean congresos, festivales o acontecimientos deportivos.

2. Empleo turístico y estacionalidad

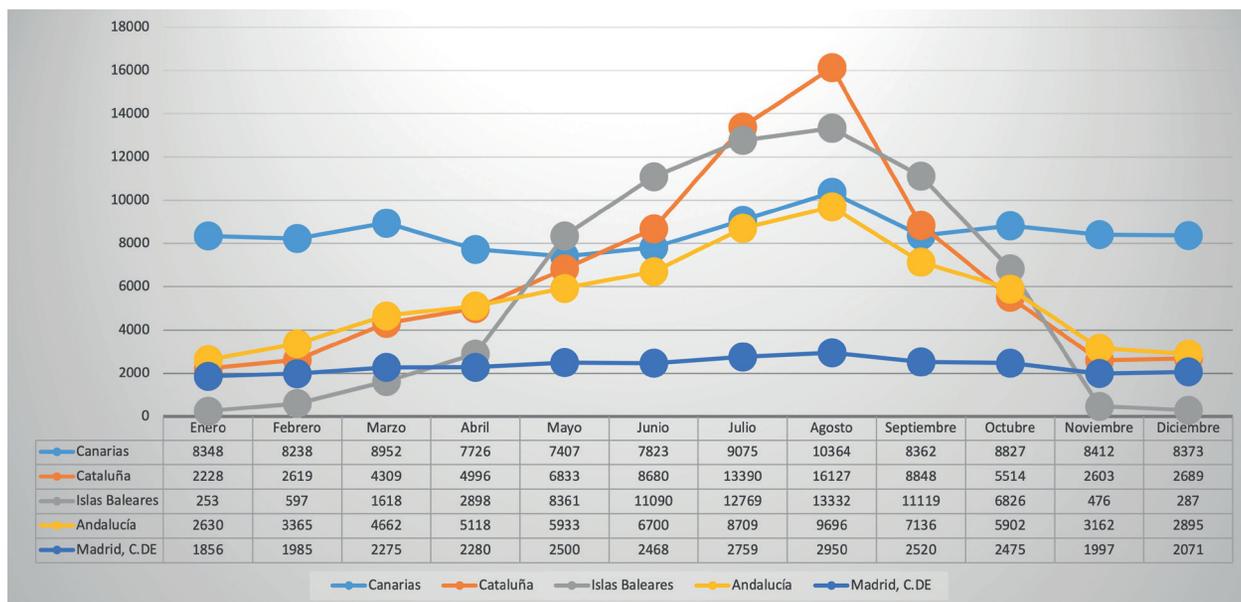
Según autores como Roney y Öztin (2007) la estacionalidad es una característica negativa asociada a la profesión turística, además de la baja remuneración, los contratos eventuales, los bajos requisitos de cualificación y los horarios de trabajo excesivos. Todo ello ofrece una imagen negativa de la industria turística y los trabajadores experimentan altos niveles de vulnerabilidad e inseguridad laboral (Robinson *et al.*, 2019; Baum *et al.*, 2020).

El empleo turístico queda condicionado por las exigencias de la demanda turística, expuestas a las variaciones de las necesidades de terceros, generando inestabilidad económica para el destino. Esta circunstancia origina una situación de creación de empleo precario donde se imposibilita la maximización de ingresos para el destino (Picornell, 1993). Estos efectos en

el empleo se traducen, según Pedreño *et al.* (1990), en la creación generalizada del empleo precario en el sector turístico, por tanto, se estaría condicionando el correcto desarrollo profesional de los trabajadores del sector turístico y aumentando la vulnerabilidad ante cambios en la demanda del destino.

Por otro lado, los trabajadores estarían condicionados a ingresos más bajos y un aumento de su inestabilidad financiera, debido a la baja cualificación que podrían presentar por los efectos de la estacionalidad (García y Albuquerque, 2003). El Gráfico 2.1 muestra la evolución de las pernoctaciones hoteleras de Canarias junto con Cataluña, Islas Baleares, Andalucía y Madrid para el año 2016 como ejemplo. A diferencia de comunidades como Cataluña o Islas Baleares, Canarias no presenta una demanda de plazas alojativas tan alta en los meses de verano en comparación con el resto del año, por tanto, presenta una cierta «estabilidad» de la demanda durante todo el año.

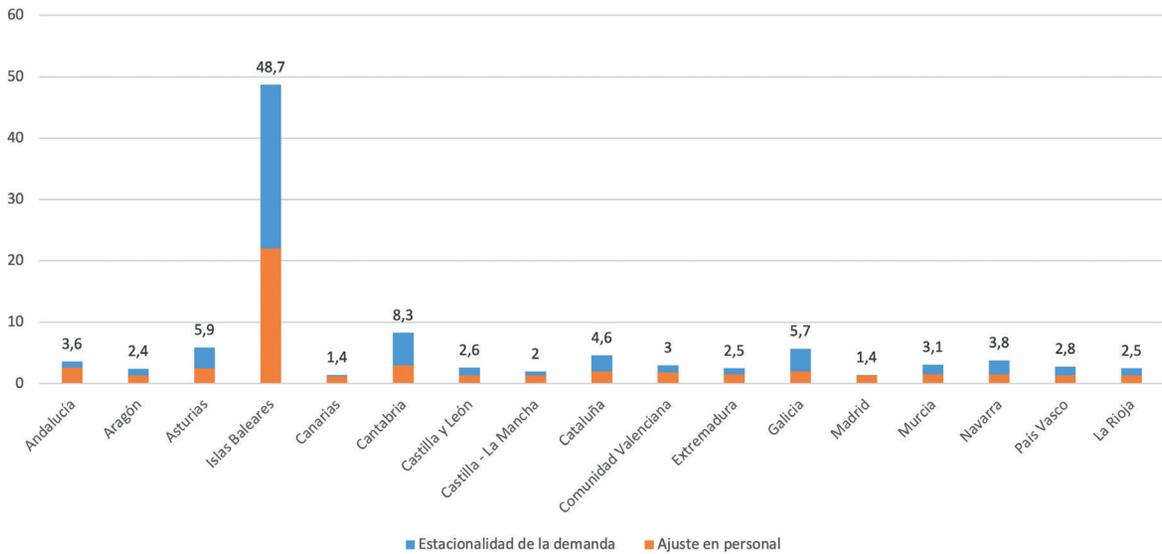
Gráfico 2.1. Pernoctaciones hoteleras según comunidad autónoma (2016)



Fuente: elaboración propia a partir de los datos tomados de Exceltur, 2018.

Del Gráfico 2.1 se pueden extraer dos conclusiones fundamentales. En primer lugar, el componente estacional en el apartado alojativo no presenta en Canarias, en la actualidad, un impacto tan significativo respecto al resto de las comunidades autónomas con las que se compara. En segundo lugar, los meses comprendidos entre marzo y mayo presentan los niveles más bajos de ocupación, comportándose de forma anómala respecto a las otras comunidades.

Gráfico 2.2. Relación de ajuste en personal y estacionalidad de la demanda (2016)



Fuente: elaboración propia a partir de los datos tomados de Exceltur, 2018.

En el Gráfico 2.2. se observa la comparativa de la relación entre la estacionalidad y el empleo para las diferentes comunidades españolas. Analiza la proporción entre el mes con mayor número de pernoctaciones respecto al número del personal de dicho mes y los datos del mes con menor número de pernoctaciones en relación con su personal.

Se puede apreciar que, globalmente, la variación del empleo no corresponde a la variación de la demanda por el componente estacional, con algunas excepciones como las islas Baleares. En este sentido, en general se ha podido conseguir que el sector turístico español mantenga una cierta estabilidad en el empleo. Aun así, se pueden apreciar ciertas variaciones, incluido el caso de Canarias.

3. Sostenibilidad y estacionalidad

El desarrollo del turismo sostenible se aplica a todas las formas de turismo en todo tipo de destino. Según Hunter (1997), no se puede abordar el turismo sostenible sin disponer de un control por parte de las autoridades locales y regionales en materia de planificación y control del desarrollo y sin la participación de las comunidades locales en los procesos de planificación. La OMT (2021) establece que, para un correcto desarrollo turístico sostenible, se debe crear un equilibrio a largo plazo entre tres dimensiones: la medioambiental, la económica y la sociocultural:

- **Dimensión medioambiental:** es un recurso imprescindible para el desarrollo turístico. Preservar los recursos naturales, mantener los procesos ecológicos esenciales y proteger la biodiversidad se presentan como requisitos necesarios.

- **Dimensión sociocultural:** conservar los recursos culturales y patrimoniales, así como los valores tradicionales, es esencial para preservar la identidad de las comunidades anfitrionas. De esta forma se busca generar las condiciones para que se produzca un mayor entendimiento y tolerancia intercultural.
- **Dimensión económica:** se trata de desarrollar actividades económicas viables en el largo plazo mientras se consigue que todos los agentes se vean beneficiados de la actividad turística, generando empleo estable, ingresos y servicios sociales y reduciendo la pobreza de las comunidades anfitrionas.

3.1 Afecciones de la estacionalidad en los recursos naturales y sobreexplotación estacional

La estacionalidad presenta efectos negativos en la dimensión medioambiental, ya que la afluencia de grandes masas de turistas y visitantes concentradas en ciertos periodos de tiempo genera mayores impactos en el medioambiente y los recursos naturales. Esto impide un correcto desarrollo sostenible del destino, a lo que se suma una pérdida de parte de su atractivo, afectando a su imagen y a la disposición de los turistas y visitantes de regresar al mismo. Entre los efectos posibles, se pueden incluir la pérdida o deterioro de la masa vegetal, efectos negativos sobre el comportamiento de la fauna local o la erosión física del terreno (Lusseau y Highman, 2004).

La dimensión sociocultural se ve afectada de forma significativa. La concentración de una gran masa de turistas o visitantes en un espacio determinado, tal y como expone Picornell (1993), genera un impacto negativo en la estructura de la población, origina cambios y tipos de ocupación, modifica los valores de la población local e influye tanto en la forma de vida típica del lugar como en los patrones de consumo, entre otros aspectos.

La dimensión económica presenta efectos negativos al igual que las anteriores. La estacionalidad origina la aparición del empleo temporal, que se suele asociar a una baja cualificación (Pedreño *et al.*, 1990). Esta situación crea una degeneración del capital humano, entendiendo este concepto como la capacidad de productividad de las personas involucradas en el proceso productivo, creando una situación donde los ingresos y la estabilidad financiera de los trabajadores del sector se vean mermados (García y Alburquerque, 2003).

3.2 Estacionalidad y el cambio climático

La relación entre el clima y el turismo ha sido objeto de investigación desde la década de los sesenta; no obstante, fue en la década de los noventa cuando comienza a obtener mayor importancia debido al alcance de las posibles consecuencias derivadas de la expansión del turismo y su constitución como uno de los sectores más importantes de la economía mundial (Scott y Jones, 2006). Un ejemplo de los posibles efectos del cambio climático en los patrones de consumo se observa durante la ola de calor que sufrió Europa en el verano del año 2003. En Francia, los *campings* con sombra y piscina incrementaron sus ventas, y atracciones como cuevas aumentaron sus visitas (Moreno, 2010).

El cambio climático tiene un potencial impacto en la duración del componente estacional de la demanda turística de un destino; este efecto produce cambios en el desarrollo normal de las actividades turísticas (Rasilla y Calleja, 2016). El aumento de las temperaturas afecta directamente al componente estacional, generando estrés asociado con el calor, aumento de los costes del aire acondicionado, cambios en la población, animales y plantas (entre otros efectos).

Por otra parte, el aumento del nivel del mar afectaría principalmente a destinos costeros debido al deterioro de los recursos en primera línea de costa. Otro efecto derivado del cambio climático en el componente estacional proviene del incremento de la frecuencia de las precipitaciones torrenciales en ciertas regiones, que generan en destinos de sol y playa un menor atractivo para los turistas en esas épocas del año (Becken, 2010).

Los cambios en el componente estacional derivados del cambio climático pueden propiciar un incremento de la estacionalidad, concentrando el turismo en un número determinado de meses del año y afectando a las diferentes dimensiones de la sostenibilidad (OMT, 2021).

4. Gastronomía y estacionalidad

El turismo gastronómico ha ganado popularidad a lo largo de los años, por lo que las administraciones públicas lo ven como una oportunidad de potenciar sus destinos. El turismo y la gastronomía mantienen una estrecha relación (Chaney y Ryan, 2012; Chang y Mak, 2018), puesto que la gastronomía ocupa un papel fundamental, tanto en el desarrollo de la propia actividad turística como de la imagen, percepción y experiencia propia de la misma (Kivela y Crofts, 2006). Por ello, es necesario señalar qué se entiende por turismo gastronómico, las distintas variables que influyen y su importancia. La OMT (2019, p. 45) define el turismo gastronómico como:

Un tipo de actividad turística que se caracteriza por el hecho de que la experiencia del visitante cuando viaja está vinculada con la comida, y con productos y actividades afines. Además de experiencias gastronómicas auténticas, tradicionales y/o innovadoras, el turismo gastronómico puede implicar también otras actividades afines tales como la visita a productores locales, la participación en festivales gastronómicos y la asistencia a clases de cocina.

El turismo gastronómico, en general, contribuye a la diversificación de la oferta y la desestacionalización de la demanda, al basarse en un uso turístico de los productos locales, unido a su estrecha relación con la naturaleza y la cultura (Fusté, 2016).

La creación de productos gastronómicos está estrechamente ligada a los productos alimenticios locales, siendo estos los que se han cultivado, criado, pescado o procesado localmente. Además, son productos que pueden tener marca regional, una identidad local o regional y/o estar vinculados a la cultura de una comunidad local particular (Kim *et al.*, 2009). En este sentido, se puede afirmar que la denominación de producto «local» puede convertirse en una herramienta potente a la hora de generar interés en nuevos productos, ya que, en la mente del consumidor urbano, «local» se asocia con el marco rural, esto es, del campo (Murphy y Smith, 2009). De este modo, y para el caso concreto del turismo gastronómico, se afirma que el producto debe fundamentarse en ingredientes endémicos, denominaciones de origen y productos locales de calidad reconocida internacionalmente (OMT, 2017).

La aplicación del término de estacionalidad a los productos agroalimentarios guarda relación con su disponibilidad temporal. Se pueden encontrar productos cuya recolección y consumo puedan estar muy delimitados en el tiempo (Schulp *et al.*, 2014), lo que podría ser un hecho que afecte a una alta estacionalidad en esa temporalidad. Aun así, se obvia el hecho de que dichos productos pueden ser conservados, por lo que su consumo es capaz de alargarse, incluso pudiendo estar disponibles durante todo el año (Fusté-Forné, 2019).

Además, el hecho de la disponibilidad temporal de ciertos productos puede explotarse como un nicho de mercado del turismo gastronómico, permitiendo al destino ofrecer diversos productos en distintas épocas del año. Esto puede fomentar las visitas al mismo lugar en otras épocas del año, lo que permite ofrecer nuevas experiencias al turista repetidor. Por ello, un correcto desarrollo de productos turísticos basados en el turismo gastronómico, que tenga en cuenta la existencia, o no, de productos de temporada, lejos de ser un hecho negativo, se convierte en una oportunidad de diversificación de la oferta y de desestacionalización de la demanda, propiciando una mejor experiencia para el turista (Fusté-Forné, 2019).

5. Salud y estacionalidad

Atendiendo a la definición propuesta por OMT (2019, p. 38), el turismo de salud es aquel que cubre aquellos tipos de turismo que:

tienen como motivación primordial la contribución a la salud física, mental y/o espiritual gracias a actividades médicas y de bienestar que incrementan la capacidad de las personas para satisfacer sus propias necesidades y funcionar mejor como individuos en su entorno y en la sociedad.

Es una modalidad de turismo que ha visto incrementada su popularidad a lo largo del tiempo, por lo que es necesario analizar su posible efecto sobre la estacionalidad de los destinos.

Por otro lado, el turismo presenta un impacto en el área de atención primaria de salud, el cual está condicionado por el componente estacional. Así pues, en los periodos de mayor actividad se puede registrar una mayor presión en los servicios de atención primaria, afectando a la calidad del servicio de la población local (Mateu, 2015).

5.1 Análisis del papel del turismo de salud y bienestar en el componente estacional del destino

Hasta principios del siglo XXI, el turismo de salud estaba intrínsecamente relacionado con un turismo de bienestar basado en tratamientos de *spa* o de cirugía estética. La creciente expansión de destinos especializados en salud ha derivado en la aparición de servicios sanitarios más invasivos, como los trasplantes o las prótesis. Estos dos factores, unidos al carácter no urgente de parte de estos cuidados, permiten al turista planificar el viaje y generan un suministro constante a lo largo del año que satisface la demanda, por lo que posibilitan desestacionalizar este tipo de turismo (Loh, 2015).

En la misma línea, Hernández (2021) expone que, para destinos de sol y playa que tienen alta dependencia de grandes mercados emisores, el desarrollo del turismo de salud en el destino permite desestacionalizar debido a la diversificación. Además, se trata de un segmento de turistas que genera un gasto mayor, tanto en referencia a los turistas nacionales como a los internacionales.

6. Estrategias y recomendaciones sobre la estacionalidad en Canarias

Para proponer nuevas estrategias y recomendaciones sobre la estacionalidad turística conviene no solo atender a las causas que la provocan en el destino, sino también a los factores de estacionalidad de los núcleos emisores o desde la demanda turística.

Se debe estudiar la ampliación del programa de vacaciones del Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO). El turismo sénior presenta un componente desestacionalizado en sus preferencias a la hora de elegir destino, dado que este segmento poblacional tiene un menor grado de obligaciones familiares y profesionales, por lo que dispone de mayor tiempo libre y puede viajar en temporada baja. Esta medida tiene como finalidad incrementar el bienestar social y reducir la estacionalidad (Sedgley *et al.*, 2018).

Se ha de valorar la generación de incentivos fiscales para las empresas que mantengan los contratos durante los meses de temporada baja. Se trataría de crear una mayor estabilidad en el empleo. Esta medida debe ser estudiada, si bien el efecto inicial podría generar un mayor volumen de gasto para las arcas públicas, la estabilidad en el empleo podría generar mayor volumen en los niveles de consumo y, por consiguiente, un aumento en la recaudación vía impuestos.

Se ha de fomentar y facilitar el turismo MICE (*Meetings, Incentives, Conference/ Conventions and Exhibitions/Events*), una modalidad turística que abarca todo tipo de reuniones (congresos, convenciones, seminarios) además de exposiciones, ferias y viajes de incentivo. El turismo MICE no solo se presenta como una modalidad de turismo que mejora la imagen y posicionamiento de un destino, además presenta un nivel de gasto entre tres y cuatro veces superior al turismo recreativo, generando un mayor nivel de empleo y nuevas oportunidades. El turismo MICE es una modalidad que permite romper con la estacionalidad de un destino, debido a la capacidad de control de la demanda que se tiene de esta modalidad. Incentivar el turismo MICE, sobre todo en las temporadas bajas, ayuda a mantener el empleo y evitar el componente estacional del turismo tal como identificaron Ritchie y Beliveau (1974); Getz *et al.* (2010) y PDT (2020).

Incentivando el proceso de transformación digital del destino y favoreciendo la digitalización con el objetivo de desestacionalizar la demanda se pueden generar las herramientas e infraestructuras tecnológicas adecuadas que permitan avanzar hacia un mayor conocimiento y diversificación del perfil del turista que visita el destino. Garantizar la conectividad que requiere el turista o visitante exige que los destinos aboguen por una mayor conexión entre los servicios y experiencias ofrecidos, así como los agentes presentes en la actividad turística (alojamiento, transporte, restauración, etc.). La coordinación resulta un elemento clave para mejorar la competitividad del sector turístico atendiendo al Consejo Económico y Social España (2021).

Por otra parte, se podría adecuar la política sanitaria de los diferentes microdestinos al componente estacional del turismo. Un mismo *shock* o medida tomada puede dar resultados diferentes en distintas localidades de un mismo territorio (Mateu, 2015). Además, se podría fomentar el turismo de salud como respuesta al componente estacional del turismo para aumentar el beneficio de la actividad para el destino (Loh, 2015; Hernández, 2021).

7. Propuesta de indicadores

La medición y el análisis de la estacionalidad se fundamenta en las necesidades y características del destino y de los datos disponibles. Entre las variables más utilizadas para medir la estacionalidad en el sector turístico se pueden destacar:

- Número de turistas y visitantes.
- Número de pernoctaciones en alojamientos turísticos.
- Empleos en el sector turístico.
- Número de llegadas por vía aérea.
- Número de llegadas por vía marítima.

Para ello, es común utilizar varias herramientas estadísticas, como es el caso de la aplicación del índice específico de variación estacional (IEVE), el índice general de variación estacional (IGVE) atendiendo a Sancho (2001), el coeficiente de variación y el índice de Gini para medir la concentración estacional durante el periodo de estudio, puesto que posee elevada solidez teórica y satisface gran parte de las propiedades metodológicas de las medidas de concentración (Sen, 1979; Fernández, 2003; Duro y Farré, 2015).

Los modelos clásicos aplicados a los estudios de la estacionalidad deben realizar las adaptaciones necesarias para adaptarse a las nuevas tendencias. Existe una creciente oferta y demanda de alojamientos alternativos basados en la economía colaborativa, como es el caso de los que se encuentran en la plataforma de Airbnb. En este sentido, Casamatta *et al.* (2022) realizan una aproximación al análisis de la evolución de los precios de los alojamientos ubicados en la plataforma con relación a la estacionalidad.

8. Conclusiones

La estacionalidad de los flujos turísticos conlleva una preocupación fundamental para el manejo de la sostenibilidad de los destinos, debido a las dificultades que genera en la organización de los factores productivos y en la gestión de los impactos socioeconómicos y ambientales. Si bien el componente estacional no se manifiesta con la misma intensidad y consecuencias en el caso de Canarias como en otras comunidades de España, tanto en la demanda como en los empleos derivados del sector turístico (Exceltur, 2018) se ha estimado que el cambio climático podría suponer un incremento en los niveles de estacionalidad en todos los destinos turísticos (Rasilla y Calleja, 2016).

Además, en esta línea, la estacionalidad puede causar un impacto negativo en el medioambiente, ya que el turismo masivo durante los meses de temporada alta puede generar una presión excesiva en los recursos naturales, como el agua y la energía. Además, la concentración de turistas en un periodo determinado de tiempo puede provocar la degradación de los ecosistemas y la contaminación del aire, del agua y del suelo.

Por otra parte, tal y como afirma el premio nobel de economía Amartya Sen (1976), el índice de Gini constituye una herramienta indispensable para medir la concentración estacional, por lo que se presenta como una herramienta estadística sólida para el estudio de la estacionalidad en el sector turístico. Pese a que Canarias cuenta con una situación más favorable, se debe estar preparado para futuros cambios derivados de los efectos del cambio climático. En ese sentido, la monitorización constante favorecerá la detección prematura de sus efectos en la industria turística, permitiendo mitigarlos y favorecer la resiliencia del sector en Canarias.

Referencias

- Allcock, J. B. (1989). Seasonality. In: S. F. Witt, & L. Moutinho (Eds.), *Tourism Marketing and Management Handbook*. Londres: Prentice Hall, pp. 387-392.
- Baron, R. R. V. (1975). *Seasonality in tourism: A guide to the analysis of seasonality and trends for policy making*. Londres: Economist Intelligence Unit.
- Baum, T., Mooney, S. K., Robinson, R. N., & Solnet, D. (2020). COVID-19's impact on the hospitality workforce – new crisis or amplification of the norm? *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 32(9), 2813-2829.
- Becken, S. (2010). *The importance of climate and weather for tourism*. Christchurch: Land, Environment and People.
- Butler, R. (1994). Seasonality in Tourism: Issues and Problems. In: A. V. Seaton (Ed.), *Tourism: The status of the Art*. Chichester: Wiley, pp. 332-339.
- Butler, R. (2001). Seasonality in tourism: issues and implications. In: T. Baum, & S. Lundtrop, *Seasonality in tourism*. Pergamon: Routledge, pp. 5-22.
- Butler, R., & Mao, B. (1997). Seasonality in Tourism: Problems and Measurement. In: P. Murphy (Ed.), *Quality Management in urban tourism*. Chichester: Wiley.
- Casamatta, G., Giannoni, S., Brunstein, D., & Jouve, J. (2022). Host type and pricing on Airbnb: Seasonality and perceived market power. *Tourism Management*, 88(1). <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0261517721001527?via%3Dihub>
- Chaney, S., & Ryan, C. (2012). Analyzing the evolution of Singapore's World Gourmet Summit: an example of gastronomic tourism. *International Journal of Hospitality Management*, 31(2), 309-318.
- Chang, R. C. Y., & Mak, A. (2018). Understanding gastronomic image from tourists' perspective: a repertory grid approach. *Tourism Management*, 68(6), 89-100.

- Consejo Económico y Social España (2021). *La digitalización de la economía. Informe. Actualización del Informe 3|2017*. <https://www.ces.es/documents/10180/5246687/Inf0121.pdf/c834e421-ab2d-1147-1ebf-9c86ee56c44a>
- Duro, J., y Farré, F. (2015). Estacionalidad turística en las provincias españolas: medición y análisis. *Cuadernos de Turismo*, (36), 157-174.
- Exceltur (2018). *Estudio sobre el empleo en el sector turístico español*. <https://www.exceltur.org/wp-content/uploads/2018/04/ESTUDIO-EMPLEO-SECTOR-TURISTICO-EXCELTUR.pdf>
- Fernández, A. (2003). Decomposing seasonal concentration. *Annals of Tourism Research*, 30(4), 942-956.
- Flognfeldt, T. (1988). *The employment paradox of seasonal tourism*. Paper presented at Pre-Congress Meeting of International Geographical Union, Christchurch, New Zealand.
- Fusté, F. (2016). El queso como recurso turístico para el desarrollo regional: la Vall de Boí como caso de estudio. *Revista de turismo y Patrimonio Cultural*, 14(1), 243-251.
- Fusté-Forné, F. (2019). Seasonality in food tourism: wild foods in peripheral areas. *Tourism Geographies*, (4-5), 578-598. <https://doi.org/10.1080/14616688.2018.1558453>
- García, A., y Albuquerque, F. J. (2003). El turismo cultural y el de sol y playa: ¿sustitutivos o complementarios? *Cuadernos de Turismo*, (11), 97-105.
- Getz, D., Andersson, T., & Carlsen, J. (2010). Festival management studies: Developing a framework and priorities for comparative and cross cultural research. *International journal of event and festival management*, 1(1), 29-59.
- Hernández, R. (2021). *Turismo de salud y bienestar en la Región de Murcia. Un análisis sociojurídico*. Universidad de Murcia. Tesis Doctoral. https://digitum.um.es/digitum/bitstream/10201/113583/1/Roberto%20Hern%c3%a1ndez%20Cuenca_Tesis.pdf
- Hunter, C. (1997). Sustainable Tourism as an Adaptative Paradigm. *Annals of Tourism Research*, 24(4), 850-867.
- Hylleberg, S. (1992). *Modelling seasonal variation*. Nueva York: Oxford University Press, pp. 153-178.
- Kim, S., Park, E., & Lamb, D. (2019). Extraordinary or ordinary? Food tourism motivations of Japanese domestic noodle tourists. *Tourism Management Perspectives*, 29, 176-186.
- Kivela, J., & Crofts, J. C. (2006). Tourism and Gastronomy: Gastronomy's Influence on How Tourists Experience a Destination. *Journal of Hospitality y Tourism Research*, 30(3), 354-377.
- Loh, C.-P. A. (2015). Trends and structural shifts in health tourism: Evidence from seasonal time-series data on health-related travel spending by Canada during 1970-2010. *Social Science & Medicine*, 132, 173-180.
- Lusseau, D., & Higham, J. E. S. (2004). Managing the impact of dolphin-based tourism through the definition of critical habitats: the case of bottlenose dolphins (*Tursiops ssp.*) in Doubtful Sound, New Zealand. *Tourism Management*, 25(6), 657-667.

- Mateu, J. (2015). *Estacionalidad e impacto del turismo en la atención urgente hospitalaria y primaria*. Universidad de Málaga, tesis doctoral. https://riuma.uma.es/xmlui/bitstream/handle/10630/13087/TD_MATEU_SBERT_Josep.pdf?sequence=1
- Moreno, A. (2010). *Turismo y cambio climático en España. Evolución de la vulnerabilidad del turismo de interior frente a los impactos del cambio climático*. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente. https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/publicaciones/publicaciones/Informe%20turismo_tcm30-178476.pdf
- Murphy, J., & Smith, S. (2009). Chefs and suppliers: An exploratory look at supply chain issues in an upscale restaurant alliance. *International Journal of Hospitality Management*, 28(2), 212-220. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2008.07.003>
- OMT (2017). *Affiliate Members Report, Volume Sixteen. Second Global Report on Gastronomy Tourism*. Organización Mundial del Turismo (OMT). <https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418701>
- OMT (2019). *Definiciones de turismo de la OMT*. Organización Mundial del Turismo (OMT). <https://doi.org/10.18111/9789284420858>
- OMT (2021). *Desarrollo Sostenible*. Organización Mundial del Turismo (OMT). <https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible>
- PDT. (2020). *Programa de Difusión Tecnológica para Fortalecer el Turismo de Negocios en las PYMES Hoteleras de la Región de Atacama. Situación actual y Tendencias del turismo MICE 2020-2021*. <https://www.hoteleros.cl/PDTs/PDTAtacama2020/Situaci%C3%B3n%20Actual%20y%20tendencias%20del%20Turismo%20MICE/INFORMETMOMICE.pdf>
- Pedreño, A., Hidalgo, M., Ayela, R., y Dénia, A. (1990). *Libro Blanco del Turismo en la Costa Blanca*. Alicante: Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante, vol. 2.
- Picornell, C. (1993). Los impactos del turismo. *Papers de Turisme*, (11), 65-91.
- Rasilla, D. F., y Calleja, G. (2016). *Impactos del cambio climático en la estacionalidad turística*. Depto. Geografía, Urbanismo y OT. Universidad de Cantabria. <http://hdl.handle.net/10045/58033>
- Ritchie, J. R. B., & Beliveau, D. (1974). Hallmark events: An evaluation of a strategic response to seasonality in the travel market. *Journal of Travel Research*, 13(2), 14-20.
- Robinson, R. N. S., Martins, A., Solnet, D., & Baum, T. (2019). Sustaining precarity: critically examining tourism and employment. *Journal of Sustainable Tourism*, 27(7), 1008-1025.
- Roney, S. A., & Öztin, P. (2007). Career perceptions of undergraduate tourism students: A case study in Turkey. *Journal of Hospitality, Leisure, Sport and Tourism Education*, 6(1), 4-17.
- Sancho, A. (2001). *Apuntes de metodología de la investigación en turismo*. Madrid: Organización Mundial del Turismo.
- Schulp, C. J. E., Thuiller, W., & Verburg, P. H. (2014). Wild food in Europe: A synthesis of knowledge and data of terrestrial wild food as an ecosystem service. *Ecological Economics*, 105, 292-305. <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2014.06.018>

- Scott, D. J., & Jones, B. (2006). *Climate change and seasonality in Canadian outdoor recreation and tourism*. Waterloo: Report prepared for the Government of Canada Climate Change Action Fund, University of Waterloo.
- Sedgley, D., Haven-Tang, C., & Espeso-Molinero, P. (2018). Social Tourism & older people: the IMSERSO initiative. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 286-304.
- Sen, A. (1979). *Sobre la desigualdad económica*. Barcelona: Crítica.

Conectividad del transporte aéreo

JUAN CARLOS MARTÍN

Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)

Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Este capítulo analiza la dependencia de la industria del turismo en las islas Canarias del transporte aéreo. El transporte aéreo es un componente vital del turismo que facilita el acceso entre las zonas generadoras y los destinos. La conectividad del transporte aéreo está asociada con una serie de conceptos entrelazados, como la accesibilidad, la conectividad, la resiliencia, la criticidad y la vulnerabilidad. La conectividad del transporte aéreo ha sido una prioridad para la región, y las islas vienen desarrollando políticas adecuadas que permiten al archipiélago gozar de una ventaja competitiva en comparación con otros destinos de su área de influencia. Sin embargo, la conectividad aérea de las islas con un menor desarrollo turístico sigue siendo muy dependiente de los vuelos regionales. La conectividad aérea de las islas con un mayor desarrollo turístico depende de las aerolíneas y de los principales turoperadores europeos. El 53 % de los turistas que llegaron en 2019 a las islas compraron un paquete turístico, y la duración media de su estancia fue de 8,64 días; mientras que sin paquete turístico fue de 9,68 días. El capítulo finaliza con una serie de reflexiones que sería necesario investigar: 1) satisfacción de los turistas con la conectividad y la intermediación del transporte aéreo; 2) impacto de los cambios en la intermediación en Europa, y 3) seguimiento de las emisiones relacionadas con la conectividad. Además, se presentan los principales desafíos a los que se enfrenta Canarias: a) diversificación de los países y regiones de origen; b) promoción de las visitas a más de una isla en un viaje turístico; c) mejora de la venta directa de alojamiento sin comprometer la conectividad de las líneas aéreas, y d) mantener la conectividad internacional en un contexto de compromisos globales de reducción de emisiones.

En este capítulo hablaremos de la accesibilidad del transporte aéreo, de la conectividad aérea, de la resiliencia y vulnerabilidad del transporte aéreo, así como de una agenda de investigación futura del Observatorio de Turismo de Canarias.

El capítulo se desarrolla en cinco secciones. La sección introductoria repasa de forma concisa pero formal los diferentes conceptos que son importantes a la hora de definir la accesibilidad y la conectividad del transporte aéreo. La segunda sección presenta los indicadores parciales de accesibilidad que se han empleado en la literatura previa. La tercera sección analiza las redes de transporte aéreo presentando conceptos del análisis de las redes complejas. La cuarta sección describe los datos necesarios para calcular los índices de accesibilidad y conectividad del transporte aéreo. La sección de conclusiones concluye el capítulo sosteniendo que la relación entre el transporte aéreo y el turismo es muy compleja y no ha sido tan investigada como en el caso de otros modos de transporte.

1. Introducción

La accesibilidad fue definida por Hansen (1959) en un artículo seminal como «el potencial de oportunidades para la interacción». Esta definición difería de la facilidad de interacción existente en un marco más conceptual basado en la posibilidad de interacción. En el caso de las islas Canarias, la accesibilidad del transporte aéreo medirá la distribución espacial de los mercados turísticos receptores ajustada a la capacidad y el deseo de los turistas de volar desde los respectivos orígenes hasta los aeropuertos ubicados en las islas Canarias.

Veinte años después, Morris *et al.* (1979) incluyeron en la definición seminal anterior tres componentes que representan la interacción: (1) actividades a las que se puede llegar desde (2) un lugar determinado y con (3) un modo de transporte específico. Estos componentes ya se mencionaron en el artículo seminal, pero no se explicaron suficientemente en el enfoque conceptual. Nuevamente, en nuestro caso, las actividades están relacionadas con el turismo en Canarias, ciertos lugares están referidos a todos los orígenes de los turistas que visitaron las islas por turismo, y el modo de transporte es por antonomasia el transporte aéreo, ya que la mayoría de los turistas viajan a Canarias por este modo de transporte. Siguiendo a Gutiérrez (2001), se puede desarrollar una serie de indicadores de accesibilidad del transporte aéreo operativo. Estos se basan principalmente en los costes de viaje (fricción) desde un determinado lugar (orígenes) a una selección de destinos potenciales determinada por el área de demarcación de las islas Canarias, y el atractivo de todas las ubicaciones seleccionadas en el estudio medido por alguna variable, como la capacidad hotelera o la atracción turística.

Geurs y Van Wee (2004) proponen el modelo basado en cuatro componentes (dónde-cómo-cuándo-quié) en el análisis de la accesibilidad: (1) uso del suelo (adónde ir); (2) el sistema de transporte (cómo ir); (3) la dimensión temporal (cuándo ir), y (4) el análisis individual o de segmentación (quié va). En nuestro caso, los cuatro componentes pueden verse como: (1) micro-destinos turísticos en Canarias, como Costa Adeje o Puerto de la Cruz en Tenerife, Mogán, playa del Inglés o Meloneras en Gran Canaria; (2) red de transporte multimodal en la que el transporte aéreo juega un papel fundamental; (3) se pueden utilizar diferentes dimensiones

de tiempo, como años, estaciones, trimestres, meses, semanas o días, y (4) el análisis de segmentación puede analizar diferentes grupos de turistas que se supone que son más homogéneos, como familias con niños, parejas, amigos o turistas que viajan solos.

El componente de uso del suelo, basado en los microdestinos turísticos de Canarias, determinará el tipo de actividades que pueden desarrollar los turistas según sus preferencias. Cabe señalar que estudios previos de accesibilidad han analizado diferentes tipos de actividades que se pueden realizar en los destinos, como empleo, salud, instalaciones recreativas, aeropuertos, vivienda y alimentación (Voltes-Dorta y Martín, 2022), pero los estudios sobre la accesibilidad del transporte aéreo que analicen el turismo siguen siendo muy escasos.

El segundo componente (el sistema de transporte) se utiliza para medir la fricción entre los orígenes y los destinos del área de estudio. Voltes-Dorta y Martín (2022) muestran que el tránsito o transporte público, los trenes de alta velocidad (TAV), el transporte por carretera, a pie, en bicicleta y el transporte aéreo se han utilizado en estudios previos de accesibilidad. Bowen (2000) argumentó que, para los países en desarrollo, la integración en la industria de las aerolíneas internacionales es un activo importante para acceder a los flujos globales de dinero, bienes, personas e información. Yamaguchi (2007) encontró, analizando 47 prefecturas en Japón, que las mejoras en la accesibilidad del transporte aéreo entre 1995 y 2000 explicaron ganancias significativas de productividad, particularmente en zonas como el área metropolitana de Tokio. Hesse *et al.* (2013) analizaron la accesibilidad del transporte aéreo de 82 ciudades europeas importantes, utilizando por primera vez las frecuencias de vuelo de las aerolíneas para calcular cuatro indicadores parciales de accesibilidad diferentes, a saber, el mercado potencial, la accesibilidad diaria, la localización y la eficiencia relativa de la red.

El tercer componente refleja la dimensión temporal y ha sido estudiado de forma empírica principalmente en el transporte por carretera o tránsito por la distinción entre determinados periodos de tiempo, como punta y valle; diferentes estaciones, como verano vs. invierno; diferentes horas del día, como el día frente a la noche, y diferentes días, como entre semana y fines de semana. Con respecto a nuestro estudio de caso, es obvio que también se puede hacer alguna diferenciación ya que todos los diferentes análisis se pueden aplicar a los aeropuertos.

El cuarto componente refleja las características de los turistas, y el turismo puede estar muy determinado por la edad, por ejemplo, como en el caso de algún tipo de productos turísticos, como el turismo activo. Los estudios de accesibilidad han analizado empíricamente este cuarto componente para adultos mayores, diferentes grupos de ingresos, diferentes grupos raciales y étnicos y género.

Voltes-Dorta y Martín (2022) mostraron que la literatura sobre accesibilidad es abundante, pero la accesibilidad del transporte aéreo no está representada como otros modos de transporte. La mayoría de los estudios se centran solo en un modo, y las ciudades son las áreas de estudio de demarcación más comunes. Van Wee (2016) proporciona una agenda interesante para futuras investigaciones sobre accesibilidad, destacando que la accesibilidad del transporte aéreo debe estudiarse más a fondo más allá del desarrollo de la red de las propias aerolíneas con las siguientes preguntas de investigación: (1) ¿qué tan importante es la accesibilidad aérea para diferentes segmentos de población y empresas?; (2) ¿cuál es el valor marginal de tener más destinos disponibles?; (3) ¿cuál es el valor marginal de las frecuencias de vuelo

adicionales?; (4) ¿cuál es el valor marginal de tener la disponibilidad de diferentes compañías aéreas y tarifas?; (5) ¿cuál es el valor de tener opciones para volar disponibles, incluso si no se utilizan?, y (6) ¿hasta qué punto y bajo qué condiciones se complementan o sustituyen los modos aéreo y ferroviario de alta velocidad? La transferencia de estas preguntas centradas en el turismo es inmediata.

La contribución de este capítulo es triple. En primer lugar, se presentarán las principales metodologías que se han aplicado en los principales estudios empíricos que han analizado la accesibilidad del transporte aéreo intentando adaptarlas a la industria turística. En segundo lugar, se proporcionará una revisión coherente de la accesibilidad del transporte aéreo junto con otros conceptos interrelacionados, como la conectividad, la resiliencia y la vulnerabilidad. Y, en tercer lugar, se proporcionará una futura agenda de investigación analizando los principales temas que no se han estudiado en la literatura que puede desarrollar el Observatorio de Turismo de Canarias (OTC).

2. La accesibilidad del transporte aéreo

La accesibilidad del transporte aéreo se puede medir utilizando algunos indicadores parciales convencionales que se han desarrollado en las últimas décadas para medir la accesibilidad espacial. Una de las cuestiones importantes que destacar es que un viaje puerta a puerta que utiliza para algún segmento el transporte aéreo es claramente multimodal, ya que son necesarios otros modos de transporte para ir al aeropuerto de origen y salir del aeropuerto de destino. En este sentido, el propio acceso a los aeropuertos en la zona de influencia aeroportuaria jugará un papel determinante.

Siguiendo a Bowen (2000), la accesibilidad del transporte aéreo en Canarias puede estudiarse mediante índices de Shimbél y de centralidad. Estos dos índices se basan en la teoría de grafos. Un grafo $G(V_N, E_L)$ describe la red de transporte aéreo donde V_N es un conjunto de N aeropuertos y E_L es un conjunto de L enlaces de conexión dirigidos, es decir, AB y BA son dos enlaces diferentes en E_L . El índice de Shimbél mide el número mínimo medio de segmentos necesarios para conectar cada aeropuerto con el resto de los nodos incluidos en el estudio. Así, los nodos se pueden ordenar de acuerdo a su importancia según un orden decreciente del índice, de forma que el valor mínimo del índice 1 correspondería a un aeropuerto que está totalmente conectado con el resto de los aeropuertos. El índice de centralidad se mide utilizando la matriz de adyacencia asociada a E_L , en la que cada elemento indica si existe una conexión (1) o no (0). La suma por columnas y filas para cada aeropuerto da el número de conexiones que existen para cada aeropuerto en el conjunto de aeropuertos. La cifra se puede normalizar por la cifra máxima posible ($2*(N - 1)$), y así los aeropuertos pueden clasificarse nuevamente según el orden creciente del índice de centralidad. El índice de centralidad es menor o igual a uno. En nuestro caso, el conjunto de aeropuertos ubicados en Canarias se completará con los aeropuertos que se pueden conectar con dos o tres tramos.

De acuerdo a Yamaguchi (2007), la accesibilidad del transporte aéreo se puede definir a nivel de dos regiones (i, j), como una combinación del costo generalizado del transporte aéreo entre el origen i y el destino j que incluye el precio del billete aéreo y el valor de tiempo, la parte del

transporte aéreo que controla la importancia del transporte aéreo para ese par, y la importancia relativa del nivel económico de las regiones de origen y destino como una forma de medir la interacción relativa. Este índice es más similar a los indicadores parciales que se han desarrollado en la literatura de accesibilidad, ya que incluye los componentes de fricción (costos generalizados) y atractivo (nivel económico y participación relativa del transporte aéreo) a la de Gutiérrez (2001).

Y, finalmente, siguiendo a Hesse *et al.* (2013), se proponen cuatro indicadores de accesibilidad parcial (potencial, accesibilidad diaria, localización y eficiencia relativa de la red) para analizar la accesibilidad del transporte aéreo en Canarias. Estos cuatro indicadores se han utilizado más ampliamente en otros modos de transporte, como el transporte público, el AVE y el transporte por carretera.

2.1 El indicador de potencial

El indicador de potencial es un indicador clásico basado en los modelos gravitacionales que tiene en cuenta la fricción y la atracción. El índice clasifica la accesibilidad de los aeropuertos o áreas de influencia en orden creciente, ya que valores altos significan que se puede lograr un gran potencial económico desde el origen. Así, el potencial P_i para un aeropuerto i ubicado en Canarias se puede definir como:

$$P_i = \sum_{j=1, j \neq i}^n \frac{PIB_j}{t_{ij}}, \quad (3.1)$$

PIB_j es igual al producto interior bruto del área NUTS3 en la que se encuentra el aeropuerto, y t_{ij} denota el tiempo de viaje entre los aeropuertos. El aeropuerto j es diferente de i para resolver el llamado problema del autopotencial (Ec. 3.1). En el caso de la accesibilidad del transporte aéreo, el potencial propio no debe incluirse en el análisis, ya que no es razonable suponer que los pasajeros están interesados en viajes a ninguna parte. De hecho, el análisis también podría limitar los aeropuertos j a un conjunto particular para que el estudio sea más realista. Con respecto a la parte friccional, también se pueden considerar cuestiones como la frecuencia de los vuelos, ya que es evidente que la accesibilidad depende de esta variable que controla la penalización del tiempo de retraso programado. Otro tema importante que considerar es cómo adaptar la fricción para aquellos aeropuertos que están conectados por dos o más segmentos de viaje, o cómo se debe incluir la competencia entre vuelos directos y de conexión. El análisis de las frecuencias y conexiones en todas las rutas entre el conjunto de todos los aeropuertos debe basarse en una semana representativa. Se pueden considerar semanas diferentes para diferenciar el tercer componente del índice de accesibilidad del transporte aéreo.

2.2 El indicador de accesibilidad diaria

Los indicadores de accesibilidad diaria utilizan un umbral de tiempo de viaje para medir las posibilidades de interacción y también se conocen como modelo de oportunidades

acumulativas. Páez et al. (2012) sostuvieron que estos indicadores son más significativos cuando hay características normativas que son importantes. Por ejemplo, en el caso de las instalaciones del sistema de salud, los aspectos normativos de la accesibilidad son muy importantes, y los planificadores de políticas suelen tener en mente un umbral de tiempo factible, esperando que los ciudadanos no necesiten viajar a algunas instalaciones como hospitales, médicos y farmacias más de 30 minutos. En algunas ocasiones, el umbral de tiempo también se pone a otras instalaciones, como supermercados, tiendas de alimentación, bibliotecas, jardines o paradas de transporte público. El transporte aéreo no está exento del interés normativo por la accesibilidad, ya que, por ejemplo, el 90 % de los viajeros dentro de la UE son capaces de completar su viaje interurbano puerta a puerta en cuatro horas (European Commission et al., 2011). En este sentido, puede ser muy ilustrativo realizar el análisis con diferentes umbrales temporales para examinar la competitividad turística de distintas regiones europeas.

Hesse et al. (2013) deciden elegir una cifra umbral de tres horas para medir la accesibilidad diaria proporcionada por el transporte aéreo. Por lo tanto, las oportunidades acumuladas que están fuera de la cifra del umbral no se consideran en el análisis. La interpretación del indicador es sencilla: los índices más altos significan que la accesibilidad del transporte aéreo es mayor. Tres horas parecen ser un umbral muy estricto en el caso de Canarias. El indicador de accesibilidad diario AD_i se obtiene de la siguiente forma:

$$AD_i = \sum_{j=1}^n Pobj_j * \delta_{ij} \quad (3.2)$$

donde

$\delta_{ij} = 1$ si $t_{ij} \leq 3$; y 0 en el resto de los casos

POB_j considera la población del área NUTS2 en la que se encuentra el aeropuerto y el parámetro delta denota la cifra umbral del tiempo de viaje en horas. Una vez más, la cifra del umbral también debe contemplar una especie de umbral de frecuencia, ya que la accesibilidad diaria puede verse muy afectada por la cantidad de vuelos que existen por día en cada par de ciudades. En 2018, según la lista OAG, Seúl-Jeju fue la ruta de transporte aéreo más transitada del mundo con 79.640 vuelos, una frecuencia diaria promedio de alrededor de 218 vuelos por día, lo que equivale a 1,03 vuelos por cada cuatro minutos considerando que el tiempo horario para el día promedio consta de 14 horas. Así, es evidente que el parámetro delta debería incluir de alguna manera la frecuencia con alguna normalización.

2.3 El indicador de localización

El indicador de localización mide un valor de fricción promedio ponderado, como el tiempo de viaje, el costo del viaje o la distancia equivalente desde el origen hasta todos los destinos incluidos en el análisis. La interpretación del índice también es sencilla, ya que cuanto más alto es el indicador, menor es la accesibilidad del nodo. Es bien sabido que el índice está altamente correlacionado con el índice de centralidad medido por el análisis de redes y refleja la desventaja de ubicación que presentan algunas ciudades periféricas. El índice no está exento

de algunas críticas, ya que no se incluye en él una función de decaimiento que pondere de manera diferente los nodos distantes o cercanos. Por lo tanto, el índice asume que cada par de ciudades es igual de representativa, y esta es una suposición muy fuerte. El indicador de localización se puede obtener según:

$$L_i = \sum_{j=1}^n t_{ij} s_j$$

donde

$$s_j = \frac{PIB_j}{\sum_{k=1}^n PIB_k} \quad (3.3)$$

Las variables incluidas en el índice son las mismas que en el indicador de potencial, y como en el resto de los índices, echamos de menos el papel que puede jugar la frecuencia de vuelos en el análisis del tiempo que existe entre los dos aeropuertos.

2.4 El indicador de eficiencia relativa de red

El indicador de eficiencia relativa de la red ERR_i es una extensión interesante del indicador de localización. En este caso, se compara el tiempo de viaje entre un par de aeropuertos con un tiempo de viaje hipotético considerando la mejor alternativa. El mejor tiempo de viaje alternativo puede ser inventado por los investigadores u obtenido de las observaciones empíricas incluidas en el análisis. Este índice ha sido utilizado por Hesse *et al.* (2013) y Martín *et al.* (2004), y se puede obtener de la siguiente manera:

$$ERR_i = \sum_{j=1}^n \frac{t_{ij}}{\bar{t}_{ij}} s_j$$

donde

$$s_j = \frac{PIB_j}{\sum_{k=1}^n PIB_k} \quad (3.4)$$

Hesse *et al.* (2013) calculan el tiempo de viaje óptimo para cada par (\bar{t}_{ij}) como la distancia en línea recta entre i y j convertida en tiempo con una relación de 600 km por hora. Nuevamente, esto se puede normalizar con la ruta más densa del conjunto de datos, ya que la frecuencia de vuelo también debe incluirse en el análisis. Otra cuestión interesante que se puede analizar con este indicador es la sensibilidad de los pares de ciudades sin escalas, con una escala y con dos escalas para analizar en qué ciudades el índice de accesibilidad se ve más o menos afectado por el número de conexiones.

3. La accesibilidad y conectividad del transporte aéreo. Los dos lados de la moneda

Las redes de transporte aéreo han ganado un interés creciente por parte de los investigadores especializados en el análisis de redes complejas o *complex network analysis* en inglés (CNA). El CNA se basa en la representación de la red de transporte aéreo como un grafo en el que la información básica depende del conjunto de aeropuertos en estudio, y las conexiones existentes entre los pares de aeropuertos que se representan como nodos y bordes de la red (Boccaletti et al., 2006). El CNA no está exento de críticas controvertidas, y una de las críticas más importantes es que la transformación de la red de transporte aéreo suele ser una simplificación excesiva de la realidad. Zweig (2016) mostró que cada realidad del transporte aéreo puede transformarse en más de una representación de red plausible y bien definida.

En el caso del transporte aéreo, Bockholt y Zweig (2020) destacaron la falta de una representación única y sólida de la red de transporte aéreo al analizar un conjunto de datos que contenía una muestra de billetes de pasajeros de vuelos nacionales dentro de los EE. UU. con la información básica para cada segmento de la red, tales como los aeropuertos de origen y destino, la línea aérea y el tipo y tamaño del avión. Por lo tanto, los autores enfatizaron que el análisis de la propia red es crucial para representar significativamente el sistema antes de aplicar las medidas de red disponibles.

En un trabajo reciente, Roucolle et al. (2020) seleccionan once medidas CNA para analizar la evolución dinámica de las redes de las aerolíneas para determinar la compleja realidad de las redes de transporte aéreo. Esta realidad compleja se encuentra entre las redes perfectas de centro y radio y las redes totalmente conectadas. Por primera vez, los autores analizaron la evolución de las redes de aerolíneas. En Canarias, la mayoría de las conexiones corresponde a algún par regional en el que intervienen dos aeropuertos del archipiélago. Las redes de líneas aéreas se analizan utilizando la teoría de grafos, en la que la matriz de conexión o adyacencia es básica para el cálculo de los indicadores. Los autores hicieron tres suposiciones importantes: (1) las decisiones de red se toman a nivel de ciudad en lugar de a nivel de aeropuerto; (2) las redes de líneas aéreas están representadas por grafos no dirigidos y no ponderados, y (3) las decisiones de las aerolíneas de la red se basan en la coordinación mutua.

3.1 Indicadores basados en la teoría de grafos (CNA)

En esta sección se describen algunos de los indicadores de red de transporte aéreo más utilizados que se basan en la teoría de grafos. Primero, los indicadores se pueden categorizar en dos clases: (1) indicadores globales de red y (2) indicadores de red basados en nodos. Los dos tipos de indicadores son importantes ya que las aerolíneas juegan un papel determinante en la competitividad turística de las regiones. Los indicadores globales de red caracterizan toda la red, mientras que los indicadores de red basados en nodos caracterizan la conectividad relativa de un aeropuerto en comparación con los otros aeropuertos de la red. A continuación, se presenta una discusión de los dos grupos de indicadores.

3.1.1 Los indicadores globales de red

Esta sección describe los cuatro indicadores globales de red más utilizados en los estudios de transporte aéreo, a saber, el número de aeropuertos, el número de segmentos de vuelo, el diámetro y la densidad de la red.

Los dos primeros indicadores forman parte de las características básicas del grafo y, en ocasiones, están referidas al orden de la red y su tamaño, respectivamente. El número de aeropuertos son los nodos de la red. En este caso, se debe tomar una decisión fundamental en esta etapa con respecto a la cantidad de conexiones que se permiten para analizar la red (vuelos directos, vuelos de una o dos escalas). El grado de complejidad aumenta con el número de paradas permitidas en el análisis. El número de segmentos de vuelo mide el número total de conexiones sin escalas existentes entre todos los aeropuertos de la red. Como se dijo, el tamaño de la red depende de la decisión que se tome sobre el número de paradas permitidas para el análisis, por lo que el límite debe determinarse de acuerdo con el interés de los investigadores.

Otro indicador para medir el tamaño total de la red es el diámetro de la red que representa la distancia máxima que existe entre los dos aeropuertos más distantes de la red. En el caso de redes que contienen aeropuertos de conexión importantes, este indicador no muestra diferencias relevantes. Este es el caso de los aeropuertos de Canarias que están conectados con el aeropuerto de Madrid. Y, por último, la densidad de la red es el número de enlaces existentes respecto a todos los posibles enlaces que existen en una red totalmente conectada, en la que cualquier par de aeropuertos tiene conexión directa. En el caso de la red totalmente conectada o red punto a punto (P-P), el indicador de densidad es igual a uno. Para cualquier red bajo análisis, un índice de mayor densidad significa que las aerolíneas sirven más vuelos sin escalas en la red, es decir, se puede llegar a la mayoría de los aeropuertos directamente desde cualquier otro aeropuerto de la red.

3.1.2 Indicadores de red basados en los nodos

Estos indicadores son más relevantes para los objetivos del Observatorio de Turismo de Canarias, ya que pretenden determinar la relevancia estructural de los aeropuertos únicos que conforman la red de aeropuertos de Canarias. Los diferentes indicadores existentes cuantifican la importancia de un aeropuerto entre los demás aeropuertos de la red según distintas propiedades. De manera similar a la sección anterior, se definirán los indicadores de red basados en nodos más importantes, como la centralidad de grado, la centralidad de cercanía, la centralidad armónica, la centralidad de intermediación, la centralidad de vector propio y el coeficiente de agrupamiento global.

La centralidad de grado de un aeropuerto mide en términos reales o relativos el número de conexiones directas que tiene cada aeropuerto en la red. Este indicador revela cuán localmente bien conectado está cada aeropuerto. En una red de líneas aéreas, cuantos más vuelos sin escalas conectan una ciudad con otras ciudades, mayor es la centralidad de grado de esta ciudad y, por tanto, la relación entre aeropuerto y línea aérea es más estrecha. Para una red dada hay tantos valores de centralidad de grado como nodos. Una medida más sutil de la importancia de un nodo es la centralidad de cercanía, que se basa en la distancia geodésica.

Sin embargo, los refinamientos para la centralidad de cercanía cuando dos aeropuertos no están conectados están sujetos a controversia y, por esa razón, el tiempo de viaje puede usarse para medir la centralidad de cercanía. Este refinamiento está claramente asociado con el índice de centralidad armónica introducido por Da Rocha (2009), que se define como un tiempo de viaje ponderado de las conexiones rápidas potenciales entre un aeropuerto y el resto de los aeropuertos bajo análisis. La centralidad de intermediación mide el número de veces que un aeropuerto es utilizado para conexiones en todos los posibles pares de aeropuertos de la red. Los valores más altos de centralidad de intermediación para un aeropuerto significan que el aeropuerto es parte de una ruta como una parada intermedia para algún itinerario de viaje. Es habitual que los aeropuertos con posiciones centrales presenten mayores valores de centralidad de intermediación que los aeropuertos ubicados en la periferia. En las redes centro-radiales puras, los aeropuertos de conexión alcanzan el valor más alto de centralidad de intermediación y los valores más bajos se logran en los aeropuertos radiales. O’Kelly (2016) analizó 30 redes de aerolíneas con los índices de centralidad de intermediación.

La centralidad del vector propio asume que no todos los aeropuertos de la red tienen el mismo valor para las conexiones, es decir, los aeropuertos se dividen entre aquellos que tienen o no un número determinado de conexiones. Por tanto, una conexión con el primer grupo de aeropuertos es más importante que una conexión con el segundo grupo de aeropuertos. Un alto valor de centralidad del vector propio para un aeropuerto caracteriza qué tan bien está conectado el aeropuerto con el primer grupo de aeropuertos bien conectados. Es bien sabido que para los aeropuertos periféricos es más importante estar bien conectado con aeropuertos altamente conectados que conectarse directamente con un pequeño número de aeropuertos poco conectados. Finalmente, un triplete de aeropuertos puede estar desconectado (sin enlaces en el gráfico), parcialmente conectado (uno o dos enlaces en el gráfico) o completamente conectado (tres enlaces en el gráfico). El indicador de agrupamiento global, o índice de transitividad del gráfico, se define como el número de tripletes completamente conectados sobre el número total de tripletes. El índice de transitividad puede entenderse como una medida de la conectividad de la red. El índice de transitividad para una estructura de red centro-radial pura es cero. Por otro lado, altos valores de índices de transitividad implican que hay un grupo de aeropuertos que están mejor conectados que otros. El caso extremo se muestra en redes punto a punto puras para las cuales el índice de transitividad es igual a uno. Es interesante notar que estas medidas de red basadas en nodos son más similares a las medidas de accesibilidad discutidas en la sección 1.2.

4. Datos

Esta sección proporciona una descripción de los datos necesarios para calcular los índices de accesibilidad y conectividad del transporte aéreo. Usaremos a Schosser (2020) para presentar una descripción general de los datos que se han utilizado en la literatura sobre planificación de redes de aerolíneas, lo que se acerca al objetivo del capítulo en un sentido más amplio que el caso de aerolíneas aisladas. Schosser (2020) analizó un total de 72 publicaciones que tratan sobre la planificación de redes de aerolíneas. Según la categorización propuesta, «36 estudios siguen un enfoque mixto para desarrollar teóricamente un nuevo algoritmo, que posteriormente fue probado con datos empíricos reales» (p. 110). El autor encontró 23 categorías de datos: (1)

vuelos efectuados reales; (2) horarios publicados; (3) datos económicos; (4) datos demográficos; (5) datos de tarifas; (6) conjunto de aeropuertos (orígenes y destinos); (7) información de la competencia; (8) costes operativos; (9) especificaciones de la aeronave; (10) derechos de franjas horarias *slots*; (11) requisitos de mantenimiento; (12) reglas de trabajo; (13) recursos en tripulaciones; (14) demanda de pares origen y destino; (15) cuota de mercado; (16) estructura de la red; (17) rutas; (18) información de la flota; (19) frecuencia de vuelo; (20) horario; (21) asignación de flota; (22) enrutamiento de aeronaves, y (23) lista de tripulantes.

Las propias aerolíneas normalmente son propietarias de los datos y, por esa razón, los datos no están fácilmente disponibles. Especialmente, las tarifas son difíciles de encontrar y los investigadores se ven obligados a descargar los datos directamente de los sitios web de las aerolíneas. Button (2012) describe el «desguace de datos (*scrapping*)» como el modelo que implica que los investigadores vayan a los sitios web de agencias de viajes o aerolíneas para examinar el patrón de tarifas ofrecidas para un vuelo en particular a medida que se acerca la hora de salida. «En otras palabras, se trata de descargar todas las tarifas, F , para cada día (o alguna otra división de tiempo), t , desde una fecha anterior al vuelo hasta el despegue real» (p. 210). Todos los estudios que utilizan métodos de recopilación de datos tienden a compilar solo la tarifa más baja para un vuelo en particular, ya que las aerolíneas practican una configuración de servicio de múltiples clases en la que las tarifas pagadas por los pasajeros tienen en cuenta el espacio adicional para las piernas, las franquicias de equipaje, la prioridad de embarque y desembarque, e, incluso, el acceso a las salas de espera de las aerolíneas. En el caso de la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo, estos temas no son tan importantes como en la economía industrial, en la que la competencia entre aerolíneas tiene una mirada de características diferentes que incluyen las tarifas de los billetes.

Además, hay proveedores de datos privados, como la Guía Oficial de Aerolíneas, OAG en inglés, que agrega datos de información de marketing en cintas, en inglés MIDT. La MIDT consiste en datos de reserva anónimos procesados por algún sistema de distribución global (GDS), como Amadeus, Sabre o TravelPort. La MIDT generalmente incluye fecha de reserva, aerolínea, número de vuelo, clase de reserva, tarifa, número de pasajeros e itinerario. La OAG proporciona información sobre el tráfico programado en todo el mundo, como las características de la ruta (aeropuertos de salida y destino o la distancia) y las características del vuelo (hora de salida y llegada, duración, asientos disponibles o aerolíneas operativas). La OAG proporciona una serie de conjuntos de datos, como el estado del vuelo, el historial de vuelos, los horarios de los vuelos, los asientos de las aerolíneas y el tiempo mínimo de conexión, pero, lamentablemente, los conjuntos de datos no son gratuitos. Por lo tanto, si el OTC está interesado en estos productos, deberá suscribirse a los servicios de la OAG por una tarifa.

Hay otras organizaciones que publican datos relevantes de forma gratuita, como la Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA), la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI), la Administración Federal de Aviación (FAA), la Agencia de Seguridad Aérea de la Unión Europea (EASA), Boeing, Airbus, entre otros.

Esta sección finaliza con el uso actual de las herramientas de tecnología de la información (TI) utilizadas por nueve aerolíneas analizadas por Schosser (2020). En primer lugar, el autor clasificó

a las empresas que desarrollan herramientas informáticas para las aerolíneas en tres grupos: (1) grandes desarrolladores de sistemas de aviación, como Sabre, Lufthansa Systems y APM Technologies; (2) desarrolladores de sistemas *boutique* cuyo enfoque principal es la planificación de redes y las operaciones de vuelo, como Optym, Lift, PDC Aviation, Aviolinx, AVES y AIMS, y (3) empresas de consultoría que han comenzado a comercializar sus propias herramientas de apoyo a la toma de decisiones, como L.E.K, Seabury, ICF y Aviation Research Technologies.

El autor comentó que, sorprendentemente, todas las soluciones disponibles fueron proporcionadas por empresas de desarrollo de sistemas de aviación, y las grandes empresas de desarrollo de *software* comercial, como Infosys, SAP, Oracle o IBM, no han desarrollado ninguna solución de planificación de redes para aerolíneas. El estudio concluye que la planificación de redes para aerolíneas es un tema altamente especializado y que, a pesar de la diversa oferta de herramientas de TI, las aerolíneas analizadas utilizaron soluciones de solo tres proveedores. La *suite* NetLine desarrollada por Lufthansa Systems, la *suite* AirVision desarrollada por Sabre y la herramienta de programación AIMS son las herramientas más utilizadas por las nueve aerolíneas analizadas. Algunas aerolíneas desarrollaron sus propias herramientas para temas específicos, como, por ejemplo, la obtención de las cuotas de mercado y la predicción de demanda.

4.1 Necesidades de información

Ackoff (1989) sostuvo que los datos deben transformarse en información útil que genere valor para la toma de decisiones. En este sentido, un observatorio turístico no solo debe concentrar esfuerzos en el cálculo de índices estáticos de accesibilidad y conectividad del transporte aéreo, sino en la previsión de la demanda de transporte aéreo de diferentes orígenes y en la identificación de posibles cambios de tendencia como, por ejemplo, nuevos mercados obtenidos a partir de las campañas de promoción.

Así, además de la información de todo el archipiélago, los gestores de la sostenibilidad del destino requieren información sobre los principales actores involucrados en la aviación, principalmente aeropuertos, aerolíneas y pasajeros. Las operaciones de aeropuertos y aerolíneas incluyen el análisis de los vuelos reales, los retrasos, el volumen de tráfico y, si es posible, las tarifas. Para ello, se podría establecer un proceso de sistematización para recopilar información de horarios publicados, datos de tarifas en tiempo real y análisis de la asignación de franjas horarias a las rutas planificadas. El seguimiento de la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo es absolutamente relevante para un observatorio de turismo sostenible.

La información sobre los pasajeros del aeropuerto se ha convertido posiblemente en una necesidad importante para el manejo de un destino sostenible (Martín *et al.*, 2019). Si bien el enfoque de este capítulo es principalmente proporcionar un análisis profundo de la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo, los administradores de un observatorio de sostenibilidad deben comprender la satisfacción que experimentan los turistas cuando utilizan los aeropuertos. Rubinstein (2006) reportó situaciones en las que los pasajeros experimentan mucha ansiedad y trato injusto durante los procesos de seguridad o inmigración en los aeropuertos, y esto podría arruinar toda la experiencia vacacional. Después de los ataques terroristas del 11 de septiembre, estas áreas ahora están altamente restringidas y controladas, y esta situación no va a cambiar en un futuro cercano. La situación empeoró significativamente durante

la pandemia, ya que muchos aeropuertos instalaron más procesos de control para verificar si los pasajeros tienen un certificado válido de vacunación contra COVID-19 o una prueba válida que muestre que no están contagiados por el patógeno. Algunos aeropuertos están evaluando e introduciendo tecnología de autoservicio (SST) para algunos de los procesos involucrados con el fin de mejorar la experiencia del cliente y brindar un servicio más amigable. Wattanacharoensil *et al.* (2016) analizaron los servicios de creación conjunta en los aeropuertos, encontrando que «si los pasajeros tienen una opción, se supone que prefieren saltarse una serie de procesos fundamentales del aeropuerto (p. ej., facturación, seguridad, inmigración y embarque) porque la opinión de los pasajeros es que no crean un valor significativo» (p. 328). Idealmente, un observatorio de sostenibilidad turística debería conocer la dirección exacta de origen de cada turista y las actividades que los turistas han realizado durante su estadía en las islas.

5. Conclusiones

Graham y Dobruszkes (2019, p. 1) editaron un libro que proporciona un análisis integral, contemporáneo y global del papel del transporte aéreo para los turistas de hoy. Los turistas de larga distancia tienen muy pocas opciones más que viajar en avión (o ir a otro lugar), pero el transporte aéreo es un modo cada vez más importante para los turistas de corta distancia, alentados por una industria aérea más competitiva y modelos comerciales de aerolíneas en evolución. Sin embargo, la relación entre el transporte aéreo y el turismo es compleja y funciona en ambos sentidos, siendo una buena accesibilidad aérea una condición fundamental para el desarrollo de muchos destinos turísticos, al mismo tiempo que el crecimiento de la demanda turística es fundamental para la supervivencia de muchas aerolíneas y aeropuertos.

Voltes-Dorta y Martín (2022) sostuvieron que los estudios sobre accesibilidad y conectividad del transporte aéreo no abundan por la falta de datos disponibles. Para el transporte terrestre, la situación es más ventajosa y los estudios se basan principalmente en los dos primeros componentes, a saber, el uso del suelo aproximado por población, PIB, empleos o, más recientemente, con Twitter o datos de teléfonos móviles; y los costes de transporte aproximados por tiempos de viaje, costes generalizados o una cifra de umbral que mide la interacción entre zonas. Sun *et al.* (2017) vieron la necesidad de construir un conjunto de datos de código abierto que incluyera una red de transporte multimodal a gran escala. En nuestra opinión, es hora de construir un conjunto de datos global que pueda complementarse con diferentes conjuntos de datos regionales, nacionales y supranacionales de diferentes organizaciones, como OAG, ICAO, ACI, MIDT y las Autoridades Nacionales de Aviación Civil, entre otras. Los conjuntos de datos de código abierto también deben ir acompañados de herramientas de código abierto que calculen los indicadores de accesibilidad del transporte aéreo a diferentes escalas utilizando el enfoque de los cuatro componentes. El OTC podría beneficiarse de este enfoque como cualquier otro observatorio de turismo en el mundo.

Dos importantes conceptos relacionados se han discutido en el capítulo: accesibilidad y conectividad del transporte aéreo. Primero presentamos el modelo de accesibilidad basado en cuatro componentes (dónde-cómo-cuándo-quién), analizando desde estudios generales y

clásicos hasta estudios de transporte aéreo más específicos. Es obvio que, para el observatorio, los componentes dónde y cómo son los aeropuertos de Canarias y el transporte aéreo, respectivamente. Los otros dos componentes proporcionarán extensiones de índices de accesibilidad conocidos. Sostenemos que los estudios de accesibilidad del transporte aéreo son escasos, y se introdujeron algunas preguntas de investigación interesantes extraídas de la agenda para futuros estudios en transporte aéreo (Van Wee, 2016). Todas las preguntas de investigación están relacionadas con la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo.

Descubrimos que solo hay un artículo (Hesse et al., 2013) que analizó la accesibilidad del transporte aéreo para 82 ciudades europeas importantes. El análisis se basó en cuatro indicadores clásicos de accesibilidad bien conocidos: los indicadores de accesibilidad potencial, accesibilidad diaria, localización y eficiencia relativa de la red. La literatura relacionada con otros conceptos como la conectividad del transporte aéreo es más abundante, pero, desafortunadamente, los métodos se basan más en el análisis de redes complejas y las características topológicas asociadas de las redes de líneas aéreas, por lo que probablemente esté fuera del alcance de las actividades de muchos observatorios de sostenibilidad turística. Concluimos el capítulo afirmando que el observatorio puede convertirse en una realidad para analizar la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo que podría ayudar a diferentes actores a promover la creación de nuevas rutas que posibilitarían mejorar la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo de los aeropuertos ubicados en el archipiélago.

Referencias

- Ackoff, R.L. (1989). From data to wisdom. *Journal of applied systems analysis*, 16(1), 3-9.
- Boccaletti, S., Latora, V., Moreno, Y., Chavez, M., & Hwang, D.-U. (2006). Complex networks: Structure and dynamics. *Physics Reports*, 424(4-5), 175-308. <https://doi.org/10.1016/J.PHYSREP.2005.10.009>
- Bockholt, M., & Zweig, K. A. (2020). Why we need a process-driven network analysis. In: H. Cherifi, S. Gaito, J. F. Mendes, E. Moro, & L. M. Rocha (Eds.), *Complex networks and their applications VIII* (vol. 2, pp. 81-93). Cham: Springer Nature.
- Bowen, J. (2000). Airline hubs in Southeast Asia: National economic development and nodal accessibility. *Journal of Transport Geography*, 8(1), 25-41. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(99\)00030-7](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(99)00030-7)
- Button, K. (2012). Low-Cost Airlines: A failed business model? *Transportation Journal*, 51(2), 197-219. <https://doi.org/10.5325/transportationj.51.2.0197>
- Da Rocha, L. E. C. (2009). Structural evolution of the Brazilian airport network. *Journal of Statistical Mechanics: Theory and Experiment*, 2009(4). <https://doi.org/10.1088/1742-5468/2009/04/P04020>
- European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, Directorate-General for Research and Innovation (2011). *Flightpath 2050: Europe's Vision for Aviation: maintaining global leadership and serving society's needs*. Luxemburgo: Oficina de publicaciones de la Unión Europea.

- Geurs, K. T., & Van Wee, B. (2004). Accessibility evaluation of land-use and transport strategies: review and research directions. *Journal of Transport Geography*, 12(2), 127-140. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>
- Graham, A., & Dobruszkes, F. (2019). Air transport: a tourism perspective. Ámsterdam: Elsevier.
- Gutiérrez, J. (2001). Location, economic potential and daily accessibility: an analysis of the accessibility impact of the high-speed line Madrid–Barcelona–French border. *Journal of Transport Geography*, 9(4), 229-242. [https://doi.org/10.1016/S0966-6923\(01\)00017-5](https://doi.org/10.1016/S0966-6923(01)00017-5)
- Hansen, W. G. (1959). How Accessibility Shapes Land Use. *Journal of the American Planning Association*, 25(2), 73-76. <https://doi.org/10.1080/01944365908978307>
- Hesse, C., Evangelinos, C., & Bohne, S. (2013). Accessibility measures and flight schedules: An application to the european air transport. *European Transport - Trasporti Europei*, (55), 1-23.
- Martín, J. C., Gutiérrez, J., & Román, C. (2004). Data Envelopment Analysis (DEA) Index to Measure the Accessibility Impacts of New Infrastructure Investments: The Case of the High-speed Train Corridor Madrid-Barcelona-French Border. *Regional Studies*, 38(6), 697-712. <https://doi.org/10.1080/003434042000240987>
- Martín, J. C., Saayman, M., & Du Plessis, E. (2019). Determining satisfaction of international tourist: A different approach. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 40, 1-10. <https://doi.org/10.1016/j.jhtm.2019.04.005>
- Morris, J. M., Dumble, P. L., & Wigan, M. R. (1979). Accessibility indicators for transport planning. *Transportation Research Part A: General*, 13(2), 91-109. [https://doi.org/10.1016/0191-2607\(79\)90012-8](https://doi.org/10.1016/0191-2607(79)90012-8)
- O’Kelly, M. E. (2016). Global Airline Networks: Comparative Nodal Access Measures. *Spatial Economic Analysis*, 11(3), 253-275. <https://doi.org/10.1080/17421772.2016.1177262>
- Páez, A., Scott, D. M., & Morency, C. (2012). Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators. *Journal of Transport Geography*, 25, 141-153. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2012.03.016>
- Roucolle, C., Seregina, T., & Urdanoz, M. (2020). Measuring the development of airline networks: Comprehensive indicators. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 133, 303-324. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2019.12.010>
- Rubinstein, G. (2006). Authoritarianism among border police officers, career soldiers, and airport security guards at the Israeli border. *Journal of Social Psychology*, 146(6), 751-761. <https://doi.org/10.3200/SOCP.146.6.751-761>
- Schosser, M. (2020). *Big Data to Improve Strategic Network Planning in Airlines*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden. <https://doi.org/10.1007/978-3-658-27582-2>
- Sun, X., Wandelt, S., & Cao, X. (2017). On Node Criticality in Air Transportation Networks. *Networks and Spatial Economics*, 17(3), 737-761. <https://doi.org/10.1007/s11067-017-9342-5>
- Van Wee, B. (2016). Accessible accessibility research challenges. *Journal of Transport Geography*, 51, 9-16. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2015.10.018>

- Voltes-Dorta, A., & Martín, J. C. (2022). The measurement of accessibility and connectivity in air transport networks. In: R. Macario & E. Van de Voorde (Eds.), *The Air Transportation Industry. Economic Conflict and Competition* (pp. 295-314). Ámsterdam: Elsevier.
- Wattanacharoensil, W., Schuckert, M., & Graham, A. (2016). An Airport Experience Framework from a Tourism Perspective. *Transport Reviews*, 36(3), 318-340. <https://doi.org/10.1080/01441647.2015.1077287>
- Yamaguchi, K. (2007). Inter-regional air transport accessibility and macro-economic performance in Japan. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 43(3), 247-258. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2006.10.004>
- Zweig, K. A. (2016). *Network analysis literacy: A practical approach to the analysis of networks*. Viena: Springer.

4

Impactos económicos, beneficios e innovación en el turismo

RAÚL HERNÁNDEZ MARTÍN

Director de la Cátedra de Turismo Caja Canarias-Ashotel
Universidad de La Laguna

NISAMAR BAUTE-DÍAZ

Investigadora posdoctoral
Universidad de La Laguna

JOSÉ MANUEL VIERA GONZÁLEZ

Investigador doctoral
Universidad de La Laguna

El presente capítulo analiza los beneficios y costes económicos del turismo, con especial énfasis en la innovación como determinante de una contribución positiva del turismo a la generación de rentas y bienestar para la población local. La dimensión económica del turismo resulta bastante evidente en términos de ingresos recibidos (gasto de los turistas), valor añadido y producto interior bruto, que se analizarán en el próximo apartado. Sin embargo, esto no debe hacer olvidar la identificación de potenciales costes en el desarrollo turístico que han sido identificados en la literatura, como los generados sobre la calidad del empleo, los precios, la vivienda, la vulnerabilidad económica, etc., que serán analizados posteriormente. Más adelante, el siguiente apartado se dedicará al papel de la innovación en el turismo de Canarias. Por último, se expondrán las conclusiones.

1. Introducción

El turismo ha sido, sin lugar a duda, el sector clave en el crecimiento económico de Canarias a lo largo de las últimas décadas. El indicador comúnmente empleado para valorar la contribución del turismo, el PIB, aun con sus limitaciones, mostraba una aportación del 22,6 % en 2021, en plena pandemia. Sin embargo, en 2019 y en años previos a la COVID-19, la contribución era aproximadamente de una tercera parte de la economía, del 32,9 % (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2022). Canarias es, además, uno de los destinos turísticos líderes en Europa en términos de los principales indicadores de flujo de turistas. A medida europea no existen buenos indicadores comparables sobre el gasto de los visitantes a escala regional, de modo que, analizando otro indicador básico, el número de pernoctaciones, ocupaba la primera posición hasta 2019, bajando al puesto séptimo en el año 2021 debido a la crisis pandémica (Eurostat, 2022). La importancia de la actividad turística en la comunidad es decisiva para entender el impacto de la crisis por COVID-19 en su economía. De hecho, Canarias fue una de las regiones europeas que experimentó un descenso más acusado del valor añadido bruto en 2020 (-18,1 %) junto con otras regiones de relevancia turística en Grecia, España y Portugal (Eurostat, 2022).

2. Beneficios económicos. El gasto turístico y la contribución al PIB

En este apartado nos centraremos en los impactos económicos positivos del turismo más evidentes. El gasto que generan los turistas es un componente relevante de la demanda agregada en Canarias y, en consecuencia, puede ser identificado como uno de los factores que más claramente han influido en el crecimiento económico del turismo medido a través del producto interior bruto y la generación de rentas. Esta forma convencional de medir el impacto del turismo merece una atención fundamental, por ser una forma estándar de medir impactos que, además, se encuentra fundamentada en una metodología internacional comúnmente utilizada, a través de las denominadas *Cuentas Satélite del Turismo* (United Nations et al., 2010b). A su vez, las Cuentas Satélite del Turismo tratan de mantener coherencia con el indicador más estándar de medición de la riqueza generada en un territorio, el PIB, cuya metodología se recoge en el Sistema de Cuentas Nacionales de 2008 (United Nations et al., 2009).

El marco metodológico establecido por las Naciones Unidas, la Organización Mundial del Turismo, la Oficina Estadística de la Unión Europea (Eurostat) y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) (United Nations et al., 2010b) constituye un hito en cuanto a la estandarización de la medición del turismo, especialmente en relación con la estimación de su contribución al PIB y la clarificación conceptual y metodológica. Algunas de las cuestiones metodológicas que deben tenerse en cuenta en la medición de la contribución económica del turismo son las dos perspectivas posibles, de oferta y de demanda, en el análisis del turismo, el papel de los impactos directos, indirectos e inducidos, y algunos supuestos y consensos necesarios en la estimación del PIB turístico.

- *La perspectiva de oferta y la perspectiva de demanda.* El turismo puede ser analizado a través de dos perspectivas complementarias. Desde una perspectiva de oferta, el turismo

se analiza a través de las denominadas actividades características del turismo (la industria turística), que comprenden, según United Nations *et al.* (2010a), a las actividades de alojamiento, restauración, transporte de pasajeros, intermediación, actividades deportivas, culturales y recreativas. Desde una perspectiva de demanda, y en un contexto económico, el turismo se relaciona con el consumo de los visitantes, la formación bruta de capital (la inversión) y el consumo colectivo turístico (como los gastos de promoción turística). A su vez, el consumo turístico puede incluir que son consumo tanto gastos monetarios realizados por los visitantes como aquellos pagados por la empresa (viajes de negocios), el consumo que no genera gasto monetario (uso de segundas residencias por sus propietarios) y aquel consumo de turistas individuales que es pagado por la Administración pública (como en el caso de bonificación al transporte aéreo y marítimo de residentes en Canarias).

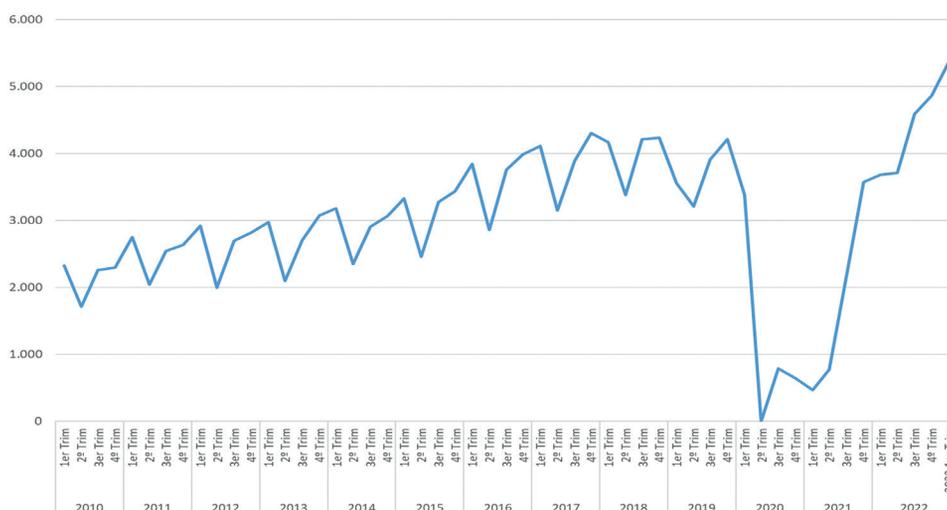
- *Los impactos directos, indirectos e inducidos.* Los impactos económicos del consumo de los turistas pueden dividirse en tres grandes grupos: los impactos directos, que son aquellos que afectan a las empresas, turísticas o no, que atienden directamente a los visitantes; los impactos indirectos, que son aquellos que se producen a lo largo de la cadena de suministro de las empresas que atienden directamente a los turistas; finalmente, los impactos inducidos son aquellos que se producen como consecuencia del gasto de las rentas generadas de forma directa o indirecta como consecuencia del consumo turístico interior. Como se verá en el próximo párrafo, la medición del PIB turístico en Canarias y en España (ISTAC, 2008; INE, 2004; Exceltur y Gobierno de Canarias, 2022) se realiza a través de los impactos directos e indirectos, lo que puede considerarse la metodología más adecuada. La inclusión de los impactos inducidos, aunque puede ser útil en ciertas circunstancias, tiende a producir una sobreestimación de los impactos del turismo.
- *La estimación del PIB turístico.* El PIB turístico se define solamente desde la perspectiva de demanda y es igual al valor añadido bruto turístico más los impuestos netos sobre los productos e importaciones (United Nations, 2010b). A su vez, el valor añadido bruto turístico se calcula, en el caso de las Cuentas Satélite de la mayor parte de los países europeos, a través del valor añadido generado directa e indirectamente, en actividades turísticas y no turísticas, como consecuencia del consumo turístico interior. Aunque la metodología internacional de referencia (United Nations *et al.*, 2010b) concentra sus esfuerzos en la medición de los impactos directos del turismo, la mayor parte de los países europeos incluyen mediciones de los impactos directos e indirectos. Se trata de una estimación más compleja, que requiere de un marco *input-output*, pero más relevante desde la perspectiva de la contribución del turismo.

El turismo fue, sin lugar a dudas, el sector en el que el impacto generado por la COVID-19 a partir del mes de marzo de 2020 fue más destacado. A partir del año 2010 el gasto global de los turistas que visitaron las islas había mantenido una senda de crecimiento importante, pasando desde los 8.600 millones de euros de 2010 hasta 16.100 millones en 2018 y una cifra ligeramente inferior en 2019 (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2022). A partir de aquí se produjo la caída histórica de 2020. Tras un primer trimestre positivo, se produjo el estallido de la crisis de la COVID-19 y la consiguiente reducción de las cifras anuales de gasto turístico hasta 4.800 millones de euros, de los cuales un 70 % se desembolsaron en el primer trimestre.

Es preciso señalar que estas cifras engloban todo el gasto que realizan los turistas peninsulares y extranjeros que visitan Canarias, incluyendo transporte aéreo, alojamiento, ocio, etc. Sin embargo, no existen datos equivalentes sobre el gasto realizado por los residentes canarios, que no debe descartarse. Por ejemplo, en términos de pernoctaciones en hoteles y apartamentos los residentes representaron en 2022 un 5,1 % del total, una cifra similar a la de los ciudadanos de Países Bajos y solamente superadas por los mercados británico, alemán, los países nórdicos (tomados conjuntamente) y el mercado peninsular. Como es sabido, no se dispone de estimaciones oficiales de alojados en alquiler vacacional, anomalía que tendrá que solucionarse a lo largo de los próximos años dada la importancia creciente de esta modalidad.

En Canarias se vienen publicando, desde el año 1994, las cifras de gasto turístico por parte del Instituto Canario de Estadística, con una serie histórica complementaria y más larga que la publicada en España por parte del Instituto de Estudios Turísticos, primero y, a partir de 2015 por el INE. Esta estadística (ISTAC, 2018) permite tener datos trimestrales detallados del perfil sociodemográfico de los turistas, la organización del viaje, las características del viaje, el gasto y la satisfacción a partir de aproximadamente 37.000 cuestionarios válidos anuales, cumplimentados en las terminales de salida de los aeropuertos. En el Gráfico 4.1 pueden observarse las cifras del gasto realizado por los turistas extranjeros y peninsulares en sus viajes a Canarias a partir del año 2010 con unas cifras crecientes a lo largo de la década hasta la caída generada por la COVID-19 y la posterior intensa recuperación. De este modo, a partir del tercer trimestre de 2022 se vienen sucediendo récords históricos de gasto agregado de los turistas, hasta alcanzar la cifra de 5.353 millones de euros en el primer trimestre de 2023. Esta última cifra se relaciona con la favorable coyuntura turística, pero también con la intensa inflación experimentada a partir de 2022 en toda Europa asociada, entre otros factores, debido a la guerra de Ucrania.

Una visión detallada del periodo de pandemia permite comprobar la magnitud de la caída generada en 2020 y la intensa recuperación que se produce a partir de 2021. Durante el último trimestre de 2019 el gasto turístico en Canarias se situaba alrededor de los 4.200 millones de euros, una cifra que casi igualaba el récord histórico del mismo trimestre del año anterior. Por su parte, en el primer trimestre de 2020, justo antes de la COVID-19, el gasto se situó alrededor de 3.400 millones, un 5 % menos que el mismo trimestre del año anterior. Al final de este trimestre ya se empezaron a notar los primeros efectos de la pandemia, particularmente con el primer decreto de estado de alarma y el confinamiento subsiguiente. Durante el segundo trimestre de 2020 el confinamiento llevó al gasto turístico a valores próximos a cero, aunque en realidad no existen registros porque la encuesta no pudo realizarse, para luego mostrar un ligero repunte durante el tercer trimestre, el verano de 2020, en el que se alcanzaron cifras de 800 millones de euros de gasto. En general, los veranos de la etapa de la pandemia permitieron cierto grado de recuperación del gasto, mientras que los efectos más graves se produjeron durante la temporada de invierno, que en Canarias es temporada alta. Dicha consideración del invierno como temporada alta en Canarias no se relaciona tanto con las cifras de llegadas como con los precios de los servicios alojativos y del transporte, que sí suelen ser claramente mayores durante la temporada de invierno, desde noviembre a abril.

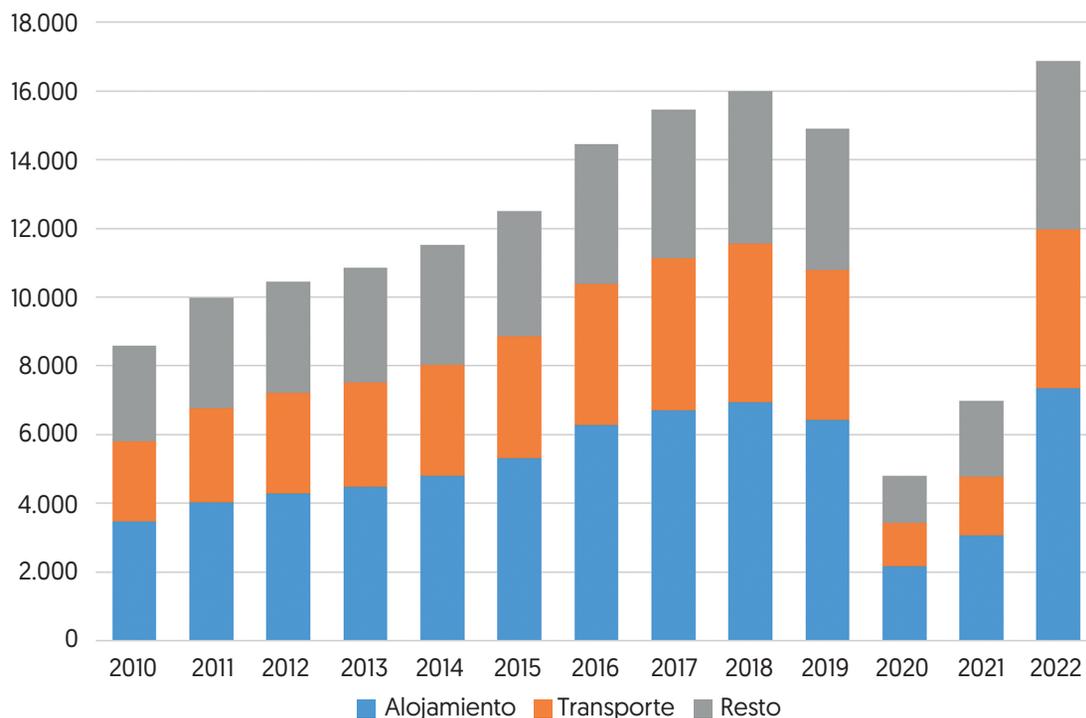
Gráfico 4.1. Gasto turístico trimestral agregado a precios corrientes de los extranjeros y peninsulares que visitan Canarias. Millones de euros

Fuente: Encuesta sobre el gasto turístico, ISTAC.

La evolución del gasto turístico agregado en Canarias es el resultado del gasto realizado en diferentes conceptos (Gráfico 4.2). En el turismo internacional es frecuente que el gasto se distribuya en el turismo a partes aproximadamente similares, entre el transporte, el alojamiento y el resto. En el caso de Canarias la distribución de estos tres conceptos se aproxima a esta *regla*, si bien se observa que entre 2010 y 2022 la importancia relativa del transporte aéreo va creciendo hasta alcanzar un 43,5 % en 2022, tres puntos más que en 2010. Por su parte, el porcentaje de gasto en alojamiento se ha mantenido en torno a un 27 %. De este modo, el grupo de *otros gastos*, que es el que más claramente repercute y se distribuye social y territorialmente en el destino, se ha reducido porcentualmente en esos doce años desde un 32,5 % hasta un 29 %. Se trata de un motivo de preocupación, puesto que el incremento del bienestar económico del archipiélago en los próximos años se debe basar, precisamente, en aprovechar la cadena de valor turística más intensamente, con una mayor oferta y gasto en actividades de ocio, dado que el incremento de la oferta de alojamiento, en lo que respecta a hoteles, apartamentos y vivienda vacacional, muestra mayores dificultades debido a las restricciones medioambientales y la legislación que limita su expansión.

El desarrollo del régimen de alojamiento en *todo incluido* es otro factor que influye en la magnitud, pero, sobre todo, la distribución del gasto. En el año 2022 esta modalidad de contratación superaba el 35 % para los turistas alemanes, holandeses y británicos en Canarias. Igualmente, el desarrollo de la vivienda vacacional como forma de alojamiento constituye un potencial problema para la economía del archipiélago si no se regula adecuadamente. El turismo es un sector que utiliza recursos públicos y privados del destino, lo que puede dar lugar a conflictos, pero esto es especialmente sensible cuando uno de los recursos utilizados es la propia vivienda, especialmente cuando no se trata de unidades aisladas del uso residencial.

Gráfico 4.2. Evolución del gasto turístico total a precios corrientes, por conceptos. Millones de euros



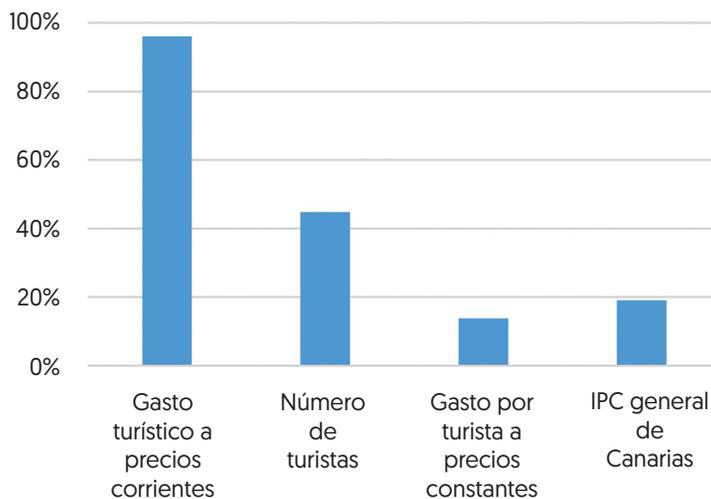
Fuente: Instituto Canario de Estadística.

También es importante mencionar que la vivienda vacacional puede tener efectos positivos en términos de diversificar la oferta y las experiencias, e incorporar flexibilidad a la capacidad de alojamiento, puesto que esta modalidad aumenta y disminuye su oferta con bastante rapidez, pudiendo generar una oferta de alojamiento con mayor elasticidad de precio y más adaptable a las condiciones del mercado. La vivienda vacacional tiene también un potencial de diversificación de los receptores de las rentas turísticas, de cara a conseguir que el gasto, tanto en alojamiento como en otros servicios, llegue efectivamente a los agentes económicos locales. Pero su crecimiento excesivo puede poner en riesgo la sostenibilidad del modelo turístico.

El gasto turístico total constituye una parte fundamental de los potenciales efectos económicos del turismo y solamente se puede incrementar aumentando el número de turistas o el gasto por turista. A su vez, el gasto turístico en un contexto inflacionista como el vivido en 2022 y 2023 se incrementa de forma *nominal*, pero mucho menos en términos *reales*, una vez descontados los efectos de la inflación. Entre 2010 y 2022 el gasto turístico agregado (a precios corrientes) se incrementó un 96 % y resulta interesante comprobar las causas de este incremento. En este periodo, el mayor empuje vino de parte del número de turistas recibidos, con un crecimiento del 45 % y, en mucho menor medida, del incremento del gasto real por turista (a precios constantes), que fue solo del 14 % en todo el periodo. Por su parte, los precios, medidos a través del IPC general de Canarias, contribuyeron

al crecimiento del gasto turístico a precios corrientes, con un 19,1 % de aumento en el periodo, como se aprecia en el Gráfico 4.3.

Gráfico 4.3. Crecimiento del gasto turístico agregado y sus componentes entre 2010 y 2022 (%)



Fuente: Instituto Canario de Estadística.

Con respecto a la encuesta de gasto turístico, puede considerarse una de las operaciones estadísticas más importantes que se desarrollan por parte del Instituto Canario de Estadística (ISTAC) y que permite obtener información muy valiosa para la toma de decisiones. De cara al futuro, una de las posibilidades que ofrece esta operación estadística es la publicación de datos con mayor grado de detalle temporal, por ejemplo, publicando resultados mensuales (no solo trimestrales) para Canarias y algunas de las principales islas turísticas. Igualmente, la publicación de los resultados de la encuesta a precios constantes podría ayudar a mejorar el análisis de los resultados obtenidos a lo largo del tiempo. Es cierto que no existe un deflactor de precios que se adapte completamente a las características del turismo, pero eso no quita que sea necesario utilizar algún indicador de precios para corregir las series estadísticas publicadas a fin de evitar interpretaciones incorrectas.

Además de la contribución al bienestar económico del gasto de los turistas, existe un segundo grupo de indicadores que, de forma más precisa, se relacionan con la conversión de dicho gasto en rentas en el destino, es decir, los indicadores de valor añadido bruto y el PIB turístico. Este tipo de información se incluye en las Cuentas Satélite del Turismo, que solamente han sido publicadas oficialmente en Canarias en 2008, con datos para el periodo 2002-2007 (ISTAC, 2008). Sin embargo, existe una fuente no oficial sobre el tema: los informes de impacto económico Impactur Canarias elaborados por el departamento de investigación

de Exceltur con datos proporcionados por el Gobierno de Canarias (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2022). Estos informes han sido de gran importancia para las islas en las últimas décadas, aunque seguramente ha llegado el momento de que esta información se genere de forma más oficial y transparente. La inconsistencia, durante años, de algunos de los resultados generados y el potencial conflicto de intereses permiten sugerir que las estimaciones futuras cuenten con el respaldo de la experiencia, continuidad e independencia del ISTAC. Además, sería deseable que desde el ISTAC se proporcionen estimaciones oficiales y puntuales sobre el valor añadido bruto turístico o el PIB turístico para cada isla.

Para entender los impactos del turismo hay que partir de los datos del gasto turístico mostrados anteriormente en este capítulo (Hernández-Martín, 2011). Estas cifras recojan el total del gasto que declaran haber realizado los turistas extranjeros y peninsulares durante su viaje a Canarias, incluyendo el transporte aéreo, el alojamiento y otros gastos en destino. De hecho, una parte del gasto paga servicios prestados por empresas en origen, el cual no llega a Canarias, otra parte de ese gasto realizado antes del viaje sí se transfiere total o parcialmente a Canarias, como sería el caso del alojamiento pagado a una empresa local en origen. Finalmente, del gasto realizado en destino, una parte genera rentas y valor añadido en el archipiélago, pero otra parte se puede también filtrar al exterior a través de las importaciones de bienes y servicios que genera el consumo turístico. Por lo tanto, la capacidad del conjunto de la economía canaria para atender a las necesidades de los turistas tendrá influencia en cómo el gasto turístico se transforma en rentas para los agentes económicos residentes en Canarias y, en definitiva, en el producto interior bruto. Con la finalidad de realizar la estimación de cómo se traduce el gasto que efectivamente llega a Canarias, el denominado consumo turístico interior, en el PIB turístico es deseable contar con un marco *input-output* relativamente actualizado. En el caso de Canarias, dicho marco, publicado por el ISTAC, data de 2005, lo cual dificulta una estimación precisa de la contribución del turismo al PIB, como la realizada por el propio ISTAC para el periodo 2002-2007 o la que estima Exceltur en sus informes anuales de impacto económico (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2022). En este trabajo utilizaremos datos del último informe publicado hasta la fecha (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2022) para explicar la contribución del turismo a la economía del archipiélago. Este informe se realiza con una metodología que trata de ser coherente con la que siguen el Instituto Nacional de Estadística (INE, 2004) y la Organización Mundial del Turismo (United Nations et al., 2010b).

El gasto total que realizan los turistas que vienen a Canarias se canaliza hacia la generación de rentas y el producto interior bruto a lo largo de un complejo proceso que puede comprenderse siguiendo la Figura 4.1. Por un lado, el gasto turístico de los alemanes (1), británicos (2), resto de extranjeros (3) y peninsulares (4) se canaliza hacia consumo interior de visitantes extranjeros (5) y peninsulares (6), que es satisfecho por parte de empresas residentes en Canarias. Sin embargo, una parte de dicho gasto (0) permanece en el país de origen de los turistas (o en otros países o en el resto de España) debido a que es un gasto realizado por los visitantes en empresas no residentes en Canarias (como es el caso frecuente del transporte aéreo). Por su parte, los residentes canarios realizan también viajes turísticos dentro del territorio de las islas, que generan un consumo turístico interno de visitantes residentes (7), tanto excursionistas (sin pernoctación), como turistas

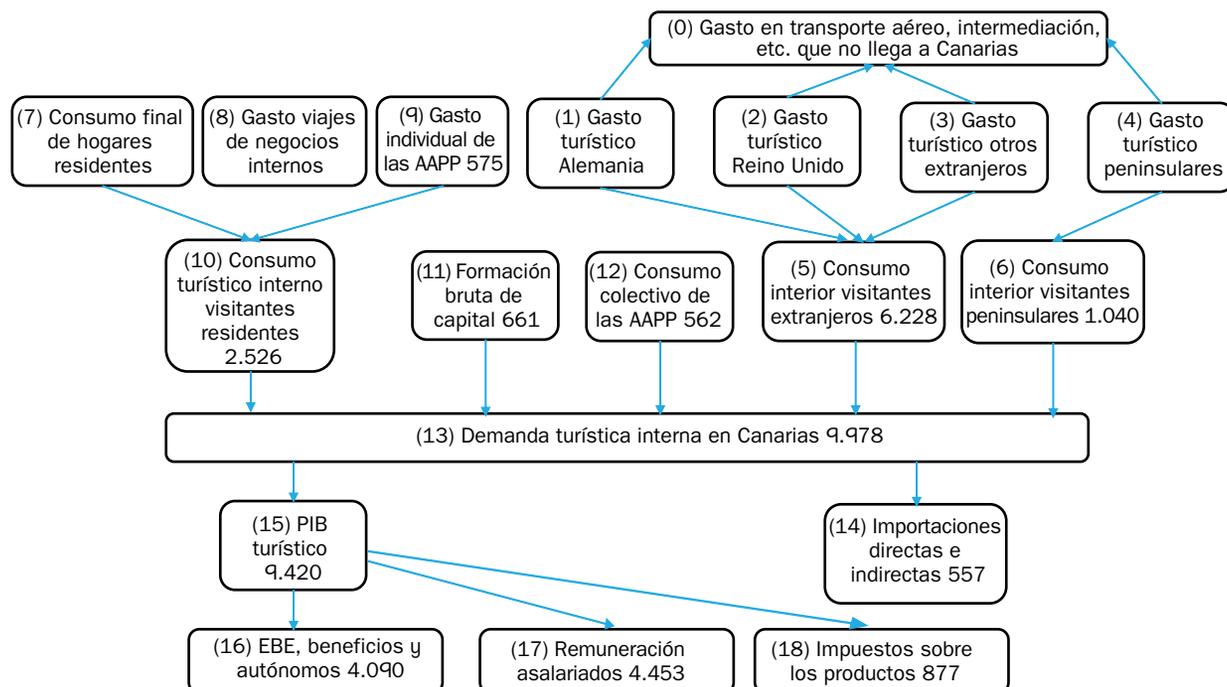
(con pernoctación en la misma isla o en otras islas), e incluso realizando viajes a sus propias residencias. Es preciso mencionar que la metodología internacionalmente consensuada (United Nations *et al.*, 2010b) imputa un consumo cuando los visitantes hacen uso de sus segundas residencias, por ejemplo, en su propia isla. El sentido de esta imputación es principalmente mantener la coherencia entre el PIB turístico y el PIB estimado para el conjunto de la economía.

Los viajes de negocios dentro del archipiélago de empresas y Administraciones públicas residentes en Canarias no computan a efectos del cálculo del PIB turístico, con el fin de evitar un problema de doble contabilización (United Nations *et al.*, 2010b). Por su parte, las Administraciones públicas realizan un gasto turístico a favor de turistas individuales (9) entre los que se incluiría la bonificación al transporte aéreo y marítimo para los residentes en Canarias. La suma de (7) y (9) permite obtener el consumo turístico interno de los visitantes residentes (10). Si a este se le añade el consumo interior de visitantes extranjeros (5) y peninsulares (6), la formación bruta de capital (11), para la que, por consenso, solamente se considera la que se realiza en la industria turística, y el consumo colectivo turístico de las Administraciones públicas (12), tendríamos la demanda turística (13). El concepto mencionado de consumo colectivo turístico de las administraciones turísticas (12) hace referencia a los gastos que realizan las Administraciones públicas a favor del turismo en general (caso típico de la promoción turística), pero que no beneficia al gasto concreto de un turista en particular. La demanda turística se convierte en PIB turístico (15) a través de un proceso de producción en el que se suman los valores añadidos de toda la cadena de proveedores que participan en la cadena de producción turística, de modo que a la demanda turística hay que restarle las importaciones directas e indirectas (16) que se producen a lo largo del proceso. Finalmente, el PIB turístico se distribuye entre sus tres componentes básicos que incluyen el excedente bruto de explotación (16), que engloba básicamente beneficios brutos empresariales y los ingresos de los trabajadores autónomos, la remuneración de los asalariados (17) correspondiente al pago de los trabajadores y los impuestos netos sobre los productos (18), que son un componente que está incluido en el PIB porque este se expresa a precios de adquisición.

Esta complejidad de cálculo y de estimaciones se relaciona con el hecho de que la metodología utilizada para medir el PIB turístico trata de mantener la máxima coherencia con la utilizada en la medición del PIB del conjunto de la economía. En cualquier caso, para el usuario de estadísticas económicas no avanzado la idea general es que el PIB turístico incluye el valor económico generado por empresas que atienden a los visitantes (impacto directo) y el que se genera en la cadena de proveedores de estas empresas (impacto indirecto). El hecho de que se incluya la formación bruta de capital o el consumo colectivo en la medición del PIB turístico trata de mantener una coherencia con los cálculos que se hacen para el conjunto de la economía. De este modo, al contar con una metodología internacional, pueden realizarse comparaciones del PIB turístico entre diferentes territorios. Sin embargo, a veces hay algunos detalles que siguen dificultando el cálculo y que generan diferencias en los procesos de estimación entre países y no digamos entre regiones.

En el caso de Canarias, los informes elaborados por Exceltur y el Gobierno de Canarias (2022) han permitido una aproximación al concepto de PIB turístico (Figura 4.1). Sin embargo, sería conveniente contar con cifras oficiales y que no generen dudas entre los agentes. También

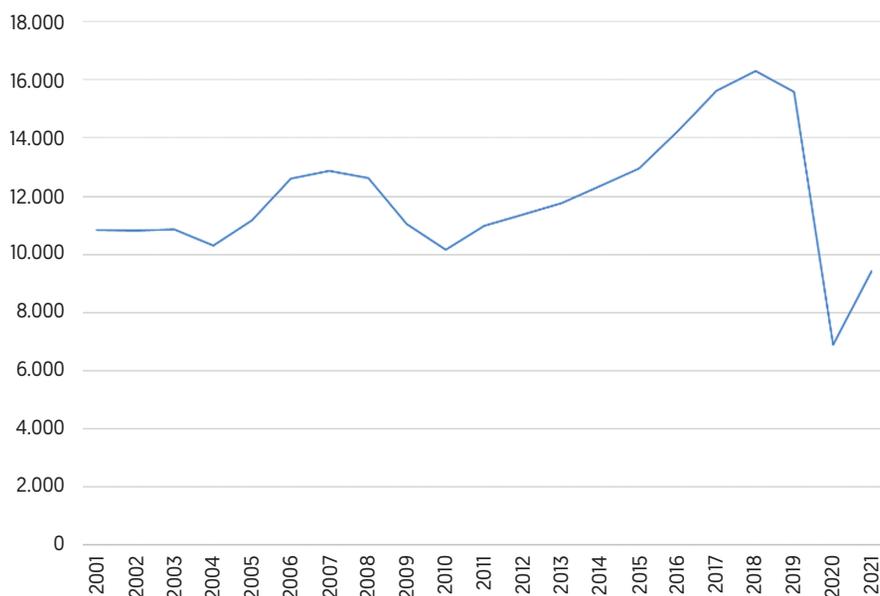
Figura 4.1. Esquema simplificado de los impactos económicos del turismo. Una aplicación a Canarias en 2021 (datos en euros) (AAPP: administraciones públicas).



Fuente: elaboración propia a partir de Exceltur y Gobierno de Canarias (2022).

es cierto que cuando el Instituto Canario de Estadística elaboró la única Cuenta Satélite del Turismo completa para Canarias, en el año 2008, con datos de 2002 a 2007, los resultados agregados no fueron muy distintos de las estimaciones realizadas por Exceltur.

Para tener una visión de largo plazo acerca de la evolución que ha tenido el PIB vinculado a la actividad turística, disponemos de una serie anual a precios corrientes entre los años 2001 y 2021, proporcionada por los informes anuales Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias, varios años). Debido a las rectificaciones reiteradas publicadas por Exceltur respecto a los datos publicados previamente, se hace complicado elaborar una serie histórica, de modo que se ha tomado como definitivo el dato publicado más reciente correspondiente a cada año considerado. Como se puede apreciar en el Gráfico 4.4, el PIB turístico ha tenido una tendencia creciente durante el periodo mencionado, a excepción de la caída a partir del 2007 causada por la crisis económica internacional. Sin embargo, a partir de 2010 se observa un nuevo crecimiento sostenido que alcanzó su pico en 2018, año en el que el turismo aportó al PIB de Canarias más de 16.000 millones de euros. El año 2019 supuso una caída leve del PIB, mientras que la pandemia llevó la magnitud de la caída del PIB turístico de 2020 hasta el 56 %. A partir de 2021 se inició la recuperación que se fue intensificando con el tiempo, aunque los últimos datos disponibles del PIB turístico, de 2021, solo permiten apreciarla tímidamente.

Gráfico 4.4. Evolución del PIB turístico a precios corrientes en Canarias. Millones de euros

Fuente: elaboración propia a partir de Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias).

Conviene recordar que estos datos están expresados a precios corrientes, lo cual hace que estén ligeramente sobrevalorados. En todo caso, en ese periodo no se había alcanzado la alta inflación que se observó desde mediados de 2021 y, especialmente, a partir de 2022.

3. Otros impactos económicos del turismo

El desarrollo turístico en ciertos territorios puede generar otros impactos económicos, positivos y negativos, que han sido identificados en la literatura académica. Los impactos positivos señalados en el apartado anterior se observan inmediatamente, por ejemplo, en términos del gasto de los turistas, su transformación en ingresos para los residentes e incrementos del PIB. Sin embargo, los costes se han asociado en la literatura académica con la superación de ciertos umbrales de crecimiento, la mala gestión del turismo o las debilidades del modelo turístico desarrollado. A pesar de las dificultades, los impactos sobre el gasto turístico y el PIB pueden medirse y compararse internacionalmente, gracias a la existencia de metodologías internacionales estandarizadas. Estas metodologías resultan fundamentales en la medición de cómo se traslada la actividad turística al bienestar económico para la población del destino. Sin embargo, existen otros impactos económicos que resultan aún más difíciles de cuantificar, cuyo impacto es preciso gestionar y que tienen relevancia en algunos destinos.

Aunque el turismo es una de las actividades de mayor expansión y que más ha contribuido a la generación de bienestar económico a escala mundial en el último medio siglo, bajo ciertas

circunstancias pueden aparecer efectos negativos que pueden extenderse a los ámbitos social y/o medioambiental. Algunos de estos costes son, simplemente, una manifestación en el turismo de ciertas debilidades estructurales de la economía y la sociedad donde se producen. Así, por ejemplo, en el caso de países en desarrollo, como Tailandia, la debilidad de los impactos económicos del turismo ha sido analizada a través de las fugas (*leakages*), relacionadas con los pequeños efectos multiplicadores del turismo sobre el conjunto de la economía local (Lacher y Nepal, 2010). Es importante señalar también que el PIB se ha considerado un indicador excesivamente básico o sesgado del bienestar social (Stiglitz *et al.*, 2018) de modo que en el ámbito del turismo algunos autores plantean la necesidad de ir más allá de la perspectiva que ofrece dicho indicador (Dwyer, 2020).

A continuación se presentan algunos impactos económicos del desarrollo del turismo, que en el caso de no gestionarse adecuadamente pueden generar costes para la sociedad local. Es importante resaltar que los beneficios y los costes no siempre se distribuyen de forma equilibrada en el territorio ni entre grupos sociales, lo cual puede ser una fuente potencial de conflictos. También es preciso señalar que la naturaleza transversal del turismo hace que muchos de estos impactos se relacionen con las características estructurales de la economía del destino y de la gestión que se realice. Aunque el saldo económico neto entre los *ganadores* y *perdedores* del desarrollo del turismo suele ser positivo, puede también existir una asimetría en la distribución de los beneficios y costes. Pero los países y regiones disponen de mecanismos, por ejemplo, fiscales, para favorecer una redistribución más equilibrada, de modo que los efectos negativos del turismo pueden ser minimizados y/o compensados con políticas públicas adecuadas. A continuación se ofrece un listado de potenciales implicaciones económicas del desarrollo del turismo más allá del gasto y la contribución al PIB.

- *Dependencia de la intermediación.* Una de las debilidades que se suele achacar a los destinos turísticos tradicionales, particularmente en el caso de los destinos de costa e insulares, ha sido la dependencia de los grandes intermediarios. En una etapa inicial del desarrollo del turismo el papel de los turoperadores fue clave en el crecimiento de algunos destinos, como Canarias, dependientes del transporte aéreo. Además, la ausencia de un comportamiento estacional acusado en las islas las convierte en un destino preferente para los grandes grupos europeos. Actualmente, Canarias es una de las regiones europeas que más sigue dependiendo de los turoperadores. Pero el desarrollo tecnológico ha propiciado también el desarrollo de las OTA, *online travel agencies*, que han venido a demostrar que la desintermediación es un proceso complejo (Cavlek, 2013). La dependencia de los intermediarios para los destinos, teniendo en cuenta la elevada concentración en pocas empresas, ha sido motivo de preocupación y estudio en varias iniciativas de la Unión Europea (European Union, 2016). Si el poder de mercado de los intermediarios, tanto tradicionales como los turoperadores, o más recientes, como las OTA, es excesivo, los ingresos obtenidos por los destinos pueden ser bajos y los destinos pueden perder el control sobre los clientes. La intermediación es una parte fundamental del negocio turístico, quizás la más importante, de modo que en este ámbito se juegan mucho los destinos turísticos. Tras la creciente concentración de los intermediarios tradicionales, se ha asistido a una concentración, mayor aún si cabe, de los nuevos intermediarios *online*. Los destinos de masas dependientes del transporte aéreo tienden a depender de

los grandes grupos integrados verticalmente, mientras que la comercialización *online* está cada vez más en manos de pocas empresas que pueden presionar sobre los precios y las condiciones ofrecidas por los oferentes tradicionales en los destinos.

- *Los costes de oportunidad.* El turismo tiene, al igual que el resto de las actividades económicas, costes de oportunidad, como señala, por ejemplo, Cooper (2016). Estos costes se relacionan con el valor de la mejor alternativa posible a la que se ha tenido que renunciar como consecuencia de su desarrollo. Este tipo de relación se produce en el caso de actividades económicas que compiten por el uso de los recursos, por ejemplo, la agricultura y el turismo. El desarrollo de ciertas zonas del sur de las islas turísticas ha generado un incremento del turismo frente a un sector, el agrario, que compite por el uso del territorio, el agua y los trabajadores. En el caso del turismo, inevitablemente puede reducir inversiones públicas y privadas en otros sectores, como la agricultura. Sin embargo, en el caso de Canarias, las condiciones de insularidad, de formación y el ecosistema de innovación existente, no han favorecido la existencia de alternativas económicas claras al turismo en sectores con la capacidad para generar rentas y empleo como el turismo.
- *La dependencia y la especialización.* Este ha sido otro de los costes vinculados al desarrollo del turismo también mencionado por Cooper (2016). El sector turístico en algunas zonas, especialmente aquellas que tienen grandes atractivos para los visitantes y una gran debilidad en la generación de actividades alternativas al mismo, ve como su economía bascula de forma importante hacia esta actividad, como es el caso, a veces, de las economías insulares. La falta de diversificación económica es una característica de la economía globalizada en la que vivimos, consustancial al capitalismo moderno, pero no deja de ser una fuente de vulnerabilidad cuando dicha especialización supera ciertos umbrales. En el caso de Canarias, la diversificación de la actividad económica que se ha perseguido desde las instituciones públicas se ha localizado generalmente en sectores aislados del turismo y sin una clara demanda interna o condiciones de factores. Es por ello que diversos autores han planteado la diversificación de la economía canaria tomando como punto de partida al turismo (Hernández Martín *et al.*, 2020). En una primera aproximación la diversificación puede hacerse dentro del sector turístico en actividades poco aprovechadas, como en las actividades de ocio. Sin embargo, más allá del turismo en sentido estricto, la diversificación puede desarrollarse a través de la cadena de valor ampliada, que incluye sectores que se pueden apoyar en la demanda de las empresas turísticas. Finalmente, dicha diversificación puede aprovechar con más intensidad la cadena de valor turística global y la internacionalización (Hernández Martín *et al.*, 2020). La búsqueda de una mayor resiliencia ante las amenazas, naturales o no, debe formar parte de la agenda, especialmente en regiones insulares, incluyendo, por supuesto, la vulnerabilidad ante el cambio climático (Scott *et al.*, 2019).
- *La enfermedad holandesa del turismo.* Algunos autores han planteado que el desarrollo explosivo del turismo como actividad exportadora de servicios en ciertos países y regiones, particularmente regiones insulares, podría haber dado lugar a un incremento de las rentas y los salarios que reduzcan la competitividad de otros sectores exportadores y que no favorezcan el desarrollo de un sector industrial con mayores perspectivas de crecimiento basado en la innovación. Por un lado, Capó *et al.* (2009) observaron síntomas de la enfermedad

holandesa en Baleares y en Canarias. Sin embargo, en un estudio empírico para un elevado número de destinos de sol y playa a lo largo de un amplio periodo, Holzner (2011) no observa evidencia de la existencia de dicho mal.

- *El turismo y el (des)empleo.* El desarrollo del turismo ha sido considerado como un factor responsable del desempleo en el caso particular de Canarias, debido a que desarrollo turístico y desempleo son dos fenómenos que han discurrido paralelamente, generando una situación que, sin embargo, a escala internacional no se observa de forma frecuente. En el caso del archipiélago, parece que el desempleo estructural sea más una característica estructural de Canarias, compartida con la economía española en general, que un factor que pueda explicarse a través del desarrollo turístico. De hecho, el turismo es un sector intensivo en mano de obra y, por lo tanto, resulta paradójico hacerlo responsable, simultáneamente, de generar mucho empleo (aunque a veces pueda no ser de alta cualificación) y de propiciar altas tasas de desempleo. En todo caso, la capacidad del turismo para generar empleo ha sido incluida en el listado de mitos académicos del turismo elaborado por Mckercher y Prideaux (2014), en el sentido de que la relación es compleja y no puede generalizarse, como tampoco puede identificarse la relación entre turismo y desempleo.
- *Generación de empleo de baja cualificación.* El sector turístico ha sido considerado un sector que genera empleos de baja cualificación particularmente en dos ocupaciones: los camareros y las camareras de piso. Se trata de dos ocupaciones concretas en las que el cambio tecnológico no ha generado una reducción significativa del empleo y en que la innovación ha sido escasa durante décadas. De nuevo, los salarios percibidos por ambos colectivos y la calidad del servicio que prestan (vinculado a la cualificación), son variables sobre las que puede incidirse, de modo que este coste potencial del turismo se puede tratar de compensar a través de una mayor formación de los trabajadores y un mayor valor añadido, y rentas, en estas actividades. Los salarios, las condiciones de trabajo, la productividad y la cualificación de estos colectivos son un aspecto clave en la contribución del turismo al bienestar económico del destino.

El vínculo entre el incremento de la productividad en el turismo y el bienestar de los residentes en el destino ha sido analizado por Dwyer (2022) y puede ser una vía para la mejora de las condiciones de trabajo en el sector. En una revisión de la literatura sobre el mercado de trabajo en el turismo a escala internacional, Baum *et al.* (2016) afirman que hay un discurso dominante que señala la existencia de malas condiciones de trabajo, pero también destacan la necesidad de una mejor investigación sobre el tema para evitar *medias verdades* que requieren más investigación. Por un lado, muchos trabajos sobre el empleo confunden la hostelería con el turismo, por otro lado, el turismo genera muchas necesidades de servicios especializados, marketing, consultoría, diseño, servicios medioambientales, comercialización, digitalización, gestión que no forman parte de la industria turística en sentido estricto y en las que hay grandes posibilidades de crecimiento del empleo cualificado.

- *Las fugas vía importaciones y repatriación de ganancias.* Como se mencionaba anteriormente, el consumo de los turistas (y también el de los residentes) puede generar un flujo elevado de importaciones. En consecuencia, el consumo realizado puede no traducirse

adecuadamente en rentas para la población local. A este respecto habría que señalar dos comentarios. Por un lado, si el turismo genera importaciones de bienes y servicios es porque las ventajas comparativas y competitivas del destino lo favorecen. La existencia de importaciones es un indicador de la existencia de una demanda efectiva que puede siempre ser aprovechada para la creación de ventajas competitivas por parte de los productores locales. Por otro lado, es importante tener en cuenta que en el caso de Canarias se ha observado que el contenido de importaciones por unidad monetaria de los turistas es relativamente bajo. Esto es así porque los visitantes consumen fundamentalmente servicios, frente al consumo de los residentes que, en términos relativos, tienen en su cesta más bienes de importación (Hernández Martín, 2004). Aún ese resultado puede ser matizado, puesto que es normal que la especialización en el turismo reduzca el peso relativo de otras actividades, de modo que el incremento de las importaciones es un proceso natural de la especialización turística, aunque también puede ser contrarrestado con políticas adecuadas.

La salida de beneficios hacia las regiones y países donde se ubican empresas matrices de las filiales presentes en un destino ha sido considerada, por ejemplo, por Fletcher *et al.* (2018), como una forma de limitar los impactos positivos del turismo en el destino, particularmente cuando hay una importante presencia foránea en la propiedad de las empresas turísticas o en la gestión de las mismas. La existencia de capital foráneo en el turismo es una fuente de innovación y dinamismo, así como un síntoma de la percepción del turismo por parte de dichos inversores como un sector de futuro. Sin embargo, la presencia dominante de capital foráneo puede ser un síntoma de la escasa capacidad de los inversores locales para tomar las mejores posiciones en el sector. Aunque existan importantes oportunidades de beneficio, la inversión requiere capacidad estratégica y la asunción de un riesgo que a veces no es afrontado por el empresariado local. El emprendimiento empresarial local constituye un aspecto clave en el desarrollo del turismo, siendo una de las debilidades observadas la falta de emprendimiento en actividades más innovadoras en la cadena de valor turístico como las relacionadas con el ocio y la innovación, o con la cadena de valor ampliada, que incluye servicios especializados para las empresas turísticas.

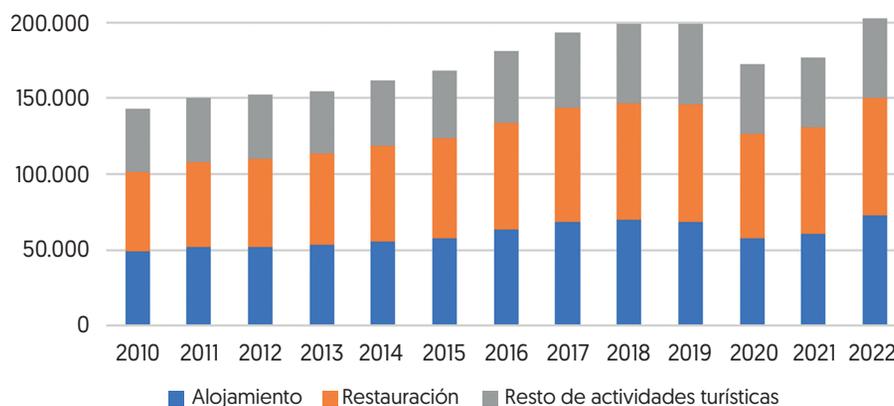
- *La distribución de los ingresos del turismo.* Al igual que en el resto de las actividades económicas, la actividad turística lleva aparejada una distribución de los ingresos generados entre los trabajadores asalariados, los trabajadores autónomos, los empresarios y las Administraciones públicas a través de los impuestos. Un equilibrado reparto constituye la base para la sostenibilidad económica del turismo, existiendo mecanismos fiscales para corregir los desequilibrios que se producen.
- *Especulación inmobiliaria y presión sobre los precios del suelo.* El turismo es una actividad económica que tiende a concentrarse espacialmente en torno a zonas con determinados atractivos, playas, patrimonio cultural, actividad comercial, espacios naturales, infraestructuras de ocio, deportivas, etc. Es por ello que los precios de los activos inmobiliarios, locales comerciales o viviendas, por ejemplo, puedan verse tensionados en estas zonas, en perjuicio tanto de los turistas como de los residentes locales. El desarrollo ordenado de la vivienda vacacional debe ser objeto de atención especial en este contexto, por su potencial impacto sobre la disponibilidad y los precios de un bien de primera necesidad para los residentes.

- *Incremento del coste de la vida.* El turismo ha sido considerado tradicionalmente como una actividad inflacionista por diversas razones. Una razón importante se relaciona con el aspecto anterior: la propia carestía del suelo en las zonas turísticas que traslada costes hacia los precios finales de los bienes y servicios en las zonas turísticas. Además, la falta de competencia en algunas actividades turísticas, por ejemplo, los locales mejor situados en primera línea de playa, la estacionalidad del turismo o la baja elasticidad de la demanda de los turistas una vez en el destino también favorecen que los precios que se observan en el entorno de las zonas turísticas suelen ser mayores. Este efecto es compensado de diversas maneras, por ejemplo, con salarios mayores, que también a veces se observan en torno a las zonas turísticas. Igualmente, a escala internacional se observa cómo los trabajadores ubican su residencia de forma alejada a las zonas turísticas con el fin de evitar su carestía, todo dependerá de las posibilidades de movilidad existentes en el destino. Particularmente relevante es el precio de la vivienda, que se está viendo afectado especialmente por la irrupción del fenómeno del alquiler vacacional a través de plataformas durante la última década. El alojamiento a precios razonables para los trabajadores en el entorno de las zonas turísticas es un elemento clave en la sostenibilidad económica del turismo, que se está viendo limitado por la asignación de parte del parque de viviendas existentes a usos turísticos.
- *La congestión, externalidades negativas y el overtourism.* El desarrollo del turismo, particularmente cuando se alcanzan ciertos límites, puede generar problemas de congestión y externalidades que sufren tanto los propios turistas como los residentes. Este tipo de problemas se asocian al uso de recursos comunes, como las playas, el espacio público, los espacios naturales, etc. Dichas externalidades negativas pueden producirse y afectar tanto a empresas como a turistas y residentes. En los últimos años el comportamiento inadecuado de los turistas en comunidades autónomas del resto de España ha dado lugar, incluso, a la existencia de legislaciones específicas para evitar este tipo de situaciones, por los impactos negativos que generan. El fenómeno del *overtourism*, que adquirió gran auge antes de la pandemia (Peeters *et al.*, 2018 y UNWTO, 2018), ha retomado su relevancia en la fase de recuperación sin que se hayan desarrollado medidas legislativas adecuadas en Canarias y en otros muchos destinos.
- *Las dinámicas demográficas asociadas a un rápido crecimiento turístico.* El crecimiento turístico en las islas a lo largo de las últimas décadas ha generado una elevada demanda de servicios públicos educativos, sanitarios, culturales y de ocio para la creciente población residente en el entorno de las zonas turísticas. Esta dinámica ha generado un déficit de servicios y un impacto cultural asociado a la rápida inmigración de población desde otras partes de Canarias, desde la península, desde otros países comunitarios y el resto del mundo. Estas dinámicas demográficas deben estar acompañadas por un incremento de la oferta de servicios públicos y privados que no siempre se produce.

A continuación se ofrecen algunos datos acerca de los impactos económicos mencionados anteriormente. Es importante tener en cuenta que para algunos de dichos aspectos no existe información estadística precisa, sino datos que posibilitan aproximarnos a la problemática sin permitir muchas veces resultados concluyentes.

En Canarias, a lo largo de la última década, el porcentaje de afiliaciones a la Seguridad Social en actividades características del turismo respecto al total se ha situado en torno al 21-25 % (ISTAC, Gráfico 4.5). Si tomamos como referencia las afiliaciones en el mes de septiembre, los servicios de alojamiento han concentrado aproximadamente un 34-36 % del total del empleo en turismo en los últimos diez años, mientras que las afiliaciones en restauración y actividades similares han conformado aproximadamente un 39 % del total de las afiliaciones en turismo.

Gráfico 4.5. Número de afiliados a la Seguridad Social en actividades turísticas. Septiembre

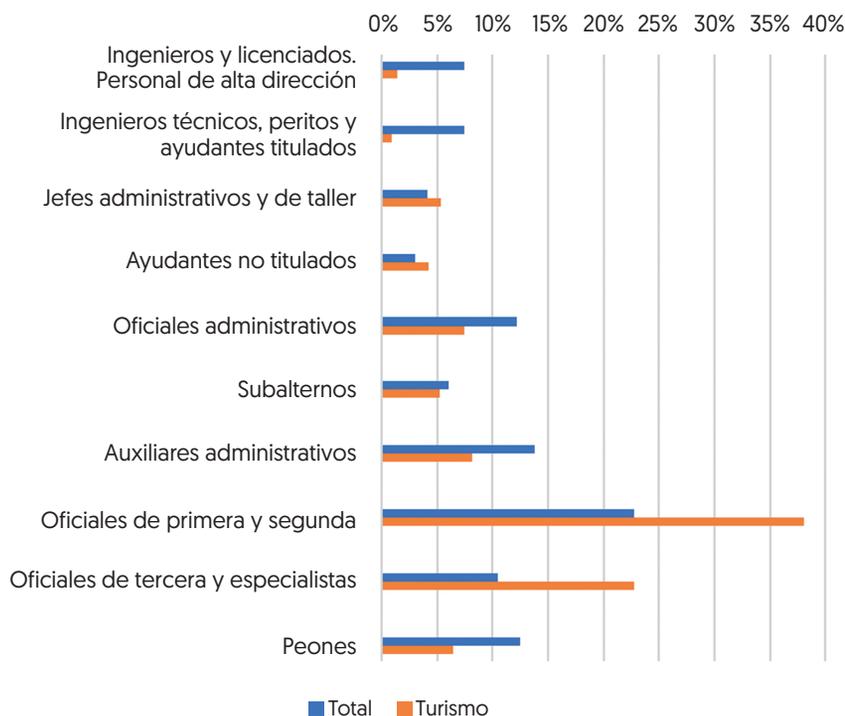


Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

En cuanto a la cualificación en el empleo turístico, la comparación entre los grupos por los que cotizan las empresas a la Seguridad Social muestra una diferencia importante entre las actividades características del turismo y el conjunto de la economía (Gráfico 4.6). De este modo, mientras que los ingenieros, licenciados, ingenieros técnicos y peritos representaban en septiembre de 2022 un 15 % de los cotizantes a la Seguridad Social en el conjunto de Canarias, en el caso del turismo estos grupos de cotización solamente alcanzaban, conjuntamente, el 2 % de la afiliación. Por su parte, los oficiales de primera, segunda, tercera y cuarta, así como los peones, representaban en las actividades características del turismo el 67 % de los cotizantes a la Seguridad Social, mientras que para el conjunto de la economía conformaban el 46 % (ISTAC).

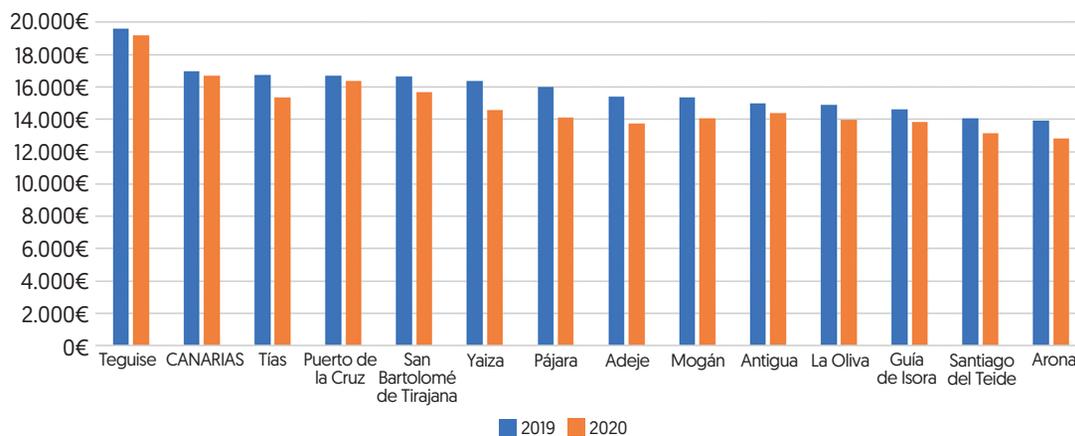
En cuanto a las rentas relacionadas con el turismo, se ofrecen a continuación datos sobre la renta media por unidad de consumo (estándar internacional que pondera en menor medida a los menores de edad) a partir de datos de las declaraciones del IRPF de personas residentes en los principales municipios turísticos del archipiélago, contenidos en el Gráfico 4.7. Esta información hay que tomarla con precaución, puesto que las rentas generadas en las principales zonas turísticas no necesariamente son obtenidas por personas residentes en dichos municipios. A su vez, las rentas obtenidas en dichos municipios pueden no provenir del turismo. En cualquier caso, la renta media por unidad de consumo se observa que es menor en la mayor parte de los municipios turísticos en comparación con la media para el conjunto de Canarias. Los datos de 2019 y 2020 indican una distribución de la renta desigual entre los municipios

Gráfico 4.6. Distribución de los trabajadores por grupos de cotización en actividades características del turismo y en el conjunto de la economía de Canarias. Septiembre 2022



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

Gráfico 4.7. Media de la renta por unidad de consumo



Fuente: Atlas de distribución de renta de los hogares (INE).

Nota: La información de la renta proviene de las declaraciones del IRPF.

turísticos. Tegui se es uno de los municipios con una mayor media de la renta por unidad de consumo en Canarias (19.180 € en 2020), mientras que Arona y Santiago del Teide disponen de rentas significativamente inferiores (12.828 € y 13.133 €, respectivamente). Es interesante comprobar también los cambios en la renta entre 2019 y 2020, un periodo afectado por la pandemia. Si bien en el caso de Canarias se aprecia un descenso ligero en este indicador, en los municipios turísticos, particularmente en Pájara y Yaiza, la disminución de la renta media fue más intensa como consecuencia de la pandemia.

Es posible que la metodología usada para obtener las rentas por parte del Instituto Nacional de Estadística (el IRPF) esté afectando a los resultados obtenidos, así como el elevado porcentaje de población extranjera residiendo en dichas zonas, por ello estos resultados requerirán de un análisis en mayor profundidad en el futuro.

4. La innovación en el turismo

La innovación ha sido considerada como uno de los principales determinantes del progreso económico en las sociedades más avanzadas, incluyendo, por supuesto, el caso del turismo (OECD, 2006). El turismo fundamentado en un ecosistema innovador será capaz de conseguir unos servicios más adaptados a las necesidades de los clientes, con mayores requerimientos de mano de obra cualificada y de conocimiento. La competitividad internacional del sector turístico canario debe apoyarse cada vez más en la generación de innovación de procesos y de producto a través del cambio en las tecnologías incorporadas en bienes de capital o no y tanto a través de la adopción y adaptación de innovaciones generadas en el mercado global como desarrollando esfuerzos de innovación a través de la diversificación y diferenciación de la oferta turística local.

La inversión en innovación es esencial para lograr una actividad turística cada vez más sostenible en un contexto altamente competitivo. Sin embargo, el liderazgo europeo de Canarias como destino turístico ha estado ligado fundamentalmente a la disponibilidad de sus recursos (clima cálido y naturaleza) y ha contado con escasa inversión en conocimiento e inteligencia. A pesar de contar con universidades e infraestructuras científicas y técnicas idóneas para sostener la actividad de I+D+i, la competitividad empresarial se ha encontrado lastrada por distintos factores como su posición ultraperiférica; el tamaño y orientación de sus empresas; el bajo gasto en I+D, así como la escasa capacidad para retener y atraer talento o las dificultades asociadas al emprendimiento, como se pone de manifiesto en el análisis realizado en la Estrategia de Especialización Inteligente de Canarias y la RIS3 ampliada (Gobierno de Canarias, 2020, 2023) (RIS3 ampliada). Resulta bastante evidente que, a pesar de ser uno de los pilares teóricos de la estrategia, el turismo ha estado en una posición marginal en todo este proceso.

La innovación ha sido definida en el *Manual de Oslo* como: «a new or improved product or process (or combination thereof) that differs significantly from the unit's previous products or processes and that has been made available to potential users (product) or brought into use by the unit (process)» (OECD y Eurostat, 2018, p. 20). Resulta complejo obtener indicadores de innovación en el ámbito turístico a pesar de que, como ya se ha dicho, constituye una de las claves estratégicas para el futuro desarrollo del sector, especialmente tras la

reciente crisis de la COVID-19 y en un contexto de creciente competitividad internacional, en el que la diferenciación de los productos/servicios va a constituirse en el eje competitivo fundamental. A continuación se ofrecen algunas cifras para el conjunto de Canarias que pueden servir como una aproximación al tema a partir de datos de la Comisión Europea, el INE, ISTAC e informes elaborados por la Fundación COTEC o el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas. En cualquier caso, teniendo en cuenta el protagonismo ya indicado de la actividad turística, es necesario seguir profundizando en la disponibilidad de indicadores para disponer de información en un sector tan importante en la estructura económica del archipiélago y en un tema tan sensible.

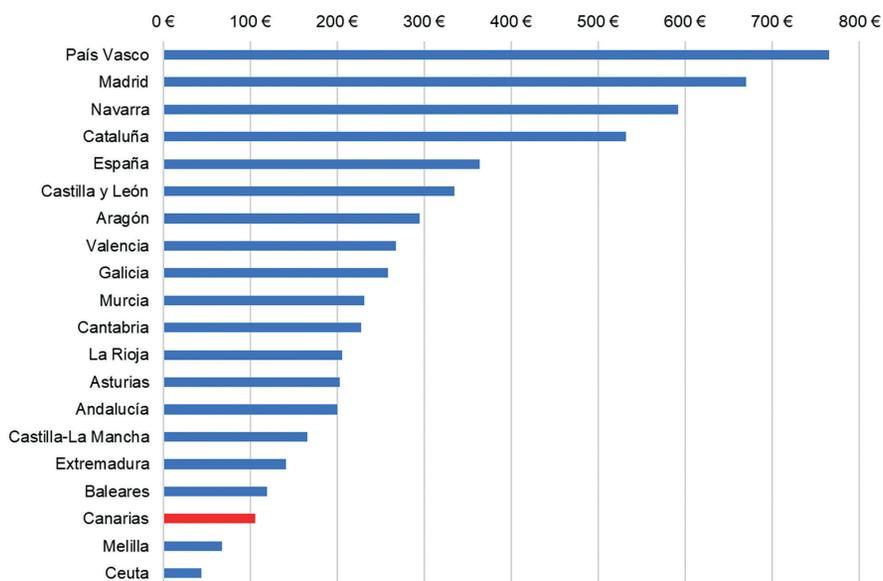
Distintos indicadores de innovación en regiones europeas permiten la elaboración del EU *Regional Innovation Scoreboard* (European Union, 2021). Este indicador, publicado por la Comisión Europea, permite comparar el desempeño de los sistemas de innovación de 240 regiones. En 2021 Canarias se sitúa en las posiciones más bajas de este *ranking* (216/240), en el grupo de *Emerging innovators*, siendo la comunidad autónoma española que se encuentra en una peor posición (al margen de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla).

En España, el INE ofrece los datos referidos a gasto en I+D interna, a partir de la estadística sobre actividades de I+D, de los que podemos extraer el gasto per cápita y el porcentaje de gasto respecto al PIB. La investigación y desarrollo experimental internos incluyen tanto los gastos corrientes como de capital que se realizan dentro de la empresa, cualquiera que sea el origen de los fondos. La debilidad del sistema de I+D en Canarias se refleja en estas cifras (Gráfico 4.8). Los últimos datos disponibles, publicados en 2022 y referidos al año 2021, revelan que el gasto en I+D interna en España alcanzó los 17.249 millones de euros y 249.474 personas empleadas en equivalencia a jornada completa, lo que supuso el 12,6 por mil de la población ocupada. De esa cifra la contribución de Canarias es muy modesta, situándose en 238 millones de euros, es decir, el 1,4 % del total del gasto nacional y 4.009 empleados en equivalencia a jornada completa, lo que representó el 1,6 % del total de España. En cuanto a gasto per cápita en I+D interna, en 2021 en España el gasto fue de 363,7 euros por habitante, siendo Canarias la comunidad autónoma con menor gasto (105,9 euros) junto con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Atendiendo también a estos datos, en 2021 España invirtió en I+D un 1,43 % de su PIB siendo en el caso de Canarias este porcentaje mucho menor, del 0,56 % (INE, 2022).

Una característica del sistema de investigación y desarrollo en Canarias, que se relaciona con su estructura económica y cultura empresarial, es el escaso peso que tiene la I+D desarrollada por las empresas y la elevada dependencia de las universidades y las Administraciones públicas. Si tenemos en cuenta los gastos internos totales en actividades de I+D según sector de ejecución, en España el 56 % del gasto lo realizan las empresas, mientras que en Canarias este porcentaje es significativamente menor, del 22 % en 2021.

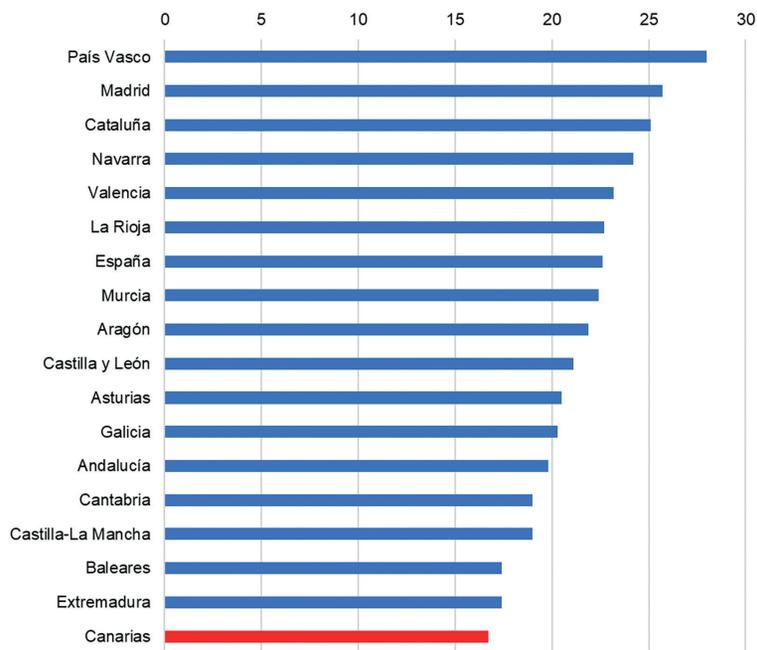
El Instituto Nacional de Estadística (INE) realiza anualmente la denominada Encuesta de Innovación en las Empresas. Los últimos datos disponibles apuntan a que en el periodo 2018-2020 el 22,6 % de las empresas españolas tuvieron el carácter de innovadoras (INE, 2021). En el caso de Canarias, este valor se sitúa en tan solo el 16,7 %, lo que coloca a nuestra región en el último lugar de este *ranking* (Gráfico 4.9).

Gráfico 4.8. Gasto en I+D interna por habitante (2021)



Fuente: Estadística sobre Actividades de I+D (INE, 2022).

Gráfico 4.9. Distribución porcentual de empresas innovadoras sobre la población de empresas de 10 o más asalariados en el periodo 2018-2020



Fuente: Encuesta de Innovación en las Empresas (INE, 2021).

Uno de los elementos clave de la capacidad de innovación es la capacidad de atracción de talento. A nivel internacional, para medir la capacidad de atracción de talento de los países se suele utilizar el *Global Talent Competitiveness Index*, índice elaborado por la escuela de negocios INSEAD (2021), radicada en París, que usa 70 indicadores agrupados en siete pilares con información proporcionada por diversas fuentes secundarias de organismos supranacionales (OCDE, Banco Mundial, UNESCO, etc.) y también fuentes primarias, a partir de encuestas de opinión. Su última edición, correspondiente al año 2022, recogía datos de 133 países y España se situaba en la posición 29 del *ranking*.

Partiendo de este trabajo del INSEAD, pero realizando diversas adaptaciones técnicas, la Fundación COTEC, junto con el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas (Ivie), publicó el informe titulado *Mapa del Talento en España en 2020*, en el que se analiza la capacidad de atraer y retener talento de las 17 comunidades autónomas españolas (COTEC, 2020). El valor del índice para el conjunto de España, que puede tomar un valor máximo potencial de 100, es de 49. Por su parte, Canarias, con un valor de 28,7, ocupa la penúltima posición del *ranking*, a muy escasa distancia de Castilla-La Mancha (28,2).

En el contexto de la innovación, la generación de conocimiento y la especialización inteligente no podemos dejar de hablar de la Estrategia de Especialización Inteligente RIS3 de Canarias que cuenta como una de sus cinco prioridades el liderazgo inteligente del turismo. Sin embargo, los resultados de esta estrategia y los recursos que asigna no muestran en la práctica una visión del turismo como elemento catalizador de la innovación en el archipiélago.

Como conclusión preliminar, a pesar de no contar con datos directos de las empresas del sector turístico, la alta especialización de Canarias en la actividad turística puede ayudar a explicar el escaso nivel de actividad innovadora, ya que la región ocupa los últimos lugares en clasificaciones realizadas a partir de indicadores muy solventes y reconocidos. Junto a ello, se pone de manifiesto el interés en que desde el Observatorio Turístico de Canarias se abra una línea de trabajo para dotar de indicadores sectoriales adecuados a este importante ámbito de la actividad turística con el objetivo de conseguir incrementar la aportación del sistema canario de I+D al desarrollo del turismo en el archipiélago.

5. Conclusiones

El turismo ha sido la actividad económica que ha posibilitado el incremento de las condiciones de vida en Canarias a lo largo de los últimos 60 años, partiendo de unos niveles de gran atraso. Aunque el crecimiento económico vinculado a esta actividad ha sido importante y ha permitido colocar al archipiélago en posiciones de cabeza en los *rankings* turísticos europeos e internacionales, siguen existiendo importantes debilidades y deficiencias en la economía. Canarias también ocupa los primeros puestos en términos de desempleo y pobreza de España y Europa, así como una falta de inversión en investigación y desarrollo. El crecimiento turístico no ha conseguido superar el atraso estructural de la economía canaria. Por ello, siendo evidente que el turismo ha contribuido a corregir dicho atraso, es importante plantearse si existen vías para que el turismo pueda realizar una mayor contribución a la mejora del bienestar económico en Canarias. El sector turístico es uno de los pocos que en

Canarias puede competir internacionalmente, en un contexto en el que los otros sectores exportadores, por ejemplo, agrícolas, se benefician de grandes ayudas para mantenerse en el mercado. Por ello, el futuro de la economía canaria y su diversificación deben aprovechar la experiencia acumulada en el sector turístico y beneficiarse de la demanda que directa e indirectamente generan los visitantes, incorporando innovación y formación para el desarrollo de actividades con elevado valor añadido. De este modo, el modelo turístico debe tratar de conseguir su sostenibilidad económica a largo plazo, adaptándose y sacando ventaja de las nuevas circunstancias, por ejemplo, la transición hacia la descarbonización, y favoreciendo una gestión más activa que potencie los beneficios para la población y el medioambiente, minimizando los potenciales costes.

Referencias

- BAUM, T., KRALJ, A., ROBINSON, R. N. S., & SOLNET, D. J. (2016). Tourism workforce research: A review, taxonomy and agenda. *Annals of Tourism Research*, 60(1), 1-22.
- CAPÓ, J., FONT, A. R., & NADAL, J. R. (2007). Dutch Disease in Tourism Economies: Evidence from the Balearics and the Canary Islands. *Journal of Sustainable Tourism*, 15(6), 615-627. <https://doi.org/10.2167/jost698.0>
- CAVLEK, N. (2013). Travel and Tourism intermediaries: Their changing role. In: C. A. Tisdell (ed.), *Handbook of Tourism Economics. Analysis, New Applications and Case Studies*. Nueva Jersey: World Scientific, pp. 191-206.
- COOPER, C. (2016). *Essentials of tourism* (second ed.). Harlow: Pearson Education.
- COTEC (2020). *Mapa del Talento en España 2020*. Madrid: COTEC e Ivie.
- DWYER, L. (2020). Tourism development and sustainable well-being: A Beyond GDP perspective. *Journal of Sustainable Tourism*, 31(1), 1-18.
- DWYER, L. (2022). Productivity, Destination Performance, and Stakeholder Well-Being. *Tourism and Hospitality*, 3(3), 618-633.
- EUROPEAN UNION (2016). *Report on the Monitoring Exercise Carried out in the Online Hotel Booking Sector by EU Competition Authorities in 2016*. Bruselas: European Union.
- EUROPEAN UNION (2021). *Regional innovation scoreboard 2021*. Luxemburgo: Publications Office of the European Union.
- EUROSTAT (2022). *Eurostat regional yearbook 2022*. Luxemburgo: European Union.
- EXCELTUR Y GOBIERNO DE CANARIAS (2022). *Impactur Canarias 2021. Estudio del Impacto Económico del Turismo sobre la Economía y el Empleo de las Islas Canarias*. Madrid y Santa Cruz de Tenerife: Exceltur.
- FLETCHER, J., FYAL, A., GILBERT, D., & WANHILL, S. (2018). *Tourism: Principles and practice* (sixth ed.). Harlow: Pearson.
- GOBIERNO DE CANARIAS (2020). *Análisis de los resultados y el impacto de las acciones puestas en marcha por la RIS3 de Canarias (2014-2020)*. Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias.

- Gobierno de Canarias (2023). *Estrategia de Especialización Inteligente de Canarias (RIS3 ampliada) 2021-2027*. Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria: Gobierno de Canarias.
- Hernández Martín, R. (2004). Impacto económico del turismo. El papel de las importaciones como fugas del modelo. *ICE, Revista de Economía*, (817), 23-34.
- Hernández Martín, R., Padrón Fumero, N., y Simancas Cruz, M. R. (2020). Turismo y COVID-19 en Canarias. Singularidades, desafíos y reorientación del modelo. *Hacienda Canaria*, (53), 179-224.
- Hernández-Martín, R. (2011). La cuenta satélite del turismo de Canarias. Metodología, resultados y reflexiones. En: Y. Armas Cruz (ed.), *El turismo en Canarias* (pp. 67-91). Santa Cruz de Tenerife: Fundación Fyde CajaCanarias - Gobierno de Canarias.
- Holzner, M. (2011). Tourism and economic development: The beach disease? *Tourism Management*, 32(4), 922-933.
- INSEAD (2021). *Global Talent Competitiveness Index: Fostering green and digital jobs and skills crucial for talent competitiveness in times of COVID-19*. París: INSEAD.
- Instituto Canario de Estadística (2008). *Cuenta Satélite del Turismo de Canarias 2002*. Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Instituto Canario de Estadística (2018). *Encuesta sobre el gasto turístico. Metodología 2018*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Instituto Nacional de Estadística (2004). *Cuenta Satélite del Turismo de España: Nota metodológica*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística.
- Instituto Nacional de Estadística (2021). *Encuesta sobre Innovación en las Empresas*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística. https://www.ine.es/prensa/eie_2020.pdf bajo licencia CCBY4.0 <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es>
- Instituto Nacional de Estadística (2022). *Estadística sobre Actividades de I+D (2021)*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística.
- Lacher, R. G., & Nepal, S. K. (2010). From Leakages to Linkages: Local-Level Strategies for Capturing Tourism Revenue in Northern Thailand. *Tourism Geographies*, 12(1), 77-99.
- McKercher, B., & Prideaux, B. (2014). Academic myths of tourism. *Annals of Tourism Research*, 46, 16-28.
- OECD (2006). *Innovation and Growth in Tourism*. París: OECD Publishing.
- OECD y Eurostat (2018). *Oslo Manual 2018: Guidelines for Collecting, Reporting and Using Data on Innovation, 4th Edition, The Measurement of Scientific, Technological and Innovation Activities*. París: OECD Publishing.
- Peeters, P., Gössling, S., Klijs, J., Milano, C., Novelli, M., Dijkmans, C., Eijgelaar, E., et al. (2018). *Research for TRAN Committee - Overtourism: Impact and possible policy responses*. Estrasburgo: Parlamento Europeo.
- Scott, D., Hall, C. M., & Gössling, S. (2019). Global tourism vulnerability to climate change. *Annals of Tourism Research*, 77, 49-61.

- STIGLITZ, J. E., FITOUSSI, J.-P., & DURAND, M. (2018). *Beyond GDP: Measuring What Counts for Economic and Social Performance*. París: OECD Publishing.
- UNITED NATIONS (2010a). *International Recommendations for Tourism Statistics 2008*. Nueva York: United Nations.
- UNITED NATIONS (2010b). *Tourism Satellite Account: Recommended Methodological Framework 2008*. Nueva York: United Nations.
- UNITED NATIONS, European Communities, International Monetary Fund, Organisation for Economic Co-operation and Development, & World Bank (2009). *System of National Accounts 2008*. Nueva York: United Nations.
- UNWTO (2018). *'Overtourism'? Understanding and Managing Urban Tourism Growth beyond Perceptions*. Madrid: UNWTO.

Formación y cualificación en el sector turístico

CARLOS FERNÁNDEZ HERNÁNDEZ

Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna

CARMELO J. LEÓN GONZÁLEZ

Director de la Cátedra UNESCO de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible
de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

La diversidad de actividades que implica el sector turístico conlleva nutrirse de mercados de trabajo muy transversales, pero con especificidades muy particulares. Personas preparadas en un amplio rango de conocimientos, competencias y habilidades son necesarias para el adecuado desempeño de cada subsector, área organizacional o puesto. Estas características personales son propiciadas a través de la educación formal (títulos), Formación Profesional (certificados) o experiencia y desempeño con adaptación en el puesto de trabajo. Por su propia naturaleza, además, los servicios turísticos son intensivos en mano de obra, siendo la educación y el capital humano factores clave en la obtención de ventajas competitivas sostenibles (Lillo *et al.*, 2007).

1. Introducción

La capacidad de adaptación a un entorno en transformación continua, de cambio progresivamente acelerado ante la aparición de nuevas tecnologías, gestión de grandes datos, modificación de sistemas organizativos, etc., profundiza en la necesidad de formación y especialización. Las necesidades más perentorias de formación en turismo se han centrado tradicionalmente en idiomas, conocimiento propio del puesto de trabajo, manejo de sistemas informáticos y de gestión, entre otras (García y Pérez, 2008; Cerezo y Guevara, 2015), que han determinado el diseño curricular de programas de formación turística a distinto nivel (Ceballos *et al.*, 2010).

La empleabilidad y el buen desempeño requiere, en determinados puestos, conocimientos y habilidades no reconocidas a través de credenciales en los procesos formales de educación, entre ellas habilidades blandas, como las de índole relacional y emocional (Marrero, 2020), tan importantes en el personal de servicio de primera línea, nexo de relación entre la entidad prestadora del servicio y el cliente, y por consiguiente con impacto tan decisivo en la calidad del encuentro que afecta a la calidad de los servicios turísticos y a la experiencia recibida por aquel (Lillo, 2009).

El mapa de titulaciones orientadas al turismo es un aspecto específico a conocer, además de identificar la conexión de ese catálogo con las necesidades del sector en toda su extensión. Gradualmente la oferta formativa se ha ido poblando en todos los niveles (básico, medio y Superior), con una progresiva adaptación y adecuación en contenidos y competencias en los respectivos currículos, incidiendo cada vez en mayor medida en el acceso a prácticas externas al ámbito educativo y de integración de la formación en las empresas. Se propone realizar una aproximación a la oferta formativa vinculada a la actividad turística en Canarias, tratando de identificar brechas y necesidades de ordenación.

Abordar los problemas asociados a los desajustes de cualificación entre los profesionales, actuales y potenciales, involucrados en la actividad turística y los puestos de trabajo es un reto estratégico si se quiere aprovechar todo el capital humano disponible y realizar una eficiente asignación de recursos vinculados al sector del turismo en la política educativa y laboral.

El cambio acelerado que se experimenta en los requerimientos de los puestos de trabajo, a la par que las nuevas vías, accesibles a través de las TIC principalmente, para la adquisición de competencias y experiencias útiles para el desempeño profesional, ha dejado obsoletos los conceptos de educación formal, no formal e informal. En la actualidad, se consideran como formales tanto las enseñanzas de Formación Profesional Inicial (reguladas por las autoridades educativas) como las enseñanzas de Formación Profesional para el Empleo (reguladas por las autoridades laborales), dado que se han integrado respondiendo al Catálogo Nacional de las Cualificaciones¹ (Medina y Miranda, 2015).

2. Niveles y modalidades de formación disponible en turismo en Canarias

En primer lugar, tratamos de aportar una panorámica general de las opciones de formación que, a partir de las distintas instancias educativas y laborales, y en sus diversos niveles, así como el reconocimiento de la experiencia, se pone a disposición para la formación en turismo. La Tabla 5.1 recoge esta información.

1 El artículo 4 del Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral (BOE nº 205, de 25 de agosto de 2009), define las vías formales de formación como los procesos formativos cuyo contenido está explícitamente diseñado en un programa que conduce a una acreditación oficial, y las vías no formales de formación como los procesos formativos no conducentes a acreditaciones oficiales.

Tabla 5.1. Formación disponible en Canarias ofertada para el turismo

Entidades promotoras	Modalidades de formación	Alternativas específicas		
Formación universitaria	Títulos de grado			
	Títulos de máster			
	Títulos propios			
	Doctorados			
	Otros títulos y cursos de formación universitaria			
Formación Profesional del sistema educativo. Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes	Títulos de Formación Profesional	Ciclo Formativo de Grado Superior (Técnico Superior)	Formación Profesional Dual	Modalidad bilingüe en ciclos formativos de Grado Superior
				Modalidad español
		Sin programación dual	Modalidad bilingüe en ciclos formativos de Grado Superior	
			Modalidad español	
	Ciclo Formativo de Grado Medio (Técnico Medio)	Formación Profesional Dual	Sin programación dual	
	Título Básico profesional			
	Cursos de especialización en FP con carácter experimental			
	Complemento de módulos para completar Ciclos Formativos			
Formación Profesional para el Empleo. Consejería de Turismo y Empleo (Servicio Canario de Empleo). Colaboración con la red de Centros y Entidades de Formación para la impartición de Formación Profesional para el Empleo	Formación para el empleo para personas prioritariamente desempleadas	Cursos de Formación (especialización)		
		Certificados de Profesionalidad	CP Nivel 1	
			CP Nivel 2	
	CP Nivel 3			
	Cursos para personas prioritariamente empleadas	Acciones formativas (especialización)		
	Formación en Alternancia con el Empleo (PFAE y PFAE-GJ), Escuelas Taller, Casas de Oficios y Talleres de Empleo (ETCOTE).			
Formación exclusiva para personas desempleadas	Realización de Itinerarios Formativos conformados por varios cursos			
Centros de formación privada	Oferta formativa propia			
Formación interna facilitada por parte de las empresas	Acciones formativas de adaptación al puesto de trabajo, reciclaje profesional y especialización			
Instituto Canario de las Cualificaciones Profesionales	Acceso a Certificados de Profesionalidad a través de reconocimiento de competencias profesionales por experiencia laboral			

Fuente: elaboración propia.

Se distingue, en cuanto a titulaciones y certificaciones, la educación proveniente de las universidades con presencia en Canarias, la Formación Profesional para el Empleo como servicio dispensado desde la administración educativa con competencia (Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes del Gobierno de Canarias), y la Formación Profesional conducida a través de la administración laboral (Servicio Canario de Empleo). Se da cuenta de la existencia de formación por parte de las empresas del sector y se evidencia la existencia de mecanismos para la obtención de certificaciones a través del reconocimiento de competencias profesionales por la institución competente.

2.1. Formación en turismo en el ámbito universitario

La formación universitaria en turismo es crucial para el desarrollo competitivo y sostenible del sector. Los cambios en el entorno global exigen una transformación de los currículos de formación en turismo, desde una enseñanza tradicional a una más integral que equilibre teoría y práctica. Además, es esencial incluir el desarrollo de competencias ‘blandas’ y el uso de herramientas tecnológicas. Los estudios, con sus planes y guías docentes universitarias, deben considerar y reflejar las necesidades del sector turístico, integrando conocimientos que permitan no solo actuar frente a la realidad del turismo y sus retos, contemplando las prestaciones propias, sino también afrontar el cambio del entorno y la reorientación y transformación que deriva de nuevos modelos de negocio, nuevos requerimientos de los turistas, nuevas exigencias derivadas de la emergencia climática y nuevos desafíos de la incorporación de tecnologías y la digitalización, entre ellas, la inteligencia artificial.

La gestión y prestación de servicios en el sector turístico, sus niveles de calidad y excelencia, se encuentran inextricablemente relacionados con el factor humano. La realidad de un sector complejo, consistente en niveles de interdependencia público-privada, local-internacional, humano-tecnológico, micro-gran empresa, conformada por un gran ecosistema de actividades diversas y complementarias en su cadena de valor, hacen de la formación en turismo el componente clave para preparar a los individuos a enfrentarse a los retos resultantes de cambios acelerados de índole económica, ambiental, social, cultural, tecnológica y hasta política a nivel mundial. Por lo tanto, queda fuera de toda duda la importancia de fortalecer los currículos para mejorar la competitividad y sostenibilidad de un destino turístico dado.

La formación universitaria es el eslabón superior del proceso formativo, con la función de capacitar a los futuros profesionales para dirigir y orientar las coordenadas de evolución del sector, así como sus destinos, tras otro proceso de acumulación de experiencia profesional, incrementando de este modo la curva de aprendizaje.

Se analiza en este apartado una clasificación de los grados y másteres disponibles en Canarias,² tomando como punto de partida el trabajo de Gutiérrez *et al.* (2019). La formación turística universitaria en Canarias está ofertada por cuatro universidades y tres escuelas de turismo.³ El detalle se recoge en la Tabla 5.2.

2 No se consideran entre las titulaciones aquellas que no sean de naturaleza estrictamente turística, descartando otras que por su tipo de salida profesional podrían resultar ejercientes en el ámbito turístico.

3 Dos escuelas adscritas a la Universidad de La Laguna (Escuela de Turismo Iriarte —ETI— y Escuela Universitaria de Turismo de Tenerife —EUTUR—) y una adscrita a la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (Escuela de Turismo de Lanzarote —ETL—).

Tabla 5.2. Titulaciones de Grado y Másteres relativos a turismo en Canarias

CC. AA.	Provincia	Tipo	Universidad	Grado	Másteres
Canarias	Las Palmas	Pub.	Universidad de Las Palmas de Gran Canaria (ULPGC)	Grado en Turismo (GT)	Máster Economía del Turismo, del Transporte y del Medio Ambiente
				Doble Grado en Administración y Dirección de Empresas y Grado en Turismo (GADE y GT)	
				Grado en Turismo —no presencial— (GTnp)	Máster Desarrollo Integral de Destinos Turísticos
				Grado en Traducción e Interpretación y Grado en Turismo (GTIGT)	
		Pub.	Escuela Universitaria de Turismo de Lanzarote*	Grado en Turismo (GTLZ)	
		Pub.	Universidad Nacional de Educación a Distancia (sedes insulares)	Grado en Turismo	
	Grado combinado: Administración y Dirección de Empresas y Turismo				
	Santa Cruz de Tenerife	Pub.	Universidad de La Laguna (ULL)	Grado en Turismo (GT La Laguna)	Dirección y planificación del turismo Innovación en diseño para el sector turístico interuniversitario y semipresencial
				Grado en Turismo (GT Adeje – Campus Sur)	
		Priv.	Escuela de Turismo de Tenerife*. (EUTUR)	Grado en Turismo (GT)	Máster Gestión Turística y Ocio
				Grado de Turismo y Marketing (GTM)	Máster Universitario en Guía Turístico Máster en Gestión y Dirección de Pymes Turísticas Online
		Priv.	Escuela de Turismo Iriarte*. (ETI)	Grado en Turismo (GT)	
		Pub.	Universidad Nacional de Educación a Distancia (sedes insulares)	Grado en Turismo	
				Grado combinado: Administración y Dirección de Empresas y Turismo	
Priv.		Universidad Europea de Canarias. (UEC)	Grado en Dirección Internacional de Empresas de Turismo y Ocio		

(*) Centros adscritos. Nota: Se diferencia por tipo de universidades las públicas de las privadas. No se ha considerado la oferta de titulaciones de universidades a distancia u *online*.

Fuente: elaboración propia.

La oferta formativa universitaria de posgrado en Canarias se completa con los programas de doctorado. Se cuenta con 3 programas ofrecidos por las dos universidades públicas, con la relación que se refleja en la Tabla 5.3.

Tabla 5.3. Programas de doctorado en turismo en las universidades de Canarias

Universidad	Programa de Doctorado
ULL	Programa de Doctorado en Turismo (Interuniversitario)
ULL	Programa de Doctorado en Derecho, Sociedad y Turismo
ULPGC	Doctorado en Turismo, Economía y Gestión

Fuente: elaboración propia.

Además de la formación de grado, máster y doctorado, las universidades con presencia en Canarias ofertan otros programas de títulos propios. Entre ellos, se reseñan en los últimos cursos académicos: Especialista en turismo, Gestión de eventos e intermediación turística, Guía, información y actividades turísticas, Diploma en dirección de empresas turísticas y Diploma en Gastronomía y Alimentación. El catálogo de formación turística impartida por las universidades incluye, además, una extensa programación anual de diplomas y cursos, con diversas características, requisitos, objetivos y formatos, instrumentados directamente a través de las universidades y sus vicerrectorados de extensión universitaria, o a través de las fundaciones universitarias, y/o en colaboración con entidades públicas y privadas. La relación de materias es variada, y trata de alcanzar tanto a un público general como a aquel interesado en algún aspecto de especialización.

La formación universitaria orientada al turismo en Canarias requiere de un análisis encaminado a su actualización en aspectos relevantes de competencias y funcionalidad, que contribuya a fortalecer el ecosistema productivo y de gestión turístico. Se aprecia la necesidad de un estudio exhaustivo de la idoneidad del perfil de las titulaciones y las competencias para las que prepara, la composición de su estructura de créditos, la vinculación con las características y necesidades del sector de las materias formativas, las estrategias para contribuir al fortalecimiento y adecuación de las competencias en idiomas y vinculadas al uso de las tecnologías y la digitalización creciente del sector, el desarrollo de dobles grados, la descentralización de campus y la incorporación de sistemas semipresenciales y *online*, la ampliación de capacidad de internacionalización de las titulaciones, la aplicación de sistemas de prácticas a lo largo de todo el ciclo de la titulación, el fortalecimiento de los pilares de una formación escalable desde el grado al doctorado, la articulación de un catálogo de títulos de corta duración y alta especialización, entre otras.

2.2. Formación profesional

Las características de los puestos de trabajo en la actividad turística tienen una extraordinaria heterogeneidad. Tradicionalmente, hay puestos que se nutren de los procesos formales de

educación, en particular del sistema educativo, y requieren menos tiempo de adaptación al puesto; por su parte, otros requieren un conocimiento específico, sustentado o no en Formación Profesional (sistema educativo y/o de Formación Profesional para el Empleo y prácticas en empresa). Adquirir la visión de los recursos y capacidades con que cuenta el sistema educativo y de Formación Profesional en apoyo de la cualificación requerida por la actividad turística, así como sus áreas de mejora es clave en una estrategia de apoyo a la competitividad del sector.

La Formación Profesional está articulada en nuestro país a través del Sistema Nacional de las Cualificaciones y de la Formación Profesional (SNCyFP),⁴ que contempla la cohabitación de dos subsistemas de Formación Profesional: 1) FP del sistema educativo⁵ y 2) FP para el Empleo, que regula la planificación y financiación del sistema de Formación Profesional para el Empleo en el ámbito laboral.⁶ Bajo el paraguas de la Ley de las cualificaciones se contempla el reconocimiento de competencias profesionales por experiencia laboral y formación no formal y se define el rol de los centros integrados de Formación Profesional (CIFP). Las características de la Formación Profesional, en el ámbito del turismo con que cuenta Canarias, se realiza en los apartados que siguen atendiendo a los dos subsistemas señalados.

3. Formación Profesional en materias de turismo dispuesta a través del sistema educativo en Canarias (FPSE)

La enseñanza de FPSE se estructura en ciclos formativos de dos tipos: Grado Medio y Grado Superior, de duración entre 1.200 y 2.000 horas a lo largo de dos cursos académicos. De estas, al menos el 75 % se impartirán en el centro educativo y hasta el 25 % restante en el centro de trabajo (González, 2007). En la práctica se cuenta el último trimestre del segundo año con Formación en Centros de Trabajo (FCT). En Canarias están implantadas 23 familias profesionales impartándose un centenar de títulos de Formación Profesional.⁷ Ambos niveles de formación son ofertados en modalidades presencial o a distancia. Además, se cuenta la Formación Profesional Básica (FPB) como parte de las enseñanzas de FP. En Canarias al finalizar estos títulos de FPB se obtienen 2 cualificaciones profesionales completas de nivel 1 del Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

Canarias cuenta con 10 CIFP además de los Institutos de Enseñanza Secundaria (IES) que imparten FP, y una extensa red de centros de enseñanza. Estos, con las titulaciones impartidas, conforman el denominado Mapa de la Formación Profesional en Canarias. La planificación

4 Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional.

5 Formación contemplada al amparo de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación, en su redacción actual dada por la Ley Orgánica 3/2020, de 29 de diciembre, y el Real Decreto 1147/2011, de 29 de julio, por el que se establece la ordenación general de la Formación Profesional del sistema educativo.

6 Ley 30/2015, de 9 de septiembre, por la que se regula el Sistema de Formación Profesional para el Empleo en el ámbito laboral y Real Decreto 694/2017, de 3 de julio, por el que se desarrolla la Ley 30/2015, de 9 de septiembre, por la que se regula el Sistema de Formación Profesional para el Empleo en el ámbito laboral.

7 El Real Decreto 1128/2003, de 5 de septiembre, por el que se regula el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales, crea 26 familias profesionales de FP.

se marca a través del Plan Canario de Formación Profesional 2018-2022⁸ (Gobierno de Canarias, 2018) y cuenta como órgano consultor con el Consejo Canario de la Formación Profesional (CCFP). El curso 2020-2021 contó con 37.138 matriculados en FP, de los que finalizaron titulados sobre los 10.000 (CEC, 2021).

3.1. Títulos de Formación Profesional en turismo

La Formación Profesional turística dispuesta en el archipiélago cuenta, como ciclos formativos de Grado Superior, 5 especialidades en la familia profesional de Hostelería y Turismo.⁹ El conjunto de los títulos de la familia de Hostelería y Turismo, implantados en Canarias por la Consejería con competencias en materia de educación en el curso 2021-2022 han sido 9 y se muestran en la Tabla 5.4.

Tabla 5.4. Títulos de Formación profesional impartidos en la familia de Hostelería y Turismo

Títulos de Formación Profesional impartidos en la familia de Hostelería y Turismo en el curso 2021-2022
Título Básico Profesional en Alojamiento y Lavandería
Título Básico Profesional en Cocina y Restauración
Técnico en Cocina y Gastronomía (Ciclo Formativo de Grado Medio)
Técnico en Servicios en Restauración (Ciclo Formativo de Grado Medio)
Técnico Superior en Agencias de Viajes y Gestión de Eventos (CF de Grado Superior)
Técnico Superior en Dirección de Cocina (CF de Grado Superior)
Técnico Superior en Dirección de Servicios de Restauración (CF de Grado Superior)
Técnico Superior en Gestión de Alojamientos Turísticos (CF de Grado Superior)
Técnico Superior en Guía, Información y Asistencias Turísticas (CF de Grado Superior)

Fuente: elaboración propia a partir de Consejería de Educación, Formación Profesional, Actividad Física y Deportes del Gobierno de Canarias (<https://www.gobiernodecanarias.org/educacion/web>).

⁸ El Plan es críticamente analizado y cuestionado por el Dictamen del Consejo Económico y Social de Canarias CES 2/2019, de 22 de mayo.

⁹ Además, con carácter no específico, otras familias profesionales cuentan con títulos con vinculación a turismo como el caso de Animación Social y Turística (CFGS Servicios Socioculturales y a la Comunidad) o aplicaciones en el caso del CFGS de Actividades Físicas y Deportivas.

Estos títulos de Formación Profesional se emplazan en los centros de enseñanza reconocidos por la autoridad educativa. La asignación de títulos a impartir a un centro determinado forma parte de la política educativa, y se realiza con base en criterios generales a partir de la oferta formativa consolidada en cada centro, recursos e infraestructura, personal disponible, demanda, entre otros, tratando de dar respuesta a las características socioeconómicas del territorio en que se ubica. Establecer criterios apropiados y transparentes, consensuados y validados en los órganos asesores (CCFP) para la confección del mapa de la Formación Profesional se considera un objetivo prioritario de la gestión educativa.¹⁰ En Canarias se imparten 17 títulos de Formación Profesional Básica, de todas las familias profesionales. Estos títulos se adoptan como primer nivel (Alojamiento y Lavandería, Cocina y Restauración, entre otros), permitiendo acceder a cualquier ciclo de Grado Medio con preferencia para acceder a los títulos relacionados con la familia profesional. Conforman el eslabón más básico de la educación formal.

3.2. Formación Profesional Dual

La Formación Profesional Dual (FPD), definida en el sistema educativo español como «el conjunto de acciones e iniciativas formativas que, en corresponsabilidad con las empresas, tienen por objeto la cualificación profesional de las personas, armonizando los procesos de enseñanza y aprendizaje entre los centros educativos y los centros de trabajo»,¹¹ se encuentra implementada con gran debate respecto a su adecuación y grado de éxito en Canarias. De la baja implantación, que en el curso 2020-2021 no alcanzó el 5 % del total de plazas ofertadas, se responsabiliza a las características del sistema productivo canario por la excesiva especialización en turismo y la prevalencia en su estructura empresarial de las pequeñas empresas y microempresas (CEC, 2021).

Los proyectos formativos autorizados a impartir FPD en Canarias durante el curso académico 2021/2022, de primer y segundo curso, ascienden a 123. De ellos correspondientes a la familia Hostelería y Turismo tan solo 11, a la familia Cocina y Gastronomía corresponde 1. En total, 12 (10 % de los proyectos autorizados).¹² Resulta exiguo el número de proyectos formativos de FPD relacionados con titulaciones turísticas en relación con el total actualmente ofertado, por lo que el recorrido de mejora resulta inmenso. La Tabla 5.5 muestra los datos de los centros receptores de estos proyectos, algunos de los cuales están radicados en reconocidos enclaves turísticos de las islas.

10 Consejo Escolar de Canarias (sesión del Pleno de 3 julio 2021). Informe sobre la Programación General Anual de las enseñanzas para el curso 2021-2022, de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes.

11 Art. 42.1 bis de La Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

12 Si se incluye la familia Servicios Socioculturales y a la Comunidad con los títulos parcialmente vinculados con turismo se añadirían otros 3.

**Tabla 5.5. Proyectos de Formación Profesional dual en turismo en Canarias.
Curso 2021-2022**

Isla	Centro	Estudio/Titulación	Curso	Familia
Tenerife	IES ADEJE	Gestión de Alojamientos Turísticos	1º	Hostelería y Turismo
	IES MARÍA PÉREZ TRUJILLO	Dirección de Servicios de Restauración	1º y 2º	Hostelería y Turismo
Gran Canaria	CIFP SAN CRISTÓBAL	Cocina y Gastronomía	1º	Hostelería y Turismo
	IES FARO DE MASPALOMAS	Gestión de Alojamientos Turísticos	1º y 2º	Hostelería y Turismo
Lanzarote	CIFP ZONZAMAS	Dirección de Cocina	1º y 2º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Guía, Información y Asistencia Turísticas	1º y 2º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Gestión de Alojamientos Turísticos	1º y 2º	Hostelería y Turismo

Fuente: elaboración propia a partir del listado definitivo de proyectos de Formación Profesional Dual en la Comunidad Autónoma de Canarias, durante el curso académico 2021/2022. Gobierno de Canarias.

El fortalecimiento de la FPD presenta problemáticas específicas, unas propias de las condiciones de implantación del sistema educativo y otras que responden a las características del sector turístico. Entre las primeras, la escala reducida de implantación de este tipo de formación en Canarias y el carácter relativamente reciente como modelo de convergencia en FP denota una relativa juventud de la red de soporte y logística para su extensión. Entre ellas la consolidación y ampliación en número de las figuras de «prospectador laboral», como persona de enlace entre la FP para el empleo y las empresas, no solo con atribuciones de búsqueda de «campos de prácticas», sino de «oteador» de nuevas necesidades profesionalizantes para adecuar las ofertas de nuevos ciclos formativos. La estandarización de su rol con adecuados perfiles y condiciones de prestación del servicio contribuiría al objetivo. El establecimiento de normativas que regulen las condiciones de desplazamiento y el sistema de becas al estudiantado es otro aspecto que aparece dificultoso (CEC, 2021), además de la consolidación de catálogos de empresas como centros colaboradores para tales desempeños con sistemas de estímulo desde la Administración pública a través de incentivos.

El sector turístico no es homogéneo en su estructura empresarial y de gestión de servicios, de lo que se derivan problemáticas específicas en función de las especialidades formativas que opten a la implantación de FPD. Determinadas actividades como la restauración, actividades turísticas profesionales (deportivas, guías, etc.), entre otras, se prestan en muchos casos por profesionales o microempresas con condiciones estructurales inapropiadas para integrar este sistema de acompañamiento y supervisión. La búsqueda de incentivos y el establecimiento de sistemas de colaboración entre el sector empresarial y el mundo educativo resultan necesarios para superar estas limitaciones.

3.3. Modalidad bilingüe en ciclos formativos de Grado Superior

La formación en idiomas se ha ido incorporando de forma tímida a los procesos de enseñanza de la Formación Profesional. La modalidad bilingüe en ciclos formativos de Grado Superior de FP responde a proyectos presentados por los centros, que han de ser autorizados. En el curso 2021/2022 se cuenta en la FP en Canarias con un total de 33 ciclos operando bajo esta modalidad bilingüe, de ellos tan solo 4 ciclos con titulaciones de la familia profesional de Turismo.¹³ La Tabla 5.6 muestra la información.

Tabla 5.6. Modalidad bilingüe en CFGS de Formación Profesional turística. Curso 2021-2022

Isla	Centro	Estudio	Familia
Tenerife	IES ADEJE	Gestión de Alojamientos Turísticos	Hostelería y Turismo
	IES ADEJE	Guía, Información y Asistencias Turísticas	Hostelería y Turismo
	IES MARÍA PÉREZ TRUJILLO	Dirección de Cocina	Hostelería y Turismo
Lanzarote	IES ZONZAMAS	Guía, Información y Asistencias Turísticas	Hostelería y Turismo

Fuente: elaboración propia a partir del listado definitivo de ciclos formativos de Grado Superior de Formación Profesional en modalidad bilingüe autorizados para el curso académico 2021/2022. Gobierno de Canarias.

A pesar del notable esfuerzo que, sin duda, requiere la implantación de esta formación bilingüe en el sistema educativo en Canarias, la oferta bajo esta modalidad es aún incipiente. Desde la perspectiva de mejorar la calidad de la Formación Profesional recibida por el estudiantado, que habrá de ocupar puestos en el sector turístico, una combinación de enseñanza en una titulación de ciclo formativo que integre una programación de FPD con modalidad bilingüe sería lo que más se adaptaría a las necesidades del sector turístico.

3.4. Formación Profesional Experimental y Programas de Cualificación Profesional Inicial

Otra modalidad de Formación Profesional de recién incorporación es la de cursos de especialización de Formación Profesional con carácter experimental. Estos cursos tratan de dar respuesta a demandas emergentes, y en el curso académico 2021-2022 se han implantado un total de 17 títulos de los que 6 están incluidos en la familia profesional de Hostelería y Turismo.¹⁴

13 Un ciclo se ha de añadir si se toma la titulación Animación Sociocultural y Turística de la familia profesional Servicios Socioculturales y a la Comunidad, localizado en la isla de Gran Canaria.

14 Se trata del título «Panadería y bollería artesanales» implantado en 6 centros de 4 islas. Resolución de 4 de agosto de 2021, de la Dirección General de Formación Profesional y Educación de Adultos del Gobierno de Canarias, por la que se implantan determinados cursos de especialización de Formación Profesional con carácter

Las enseñanzas de FP implementadas en Canarias cuentan, además, con los Programas de Cualificación Profesional Inicial (PCPI), que en lo concerniente a la familia profesional Hostelería y Turismo cuenta entre sus modalidades estándar con los cursos de «Operaciones básicas de *catering*», «Operaciones básicas de cocina», «Operaciones básicas de pastelería», «Operaciones básicas de restaurante y bar»; en la modalidad adaptada, con los cursos de «Operaciones básicas de cocina» y «Operaciones básicas de restaurante y bar»; y en la modalidad conducente al título de graduado en ESO, con los cursos de «Operaciones básicas de cocina y pastelería» y «Operaciones básicas de cocina, restaurante y bar».

La subordinación a las especialidades contenidas en el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales para implementar con carácter experimental o general titulaciones puede considerarse un hándicap en entornos socioeconómicos dinámicos como es la actividad turística en Canarias. Una labor proactiva de la administración educativa, laboral y turística canaria puede llevar a la incorporación de nuevas titulaciones o certificaciones, respectivamente por la vía de la administración educativa o por la laboral.

La Formación Profesional del sistema educativo en Canarias cuenta con un marco normativo propio,¹⁵ que refuerza estas estrategias precisas de fomento del bilingüismo y la enseñanza de idiomas, a la vez que promueve la movilidad para la realización de prácticas en el ámbito de la Unión Europea. De gran trascendencia para el sector turístico es la vocación de marco para la colaboración empresarial y el tejido productivo, tendiendo a generar entornos integrados de educación Superior.

4. Formación Profesional para el Empleo en el ámbito laboral en materias de turismo

4.1. Certificados de Profesionalidad

El sistema de cualificaciones y las enseñanzas de Formación Profesional para el Empleo se basa en nuestro país en el Certificado de Profesionalidad (CP). Este es el instrumento de acreditación oficial de las cualificaciones profesionales del CNCP, en el ámbito de la administración laboral, siendo el organismo responsable del diseño y aprobación el Servicio de Empleo Público Estatal (SEPE).¹⁶ No solo se accede a la obtención de un CP o de un título de FP a través de la formación, también existe el procedimiento por el que las competencias profesionales adquiridas a través de la experiencia laboral sean acreditadas y evaluadas, parcial o totalmente.¹⁷

experimental en el curso académico 2021-2022, y se determina su procedimiento de admisión y otros aspectos de la organización de los mismos en la Comunidad Autónoma de Canarias. (Boletín Oficial de Canarias, núm. 171, de 20 de agosto de 2021).

15 Ley 6/2014, de 25 de julio, Canaria de Educación no Universitaria.

16 La vía para alcanzar un determinado CP es a través de la convocatoria para acreditación de las competencias profesionales, realización de cursos de formación con derecho a CP del órgano de la administración central o autonómica competente —Servicio Canario de Empleo (SCE) en Canarias—, Programas de Escuela Taller, Casas de Oficio o Talleres de Empleo o haber realizado con éxito un Programa de Cualificación Profesional Inicial.

17 Contemplado en la Ley Orgánica 5/2002, de 19 de junio, de las Cualificaciones y de la Formación Profesional.

El Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales ordena en la actualidad 736 especialidades formativas que se corresponden con CP, agrupadas en 26 familias profesionales,¹⁸ encuadradas en distintas áreas profesionales y con 5 niveles de cualificación. La familia profesional de Hostelería y Turismo cuenta con 29 Certificados de Profesionalidad (Tabla 5.7). Canarias, bajo la gestión del SCE, y a través de la red de Centros y Entidades de Formación para la impartición de Formación Profesional para el Empleo,¹⁹ dispone e implementa en 2022 una programación que, estando dirigida prioritariamente a personas desempleadas, permite obtener 17 tipos de Certificados de Profesionalidad en esa familia profesional (véase Tabla 5.8).

Tabla 5.7. Certificados de Profesionalidad de la familia profesional Hostelería y Turismo

Código	Nivel	Certificado de Profesionalidad	Real Decreto
HOTR0308	1	Operaciones básicas de <i>catering</i>	RD 1376/2008; R D 619/2013
HOTR0108	1	Operaciones básicas de cocina	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTR0109	1	Operaciones básicas de pastelería	RD 685/2011
HOTA0108	1	Operaciones básicas de pisos en alojamientos	RD 1376/2008; RD 685/2011; RD 619/2013
HOTR0208	1	Operaciones básicas de restaurante y bar	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTJ0111	1	Operaciones para el juego en establecimientos de bingo	RD 1695/2011
HOTJ0110	2	Actividades para el juego en mesas de casinos	RD 1695/2011
HOTU0109	2	Alojamiento rural	RD 685/2011; RD 619/2013
HOTT0112	2	Atención a pasajeros en transporte ferroviario	RD 619/2013
HOTR0408	2	Cocina	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTU0111	2	Guarda de refugios y albergues de montaña	RD 619/2013
HOTR0509	2	Repostería	RD 685/2011; RD 619/2013
HOTR0508	2	Servicios de bar y cafetería	RD 1256/2009; RD 685/2011; RD 619/2013
HOTR0608	2	Servicios de restaurante	RD 1256/2009; RD 685/2011; RD 619/2013
HOTG0108	3	Creación y gestión de viajes combinados y eventos	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTR0309	3	Dirección en restauración	RD 685/2011
HOTR0110	3	Dirección y producción en cocina	RD 1526/2011
HOTR0210	3	Dirección y producción en pastelería	RD 1695/2011

¹⁸ El Real Decreto 1128/2003, de 5 de septiembre, por el que el Ministerio de la Presidencia regula el Catálogo Nacional de Cualificaciones Profesionales.

¹⁹ Canarias cuenta con una red de 140 centros y entidades de estas características (CEC, 2021).

Código	Nivel	Certificado de Profesionalidad	Real Decreto
HOTA0208	3	Gestión de pisos y limpieza en alojamientos	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTR0409	3	Gestión de procesos de servicio en restauración	RD 685/2011; RD 619/2013
HOTI0108	3	Promoción turística local e información al visitante	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTA0308	3	Recepción en alojamientos	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOTR0209	3	Sumillería	RD 685/2011
HOTG0208	3	Venta de productos y servicios turísticos	RD 1376/2008; RD 619/2013
HOT741_3	3	Apiturismo	RD 45/2022
HOT742_3	3	Atención al pasaje en transporte marítimo y fluvial	RD 45/2022
HOT743_3	3	Ecoturismo	RD 45/2022
HOT744_3	3	Enoturismo	RD 45/2022
HOT745_3	3	Micoturismo	RD 45/2022

Fuente: elaboración propia a partir de información del SEPE.

Tabla 5.8. Formación para el empleo en Canarias prioritaria para personas desempleadas 2022

Certificados de Profesionalidad de la familia profesional Hostelería y Turismo impartidos en Canarias		
Nivel 1	Nivel 2	Nivel 3
Operaciones básicas de cocina	Cocina	Creación y gestión de viajes combinados y eventos
Operaciones básicas de pastelería	Panadería y bollería	Dirección y producción en pastelería
Operaciones básicas de pisos en alojamientos	Repostería	Gestión de pisos y limpieza en alojamientos
Operaciones básicas de restaurante y bar	Servicios de bar y cafetería	Gestión de procesos de servicio en restauración
	Servicios de restaurante	Promoción turística local e información al visitante
		Recepción en alojamientos
		Sumillería
		Venta de productos y servicios turísticos

Fuente: elaboración propia a partir de la planificación de cursos del Servicio Canario de Empleo para personas en desempleo a impartir en Canarias en 2022.

Conforme se recoge en los criterios para la gestión del fichero de especialidades formativas, la familia profesional de Hostelería y Turismo está en el presente subdividida en siete

áreas profesionales que disponen de una o varias especialidades formativas programadas.²⁰ Estas son: Alojamiento, Agencias de viajes, Información, promoción y desarrollo turístico, Juegos de azar, Restauración, Turismo y Agroturismo.

El sistema de enseñanzas basadas en los CP contempla el acceso a un certificado de nivel Superior de cualificación bajo condición de disponer de un CP del nivel precedente, correspondiente a la misma familia y área profesional, entre otras opciones de acceso.

Las opciones de certificar formación en turismo se ven limitadas por el reducido número de opciones disponibles. La familia profesional de Hostelería y Turismo (de un total de 26) integra 7 áreas profesionales que cuentan con 24 CP en la actualidad. Además de ser una oferta limitada, que no alcanza todas las necesidades del sector, se encuentra especialmente orientada a los certificados en el área de restauración (13 disponibles en todos los niveles).

Por otra parte, en la estructura del sistema, la progresión a un CP de nivel Superior dentro de una misma área profesional se ve limitada por carencias de CP en niveles inferiores que completen el sistema para dar acceso al siguiente. Así, se cuenta con áreas que solo disponen de CP en el nivel 3 (en las áreas de Agencias de viajes e Información, promoción y desarrollo turístico), o en el 2 (en las áreas de Turismo y Agroturismo), o en el 1 y el 3 (en las áreas de Alojamiento) sin contar en el nivel 2. La posible progresión se ve interrumpida, por lo que las vías de acceso a esos niveles han de ser tomadas por las personas interesadas a través del cumplimiento de otros requisitos educativos o condiciones establecidas para cada caso. En definitiva, no se dispone en todos los supuestos de una estructura completa de CP que permita seguir una progresividad continuada en las enseñanzas hasta el nivel Superior de formación. Este tipo de situaciones puede en parte justificar el escaso número de Certificados de Profesionalidad en programación que, en el curso 2020-2021, solo ascendió a 580 (CEC, 2021).

4.2. Formación en Alternancia con el Empleo

La Formación en Alternancia con el Empleo (programas PFAE) es el sistema que busca el apoyo formativo y a la contratación bajo un sistema mixto de formación y empleo. Las estructuras más conocidas son las Escuelas Taller y Casas de Oficios, dirigidas a personas desempleadas de entre 16 y 25 años, y los Talleres de Empleo para las personas desempleadas mayores de 25. Los PFAE estructuran la enseñanza con un sistema de formación que responde a los requerimientos de los Certificados de Profesionalidad. Estructurados en 11 meses, tienen 1.600 horas de programación, con la mitad del tiempo dedicado a formación y la mitad a prácticas en prestación de servicios.

Las posibilidades de efectuar diseños curriculares integrales con adaptación a las características del entorno socioeconómico donde se implantan y la variedad de organismos e instituciones que pueden promoverlos aportan los PFAE flexibilidad y capacidad de aprovechamiento de oportunidades locales para generar diseños amoldados a las condiciones de inserción laboral.

20 La Resolución de 12 de marzo de 2010, del Servicio Público de Empleo Estatal, establece el procedimiento para la inclusión de nuevas especialidades en el fichero de especialidades formativas (BOE 72, 24 de marzo de 2010). Las especialidades se pueden encontrar en: <https://sede.sepe.gob.es/especialidadesformativas/RXBuscadorEFRED/EntradaBuscadorCertificadosFormDual.do>

La Formación en Alternancia con el Empleo relacionada con actividad turística en Canarias en 2021 ha contado con 29 PFAE de un total de 186. Las cuatro modalidades en que se agrupan han sido: Promoción turística local e información al visitante (11), Servicios de bar, cafetería y servicios de restaurante (10), Servicios de alojamiento y hostelería (7) y Cocina (1).

Estos programas presentan un potencial para formación e inserción en materias de turismo, en particular a jóvenes, que en un entorno de proximidad pueden tener su acercamiento a una formación especializada y un primer contacto con el mundo profesional. Así, el modelo apropiado de PFAE lo constituiría un desempeño de formación sólida y motivante, entornos de prácticas en empresas y prestación de servicios con estructura de acompañamiento, seguimiento y supervisión por la administración laboral garante, y suficiencia de estructura y recursos por parte de centros colaboradores de formación especializados con fuerte ligazón y entroncados al sistema turístico.

5. Conclusiones

Canarias cuenta con una amplia y variada oferta de educación formal desde el ámbito universitario, la Formación Profesional en el sistema educativo y la Formación Profesional para el Empleo a través de la administración laboral, dando cobertura con moderada suficiencia a las necesidades formativas que se derivan de la actividad turística. Se hace preciso establecer el mapa exhaustivo de todos los recursos formativos disponibles, integrándolos a partir de la dispersión de fuentes, en un sistema de información accesible y actualizado, lo que aportaría utilidad y transparencia para las personas potencialmente interesadas y los agentes empleadores. Constituye, además, una herramienta para identificar brechas e ineficiencias por solapamientos y duplicidades en el uso de los recursos.

Las universidades con presencia en Canarias exhiben, por extensión y grado de especialización, un amplio catálogo de titulaciones y oferta formativa de educación Superior acorde a la relevancia del sector turístico. La continua adecuación de las titulaciones a las necesidades del sector, en particular en las enseñanzas que implican gestión de datos y conocimiento, incorporación de tecnologías, etc., se debe abordar con la revisión e incorporación de sistemas de flexibilidad en las titulaciones, la implementación de títulos propios, entre otras opciones. Además, es preciso el crecimiento en oferta formativa de doble grado.

La incorporación de la Formación Profesional vinculada a la actividad turística en el sistema educativo ha sido gradual, pero resulta insuficiente. La Formación Profesional Dual se revela como una oportunidad de vinculación del alumnado desde el sistema educativo al mundo laboral adquiriendo, fortaleciendo y desempeñando competencias favorecedoras de procesos de inserción. Estos proyectos de FP Dual resultan muy limitados en número y requieren de elementos de dinamización del contexto institucional de relaciones entre la institución educativa y laboral, estandarización de las condiciones de prestación de servicio por el alumnado, posibles incentivos desde la administración turística a las empresas colaboradoras y ajustes en el marco regulatorio que propicia estos «campos de prácticas».

Las estrategias basadas en planes de formación y empleo han sido instrumentos ampliamente utilizados para abordar las situaciones de desempleo. En el sector turístico, la Formación

Profesional para el Empleo es una herramienta básica en el ajuste de oferta y demanda de trabajo, cuya orientación debe atender al aprovechamiento de todo el potencial de empleo ya que el sector cuenta con capacidad de generación. Canarias requiere una atención preferencial a este ámbito de la Formación Profesional desde el punto de vista laboral al objeto de racionalizar y optimizar todos los recursos existentes. La ampliación e implantación de especialidades formativas que den acceso a Certificados de Profesionalidad en su máxima extensión y diversidad de niveles debe estar acompañada de un trabajo de exploración de oportunidades laborales que permita una planificación de esta formación. La articulación de un catálogo completo de Certificados de Profesionalidad conlleva no solo la implantación de los certificados actualmente existentes, sino de una labor propositiva en la generación de nuevos certificados que den respuesta a lagunas existentes y necesidades del sector.

Mejorar la eficiencia y rendimiento de los recursos formativos públicos y privados implicados en la formación en turismo requiere de mecanismos de gobernanza, lo que implica de modo transversal a todas las instituciones y organizaciones concernidas. Resaltan como desafíos básicos la atención a procesos de garantía de una prestación de formación de calidad y actualizada; una mejor y más integrada relación entre el sistema de formación y laboral que permita verdaderos itinerarios de aprendizaje en el puesto de trabajo, y una atención prioritaria, donde se requiera la adquisición de competencias en idiomas. Una planificación exhaustiva de estos recursos formativos contribuye eficazmente a la mejora de las condiciones de bienestar de la sociedad y a la mejora sostenida de la competitividad del sector.

Referencias

- Ceballos, C., Arias, C., Ruiz, A., Sanz, C. y Vázquez, I. (2010). La formación en Turismo en España: pasado, presente y futuro en el Nuevo Espacio Europeo De Educación Superior. *Cuadernos de Turismo*, (25), 45-67.
- CEC - Consejo Escolar de Canarias (2021). *Informe sobre la Programación General Anual de las enseñanzas para el curso 2021-2022, de la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes*. Aprobado 3 de julio 2021.
- Cerezo, A. y Guevara, A. (2015). Necesidades formativas tecnológicas en turismo. Estudio de caso de Andalucía. *Pasos. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 13(4), 913-929.
- García, J. y Pérez, M. (2008). El grado en turismo: un análisis de las competencias profesionales. *Cuadernos de Turismo*, (21), 67-83.
- Gobierno de Canarias (2018). *Plan Canario de Formación Profesional 2018-2022*. Gobierno de Canarias. https://www.gobiernodecanarias.org/cmsweb/export/sites/educacion/web/_galerias/descargas/plan_canario_fp/Plan_Canario_FP_2018_2022.pdf
- González, S. M. (2007). *Un análisis de la formación profesional específica en la isla de Gran Canaria*. Delta Publicaciones.
- Gutiérrez, M. J., Melián Sosa, J. y Mendoza Ruiz, R. (2019). *Catálogo de Oferta Formativa Universitaria en materia de Turismo en Canarias*. Trabajo de Fin de Grado Universidad de La Laguna.

- Lillo, A. (2009). El papel del capital humano en el sector turístico: algunas reflexiones y propuestas. *Cuadernos de turismo*, (24), 53-64.
- Lillo, A. Ramón, A. B. y Sevilla Jiménez, M. (2007). El capital humano como factor estratégico para la competitividad del sector turístico. *Cuadernos de Turismo*, (19), 47-69.
- Marrero, J. R. (2020). Retos para el empleo y la formación posteriores al cero turístico: ¿continuidad o cambio? En M. Simancas Cruz, R. Hernández Martín y N. Padrón Fumero. *Turismo pos-Covid-19. Reflexiones, retos y oportunidades* (pp. 385-394). Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna.
- Medina, O. y Miranda, C. (2015). *Acreditación de competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral. Procedimiento de acreditación de Canarias. Manual de formación de asesores y evaluadores*. Instituto Canario de las Cualificaciones Profesionales. Gobierno de Canarias.

Digitalización, conocimiento y turismo inteligente

FÉLIX HERRERA PRIANO

Responsable del Área de Ingeniería Telemática

Universidad de La Laguna

Este capítulo plantea cómo tres elementos clave (digitalización, conocimiento y destinos inteligentes) pueden contribuir de forma importante a la sostenibilidad en el turismo.

Inicialmente se habla de transformación digital para, posteriormente, recalcar la importancia que ha tenido el efecto de las ciudades inteligentes en el desarrollo del concepto de los destinos inteligentes.

Y es que no todos los destinos que se enfrentan al problema de la sostenibilidad lo hacen de la misma manera. Por eso se presentan las especiales características de Canarias y de los principales agentes que pueden contribuir a medir los avances en estos tres elementos clave.

Se presentan los actuales indicadores seleccionados para esta área, sus equivalencias y unas conclusiones que ayudarán a definir un modelo más sólido de la evolución digital del sector turístico.

1. La importancia de transformar

El cambio tecnológico ha estado siempre presente en el devenir del turismo desde sus comienzos como fenómeno de masas, como soporte principal de las mejoras de la eficiencia de los procesos productivos y de la calidad de los servicios. En este contexto, y al albor del reto de la sostenibilidad del turismo y de los destinos, los conceptos de la *digitalización*, *el conocimiento* y *los destinos turísticos inteligentes* suponen tres elementos esenciales que influyen, de forma directa, en la sostenibilidad de cualquier país, ciudad, región o zona objetivo.

A continuación, establecemos un orden de ideas para favorecer la reflexión y estudiar la vinculación de estos conceptos entre sí y con el reto de la sostenibilidad.

- *De la sociedad de la información a la sociedad del conocimiento*: acuñado por el sociólogo y profesor japonés Yoneji Masuda, en su libro *De la sociedad postindustrial a la sociedad de la información* de 1980, el término «sociedad de la información» lleva entre nosotros varias décadas. El concepto «sociedad del conocimiento» (*knowledge society*) surge a finales de los años noventa como alternativa al de «sociedad de la información».
- *De lo digital a la transformación digital*: lo digital nace como simple transformación del mundo analógico a la cultura del cero y el uno (el bit). La transformación digital es, evidentemente, algo más. De todas las definiciones de transformación digital parece acertada la que la define como «la aplicación de capacidades digitales a procesos, productos y activos para mejorar la eficiencia, mejorar el valor para el cliente, gestionar el riesgo y descubrir nuevas oportunidades de generación de ingresos». ¹ Aunque solo habla de «eficiencia», que no de sostenibilidad, como toca en este momento tan crucial para cualquier organización.
- *De las ciudades a las ciudades inteligentes/eficientes*: el gigantesco fenómeno internacional de la aplicación de «lo inteligente» (especialmente en las ciudades) para hacer de ellas sistemas eficientes lleva entre nosotros más de una década. Las ciudades actuaron como verdaderas promotoras de la denominación, aunque el término *smart* ha invadido otros muchos sectores como el turismo, el comercio, la economía, la propia administración o elementos específicos como puertos, aeropuertos, edificios, playas, bosques...
- *De las ciudades inteligentes a los destinos inteligentes*: al igual que se transforman ciudades, islas, regiones o territorios tiene sentido hacer una aproximación «digital e inteligente» al sector del turismo. Son los llamados Destinos Turísticos Inteligentes (DTI), a veces como proyectos independientes, otras como complemento a proyectos de transformación de ciudades o de áreas más amplias y, en otras ocasiones, en iniciativas que se solapan (proyecto de transformación de ciudad y destino con acciones similares). La confluencia de estas dos tendencias (ciudades, destinos), junto con el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) / Agenda 2030, establecen un panorama complejo pero interesante si lo que se pretende es alinear las acciones inteligentes, los recursos necesarios y los objetivos que conseguir.

Planteamos ahora tres preguntas que ayudarán a enmarcar esta reflexión inicial:

- *Digitalización, conocimiento y destinos*. ¿Cómo vincularlos? Hablar de digitalización, conocimiento y destinos inteligentes es hablar, al fin y al cabo, de transformación. Una transformación que, cuanto más sostenible y medible sea, mejor. Aunque hay varias formas de entrelazarlos, resulta más visual situar primero el conocimiento como elemento de base que fomenta la digitalización de una zona objetivo y a sus agentes (ciudadanía, empresas, administraciones y otras organizaciones). Con el desarrollo del conocimiento y la digitalización se dan las condiciones idóneas para que un destino madure y evolucione hacia un modelo inteligente que, además, sea sostenible.

1 Estudio acerca de la transformación digital en las empresas y su aplicación a 2P Projects, Universidad Pontificia de Comillas (2020). <https://repositorio.comillas.edu/xmlui/handle/11531/46410>

- *Todo lo inteligente/eficiente, ¿es sostenible?* No necesariamente. Algo que sea inteligente/eficiente no tiene por qué ser sostenible. No parece lógico, pero podemos encontrar proyectos que así lo demuestran.

Caso práctico

Inteligente pero no sostenible

Imaginemos un avanzado tren de alta velocidad y grandes dimensiones que puede desplazar hasta 10 veces más personas que otro convencional en un tiempo muy inferior. Las personas lo perciben como un excelente servicio (rápido, fiable, sin colas), pero su elevado consumo energético puede llegar a ser insostenible (precio de mantenimiento, extrema carga medioambiental).

Otro buen ejemplo lo obtenemos de la aviación supersónica, que era perfectamente factible, salvo por su elevado coste. Ahora, precisamente, surgen ideas de recuperar esos vuelos de muy alta velocidad puesto que la tecnología permite ofrecer soluciones más sostenibles (también desde el punto de vista económico —fabricación y mantenimiento— y de menor impacto medioambiental).

- *Tecnología ¿para todo?* El carácter transversal de la tecnología —presente en la mayor parte de los proyectos— es un elemento clave en las acciones a definir. Contar con una visión estratégico-tecnológica que ayude a definir y priorizar estas acciones resulta imprescindible para llevar a cabo esa transformación, pero tampoco se debe caer en la «obsesión tecnológica» pensando en ella como único motor del cambio. La cultura, los espacios, la buena planificación urbanística y la educación responsable son muchos de esos elementos imprescindibles en una sociedad (y un destino) que pretende transformarse.

2. Canarias: elementos diferenciadores

Al igual que en otros destinos, en una región como Canarias promover el conocimiento, la digitalización o la proliferación de destinos turísticos puede llegar a afectar muy positivamente a la mejora de la sostenibilidad del turismo y a conseguir el desarrollo sostenible del destino, al menos hasta que se busquen alternativas a un modelo basado casi exclusivamente en el turismo de masas que, por el momento, ha tenido y tiene mayor incidencia en los recursos naturales y en el medioambiente. Estos son algunos elementos que caracterizan el modelo turístico en Canarias:

- *El turismo es esencial: ¿Por qué el turismo resulta tan determinante en Canarias?* Precisamente porque es una región donde viven algo más de dos millones de personas y, además, es visitada por 14-16 millones de turistas al año. Tener un modelo de desarrollo mixto (visitantes, ciudadanía) podría mejorar la toma de decisiones, evitar ineficiencias no fácilmente detectables y, especialmente, hacer de las tecnologías la herramienta útil que todos esperan.

- *La transformación, mejor que sea coordinada:* Canarias es un archipiélago formado por ocho islas y tres niveles de administración (regional, insular y municipal). Este ecosistema complica enormemente su transformación hacia la sostenibilidad, puesto que cada administración cuenta con autonomía para emprender acciones y buenas prácticas que, no necesariamente, se extrapolen al resto. Tampoco favorece la realización de proyectos coordinados: se planifica mucho, pero cuesta integrar esa planificación para que esté en un mismo contexto y pueda ser aprovechable y medible. Lo habitual es que no se disponga de un plan director que integre una transformación coordinada.
- Un ejemplo de esa complejidad se puede analizar revisando las diferentes corrientes de transformación que ha emprendido una de las ocho islas (Tenerife) en los últimos años (Tabla 6.1). Aunque sí definidas, no todas las iniciativas se han podido llevar a cabo. En ocasiones el número de acciones/proyectos se han visto reducidos debido a su complejidad, viabilidad o el no disponer de la financiación adecuada para su ejecución.

Tabla 6.1. Iniciativas de transformación de la isla de Tenerife desde el año 2016

Iniciativa	Año	Promotor	Ámbito	Componente principal
Estrategia 2017/2020-2030	2017	Turismo de Tenerife	Turismo	Estratégico
Tenerife DTI	2020	Turismo de Tenerife SEGITTUR	Turismo	Inteligencia
Biosphere 2021	2021	Turismo de Tenerife Biosphere	Turismo	Sostenibilidad
Smart Island	2016	Cabildo de Tenerife	Insular	Inteligencia
Smart DIA Diagnóstico Inteligente Aplicable	2017	Cabildo de Tenerife	Insular	Inteligencia
Plan de Modernización 2020-2023	2020	Cabildo de Tenerife	Insular (interno)	Estratégico

Fuente: elaboración propia.

3. Agentes que promueven la digitalización y el conocimiento

El ecosistema de innovación está formado por un conjunto de actores que son los encargados de fomentar y llevar a cabo la transformación digital y la promoción del conocimiento turístico hacia el destino inteligente. A continuación, se relacionan los agentes principales del cambio en Canarias que promueven la digitalización y conocimiento en la región:

- *Observatorio Canario de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (OCTSI):* tradicionalmente, en Canarias, el ámbito de digitalización y tecnología ha sido gestionado por el Observatorio Canario de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información

(OCTSI). Fue creado en el año 2005 por el Gobierno de Canarias como instrumento de seguimiento, análisis y difusión de la situación del sector de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones, del sector audiovisual y de la sociedad de la información.

- *Agencia Canaria de Investigación e Innovación y Sociedad de la Información (ACIISI)*: posteriormente, se estableció la Agencia Canaria de Investigación e Innovación y Sociedad de la Información (ACIISI), órgano competente en el fomento de la investigación y el desarrollo científico y tecnológico, de la innovación empresarial y el despliegue de infraestructuras de telecomunicación y de servicios de la sociedad de la información. En lo que respecta al sector turístico, hasta el momento, no se dispone en Canarias de un órgano o institución específico que controle, gestione o impulse la digitalización del sector de forma homogénea.
- *Turismo de las islas Canarias*: desde Promotur Turismo de Canarias (ahora Turismo de las Islas Canarias) se potencian iniciativas en esa línea. Se trata de una sociedad mercantil pública encargada de la gestión de la marca turística Islas Canarias. En el año 2021, en plena pandemia, puso en marcha un ambicioso proyecto denominado «Canarias Destino» como estrategia para superar la crisis de la COVID-19. Se trata de una iniciativa de transformación digital que pretende mejorar la resiliencia del turismo, lograr un mayor compromiso con la neutralidad climática y potenciar la capacidad de generar valor, dando lugar así a un destino más competitivo y que dé respuesta a los cambios en los hábitos de comportamiento de los turistas, los cambios del modelo de negocio turístico global y los cambios en la consideración del impacto del turismo en el territorio.

El principal objetivo es digitalizar tanto la experiencia de compra de los turistas como la venta por parte del empresario, conectando empresas del sector primario, industrial, comercial y servicios con las empresas turísticas y, estas últimas, con los turistas, promoviendo una mejora en la gobernanza. Para ello se propuso crear una plataforma *online* con dos mercados o *marketplaces*: por un lado, uno para la venta de plazas de alojamiento, transporte y diversas actividades que los turistas podrán encontrar en un único lugar, y, por otro lado, un espacio que sirva de punto de encuentro para los diferentes empresarios y agentes del sector que pudieran estar interesados en colaborar con otras empresas ofertando un producto más completo y diferenciado. Este proyecto se encuentra actualmente en desarrollo.

- *Ashotel*: la Asociación Hotelera y Extrahotelera de Santa Cruz de Tenerife (Ashotel) pone a disposición de las pymes su Oficina de Transformación Digital (OTD), perteneciente al programa Acelera Pyme, una iniciativa del Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital destinada a construir el ecosistema de referencia de la transformación digital de las pymes nacionales e internacionales. Desarrollado por Red.es —entidad dependiente de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial—, se enmarca en el Plan de Digitalización de Pymes 2021-2025 a nivel nacional que cuenta con más de 4.000 millones de euros de presupuesto. Las principales herramientas que ofrecen aportan al sector una mejora en la capacitación de las personas a través de acciones relacionadas con la innovación y la digitalización, además del asesoramiento personalizado para el comienzo de un proceso de transformación digital.

4. Canarias y su transformación en Destino Inteligente

4.1 El concepto Destino Inteligente

Destino Inteligente —o Destino Turístico Inteligente (DTI)— se define como aquel destino turístico innovador que cuenta con una infraestructura tecnológica que garantiza el desarrollo sostenible del territorio, es accesible, incrementa la calidad de la experiencia de los turistas y mejora la calidad de vida de sus residentes. España, a través de la SEGITTUR (Sociedad Estatal dedicada a la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas) perteneciente a la Secretaría de Estado de Turismo, ha sido pionera en impulsar el concepto con el objetivo de mejorar la competitividad y desarrollo del turismo basado en la gobernanza y corresponsabilidad turística.

Para la incorporación de un destino a la Red de Destinos Inteligentes se realiza un análisis del destino teniendo en cuenta cinco aspectos: *gobernanza, innovación, tecnología, sostenibilidad y accesibilidad*. Aunque no existen requisitos específicos o indicadores diseñados para la adhesión a la red, sí se produce un proceso previo a la incorporación en dos ciclos:

- q. Diagnóstico y planificación: consistente en un diagnóstico integral del destino para conocer el punto de partida y diseñar el plan de acción.
- r. Ejecución y seguimiento: incluye, inicialmente, las acciones necesarias para la conversión del destino en inteligente para, posteriormente, trabajar en una mejora continua del mismo (metodología implantada por SEGITTUR).

Figura 6.1. Los cinco ejes que definen un DTI



Fuente: SEGITTUR (<https://www.segittur.es/>).

4.2. El modelo DTI en Canarias

En una región insular, introducir el concepto de Destino Inteligente presenta una mayor complejidad, precisamente porque puede entenderse toda la región como un destino, o bien cada una de sus islas, que se transforma a Destino Inteligente e, incluso, cada municipio de los 88 que confirman el archipiélago canario a través de planes, programas o proyectos de cada uno de sus ayuntamientos.

Nuevamente surge la importancia de disponer de acciones coordinadas, al menos por isla, que garanticen que lo desarrollado se aproveche de manera eficiente.

Por eso, cuando en Canarias se plantea medir el destino, no queda más remedio que hacerlo de forma fragmentada. Recordemos que, aunque un grupo de ciudades se transformen a inteligentes dentro de una región, eso no la convierte en «región inteligente». Y es que será necesario desarrollar proyectos intermedios que conecten y den servicios comunes a las ciudades de esa región.

Actualmente, Canarias cuenta con siete Destinos Inteligentes reconocidos por la red española de Destinos Turísticos Inteligentes (una isla y seis municipios):

- Arona (2019).
- Puerto de la Cruz (2019).
- Las Palmas de Gran Canaria (2019).
- Santa Cruz de Tenerife (2020).
- Puerto del Rosario (2020).
- Tías (2020).
- Isla de Tenerife (2019).

5. Indicadores seleccionados

5.1 Indicadores definidos para la digitalización, el conocimiento y los destinos inteligentes en Canarias

Dieciséis fueron las áreas clave definidas para enfocar y medir los problemas de sostenibilidad (*key issue areas*) en Canarias. La que nos ocupa en este capítulo, la número 6, contiene los tres elementos mencionados: digitalización, conocimiento y destinos inteligentes, cada uno de ellos con una relación directa con determinados ODS.

Tabla 6.2. Área clave de digitalización en el Observatorio Turístico de Canarias y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas

Área clave de la sostenibilidad del turismo en Canarias	Objetivos de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas	Metas
6. Digitalización, conocimiento y turismo inteligente	Objetivo 7: Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna	7.2
	Objetivo 8: Promover el crecimiento económico inclusivo y sostenible, el empleo y el trabajo decente para todos	8.2
	Objetivo 9: Construir infraestructuras resilientes, promover la industrialización sostenible y fomentar la innovación	9.4, 9.5
	Objetivo 11: Lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles	11.2, 11.3
	Objetivo 12: Garantizar modalidades de consumo y producción sostenibles	12.2
	Objetivo 17: Revitalizar la Alianza Mundial para el Desarrollo Sostenible	17.7, 17.8

Fuente: Cátedra de Turismo de la Universidad de La Laguna (2021)
Tourism Observatory of the Canary Islands.

En una primera aproximación —informe preliminar presentado a la Red de Observatorios de Turismo Sostenible de la OMT, INSTO (Observatorio Turístico de Canarias, 2020)—se propusieron para Canarias los siguientes indicadores para medir la digitalización, el conocimiento y los destinos inteligentes:

- Infraestructura y conectividad.
- Presencia y uso de Internet.
- Tecnologías clave y talento digital.

Tabla 6.3. Indicadores de digitalización, conocimiento y destino inteligente

Indicador	Descripción	Disponibilidad	Fuente	Observaciones
Infraestructura y conectividad	Empresas/ organizaciones que disponen de conexión a Internet, con banda ancha y móvil 3G, 4G o superior	Parcialmente disponible	Encuesta sobre el uso de las TIC y el comercio electrónico en las empresas (INE)	Se necesitan datos específicos sobre las empresas/ organizaciones turísticas

Presencia y uso de Internet	Empresas/ organizaciones que utilizan servicios en la nube, análisis de big data, seguridad y/ o robótica. También identifica el empleo de especialistas en TIC y la formación específica de sus empleados	Parcialmente disponible	Encuesta sobre el uso de las TIC y el comercio electrónico en las empresas (INE)	Se necesitan datos específicos sobre las empresas/ organizaciones turísticas
Tecnologías clave y talento digital	Empresas/ organizaciones que tienen un sitio web, utilizan las redes sociales, se anuncian en Internet y/o interactúan con la Administración pública a través de las redes	Parcialmente disponible	Encuesta sobre el uso de las TIC y el comercio electrónico en las empresas (INE)	Se necesitan datos específicos sobre las empresas/ organizaciones turísticas

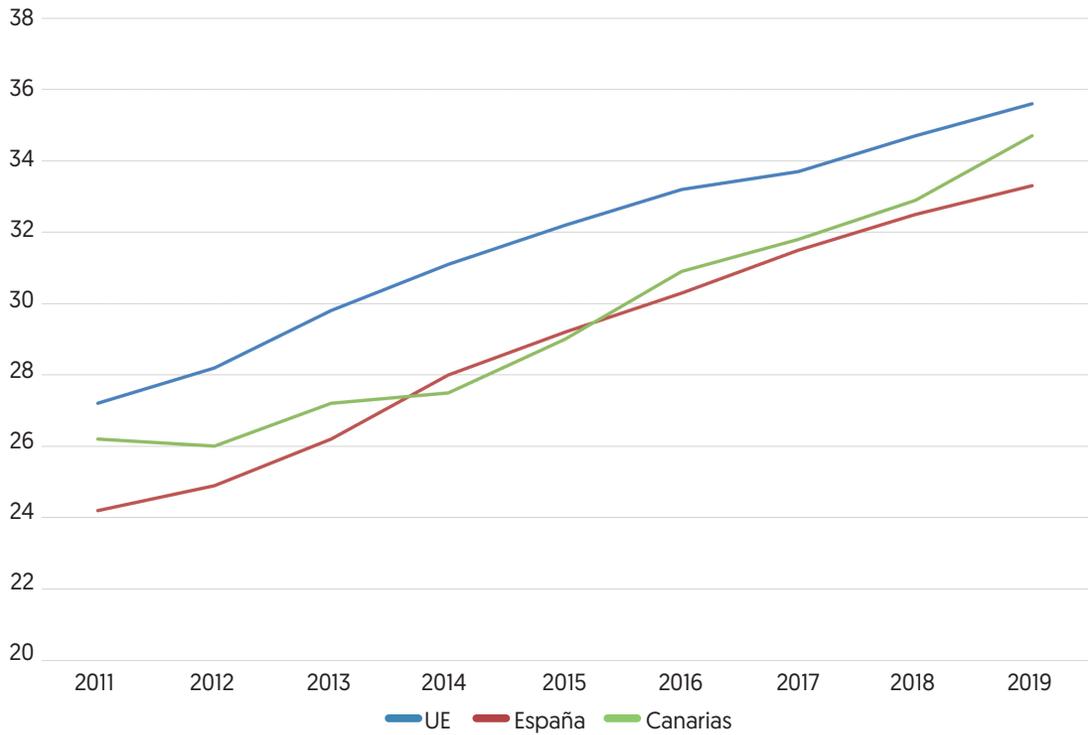
Fuente: Cátedra de Turismo de la Universidad de La Laguna (2021)
Tourism Observatory of the Canary Islands.

5.2 Indicadores alternativos

Por no contar con agentes identificados y observatorios operativos que pudieran desarrollar con mayor detalle los tres indicadores anteriores, se optó por seleccionar temporalmente una serie de indicadores equivalentes/alternativos que, aunque no están referidos explícitamente al sector turístico, pueden ayudar a entender la realidad y el contexto de la digitalización en el que se encuentra el sector en Canarias.

- *Banda ancha*: uno de los principales indicadores que utilizan los observatorios de telecomunicaciones y sociedad de la información para medir la digitalización de un territorio es la banda ancha, es decir, la existencia de una red de elevada capacidad que brinde acceso a Internet de alta velocidad. Canarias cuenta con una buena conexión de banda ancha que, además, ha tenido una tendencia ascendente durante la última década. Ya desde 2019 se contabilizaban cerca de 35 líneas por cada 100 habitantes, superando la media nacional, y muy próxima a la europea.

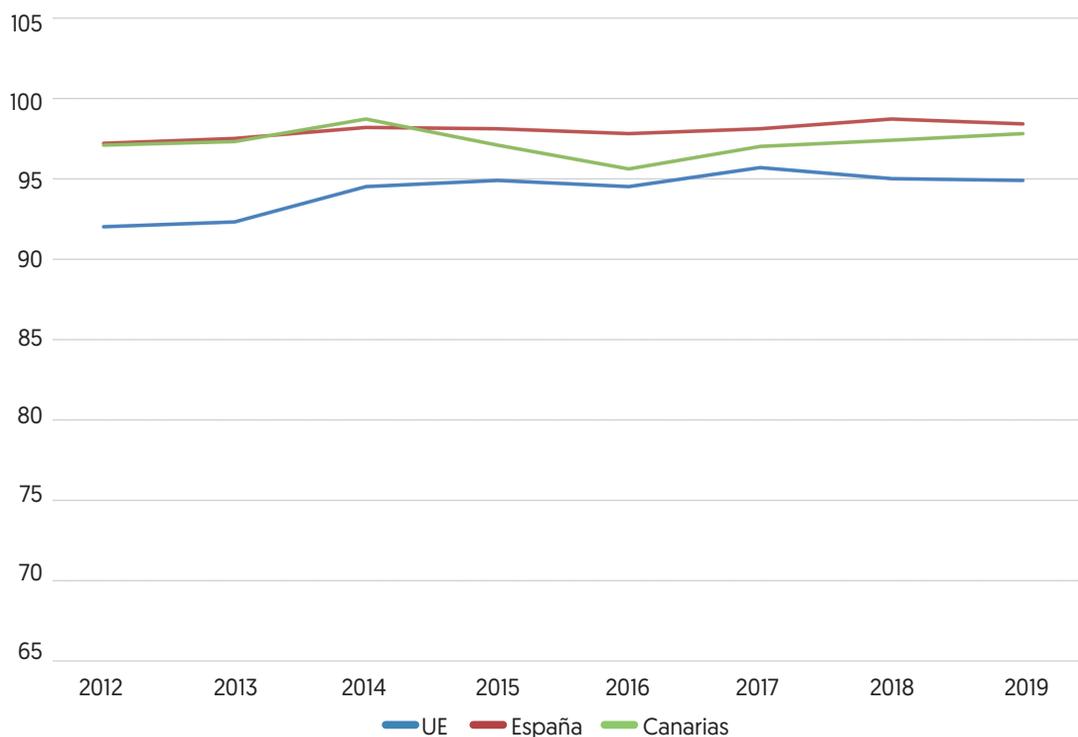
Gráfico 6.1. Penetración de la banda ancha



Fuente: Eurostat (2022) y CNMC (2022).

- *Conexión a Internet:* para que una empresa haga uso de las tecnologías de la información y sea capaz de transformarse es imprescindible que cuente con conexión a Internet. Generalmente, el porcentaje de empresas con conexión a Internet en Canarias ha sido alto durante los últimos 10 años, con leves variaciones. Concretamente, desde 2019, un 97,8 % de las empresas dispone de esa conexión. Se trata de un porcentaje mayor que el conjunto de la Unión Europea, y bastante similar al porcentaje nacional.

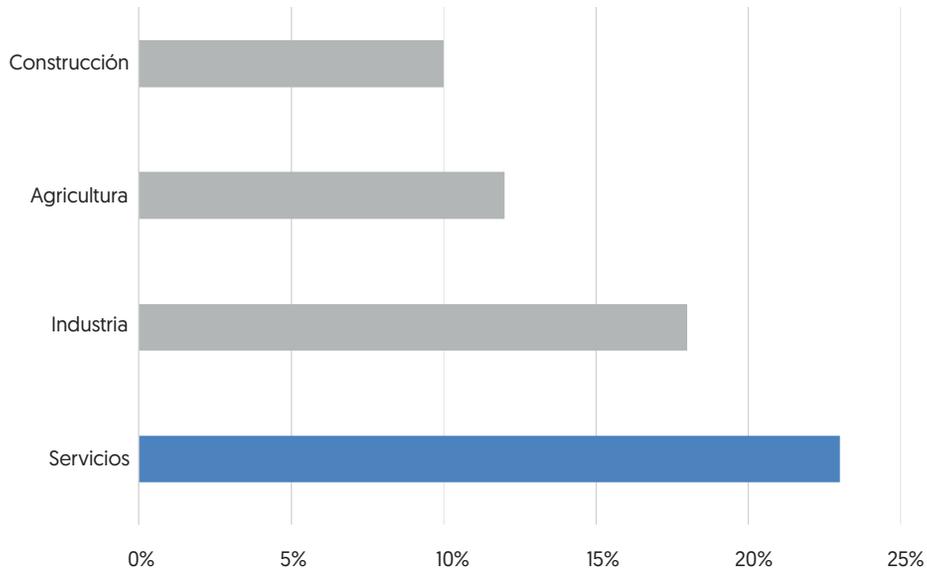
Gráfico 6.2. Empresas de 10 o más empleados con banda ancha



Fuente: Eurostat e INE (2021).

- *Digitalización por sectores*: a pesar de que la mayor parte de las empresas canarias cuentan con conexión a Internet, actualmente la digitalización media en las entidades canarias es del 22 % (Cátedra Cajasieta Big Data, Open Data y Blockchain, 2021). Es un dato que puede considerarse bajo e implica que no se están aprovechando eficientemente los recursos tecnológicos de los que se dispone. Si analizamos el porcentaje de digitalización por sectores, encontramos que el de servicios, al que pertenece la actividad turística, presenta un 23 % de digitalización. Este dato, aunque pueda parecer bajo, está acorde a la media y supera a otros sectores (Gráfico 6.3).

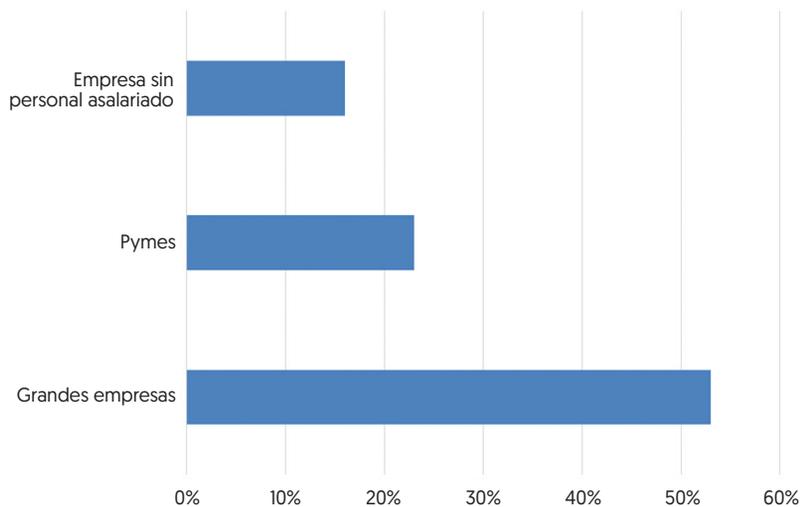
Gráfico 6.3. Digitalización por sectores en Canarias



Fuente: Cátedra Cajasierte Big Data, Open Data y Blockchain (2021).

Además, si tenemos en cuenta el tamaño de las empresas, se observa que las más digitalizadas son las grandes empresas, con un 53 % en su nivel de digitalización, mientras que las pymes y las pequeñas empresas cuentan con un 23 % y un 16 % en el nivel de digitalización, respectivamente (Gráfico 6.4).

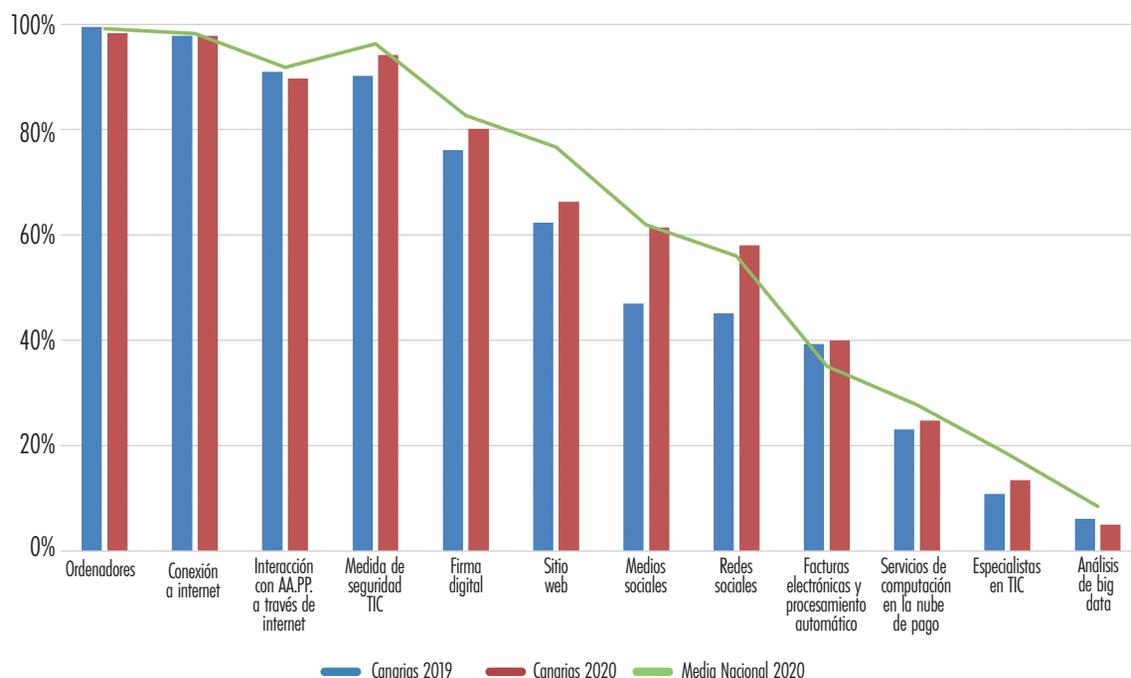
Gráfico 6.4. Digitalización según el tamaño de las empresas en Canarias



Fuente: Cátedra Cajasierte Big Data, Open Data y Blockchain (2021).

Dentro de las empresas hay diversas maneras de favorecer la digitalización, pero los recursos tecnológicos más recurrentes de las empresas canarias son los ordenadores, el acceso a Internet, las interacciones con las Administraciones públicas vía telemática, las medidas de seguridad y la firma digital. Mientras tanto, en el otro extremo, hay muy pocas empresas que cuenten con especialistas en TIC, uso de *big data*, robots, Internet de las cosas (IoT) o impresión en 3D (Gráfico 6.5).

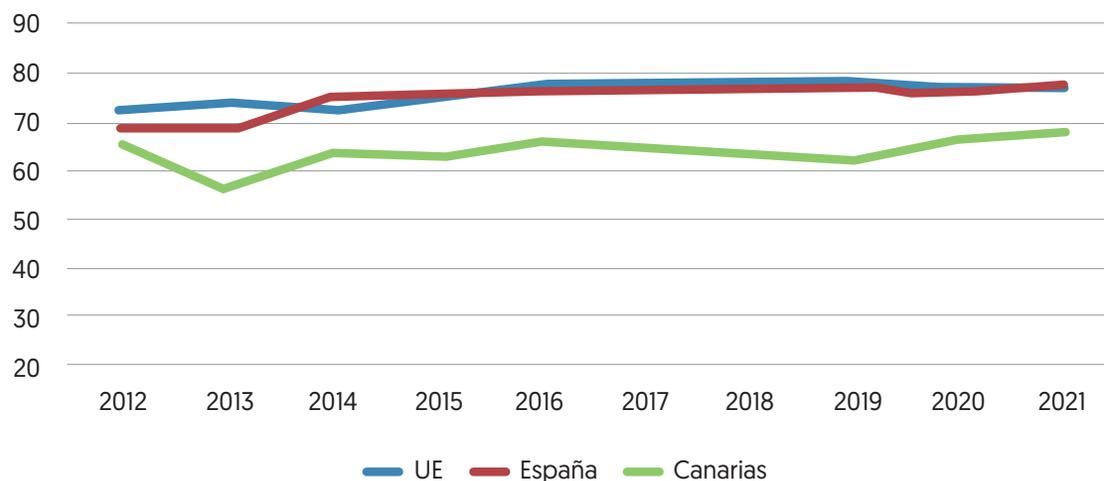
Gráfico 6.5. Recursos y uso de las TIC en empresas de 10 o más empleados en Canarias en 2019 y 2020



Fuente: INE, 2020.

Un recurso tecnológico popular en las empresas son las páginas web. Aunque en las empresas canarias no supone uno de los más empleados (su uso se encuentra por debajo de la media española y europea), más de la mitad disponen de sitio web. En concreto, en 2021, un 67,4 % (Gráfico 6.6).

Gráfico 6.6. Empresas con páginas web



Fuente: Eurostat (2022) e INE (2022).

6. Conclusiones

Sin duda, la digitalización unida a la necesidad de la sistematización y el acopio de conocimiento para la gestión eficiente y eficaz de los destinos turísticos constituyen una extraordinaria oportunidad para transitar hacia la sostenibilidad del sistema turístico de la mano de la aplicación del concepto de destino inteligente. Sin embargo, en la situación actual, se pueden observar retos inminentes para la plena expansión de la digitalización en el caso de las islas Canarias, que se resumen en las siguientes conclusiones:

- *Camino por recorrer:* aunque Canarias ha tratado de posicionarse y apostar en digitalización dentro del sector turístico, queda aún tarea por hacer. Si bien existen proyectos que contribuyen intensamente a la transformación digital —como es el caso de «Canarias Destino»— falta concretar su despliegue e impacto en el sector.
- Se detecta ausencia de investigación e información por parte de las Administraciones públicas canarias en el ámbito de la digitalización del turismo. Esto dificulta la medición de su transformación digital y, por ende, su desarrollo y mejora.
- *Fomentar y homogeneizar los DTI:* en lo que respecta a los Destinos Turísticos Inteligentes, el porcentaje de destinos reconocidos por la red nacional es muy bajo. De 88 municipios canarios, solo seis son considerados DTI. Por lo tanto, una estrategia adecuada podría ser: i) fomentar la transformación a DTI, ii) hacerlo de forma coordinada o con un agente/organismo que vele por un desarrollo ordenado y aprovechable (extrapolación de proyectos y fomento de buenas prácticas) y iii) elaborar indicadores estandarizados que permitan acelerar este proceso. El modelo DTI compacta cinco ejes (uno de ellos es sostenibilidad y el

otro, la tecnología) que podrían contener perfectamente a la digitalización, el conocimiento y, por supuesto, crecimiento del destino. Habría que definir un nuevo modelo que permita extraer la relación directa que existe entre desarrollarse como destino inteligente y los beneficios obtenidos en sostenibilidad.

En resumen, se propone y alienta a las administraciones canarias a llevar a cabo un análisis pormenorizado y coordinado. Esto ayudaría a disponer de los datos necesarios, mejorar la gobernanza y la toma de decisiones estratégicas que midan la mejora continua de los destinos.

Referencias

- Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información (2022). <https://www.gobiernodecanarias.org/conocimiento/>
- Canarias Destino (2022). *Turismo de Islas Canarias*. <https://turismodeislascanarias.com/es/canarias-destino/#el-futuro-es-nuestro-destino>
- Cátedra Cajasierte Big Data, Open Data y Blockchain (2021). *Informe Mapa Bob 2021. Estado de digitalización de las entidades canarias*. Universidad de La Laguna.
- Cátedra de Turismo de la Universidad de La Laguna (2021). Tourism Observatory of the Canary Islands. <https://portalciencia.ull.es/documentos/62a963490273047c5c2d08be>
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2022). <https://www.cnmc.es/>
- Eurostat (2022). <https://ec.europa.eu/eurostat>
- Instituto Nacional de Estadística (2020). <https://www.ine.es/>
- Instituto Nacional de Estadística (2022). <https://www.ine.es/>
- Observatorio Canario de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (2022). <https://www.octsi.es/>
- Observatorio Turístico de Canarias (2020). *Tourism Observatory of the Canary Islands. Preliminary Report*. Gobierno de Canarias, Universidad de La Laguna, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Oficina de Transformación Digital (2022). *Ashotel*. <https://otd.ashotel.es/>
- Red de Destinos Turísticos Inteligentes (2022). <https://www.destinosinteligentes.es/>

Gestión de la energía

JAIME BLÁZQUEZ-VALERÓN^a, MARCELO MAUTONE^a,
YEN LAM-GONZALEZ^a, JAVIER DE LEÓN LEDESMA^a

^aInstituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Desde la Revolución Industrial la energía ha definido la modernidad mediante el uso de fuentes de energía fósiles baratas y una diversidad de sistemas de combustión que han transformado la sociedad en la que vivimos (Van Zyl-Bulitta *et al.*, 2019). Sin embargo, estos procesos liberan a la atmósfera grandes cantidades de dióxido de carbono (CO₂) que contribuyen sustancialmente al calentamiento global y al cambio climático; por esta razón, el futuro de la producción y consumo de energía ha de centrarse en reducir o eliminar el uso de combustibles fósiles y realizar una transformación mediante el uso de energías renovables (Kalair *et al.*, 2020).

1. Introducción

Las islas Canarias, al igual que ocurre con otros territorios insulares, sufren una gran dependencia en relación con su uso de la energía. Históricamente, Canarias ha sido altamente dependiente de los combustibles fósiles, sobre todo del petróleo traído del exterior (Baute *et al.*, 2022). Entre los principales retos que afrontan las islas, uno de ellos es el de integrar las energías renovables en el territorio y que estas puedan suministrar potencia firme, frecuencia estable y un arranque autónomo en caso de ceros de tensión. A su vez, la movilidad sostenible de cero emisiones y la integración en el ciclo integral del agua son vitales.

El sistema eléctrico canario se encuentra muy condicionado por su situación geográfica, aislado del sistema eléctrico continental, lo que conduce a importantes debilidades que impiden garantizar una correcta estabilidad o una penetración de las fuentes renovables en idénticas condiciones al territorio peninsular.

Sin embargo, a pesar de estas limitaciones técnico-económicas, se está realizando un notable esfuerzo para la aceleración de la transición energética hacia el uso de fuentes renovables, dado que Canarias tiene condiciones naturales que favorecen este proceso, al beneficiarse de abundantes horas de sol e idóneas corrientes de vientos. Así pues, en 2021 el uso de energías renovables aumentó un 17,1 % con respecto al año anterior, proyectándose para 2030 que la generación eléctrica a partir de centrales de combustible fósil disminuirá al menos en un 50 % (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2023). Esto requerirá que al menos el 58,2 % de la electricidad provenga de fuentes renovables, un aumento sustancial con lo registrado en 2019, cuando en su mayoría provenía de fuentes no renovables (83,6 %), y tan solo un poco más del 15,4 % provenía de las renovables.

Dado que la economía de las islas Canarias depende en gran medida del sector turístico, resulta crucial considerar la interrelación entre energía, turismo y economía. En cuanto al consumo energético, los sectores del turismo y la hostelería representaron el 12,6 % de la demanda energética total en 2021. El sector del transporte, muy vinculado al turismo, también tuvo importantes necesidades energéticas. En concreto, el transporte aéreo supuso el 20,84 % de la demanda, el transporte marítimo, el 10,19 % y el transporte terrestre, el 40,26 % (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2023).

En paralelo, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2022) ha desarrollado una estrategia energética sostenible para Canarias en línea con el Plan Nacional de Energía y Clima (PNIEC) de España. Este plan reconoce el potencial de las islas para encabezar la transición energética, apoyada por el Gobierno central, para frenar los gastos energéticos adicionales incurridos debido a su condición de islas ultraperiféricas.

Este capítulo examina en profundidad el estado de la gestión energética en Canarias desde la perspectiva de la predominancia de la industria turística como actividad tractora y altamente demandante de energía. La atención se centra en el uso y la gestión eficiente de los combustibles fósiles y el necesario aumento del uso de energías renovables. Además, se abordarán las demandas energéticas insulares y se examinarán la gestión y las estrategias implementadas por los decisores públicos de las islas.

2. La relación entre energía y turismo

La relación entre turismo y consumo de energía ha sido un tema de interés para académicos y responsables de políticas públicas debido a la importancia que tiene el sector para el desarrollo económico regional. El suministro energético es una de las principales infraestructuras necesarias para el funcionamiento eficiente y eficaz del sistema turístico. Aunque el turismo genera impactos positivos en el crecimiento de la economía y en las oportunidades de empleo de las regiones (Nunkoo *et al.*, 2020), también es un alto demandante de energía, y para su desarrollo se deben implementar planes de abastecimiento energético que permitan el normal funcionamiento de las actividades turísticas como el alojamiento en hoteles y el transporte (Khanal *et al.*, 2021). Entre estas actividades, el sector del transporte, especialmente el transporte aéreo, contribuye significativamente al aumento del consumo de energía y a las emisiones de gases de efecto invernadero (Nepal, 2008). Esto es comprensible porque el aumento

de las llegadas de turistas aumenta las actividades económicas y la producción de bienes y servicios, lo que lleva a un mayor consumo de energía.

Por otra parte, el consumo de energía genera una conexión crucial entre el turismo y la calidad ambiental, ya que la contaminación local y las emisiones de gases de efecto invernadero son causadas principalmente por el consumo de energía (Liu *et al.*, 2019). El turismo y el consumo de energía tienen una relación sinérgica y sistémica, pues la industria turística ha dependido históricamente del uso de los combustibles fósiles, y por ello, ha contribuido a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de forma notoria (Gössling, 2013). La evidencia empírica es contundente sobre la relación entre crecimiento económico y turismo; sin embargo, el aumento de las emisiones de CO₂ procedentes de actividades relacionadas con el turismo tiene un impacto en el clima que se caracteriza como significativo a nivel global (Rauf *et al.*, 2021).

Los destinos turísticos utilizan una cantidad importante de energía para importar suministros, transportar agua y eliminar residuos (Adedoyin *et al.*, 2021), como también evidencian Dwyer *et al.* (2010) para el funcionamiento específico de los complejos turísticos. Además, los transportes —aéreo, naval y por carretera—, como elementos fundamentales del sistema turístico, consumen cantidades significativas de energía acompañadas de emisiones de carbono (Adedoyin *et al.*, 2021).

Khanal *et al.* (2021) indicaron que las llegadas de turistas tienen una relación de cointegración —las series temporales siguen una tendencia similar— a largo plazo con el consumo de energía per cápita en Australia. El estudio concluyó que el turismo internacional tiene un efecto positivo y estadísticamente significativo sobre el consumo de energía. Varios estudios han llegado a conclusiones similares de que un número cada vez mayor de llegadas de turistas conduce a un mayor consumo de energía o emisiones de CO₂ (Tiwari *et al.*, 2013; Tang *et al.*, 2016; Dogan & Aslan, 2017; Nepal *et al.*, 2019). Por tanto, un aumento de las llegadas de turistas aumenta la demanda de energía.

Sin embargo, el turismo en zonas remotas, por ejemplo, el senderismo o la exploración del bosque, puede requerir menos energía eléctrica que el turismo en un entorno construido. Por ejemplo, el turismo en Oriente Medio puede consumir más energía que los turistas que visitan las islas Canarias. Esto también implica que el clima y el tipo de atracción turística impactan el consumo de energía en diferentes niveles.

La globalización incide en esta relación al eliminar la degradación ambiental a través del turismo internacional (Balsalobre-Lorente & Leitão, 2020). Utilizando datos de países desarrollados y emergentes, León *et al.* (2014) exploraron cómo el crecimiento del turismo afecta las emisiones de CO₂, encontrando que el impacto es mayor en naciones desarrolladas. Esto resalta la importancia de seguir prácticas de desarrollo sostenible para minimizar las emisiones en la industria turística.

Shaheen *et al.* (2019) investigaron el vínculo entre el turismo, la energía, el medioambiente y el crecimiento económico, probando (con los datos utilizados) que el turismo induce emisiones de CO₂, y que existe una relación entre el crecimiento económico basado en el turismo y el cambio climático. Por otra parte, al analizar la huella de la relación entre la expansión del turismo, el progreso económico y el nivel de emisión de CO₂ en un entorno multivariado, Akadiri

et al. (2018) encontraron que los factores internos tienen más influencia en la asociación de variables que inciden en las emisiones de los pequeños países insulares en desarrollo.

Beer et al. (2018) investigaron el vínculo entre las energías renovables y el sector turístico, concluyendo que los turistas consideran más atractivos aquellos destinos que utilizan una imagen ecológica, como la generada por el empleo de energías renovables. La conexión entre energía renovable y turismo en el caso de China fue considerada por Sharif et al. (2020), quienes concluyeron que el turismo está asociado con un aumento de las emisiones de dióxido de carbono porque el sector turístico aumenta el uso de energía. Sin embargo, también refieren que el nexo entre energías renovables y turismo disminuye el daño ambiental.

En otro estudio, Balsalobre-Lorente et al. (2020) afirman que existe la necesidad de implementar medidas dirigidas al crecimiento económico sostenible basado en la promoción de fuentes de energía limpias, el comercio y la mejora de la industria del turismo sostenible. Estos autores confirman que el CO₂ y el uso de tecnologías verdes o regulaciones ambientales adecuadas impactan directamente en el crecimiento económico. Además, los resultados empíricos mostrados por Adedoyin et al. (2021) sugieren que las incertidumbres en materia de política económica, el turismo y el consumo de energía son impulsores de la degradación ambiental.

El sector turístico se ha convertido en un sector económico global que aglutina otros sectores económicos, como el alojamiento, la aviación y el comercio, los cuales también están contribuyendo al cambio climático a través de las emisiones de efecto invernadero, como el metano (Dogru et al., 2019). En cierto modo, se puede considerar que la fuerza de demanda turística, con su crecimiento constante, constituye el impulsor clave de las emisiones contaminantes, y conduce por tanto al empeoramiento de la calidad del medioambiente (Gokmenoglu & Eren, 2020). Del mismo modo, el debate sobre la relación causal entre las emisiones de CO₂ y el sector turístico ha dado lugar al concepto de huella de carbono turística (Adedoyin et al., 2021).

Según Rico et al. (2019), la principal fuente de emisiones de CO₂ en Barcelona es el transporte de llegada y salida de turistas, que genera el 95 % de las emisiones totales. Por lo tanto, se requiere aplicar medidas de políticas estrictas para controlar las emisiones de los sectores del transporte y el alojamiento. Liu et al. (2011) observaron las necesidades y el uso de energía, y sus efectos sobre las emisiones previstas de CO₂ en el sector turístico de Chengdu, China. Los resultados mostraron que el sector del transporte contribuye en gran medida a la utilización de energía y a las emisiones de CO₂. El impacto de este sector es relativamente más importante que el de los sectores de alimentación y entretenimiento.

Existe una brecha cada vez mayor entre las emisiones derivadas del turismo en los diferentes sectores y actividades, y el sector del transporte, que es el que más contribuye a las emisiones (Rauf et al., 2021). Así pues, la proporción del alojamiento y otros sectores de servicios se ha demostrado que es menor que la del transporte. Sharif et al. (2017) buscaron vínculos entre la ampliación del sector turístico y el grado de emisiones de CO₂ en Pakistán, confirmando una interrelación a largo plazo entre ambas variables. Shakouri et al. (2017) confirmaron que la interrelación entre el número de llegadas de turistas y la cantidad de emisiones de CO₂ es positiva y significativa, y también es digna de mención la relación causal entre el número de llegadas de turistas, la utilización de energía y las emisiones de CO₂.

Paramati *et al.* (2018) observan que la relación entre el gasto turístico, el crecimiento y las emisiones de CO₂ en los países de la UE resulta evidente y se muestra significativa. La investigación indica que el gasto de capital en el sector turístico afecta positivamente los ingresos del turismo al tiempo que impacta negativamente en las emisiones de CO₂. Estos hallazgos implican que invertir en turismo puede aumentar las ganancias y disminuir las emisiones de carbono.

Si los resultados empíricos en diversos contextos geográficos indican con contundencia que el turismo intensifica la demanda energética y contribuye a las emisiones de gases de efecto invernadero, el caso de las islas Canarias y su devenir histórico ilustran estos conceptos en un contexto insular. Aunque en general el turismo incrementa la utilización de energía y la contribución al cambio climático, como se observa claramente en el sector de transporte aéreo y su contribución a las emisiones, Canarias presenta un panorama diferenciado con ciertas especificidades. La dependencia del turismo, alineada con un clima suave que reduce la necesidad de calefacción en la época invernal, coloca a las islas como un ejemplo notable de cómo la geografía y la economía modelan el perfil energético de una región. Las conclusiones generales sobre la relación entre el turismo y la energía, como se ha documentado a nivel internacional, proveen un marco desde el cual se pueden examinar las circunstancias específicas de Canarias.

La energía consumida por los hoteles puede ser eléctrica o térmica, pero en el caso de Canarias un factor diferenciador es el menor uso de los sistemas de climatización debido a la naturaleza moderada de las temperaturas, tanto en invierno como en verano. Por un lado, la energía eléctrica, predominante en los hoteles de Canarias, se genera a través de varias fuentes, incluyendo plantas de combustibles fósiles, energías renovables como la eólica y solar, y en menor medida, la hidroeléctrica (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2023). Estas fuentes se convierten en electricidad en centrales generadoras y luego se distribuyen a través de la red eléctrica.

Por otro lado, la energía térmica, utilizada en los servicios de agua caliente y cocina, proviene principalmente de la combustión de gas natural, propano o diésel, aunque en contextos más sostenibles también puede ser generada por sistemas de energía solar térmica, que aprovechan el calor del sol para calentar agua de forma directa (Díaz, 2005).

En el sector hotelero, la energía eléctrica se utiliza principalmente para la iluminación, el funcionamiento de equipos y sistemas electrónicos, y el aire acondicionado, mientras que la energía térmica, que en otras regiones se emplea extensamente para la calefacción, en el caso de Canarias se destina mayoritariamente a servicios de agua caliente y procesos de cocina, reflejando las particulares condiciones climáticas de las islas (Apia & López, 2021). Se estima que el consumo eléctrico de los hoteles de Canarias es del 65,6 % y el consumo térmico, del 34,4 %. Estas cifras difieren de los índices de consumo en la península española, donde las estimaciones son del 47 % y el 53 %, respectivamente (Lorente *et al.*, 2021). En cuanto al consumo térmico de origen fósil, los combustibles utilizados en los hoteles de Canarias son principalmente gasóleo en un 57,5 % y propano en un 39,5 %.

En cuanto a la demanda eléctrica, el sector de la hostelería, el alojamiento y la restauración en Canarias representó el 15,9 % de la demanda eléctrica total en 2019, por detrás solo del uso doméstico (35,7 %) y de la administración y otros servicios públicos (18,2 %) (Lorente *et*

al., 2021). La mayor parte de la energía consumida en los hoteles de Canarias se debe a la climatización (30,8 %), agua caliente y piscinas (22 %), lavandería y cocinas (21,2 %), habitaciones (10,5 %) e iluminación general (8 %) (Lorente et al., 2021).

Según Díaz et al. (2019), los hoteles en Canarias con más categoría o estrellas (5) tienen niveles de consumo y emisiones que triplican a los de categoría media (4 o 3 estrellas) y cinco veces mayores que los de menor categoría (2 o 1 estrellas). Las emisiones debidas al consumo eléctrico suponen más del 83 % de las emisiones del consumo energético, mientras que representan solo el 58 % de la energía consumida, siendo las emisiones de Canarias tres veces superiores a las de la península. Los hoteles deberían reconvertirse, instalando equipos de autogeneración para reducir las emisiones eléctricas y la dependencia de proveedores externos.

Además, resulta necesario modernizar las desaladoras de agua existentes para reducir su nivel de consumo de combustibles fósiles y reducir la interdependencia perniciosa del binomio agua-energía, que en Canarias se une por la necesidad de utilizar energía para desalar. Se podría mejorar la situación actual mediante el uso de generación de energía renovable en los hoteles, a través de minigeneradores eólicos o plantas solares fotovoltaicas para reducir las emisiones provocadas por la producción de agua para consumo humano (Díaz et al., 2019).

Asimismo, Nuez & Osorio (2019) revelan que un consumo medio del sector turístico entre los años 2014-2017 fue de entre el 12,8 % y el 16,5 % del total de electricidad generada en el archipiélago, con un valor monetario de subvención estatal española para la reducción de la tarifa de la energía de 143,5 M€ en el año 2014. Además, los valores de las emisiones de CO₂ por consumo eléctrico turístico aumentaron significativamente con el nivel más alto de 1,1 MtCO₂ en 2017.

3. Situación actual de la gestión de energía en Canarias

Las islas Canarias han tenido históricamente una alta dependencia de los combustibles fósiles, en su mayoría petróleo, para cubrir sus necesidades energéticas, donde el transporte continúa siendo, en su amplia mayoría, el de mayor dependencia. En su apuesta por la transición energética, Canarias busca propiciar una adecuada interconexión entre sus sistemas aislados insulares, como el que se inauguró en octubre de 2022 por la Red Eléctrica de España (REE) mediante un enlace submarino de 132 kV entre Lanzarote y Fuerteventura, que permite una mayor integración, respaldo y penetración de las energías renovables (Red Eléctrica, 2022).

En Canarias se registró, en 2021, una demanda de energía primaria de 3.916 ktep, lo que representa un incremento del 10,6 % en comparación con 2020 (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial: véanse *Anuario energético de Canarias 2020* y *2021*). En términos de demanda de energía final, esta alcanzó los 2.816,4 ktep, evidenciando un aumento del 12,4 %. Estos datos reflejan un consumo per cápita de 1,30 tep por habitante como se observa en la Tabla 7.1.

Tabla 7.1. Demanda y suministro de energía primaria en Canarias 2021

Demanda de energía primaria	3.916 ktep
Incremento con respecto a 2020	10,6 %
Demanda de energía final	2.816,4 ktep
Consumo per cápita	1,30 tep/habitante

Fuente: elaboración propia con datos de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2022; 2023).

En cuanto al abastecimiento, Canarias importó 4.640 kt de hidrocarburos en 2021, con entregas de combustibles al mercado interior de 2.675,7 kt y a la navegación aérea y marítima de 3.023,2 kt, suponiendo un incremento del 3,4 % con respecto al año 2020, como se refleja en la Tabla 7.2 (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2022; 2023).

Tabla 7.2. Abastecimiento de hidrocarburos en Canarias 2021

Importación de hidrocarburos	4.640 kt
Entregas al mercado interior	2.675,7 kt
Entregas a navegación aérea y marítima	3.023,2 kt
Incremento con respecto a 2020	3,4 %

Fuente: elaboración propia con datos de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2022; 2023).

En lo que respecta a la generación eléctrica, se reportó una energía eléctrica neta puesta en red de 8.055 GWh, un 1,4 % más que en 2020. De este total, el 20 % provino de fuentes renovables, como se observa en la Tabla 7.3.

Tabla 7.3. Generación eléctrica 2021

Energía eléctrica neta	8.055 GWh
Porcentaje de fuentes renovables	20 %
Potencia total de almacenamiento	16,8 MW

Fuente: elaboración propia con datos de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2022; 2023).

Al desglosar estos datos, se observa (Tabla 7.4) que durante 2021 la potencia eólica instalada creció un 8,9 %, y su producción aumentó en un 20,8 %. Además, en cuanto a la potencia fotovoltaica instalada, esta experimentó un aumento del 12,5 %, y su producción creció un 6,3 %. En términos de participación en la producción total de electricidad renovable, ordenados de mayor a menor encontramos primero la participación de la fuente mayoritaria, la de energía eólica, con un 79,5 %. En segundo lugar, encontramos la fotovoltaica con una participación del 17,6 %. Y hasta el final con menores participaciones, la hidroeléctrica en un 2,0 %, el biogás o vertedero con un 0,8

% y la minihidráulica en un 0,2 %. Adicionalmente, Canarias cuenta con cuatro instalaciones de almacenamiento energético que suman una potencia total de 16,8 MW (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2022; 2023).

Tabla 7.4. Detalles de las fuentes renovables 2021

Fuente de energía	Participación (%)	Crecimiento de potencia (%)	Crecimiento de producción (%)
Eólica	79,5	8,9	20,8
Fotovoltaica	17,6	12,5	6,3

Fuente: elaboración propia con datos de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2022; 2023).

4. Demanda energética e indicadores en Canarias

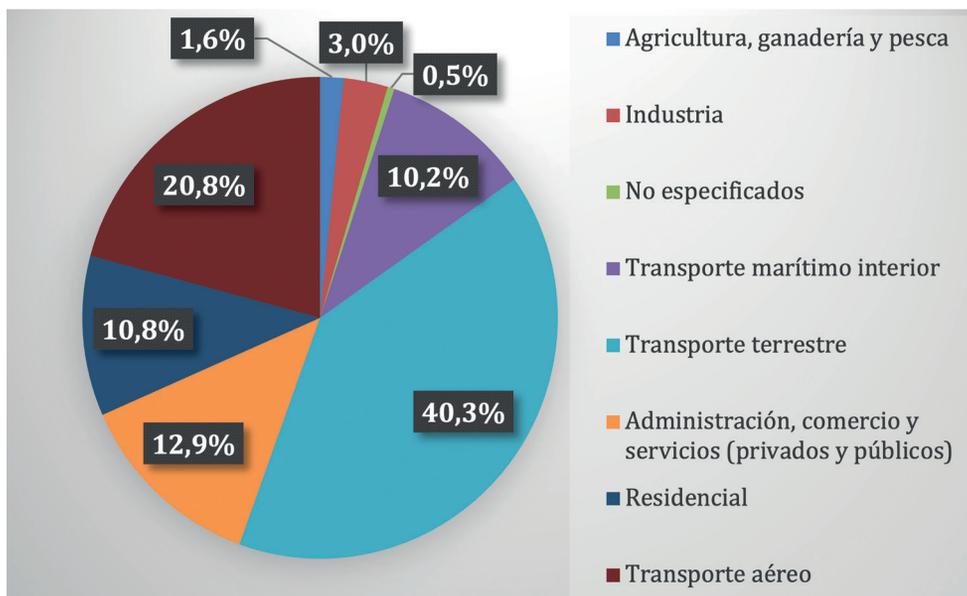
La demanda final energética en Canarias se segmenta principalmente en tres categorías: los productos derivados del petróleo, la electricidad y la energía solar térmica. Dentro de esta estructura, el suministro de petróleo es la principal, constituyendo el 76,49 % del empleo de los usuarios. A su vez, le sigue la electricidad con un 22,94 %, mientras que la energía solar térmica abarca un modesto 0,57 % del conjunto (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2023).

Las relaciones entre el consumo de energía y algunos indicadores de producción económica proporcionan información esencial sobre el grado de intensidad y rendimiento energético. La intensidad energética mide el grado de eficiencia energética relacionando el consumo de energía con la actividad económica, mientras que el consumo de energía per cápita proporciona un indicador de la energía necesaria para satisfacer las necesidades humanas y sociales (Labandeira *et al.*, 2007).

La estructura de la demanda de energía en Canarias presenta características distintivas con respecto a los territorios peninsulares españoles y, de forma más amplia, con los países de la Unión Europea (Ministerio para la Transición Ecológica, 2022). La razón fundamental radica en la estabilidad climática en el archipiélago. Las temperaturas moderadas y constantes, aunque amenazadas por las potenciales repercusiones del cambio climático, resultan en una menor necesidad del uso de calefacción en comparación con otras regiones. Sin embargo, esta singularidad climática se contrarresta por su capacidad y oferta turística, contraponiéndose con las demandas energéticas vinculadas al turismo y el transporte. Canarias, con una ratio de vehículos per cápita un 20 % superior a la media nacional española, sumado a un parque automotor envejecido, es decir, más contaminante, contribuye significativamente al incremento en la demanda energética insular. Este conjunto de factores ilustra la complejidad y particularidad del panorama energético canario.

En el Gráfico 7.1 se presenta la distribución porcentual de la demanda de energía final según sectores de consumo. Es notorio que el conjunto de modalidades de transporte, terrestre, aéreo y marítimo, domina la demanda energética. A estos les sigue el sector servicios, que engloba comercio, hostelería y Administraciones públicas, con una demanda del 12,9 %.

Gráfico 7.1. Distribución porcentual de la demanda de energía en Canarias por sectores en 2021



Fuente: elaboración propia con datos de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2023).

La demanda de consumo de energía residencial canario se sitúa por debajo de la media española. Esta particularidad se atribuye en parte al clima templado del archipiélago, y a una cobertura deficiente o inexistente por una diversidad de motivos en cuanto a las necesidades de calefacción y refrigeración. En Canarias, tan solo el 30 % de las viviendas cuentan con sistemas de aire acondicionado, y respecto a la demanda energética residencial, únicamente el 3 % se destina a climatización, incluyendo calefacción y refrigeración. Se estima que, si existiese una adecuada cobertura de climatización, este porcentaje podría ascender hasta el 10 % en los escenarios actuales, aunque podría subir más si se dan los efectos adversos de calentamiento global pronosticados por el cambio climático (Molina, 2018).

Otro desafío energético radica en el elevado coste de generación eléctrica, agravado por la dependencia de combustibles fósiles. Con un coste de 237 €/MWh, según datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC, 2023), las islas Canarias registran uno de los valores más altos en comparación con otros mercados eléctricos europeos.

La energía eléctrica neta puesta en la red durante el año 2021 ascendió aproximadamente a 8.055 GWh, un 1,4 % superior al año 2020, habiéndose cubierto de dicha demanda en un 20 % mediante la aportación de renovables. En la Figura 7.1, se puede observar la producción de energía eléctrica vertida a la red de origen renovable en las islas a lo largo del año 2021.

Durante 2021, la energía eléctrica neta vertida a la red alcanzó los 8.055 GWh, lo que representa un incremento del 1,4 % en comparación con 2020. De este total, el 20 % provino de fuentes renovables, como se evidencia en la Figura 7.1.

La Figura 7.1 muestra que la generación de energía eléctrica a partir de fuentes renovables en Canarias experimentó un crecimiento significativo del 17,1 % con respecto al año anterior. La isla de El Hierro lidera este avance con una cobertura del 56,2 % de su demanda a través de renovables, seguida por Tenerife y Gran Canaria, con un 21,1 %. A estas le siguen Fuerteventura (18,7 %), Lanzarote (11,1 %), La Palma (10,9 %), y por último, la Gomera con un 0,7 %. Predominantemente, la energía eólica es la fuente de energía renovable principal en todas las islas, nunca bajando del 70 % de las fuentes limpias por isla. A esta le sigue la fotovoltaica, registrando un aumento significativo en comparación con 2020. En contrapartida, la generación a partir de minihidráulica y biogás presentó una disminución del 12,6 % y del 7,5 %, respectivamente.

5. Estrategias y programas para la gestión de la energía

El reto del cambio climático y la necesaria adaptación ante sus efectos potenciales, así como la necesidad de la mitigación de las emisiones causantes de los mismos, están impulsando el reto de la consiguiente transición energética en los destinos turísticos, que consiste en promover la evolución acelerada hacia un modelo de producción y consumo energético que no dependa de los combustibles fósiles tradicionales, como el petróleo y el gas natural. El Gobierno de Canarias, mediante la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial ha desarrollado e impulsado una serie de planes, estrategias y hojas de ruta en relación con la energía (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2019; 2022; 2023).

La Estrategia Canaria de Acción Climática constituye el instrumento marco de planificación regional que persigue el cumplimiento de los compromisos adquiridos en materia de lucha contra el cambio climático, en una hoja de ruta hacia una sociedad canaria climáticamente neutra y resiliente al clima para 2040.

Tabla 7.5. Programas de Inversión del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de Canarias en millones de euros

Programa	Inversión	Descripción
Autosuficiencia en Administraciones públicas y autoconsumo social	116,7	Incrementar la generación renovable en edificios públicos e impulsar el autoconsumo social.
Fomento del autoconsumo compartido y comunidades energéticas	93,3	Promover las renovables en autoconsumo compartido y comunidades energéticas.
Desarrollo de comunidades energéticas industriales y renovables	93,3	Descarbonizar el sector industrial mediante comunidades energéticas.
Repotenciación y nuevas instalaciones renovables con naturalización	70,0	Repotenciación de parques energéticos y renaturalización con el entorno.
Fomento de la movilidad integral sostenible	35,0	Electrificar el transporte e implantar zonas de bajas emisiones.
Fomento de proyectos verdes singulares	46,7	Apoyo a proyectos innovadores en renovables, almacenamiento, hidrógeno verde y modelos de negocio.

Fuente: elaboración propia con datos de la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2023).

Esta estrategia emerge como el instrumento esencial en la planificación regional. En este marco, se catalogan los principales desafíos climáticos en Canarias, se establecen objetivos de reducción de emisiones, captación de carbono, eficiencia energética, implantación de renovables y movilidad sostenible. Asimismo, se proponen las líneas estratégicas y acciones de mitigación y adaptación al cambio climático, y se definen las necesidades de investigación, desarrollo y formación en materia de acción climática.

Por otro lado, el Plan de Transición Energética de Canarias (Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, 2019) busca complementar y materializar las aspiraciones de la estrategia previamente mencionada. En paralelo, la Estrategia Energética de Canarias contempla dos principales infraestructuras de almacenamiento de energía: la central hidroeléctrica de Gorona del Viento en la isla de El Hierro, que ya está en funcionamiento, y la central de Chira Soria, en Gran Canaria, actualmente en tramitación administrativa. Este último proyecto tendrá un coste aproximado de 400 millones de euros (Uche-Soria, 2019).

Para la Estrategia de Energía Sostenible en Canarias, el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico de Canarias ha delineado siete programas que movilizarán una inversión de 820 millones de euros, como se observa en la Tabla 7.5.

6. Transporte, puertos y aeropuertos en Canarias

Aunque existe la posibilidad de que haya yacimientos de petróleo en las aguas cercanas al archipiélago canario (Gutiérrez, 2023), Canarias no cuenta, al menos de momento, con recursos propios de combustibles fósiles, pues todos son importados. La economía regional registra un grave déficit comercial crónico que ha venido aumentando en las últimas décadas de forma sistemática. La evolución de las importaciones está impulsada esencialmente por las importaciones de combustibles minerales, aceites y otros productos refinados.

A nivel global, mientras que el transporte marítimo de mercancías mantiene una tendencia al alza, el transporte de pasajeros se ha inclinado hacia el uso aéreo, con la notable excepción del sector de cruceros, cuyo crecimiento ha sido exponencial, incluso se ha recuperado de la situación de la pandemia (Zorrilla Muñoz, 2016).

El archipiélago canario depende en gran medida del transporte marítimo para satisfacer sus necesidades básicas con la importación de recursos como combustibles, alimentos, material de construcción o bienes de consumo.

En el ámbito aéreo, las proyecciones para el aeropuerto de Gran Canaria sugieren que no se alcanzaría su máxima capacidad hasta 2037. Esta es una de las razones que crea más conflicto en la cercanía de las instalaciones de las áreas pobladas, generando resistencia ciudadana y municipal a futuras expansiones de la pista. Según AENA, se debe alcanzar la cifra de 20 millones de pasajeros para que fuese necesaria la creación de la tercera pista si se mantiene el incremento medio anual de pasajeros (Quesada, 2020).

En un esfuerzo por abordar los desafíos climáticos, las instituciones públicas locales de los Cabildos de La Gomera, Gran Canaria y Lanzarote han adoptado estrategias de acción

climática, aunque de estos, tan solo Gran Canaria ha avanzado con la aprobación formal en Consejo de Gobierno de su Plan de Acción como hoja de ruta cuyos horizontes y objetivos se fijan en 2030 y 2050 (Cabildo de Gran Canaria, 2021).

En la isla de Gran Canaria, a partir del diagnóstico de los riesgos y vulnerabilidades para la adaptación al cambio climático, se identifica a la energía, el agua y los puertos y aeropuertos como elementos clave (Consejo Insular de la Energía del Cabildo de Gran Canaria, 2018). En este análisis de riesgos, se establece que la energía, en su producción, distribución y consumo, es altamente susceptible a las fluctuaciones y eventos extremos inducidos por el cambio climático, y se enfatiza la necesidad de transición hacia fuentes renovables que no solo reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero, sino que también mejoren la resiliencia de la infraestructura energética. El agua, recurso esencial y limitado en la isla, enfrenta desafíos de escasez y calidad agravados por patrones climáticos cambiantes (Papapostolou *et al.*, 2020). El informe subraya la importancia de la gestión sostenible del agua y la adopción de tecnologías eficientes para la desalinización.

Los puertos y aeropuertos, por su parte, son infraestructuras críticas para la economía insular y están expuestos a los impactos del cambio climático, incluyendo el aumento del nivel del mar, tormentas más intensas y frecuentes, y cambios en los patrones de precipitación (ECCE, 2005). Se identifica la necesidad de fortalecer las medidas de protección y adaptación para garantizar la continuidad de las operaciones y la seguridad. Este diagnóstico de riesgos y vulnerabilidades refuerza la urgencia de implementar estrategias de adaptación integral que protejan y preparen a estos sectores críticos ante los inevitables efectos del cambio climático (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, 2021).

7. Conclusiones

Canarias representa un caso singular dentro del panorama energético y climático, tanto a nivel nacional como internacional. Dada su ubicación geográfica y características intrínsecas, el archipiélago canario es la única región de España no conectada a redes energéticas continentales. Su dependencia casi total de las importaciones de combustibles fósiles y su creciente déficit comercial, principalmente impulsado por la necesidad de minerales y productos refinados, subrayan la urgencia de redefinir su matriz energética. Además, la falta de recursos de combustibles fósiles en el archipiélago resalta la urgente necesidad de una transición a energías limpias.

El transporte marítimo y aéreo es una parte integral y crucial para el crecimiento de las islas, especialmente en lo que respecta al transporte de mercancías por mar, que sigue siendo esencial para satisfacer las demandas básicas del archipiélago. En cuanto al transporte aéreo, se trata del utilizado predominantemente por los flujos de turistas visitantes de las islas, que consume entre 3 y 5 veces más energía y agua per cápita que la población residente.

Hasta el momento presente, la gestión energética de Canarias ha estado fundamentalmente basada en el empleo de los combustibles de origen fósil, con una baja participación de las energías renovables, siendo bastante inferior a la media nacional. En la producción eléctrica, el uso de energías renovables se sitúa en un 19,9 % en Canarias frente al 47,7 % en el

sistema eléctrico nacional. En el conjunto de las energías renovables —o verdes— producidas en Canarias, la eólica es la principal, con un 15,8 % del total, seguida de la fotovoltaica con un 3,7 %. Sin embargo, Canarias presenta la oportunidad de la amplia disponibilidad de recursos renovables procedentes del sol y el viento. El aprovechamiento extensivo de estos recursos podría repercutir en la reducción de la actual dependencia fósil del exterior. Además, esto estimularía el fortalecimiento de la economía circular y la generación de empleo.

En este capítulo se han presentado los principales retos a los que se enfrenta la gestión de la energía en Canarias para conseguir desplegar en las próximas décadas un sistema de energía limpio y sostenible. Para revertir la situación actual de excesiva dependencia de los combustibles fósiles, se están desarrollando diversos planes desde una perspectiva estratégica y de planificación, auspiciados por las instituciones de gobierno regional y locales, que han impulsado varios planes y estrategias para abordar los retos energéticos y climáticos.

El análisis realizado sobre el diagnóstico de riesgos y vulnerabilidades refleja la necesidad de reevaluar y adaptar la infraestructura existente, especialmente en lo que respecta a energía, agua, puertos y aeropuertos, para la mitigación de las emisiones centrándose en evitar el impacto negativo en cambio climático. La interconexión de la energía y el agua en el sistema canario de energía, debido a que una parte importante del suministro de agua potable del archipiélago proviene de plantas desalinizadoras intensivas de energía, pone de relieve la necesidad de estrategias integradas que aborden ambos retos.

Por tanto, Canarias como región especializada en el turismo, y por sus características geográficas y climáticas, presenta desafíos diferenciados en términos de gestión energética y adaptación climática. Ante estos retos, está tomando medidas proactivas para abordarlos en clara sintonía con las políticas energéticas nacionales y europeas que abordan la transición hacia una sociedad y una economía de energías limpias y sostenibles. Para lograr un archipiélago más sostenible y resiliente a las posibles consecuencias del cambio climático, son necesarias una serie de medidas, entre las que destacan la colaboración continua, las inversiones estratégicas en infraestructuras, y un compromiso con la investigación y la innovación. La transición hacia una matriz energética más verde, así como la adaptación eficaz a los impactos del cambio climático, harían de Canarias una región con más bienestar social en el nuevo escenario del clima, y podría servir de modelo y apoyo para otras regiones insulares.

Referencias

- Adedoyin, F. F., Nathaniel, S., & Adeleye, N. (2021). An investigation into the anthropogenic nexus among consumption of energy, tourism, and economic growth: do economic policy uncertainties matter? *Environmental Science and Pollution Research*, 28(3), 2835-2847.
- Akadiri, S. S., Lasisi, T. T., Uzuner, G., & Akadiri, A. C. (2018). Examining the causal impacts of tourism, globalization, economic growth and carbon emissions in tourism island territories: bootstrap panel Granger causality analysis. *Current Issues in Tourism*, 23(4), 470-484.
- Ali, Q., Khan, M. T. I., & Khan, M. N. I. (2018). Dynamics between financial development, tourism, sanitation, renewable energy, trade and total reserves in 19 Asia cooperation dialogue members. *Journal of Cleaner Production*, 179, 114-131.

- Alola, A. A., & Alola, U. V. (2018). Agricultural land usage and tourism impact on renewable energy consumption among Coastline Mediterranean Countries. *Energy & Environment*, 29(8), 1438-1454.
- Apia, D., y López-Cózar, J. M. (2021). *Energía solar térmica*. Madrid: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía.
- Balsalobre-Lorente, D., & Leitão, N. C. (2020). The role of tourism, trade, renewable energy use and carbon dioxide emissions on economic growth: evidence of tourism-led growth hypothesis in EU-28. *Environmental Science and Pollution Research*, 27(36), 45883-45896.
- Balsalobre-Lorente, D., Driha, O. M., Shahbaz, M., & Sinha, A. (2020). The effects of tourism and globalization over environmental degradation in developed countries. *Environmental Science and Pollution Research*, 27(7), 7130-7144.
- Baute Díaz, N., Simancas Cruz, M. R., Padrón Fumero, N., Herrera Priano, F. Á., Rodríguez González, P., Gutiérrez Taño, D., Santana Turégano, M. Á., et al. (2022). *Observatorio turístico de Canarias. Sostenibilidad del Turismo en Canarias. Informe 2022*. <http://riull.ull.es/xmlui/handle/915/30932>
- Beer, M., Rybár, R., & Kaľavský, M. (2018). Renewable energy sources as an attractive element of industrial tourism. *Current Issues in Tourism*, 21(18), 2139-2151.
- Cabildo de Gran Canaria (2021). *Estrategia Insular De Adaptación Al Cambio Climático E Impulso De La Economía Baja En Carbono*. <https://www.energiagrancanaria.com/descargas/estrategia-de-adaptacion-al-cc-gran-canaria-20212709.pdf>
- Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) (2023). *Boletín de Indicadores Eléctricos*. https://www.cnmc.es/sites/default/files/4623269_0.pdf
- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2019). *Plan de Transición Energética de Canarias (PTECan) 2021-2030*. Gobierno de Canarias. https://www3.gobiernodecanarias.org/ceic/energia/oecan/files/Presentacion_EstrategiasPVAutoconsumo_Almacenamiento_VE.PDF
- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2022). *Anuario energético de Canarias 2020*. Gobierno de Canarias. https://www3.gobiernodecanarias.org/ceic/energia/oecan/files/Anuario_Energetico_de_Canarias_2020.pdf
- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2023). *Anuario energético de Canarias 2021*. Gobierno de Canarias. https://www3.gobiernodecanarias.org/ceic/energia/oecan/files/AnuarioEnergeticoCanarias_2021_v2.pdf
- Consejo Insular de la Energía del Cabildo de Gran Canaria (2018). *Diagnóstico de riesgos y vulnerabilidades y adaptación al cambio climático en la isla de Gran Canaria*. <https://www.energiagrancanaria.com/wp-content/uploads/2019/03/sintesisconclusionesfb.pdf>
- Díaz Pérez, F. J., Chinarro, D., Guardiola Mouhaffel, A., Díaz Martín, R., & Pino Otín, M. R. (2019). Comparative study of carbon footprint of energy and water in hotels of Canary Islands regarding mainland Spain. *Environment, Development and Sustainability*, 21(6), 1763-1780.
- Díaz Velilla, J. P. (2005). *Sistemas de energías renovables*. Paraninfo.

- Dogan, E., & Aslan, A. (2017). Exploring the relationship among CO2 emissions, real GDP, energy consumption and tourism in the EU and candidate countries: Evidence from panel models robust to heterogeneity and cross-sectional dependence. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 77(C), 239-245.
- Dogru, T., Isik, C., & Sirakaya-Turk, E. (2019). The balance of trade and exchange rates: Theory and contemporary evidence from tourism. *Tourism Management*, 74, 12-23.
- Dwyer, L., Forsyth, P., Spurr, R., & Hoque, S. (2010). Estimating the carbon footprint of Australian tourism. *Journal of Sustainable tourism*, 18(3), 355-376.
- ECCE (2005). *Evaluación Preliminar de los Impactos en España por Efecto del Cambio Climático*. Ministerio de Medio Ambiente, Oficina Española de Cambio Climático y Universidad de Castilla La Mancha.
- Gokmenoglu, K. K., Eren, B. M. (2020). The role of international tourism on energy consumption: empirical evidence from Turkey. *Current Issues in Tourism*, 23(9), 1059-1065.
- Gössling, S. (2013). National emissions from tourism: An overlooked policy challenge? *Energy Policy*, 59, 433-442.
- Gulistan, A., Tariq, Y. B., & Bashir, M. F. (2020). Dynamic relationship among economic growth, energy, trade openness, tourism, and environmental degradation: fresh global evidence. *Environmental Science and Pollution Research International*, 27(12), 13477-13487.
- Gutiérrez, L. (2023). Mutismo del Gobierno sobre las prospecciones autorizadas por Rabat en aguas al sur de Canarias. *Canarias7*. <https://www.canarias7.es/politica/mutismo-gobierno-sobre-20230225002246-nt.html>
- Kalair, A., Abas, N., Saleem, M. S., Kalair, A. R., & Khan, N. (2020). Role of energy storage systems in energy transition from fossil fuels to renewables. *Energy Storage*, 3(1), e135.
- Katircioglu, S. T. (2014). International tourism, energy consumption, and environmental pollution: The case of Turkey. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 36(C), 180-187.
- Katircioglu, S. T., Feridun, M., & Kilinc, C. (2014). Estimating tourism-induced energy consumption and CO₂ emissions: The case of Cyprus. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 29, 634-640.
- Khanal, A., Rahman, M. M., Khanam, R., Velayutham, E. (2021). Are tourism and energy consumption linked? Evidence from Australia. *Sustainability*, 13(19), 10800.
- Labandeira, X., León, C. J., y Vázquez, M. X. (2007). *Economía ambiental*. Madrid: Pearson Educación.
- León, C. J., Araña, J. E., & Hernández Alemán, A. (2014). CO2 emissions and tourism in developed and less developed countries. *Applied Economics Letters*, 21(16), 1169-1173.
- Liu, J., Feng, T., & Yang, X. (2011). The energy requirements and carbon dioxide emissions of tourism industry of Western China: A case of Chengdu city. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 15(6), 2887-2894.

- Liu, Y., Kumail, T., Ali, W., & Sadiq, F. (2019). The dynamic relationship between CO₂ emission, international tourism, and energy consumption in Pakistan: a cointegration approach. *Tourism Review*, 74(4), 761-779.
- Lorente de las Casas, A., Mirkova, I., & Ramos-Real, F. J. (2021). Stakeholders' Perceptions of the Possible Energy Sustainability Solutions in the Hotels of the Canary Islands. *Sustainability*, 13(12), 6943.
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2022). *Estrategia de Energía Sostenible en las Islas Canarias*. https://www.lamoncloa.gob.es/serviciosdeprensa/notasprensa/transicion-ecologica/Documents/2022/160222_EstrategiaSostenible_Canarias.pdf
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico (2021). *Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021–2030*. Madrid: MITECO. https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/pnacc-2021-2030_tcm30-512163.pdf
- Molina, D., Fernández Monistrol, J. A., & Uriel, A. (2018). *Catálogo-guía de fenómenos meteorológicos adversos que afectan a la isla de Gran Canaria*. Madrid: Ministerio para la Transición Ecológica y Agencia Estatal de Meteorología.
- Moutinho, V., Costa, C., & Bento, J. P. C. (2015). The impact of energy efficiency and economic productivity on CO₂ emission intensity in Portuguese tourism industries. *Tourism Management Perspectives*, 16(2015), 217-227.
- Nepal, R., Al Irsyad, M. I., & Nepal, S. K. (2019). Tourist arrivals, energy consumption and pollutant emissions in a developing economy—implications for sustainable tourism. *Tourism Management*, 72, 145-154.
- Nepal, S. K. (2008). Tourism-induced rural energy consumption in the Annapurna region of Nepal. *Tourism Management*, 29(1), 89-100.
- Nuez, I., & Osorio, J. (2019). Calculation of tourist sector electricity consumption and its cost in subsidised insular electrical systems: The case of the Canary Islands, Spain. *Energy Policy*, 132, 839-853.
- Nunkoo, R., Seetanah, B., Jaffur, Z. R. K., Moraghen, P. G. W., & Sannassee, R. V. (2020). Tourism and economic growth: A meta-regression analysis. *Journal of Travel Research*, 59(3), 404-423.
- Papapostolou, C. M., Kondili, E. M., Zafirakis, D. P., & Tzanes, G. T. (2020). Sustainable water supply systems for the islands: The integration with the energy problem. *Renewable Energy*, 146, 2577-2588.
- Paramati, S. R., Alam, M. S., & Lau, C. K. M. (2018). The effect of tourism investment on tourism development and CO₂ emissions: empirical evidence from the EU nations. *Journal of Sustainable Tourism*, 26(9), 1587-1607.
- Quesada, J. (2020). Aeropuerto hasta 2037 o hasta 2040. *Canarias7*. <https://www.canarias7.es/canarias/aeropuerto-hasta-2037-o-hasta-2040-MF6412835>

- Rauf, A., Ozturk, I., Ahmad, F., Shehzad, K., Chandiao, A. A., Irfan, M., Abid, S., et al. (2021). Do tourism development, energy consumption and transportation demolish sustainable environments? Evidence from Chinese provinces. *Sustainability*, 13(22), 12361.
- Red Eléctrica (2022). *Red Eléctrica culmina con éxito el enlace submarino a 132 kV entre Lanzarote y Fuerteventura*. Red Eléctrica. <https://www.ree.es/es/sala-de-prensa/actualidad/nota-de-prensa/2022/10/red-electrica-culmina-con-exito-el-enlace-lanzarote-fuerteventura>
- Rico, A., Martínez-Blanco, J., Montlleó, M., Rodríguez, G., Tavares, N., Arias, A., & Oliver-Solà, J. (2019). Carbon footprint of tourism in Barcelona. *Tourism Management*, 70, 491-504.
- Rodríguez Keller, S. (2018). *Del sector primario al turístico en la comarca de Playa de Santiago: Análisis territorial y valoración de sus habitantes*. Universidad de La Laguna.
- Shaheen, K., Zaman, K., Batool, R., Khurshid, M. A., Aamir, A., Shoukry, A. M., sharkawy, M. A., et al. (2019). Dynamic linkages between tourism, energy, environment, and economic growth: evidence from top 10 tourism-induced countries. *Environmental Science and Pollution Research*, 26, 31273-31283.
- Shakouri, B., Khoshnevis Yazdi, S., & Ghorchebigi, E. (2017). Does tourism development promote CO₂ emissions? *Anatolia*, 28(3), 444-452.
- Sharif, A., Afshan, S., & Nisha, N. (2017). Impact of tourism on CO₂ emission: evidence from Pakistan. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*, 22(4), 408-421.
- Sharif, A., Saha, S., Campbell, N., Sinha, A., & Ibrahiem, D. M. (2020). Tourism, environment and energy: an analysis for China. *Current Issues in Tourism*, 23(23), 2930-2949.
- Tang, C. F., Tiwari, A. K., & Shahbaz, M. (2016). Dynamic inter-relationships among tourism, economic growth and energy consumption in India. *Geosystem engineering*, 19(4), 158-169.
- Tiwari, A. K., Ozturk, I., & Aruna, M. (2013). Tourism, energy consumption and climate change in OECD countries. *International Journal of Energy Economics and Policy*, 3(3), 247-261.
- Uche-Soria, M. (2019). *Planificación energética en los sistemas aislados: un enfoque desde las energías limpias y la economía circular: caso del archipiélago canario*. Tesis Doctoral. Universidad Politécnica de Madrid.
- Van Zyl-Bulitta, V. H., Ritzel, C., Stafford, W., & Wong, J. G. (2019). A compass to guide through the myriad of sustainable energy transition options across the global North-South divide. *Energy*, 181(C), 307-320.
- Zorrilla Muñoz, V., Fernández Cava, N., & Petz, M. (2016). Análisis de GEI en el sector del transporte en España. *Técnica Industrial*, 313, 38-42.

Gestión de agua y saneamiento

ALBA ESTÉVEZ-BAULUZ^a, EUGENIO DÍAZ-FARINA^b,
NOEMI PADRÓN-FUMERO^a

^aDepartamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos
Universidad de La Laguna

^bDepartamento de Análisis Económico Aplicado,
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

En este capítulo, exploramos los principales desafíos del sector turístico en el contexto de la gestión de recursos hídricos en destinos insulares. En primer lugar, se presenta la evidencia empírica relacionada con la temática en cuestión, destacando los factores que influyen en el consumo de agua en los establecimientos de alojamiento. A continuación, se describen los principales retos de la gestión del agua en Canarias y los datos disponibles sobre el consumo de agua en el sector turístico de la región. Finalmente, se proponen algunas mejoras para el desarrollo de indicadores en este ámbito.

1. Introducción

El sector turístico es un sector estratégico para impulsar la conservación de los recursos hídricos globales, tanto en materia de disponibilidad de agua como para el desarrollo de infraestructuras de saneamiento y tratamiento, en línea con el objetivo de desarrollo sostenible 6 (ODS 6), cuya finalidad es «garantizar la disponibilidad y la gestión sostenible del agua y el saneamiento» (OMT, 2023). Históricamente, el turismo ha contribuido a incrementar la escasez de los recursos hídricos en muchas regiones del mundo. Este proceso ha requerido realizar inversiones clave para aumentar la disponibilidad de agua y de infraestructuras de saneamiento y depuración, tanto para cubrir las necesidades básicas de la población residente como para el desarrollo turístico y de otros sectores económicos.

Sin embargo, este aumento de valor del agua inducido por la actividad turística también puede contribuir a desplazar otras actividades económicas, principalmente actividades del sector primario, generando problemas de rivalidad y conflictos sociales. Estos problemas de rivalidad se pueden solucionar con una adecuada gobernanza para la asignación de derechos sobre los recursos hídricos entre sectores y regiones. Sin embargo, la contaminación y el aumento de la escasez de agua en un contexto de cambio climático acelerado podrían poner en cuestión estos acuerdos institucionales, especialmente en regiones intensamente turísticas como los territorios insulares, Canarias y Baleares, y las costas del Mediterráneo.

Para abordar estos retos será necesario mejorar los niveles de colaboración entre la industria turística, las comunidades locales, los distintos niveles de gobierno y administraciones públicas en distintos ámbitos de actuación, e incluir, además, a las organizaciones ecologistas. Una de las dificultades más importantes a este respecto es la falta de información fiable sobre el consumo de agua y los niveles de eficiencia de la industria turística en los destinos. De hecho, la mayoría de las actividades características del turismo son invisibles en las redes de servicios municipales como el abastecimiento, saneamiento y depuración de aguas residuales, o en la red de recogida y transporte de residuos. La falta de visibilidad del sector, y de indicadores que reflejen algo tan básico como su consumo de agua, dificulta la medición de sus impactos ambientales y cualquier esfuerzo en este ámbito.

2. Evidencia científica sobre el consumo de agua del sector turístico

La disponibilidad de agua en cantidad y calidad suficiente, así como a un coste razonable, ha sido un factor determinante en el desarrollo turístico en muchas regiones del planeta. De hecho, a pesar de los avances tecnológicos que permiten la producción de agua a través de procesos industriales como la desalación de agua de mar o la regeneración de las aguas residuales, todavía podemos encontrar numerosos destinos turísticos cuya capacidad de expansión y competitividad se pueden ver condicionadas por la escasez y la calidad del agua disponible para el sector (Charara *et al.*, 2011; Gössling *et al.*, 2012). Además, es fundamental destacar que, en el contexto local, el sector turístico compite de forma evidente por los recursos hídricos con otros sectores económicos, y que su escasez puede intensificar los conflictos políticos y sociales (Cole, 2012).

De hecho, los grandes flujos turísticos suelen concentrarse en tiempo y en espacio en regiones tradicionalmente áridas y secas, especialmente en destinos de sol y playa, intensificando el consumo local de agua y los problemas de sobreexplotación de los recursos locales. Es justamente en estas regiones donde los impactos del cambio climático están exacerbando los problemas de escasez de agua y los conflictos, acelerando, además, el deterioro de ecosistemas valiosos como consecuencia de la contaminación (Feyen *et al.*, 2020). A su vez, estudios recientes alertan de que los cambios en las condiciones climáticas en las próximas décadas modificarán los flujos turísticos norte-sur y su estacionalidad,

umentando los riesgos a los que se enfrenta la industria turística local y sus activos (Matei *et al.*, 2023).

El agua es un servicio ecosistémico que proporciona un alto valor a la mayoría de los servicios y experiencias en el sector turístico. Aunque las estimaciones varían significativamente entre destinos, existe evidencia de que las personas consumen relativamente más agua cuando están de vacaciones (Gössling *et al.*, 2012). En este contexto, diversos estudios alertan de la elevada huella hídrica de la actividad turística, particularmente de los impactos indirectos, como consecuencia de la compleja cadena de suministro asociada a la producción de alimentos y a otros servicios de alojamiento y de restauración (Cazcarro *et al.*, 2014). Se han identificado tres factores que contribuyen a intensificar la huella hídrica de la alimentación en el sector turístico. En primer lugar, el gran volumen de desperdicios alimentarios en el sector. En segundo lugar, la elevada proporción de alimentos proteicos en la alimentación de los turistas, principalmente el volumen de carne, que genera la mayor huella hídrica. Finalmente, el consumo energético derivado del transporte aéreo de los alimentos desde lugares remotos y su impacto en la huella hídrica de dichas regiones, especialmente en los destinos turísticos insulares. En este sentido, Gössling *et al.* (2012) estiman en 70 m³ la huella hídrica de la alimentación de una estancia media de 14 días.

A diferencia de otros sectores, actualmente no existe información estadística oficial que refleje el consumo y las necesidades de agua del sector turístico. En algunos destinos se han desarrollado estudios que analizan el consumo de agua en el sector alojativo, observándose una enorme variabilidad de los consumos por pernoctación incluso dentro de un mismo destino. Mientras que Gössling *et al.* (2012) muestra un consumo de 300 litros al día por turista, Rico-Amoros *et al.* (2009) encuentra que los consumos por pernoctación oscilan entre los 361 litros y los 600 litros en los hoteles de cuatro y cinco estrellas, respectivamente. En el caso de las actividades recreativas, destaca el consumo de agua en los campos de golf y las grandes infraestructuras para eventos y convenciones, aunque también presentan una gran variabilidad en función del tipo de suelo, clima y tamaño. Finalmente, dado que la producción de agua y de energía están estrechamente interrelacionadas, hasta el punto de crear un binomio inseparable en muchas regiones, la huella hídrica de la producción de energía es un ámbito aún por explorar.

Existen numerosas barreras para aumentar la eficiencia del uso del agua tanto en los establecimientos alojativos como en los destinos turísticos. De hecho, el alto coste percibido, particularmente por las pequeñas y medianas empresas, de las medidas de ahorro respecto de la facturación del agua (Bohdanowicz, 2005; Charara *et al.*, 2011), o la escasez de información relativa al desarrollo de estándares locales de consumo de agua, y el desconocimiento del impacto sobre los recursos del destino (Becken, 2014; Pereira-Doel *et al.*, 2019) son algunos de los obstáculos más relevantes. En consecuencia, las medidas de ahorro de agua en la industria tienden a buscar más la fidelización de los clientes a través de las certificaciones medioambientales (Tirado *et al.*, 2019), y suelen ser relevantes únicamente durante los periodos de sequía, por mandato regulatorio (Alonso, 2008). Por otro lado, dado que las decisiones de los turistas influyen directamente en el consumo de agua, los establecimientos alojativos están probando distintas medidas para impulsar un cambio de comportamiento en los turistas a la hora de tomar decisiones con repercusiones en el consumo de agua del establecimiento

como, por ejemplo, la frecuencia de lavado de las toallas (Gössling, *et al.*, 2019) o la duración de las duchas (Pereira-Doel *et al.*, 2019).

El consumo de agua en los establecimientos alojativos se ve condicionado, entre otros factores, por las características individuales del establecimiento, el tipo de destino, las condiciones climáticas donde se ubica, los segmentos de mercado o el comportamiento de los huéspedes (Ramazanova *et al.*, 2021). Por lo tanto, esta heterogeneidad puede determinar diferentes patrones de consumo de agua en el sector del alojamiento (Estévez-Bauluz, 2021). El estudio de los determinantes del consumo de agua ha sido abordado en la literatura, mayoritariamente, desde la perspectiva de las características de la oferta de los establecimientos. A pesar de que las variables de demanda, hasta donde conocemos, no han sido prácticamente analizadas, diferentes trabajos evidencian que las pernoctaciones incrementan el consumo de agua de los establecimientos (Barberán *et al.*, 2013; Bohdanowicz & Martinac, 2007; Charara *et al.*, 2011; Deng, Shi-Ming & Burnett, 2002).

La información de los determinantes hasta ahora mencionados ha sido recopilada a través de encuestas y entrevistas a los gerentes de los establecimientos alojativos. Sin embargo, el análisis de la implementación de medidas de ahorro de agua a menudo requiere una información técnica más específica (Antonova *et al.*, 2021). Por consiguiente, pocos autores han podido abordar esta área. Mientras que Antakyali *et al.* (2008) muestra que la instalación de un biorreactor de membrana en un complejo turístico en Turquía permite reutilizar las aguas residuales para el riego, Atanasova *et al.* (2017) analiza la implementación de esta tecnología en España. Asimismo, Gatt & Schranz (2015) evidencian que la remodelación de las habitaciones de un hotel en Malta con desplazadores de volumen en las cisternas de los inodoros, cabezales de ducha de bajo flujo y aireadores de bajo caudal reducen el consumo de agua en 134 litros por pernoctación, con una rentabilidad elevada a corto plazo.

Un último aspecto del consumo de agua en el sector turístico es su impacto en la calidad de las aguas disponibles. De hecho, resulta sistemática y paradójica la escasez de tratamiento de las aguas residuales en múltiples destinos y zonas urbanas costeras en todo el mundo, y muy especialmente en los territorios insulares. El uso extensivo de pozos de aguas negras y de vertidos directos al mar sin tratamiento previo en la costa supone un riesgo en la calidad del agua dulce de los destinos y de otros recursos turísticos disponibles como las playas y los ecosistemas naturales.

Por tanto, es evidente que existen numerosas interacciones entre turismo y agua, y que es necesario investigar en profundidad esta relación en cada uno de los territorios y destinos, con el objetivo de poner en perspectiva la sostenibilidad del consumo de agua del sector turístico. Para ello, resulta fundamental evaluar y auditar tanto la disponibilidad de agua como los consumos directos e indirectos realizados por las distintas actividades y sectores, así como sus impactos en términos de contaminación, con la finalidad de potenciar mejoras en la gestión del agua en los destinos y en las empresas del sector, desde el punto de vista de la oferta (medidas para aumentar la disponibilidad de agua) y de la demanda (medidas dirigidas a reducir el consumo de agua en los distintos usos o incrementar su eficiencia).

3. Ciclo integral del agua en los destinos: el caso de las Islas Canarias

Las mejoras en la gestión de los recursos hídricos en los destinos turísticos deben contemplar la disponibilidad de información precisa sobre el consumo de agua en todas las actividades turísticas. Sin embargo, en un contexto de escasez creciente del recurso, se debe contemplar una visión mucho más holística, incluyendo información sobre el uso del agua en otros sectores, y una perspectiva que supere el ciclo urbano hasta llegar al ciclo integral. Esta visión es vital en el caso de los territorios insulares, donde los recursos hídricos y los ecosistemas terrestres y marinos están absolutamente vinculados en todo el territorio.

Las islas Canarias han logrado expandir la actividad turística en las últimas décadas gracias al dominio de las técnicas de desalación de agua de mar y, en menor medida, a la reutilización de aguas residuales, tecnologías que han ido sustituyendo paulatinamente el uso del agua subterránea procedente de unos acuíferos extremadamente mermados por una intensa actividad agraria. De hecho, el archipiélago ha desarrollado condiciones territoriales, jurídicas, económicas y tecnológicas singulares asociadas al aprovechamiento histórico de sus recursos hídricos. Así, la escasez de agua superficial para la producción agraria se resolvió promoviendo la iniciativa y la propiedad privada de las aguas subterráneas, que favoreció la construcción de galerías, pozos y canales de gran envergadura para el aprovechamiento de sus acuíferos desde el siglo XIX hasta bien entrado el siglo XX. En consecuencia, aproximadamente 2 km³ de las reservas de aguas subterráneas están actualmente agotados (Custodio *et al.*, 2016). De hecho, el tiempo de recuperación de los acuíferos puede llegar a tardar un siglo en condiciones de no extracción, a excepción de las cotas superiores a la medianía en la isla de Tenerife, donde las numerosas galerías de agua drenan permanentemente las aguas subterráneas (Custodio *et al.*, 2016). Solo en las últimas décadas y, sin duda, bajo la presión del crecimiento poblacional y turístico, la iniciativa pública ha jugado un papel determinante en el desarrollo de infraestructuras y de una planificación hidrológica a escala insular. Actualmente, la combinación de iniciativas públicas y privadas en el archipiélago permite satisfacer una demanda que algunos expertos estiman en 618 hm³ anuales en base a los Planes Hidrológicos Insulares publicados en 2013.

A pesar de que resulta extremadamente complejo establecer la producción de agua por islas y por tecnologías de forma precisa, se estima que el porcentaje de aguas subterráneas sobre el total de agua producida en las islas orientales de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote es casi residual. En el caso de Tenerife la producción de agua subterránea todavía supone el 50 % de la producción total. Por otro lado, si bien es cierto que, en las denominadas islas verdes de La Palma, La Gomera y El Hierro, los acuíferos subterráneos mantienen por ahora un flujo de agua dulce suficiente para mantener las actividades económicas, la explotación de los recursos hídricos subterráneos en el archipiélago está en declive y se dedican mayoritariamente a la actividad agraria.

Es importante señalar que la adopción de la desalación a gran escala ha estado impulsada en Canarias, en los años setenta, por el conflicto de disponibilidad entre el sector agrario y el turismo, lo cual evidenció la escasez tanto física como económica de este recurso

en las islas. Actualmente, la tecnología de la desalación a gran escala se ha convertido en la opción pública y privada más rentable, al extenderse a las aguas salobres captadas de los acuíferos, más allá del agua de mar. Sin embargo, por la elevada demanda de energía de los sistemas tecnológicos de ósmosis inversa utilizados para la desalación, la gestión hidrológica de las islas se ha convertido en uno de los grandes demandantes de energía final en Canarias. De hecho, la desalación de agua de mar y la desalinización de aguas subterráneas han extendido los impactos ambientales asociados a la gestión hidrológica, especialmente por la generación de salmueras, y han generado un proceso de dependencia energética que deriva en aumentos significativos del coste privado y social de producción del recurso. En todo caso, hay que señalar que el desarrollo de las tecnologías de desalación no solo ha aportado agua de calidad suficiente para el consumo, sino que ha contribuido a su reutilización una vez depurada, y también a reducir el nivel de sales disueltas de las aguas depuradas.

Una mención especial merece el importante retraso que sufren las islas en materia de tratamiento y regeneración de las aguas residuales. Aunque la situación actual varía entre las islas y la información disponible es insuficiente, el uso generalizado de la desalación de agua de mar y de pozos ha retrasado el desarrollo de una red de saneamiento y tratamiento de aguas residuales, ya sea para su vertido al mar o para su reutilización en el riego de jardines y cultivos. En el caso de las islas occidentales, predominan los pozos de aguas negras, especialmente en los núcleos urbanos dispersos o de menor tamaño. Este hecho explica el número de depuradoras abandonadas o infrautilizadas por no recibir aguas residuales de las redes urbanas, con la todavía extendida reticencia de los agricultores a utilizar las aguas tratadas y regeneradas en sus cultivos.

4. Indicadores del consumo de agua en el sector turístico en Canarias

Tal y como se ha señalado, resulta extremadamente complejo identificar fuentes de información homogéneas sobre la producción y el consumo de agua en Canarias. Sorprendentemente, a pesar de que el sector genera rentas económicas significativas en el archipiélago y que está fuertemente regulado por el sector público, no existe ningún registro oficial regional que aproxime anualmente y de forma homogénea los consumos sectoriales de agua. La Tabla 8.1 recoge una posible distribución porcentual de las dotaciones de agua por sectores de acuerdo con la información aportada por la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias (Ruiz-Rosa *et al.*, 2020).

Tabla 8.1. Demandas de agua estimadas por sectores de consumo en Canarias en 2015 (hm³)

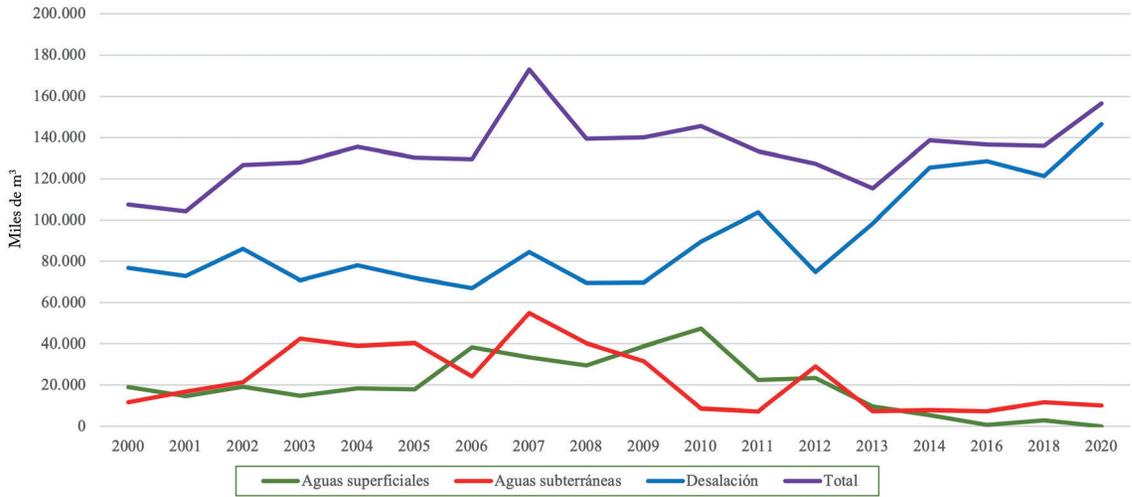
	Urbano	Turístico	Recreativo	Industrial	Agrícola	Total
Lanzarote	15,16	7,41	1,48	0,7	1,2	25,95
Fuerteventura	10,42	5,55	2,7	0,66	0,97	20,3
Gran Canaria	66,93	16,74	11,87	8,28	63,3	167,12
Tenerife	89,3	30,69	9,53	8,66	91,1	229,55
La Gomera	1,41	0,46	1,47	0,07	4,5	7,91
La Palma	7,26	2,63	0	0,38	62,8	73,07
El Hierro	0,9	0,07	0	0,08	2,2	3,25
Totales	131,38	63,82	27,05	18,83	226,07	527,15

Fuente: Estimaciones de la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias.

Según esta información, que debe referirse más a las dotaciones por sectores estimadas en la planificación hidrológica insular que a las demandas o consumos efectivos de agua, el sector turístico podría absorber tan solo el 12 % de la dotación de agua en el archipiélago. Si se consideran las actividades recreativas, esta proporción aumentaría a un 17 %. Por islas, sin embargo, dada la heterogeneidad de las actividades turísticas, destacaría el 40% de la dotación de agua destinada al consumo turístico en Fuerteventura, mientras que un 85% de la dotación de agua en la isla de La Palma estaría destinado a la producción agrícola.

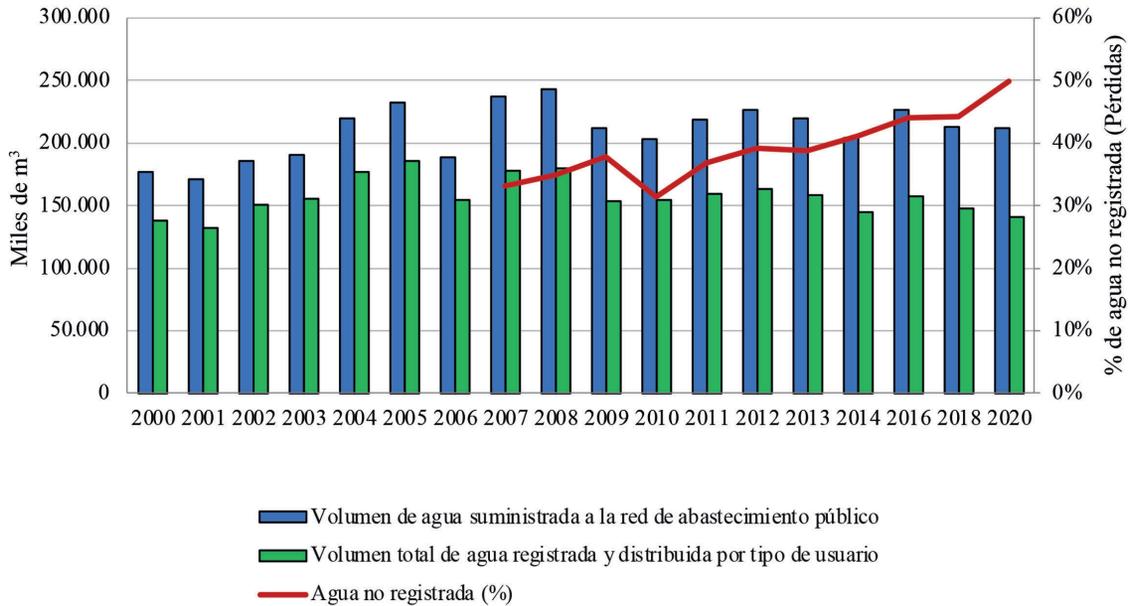
Por otro lado, el INE ofrece con periodicidad bienal datos a escala nacional y regional sobre abastecimiento y saneamiento de agua a través de la *Encuesta sobre Suministro y Saneamiento de Agua*, que tiene como principal objetivo cuantificar en unidades físicas y valorar en magnitudes económicas las actividades relacionadas con el denominado ciclo urbano del agua, que está formado por el abastecimiento (suministro) de agua y el saneamiento (alcantarillado y depuración de aguas residuales). Sin embargo, es muy importante aclarar que esta información refleja flujos muy reducidos en comparación con las estimaciones de consumo de agua barajadas por las autoridades locales. De hecho, es muy posible que esta operación estadística del INE (véase Gráfico 8.1) refleje únicamente la producción de agua en el contexto del ciclo urbano en el que intervienen las grandes empresas públicas y privadas, dejando fuera todos los flujos referidos a la producción y consumo de agua en el contexto agrícola y los suministros directos entre propietarios considerados grandes consumidores, así como el abastecimiento realizado directamente por los propios servicios municipales.

Gráfico 8.1. Captación de agua realizada por las propias empresas de abastecimiento en Canarias, 2000-2020



Fuente: Estadística sobre el Suministro y Saneamiento de Agua, Canarias, INE.

Gráfico 8.2. Captación, suministro y porcentaje de agua no registrada (pérdidas) en las redes de abastecimiento en Canarias, 2000-2020



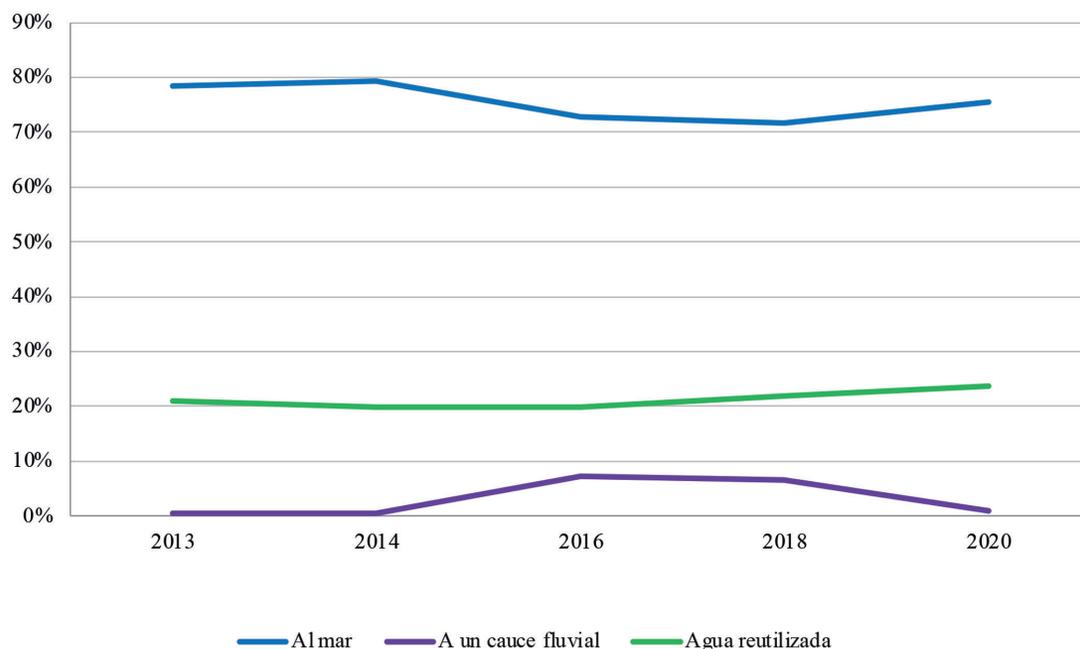
Fuente: Estadística sobre el Suministro y Saneamiento de Agua, Canarias, INE.

De acuerdo con los datos disponibles y recogidos en el Gráfico 8.2, las redes de distribución urbanas arrojaron una eficiencia aparente en el año 2020 de un 50 %, con pérdidas reales de agua de igual porcentaje. Este es, sin duda, uno de los problemas más graves históricamente en el archipiélago: la baja eficiencia de las redes hidráulicas tanto en alta, a través de los canales de distribución, como en baja, es decir, en las redes municipales.

En relación con el saneamiento y la depuración de aguas residuales, la situación resulta extremadamente compleja y preocupante en el archipiélago, no solo por la escasez de información disponible en este ámbito, sino por el elevado porcentaje de población y de núcleos urbanos que aún no tienen conexión a la red de alcantarillado, lo que provoca que parte de las aguas residuales se viertan al mar de forma directa, sin tratamiento previo. Es importante destacar las dificultades que generan tanto el relieve de las islas como la elevada dispersión de la población en núcleos urbanos sobre la conexión a la red de alcantarillado.

En todo caso, la situación en cada una de las islas es heterogénea y los datos reflejan la falta de control y de transparencia sobre el volumen de agua residual tratada y su destino. En islas como Tenerife, un porcentaje significativo de depuradoras se encuentra en desuso porque la tecnología está desfasada, los sistemas de alcantarillado no recogen adecuadamente las aguas residuales o los municipios no disponen de fondos para realizar el mantenimiento. Sin embargo, la situación en la isla de Gran Canaria es sustancialmente mejor, con inversiones a lo largo de las últimas décadas que arrojan porcentajes de depuración y de reutilización de las aguas residuales elevados.

Gráfico 8.3. Distribución de las aguas residuales por destino en Canarias, 2013-2020



Fuente: Estadística sobre el Suministro y Saneamiento de Agua, Canarias, INE.

5. Caso de estudio: estimación del consumo de agua del sector alojativo en Canarias

Se han identificado dos estudios que analizan el consumo de agua en el sector de alojamiento en las islas Canarias. En primer lugar, Ruiz-Rosa *et al.* (2020) muestran un consumo medio de 289 litros por pernoctación en cinco hoteles de distintas características en la isla de Tenerife, en el año 2016. Una segunda fuente de información corresponde al consumo de agua bimestral de los establecimientos considerados grandes consumidores¹ turísticos del municipio de Arona, en la isla de Tenerife, durante el periodo 2011-2018. El análisis realizado por Estévez-Bauluz (2021) proporciona un conjunto de indicadores de consumo de agua en los establecimientos turísticos en Arona que puede utilizarse para aproximar el consumo de agua de los establecimientos turísticos en Canarias, en función del tipo de establecimiento y su categoría. Es importante destacar que se trata del primer estudio sobre los consumos de agua en los establecimientos turísticos a gran escala en el archipiélago y el primero a escala internacional realizado a partir de los datos proporcionados por la empresa que provee el servicio de abastecimiento, por lo que se garantiza una fuente precisa de información sobre los consumos y una serie histórica suficientemente larga para analizar los determinantes del consumo de agua en los establecimientos.

El municipio de Arona ocupa el 2º puesto en el *ranking* de municipios turísticos de la isla, y el 3º de Canarias. En el año 2019, este destino registró 1,36 millones de visitantes alojados en establecimientos turísticos (considerando solo hoteles y apartamentos), con 10,506 millones de pernoctaciones y una estancia media de 7,72 días, que suponen el 29,52 % y el 10,23 % de pernoctaciones de Tenerife y del conjunto de las islas Canarias, respectivamente.

Los datos en los que se basa Estévez-Bauluz (2021) fueron proporcionados por la empresa concesionaria del servicio público de abastecimiento y saneamiento de aguas en el municipio de Arona (Canaragua, S.A.). La muestra se compone de 3.074 observaciones, que corresponden a 69 establecimientos de alojamiento, de los cuales 49 son complejos de apartamentos y 20 son establecimientos hoteleros, representando el 77,4 % de establecimientos del municipio.

En la Tabla 8.2 se presentan los principales descriptivos del consumo de agua por hoteles y apartamentos en Arona utilizando el panel de datos de consumo de agua y las pernoctaciones en dicho municipio. Los datos muestran que, a partir del año 2016, se produce un efecto sustitución en la evolución del consumo por pernoctación, es decir, en aquellos años en los que se reduce el consumo en los complejos de apartamentos, aumenta en los establecimientos hoteleros y viceversa. Además, si atendemos al consumo medio por pernoctación de 2011 a 2018, los hoteles y apartamentos consumen una media de 329,5 y 282,4 litros, respectivamente, lo que supone que, en promedio, una pernoctación en los hoteles consume un 16,67 % más que en los apartamentos.

1 Se consideran grandes establecimientos turísticos aquellos que registran un consumo anual de agua superior a 3.000 m³ durante, al menos, un año a lo largo del periodo de estudio (2011-2018).

Tabla 8.2. Consumos medios de agua (litros), Arona (Tenerife), 2011-2018

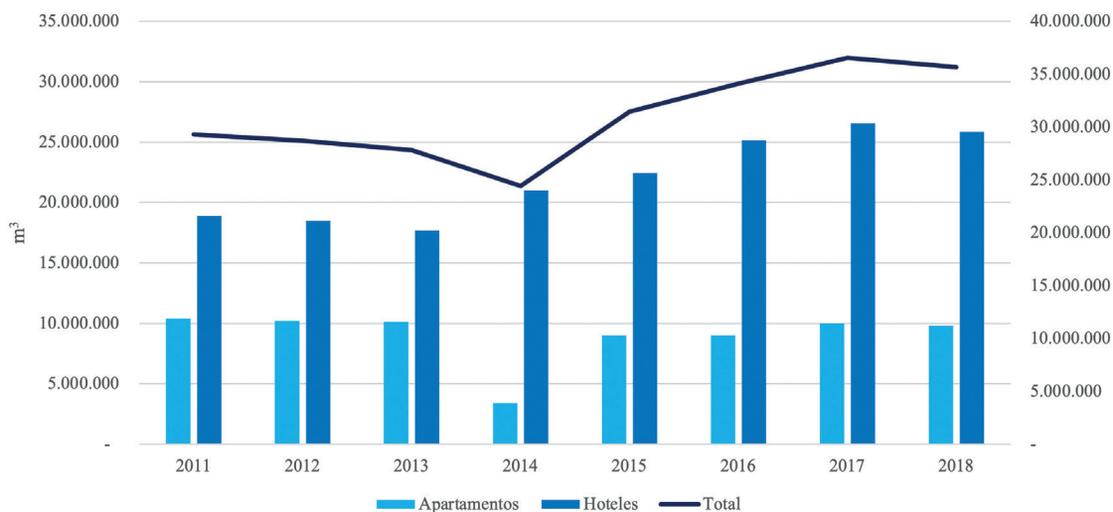
Año	Apartamentos				Hoteles			
	Consumo bimestral	Por pernoctación	Por plaza	Por habitación	Consumo bimestral	Por pernoctación	Por plaza	Por habitación
2011	2.598.348,4	306,9	168,2	502,7	5.229.552,2	284,5	235,2	597,6
2012	2.714.014,2	316,3	168,7	499,7	5.608.109,9	321,9	237,4	615,1
2013	2.846.767,8	306,6	171,9	471,1	5.627.607,9	337,9	226	599,1
2014	2.777.934,8	280,6	167,6	466,3	6.025.811,5	345,1	246,8	543,6
2015	2.724.360,6	266,0	164,6	475,6	5.768.991,2	364,8	249,8	537,6
2016	2.752.340,1	244,5	166,3	487,3	5.520.341,8	365,6	275,5	493,3
2017	2.919.105,5	265,4	176,4	475,4	5.444.964,4	308,3	281,6	519,7
2018	2.936.986,3	273,0	177,5	475,2	5.569.393,1	307,9	272,9	515,4

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Estévez Bauluz, 2021.

Atendiendo al panel de datos disponible del municipio de Arona, el consumo promedio de agua por habitante en Arona es de 149,6 litros al día en el periodo 2011-2018. Por tanto, el consumo medio por pernoctación de los establecimientos hoteleros y de los complejos de apartamentos podrían superar en un 120,2 % y 88,7 %, respectivamente, al consumo por habitante y día de los residentes. Asimismo, el consumo total anual de los 69 establecimientos de la muestra se ha incrementado a lo largo del periodo de estudio, pasando de representar el 37,6 % del consumo industrial del municipio en el año 2011 al 45,2 % en el año 2018. Dado el carácter turístico del municipio, la tarifa industrial se corresponde con clientes principalmente turísticos (alojamiento y restauración). Si se atiende al tipo de alojamiento turístico, se observa que el consumo medio anual de agua de los complejos de apartamentos supera al de los establecimientos hoteleros en 7,4 puntos porcentuales en dicho municipio.

Con los indicadores obtenidos para el municipio de Arona, se ha procedido a estimar el consumo de agua del sector de alojamiento en las islas Canarias entre los años 2011 y 2018. Se ha comprobado previamente que el comportamiento de las pernoctaciones de Arona es similar al que se observa en el resto de las islas. Es por ello que se realizan las estimaciones de este apartado. En el Gráfico 8.4 se puede observar la evolución del consumo estimado de agua en el sector alojativo en Canarias, tras aplicar los consumos estándares por pernoctación de Arona sobre el volumen de pernoctaciones anuales según el tipo de establecimiento en Canarias.

Gráfico 8.4. Evolución del consumo estimado de agua del sector alojativo en Canarias, 2011-2018



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Estévez-Bauluz, 2021.

6. Conclusiones

La disponibilidad de agua ha sido un factor determinante en el desarrollo turístico en muchas regiones, especialmente en los territorios insulares dependientes de recursos subterráneos. El sector turístico compite de forma evidente por los recursos hídricos con otros sectores, particularmente con el sector agrario, pudiendo generar tensiones. Estos destinos con estrés hídrico, además, verán aumentada su vulnerabilidad a dicho estrés ante los escenarios de cambio climático.

La relación entre turismo y agua es una cuestión de necesaria investigación, ya que las políticas de eficiencia y conservación del recurso pueden jugar un papel clave tanto en la competitividad de las empresas como en el desarrollo de nuevos productos turísticos y en la calidad de los destinos. Sin embargo, la mayoría de los estudios sobre el agua en el sector turístico se basan en analizar los determinantes del consumo de agua en función de las características físicas de los establecimientos alojativos. No obstante, aún queda un potencial nicho de investigación que aborde tanto el consumo turístico de agua de forma integral como las medidas de eficiencia derivadas de la digitalización de los sistemas hídricos y del consiguiente incremento de la información.

En el caso de las islas Canarias, sus destinos han logrado expandir la actividad turística en base al dominio de las técnicas de desalación masiva. Es importante resaltar que la inversión en desalación de agua de mar para uso urbano residencial y turístico ha permitido destinar las aguas subterráneas y superficiales de mayor calidad para mantener un sector agrícola de exportación relativamente competitivo. Sin embargo, la huella hídrica y la intensidad de carbono derivada de este sistema productivo es elevada.

Resulta extremadamente complejo determinar la producción de agua por islas y por tecnologías de producción de forma precisa dado que no existen fuentes de información homogéneas sobre producción y consumo de agua en Canarias, y no existe ningún registro oficial regional que aproxime anualmente y de forma homogénea los consumos sectoriales, y mucho menos del sector turístico. De hecho, los datos del consumo de agua en Canarias, a pesar de tratarse de un recurso privatizado y un factor de producción clave, se basan en las dotaciones que estiman las administraciones públicas en sus ciclos de planificación hidrológica. Dado que la situación en cada una de las islas es muy heterogénea, es necesario reducir la escala territorial de la información disponible, con el objetivo de que los indicadores aporten un diagnóstico útil sobre la escasez de agua en el archipiélago.

En este capítulo, se ha realizado un recorrido por los principales problemas de sostenibilidad del turismo desde el punto de vista de su consumo de agua, centrado especialmente en el consumo de agua de los establecimientos turísticos. Con el objetivo de proporcionar un caso de estudio, se han utilizado los datos de consumo de los grandes consumidores de agua proporcionados por la empresa concesionaria del suministro de agua en el municipio de Arona. Tras comprobar que el comportamiento de las pernoctaciones de Arona es similar al que se observa en el resto de los municipios del archipiélago, se han proyectado los consumos por pernoctación de dicho municipio sobre las pernoctaciones anuales de la región. La estimación llevada a cabo pone de relieve el alto consumo por pernoctación del sector alojativo en relación con el consumo por habitante del municipio: los hoteles y apartamentos consumen 329,5 y 282,4 litros por pernoctación, respectivamente, mientras que un habitante consume 149,6 litros diarios.

Con respecto a los resultados obtenidos a escala regional, la proyección de los consumos estándares revela que, como consecuencia de la reducción de las pernoctaciones en complejos de apartamentos en favor de los hoteles, el consumo global de agua del sector alojativo podría haber aumentado significativamente en los últimos años. En todo caso, este tipo de ejercicios resultan meramente orientativos y deben acompañarse de esfuerzos que permitan incorporar la heterogeneidad inherente entre los municipios e islas. En este sentido, resulta extremadamente complejo utilizar las fuentes disponibles para estimar el consumo de agua del sector turístico. Si bien los esfuerzos académicos para tratar de identificar la presión del sector turístico en el ciclo hidrológico pueden contribuir a dimensionar los consumos turísticos en relación con otros sectores, estos esfuerzos resultan claramente insuficientes para obtener indicadores que permitan realizar un seguimiento del sector debido a diferentes razones que se señalan a continuación.

En primer lugar, los municipios, que son quienes tienen las competencias en materia de suministro, saneamiento y depuración, no realizan un seguimiento adecuado del servicio y, en consecuencia, no existe un registro de información de los consumos de agua. En segundo lugar, el marco institucional actual en el que participan agentes públicos y privados en la producción y distribución de agua no permite que el sector público tenga una cifra precisa de los flujos de agua en los distintos segmentos ni de las pérdidas en las redes y, por tanto, de sus niveles de eficiencia. Finalmente, el grado de heterogeneidad entre islas en relación con los servicios de abastecimiento, saneamiento y depuración de agua a escala municipal e insular requiere que los indicadores de agua en todas sus dimensiones se desarrollen a escala insular.

Referencias

- Alonso, A. D. (2008). How Australian Hospitality Operations View Water Consumption and Water Conservation: An Exploratory Study. *Journal of Hospitality & Leisure Marketing*, 17(3-4), 354-372. <https://doi.org/10.1080/10507050801984917>
- Antakyali, D., Krampe, J., & Steinmetz, H. (2008). Practical application of wastewater reuse in tourist resorts. *Water Science & Technology*, 57(12), 2051-2057. <https://doi.org/10.2166/wst.2008.334>
- Antonova, N., Ruiz-Rosa, I., & Mendoza-Jiménez, J. (2021). Water resources in the hotel industry: a systematic literature review. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 33(2), 628-649. <https://doi.org/10.1108/IJCHM-07-2020-0711>
- Araña, J. E., y J. León, C. (2017). Comportamiento del consumidor y turismo sostenible. *Cuadernos Económicos De ICE*, (93). <https://doi.org/10.32796/cice.2017.93.6147>
- Atanasova, N., Dalmau, M., Comas, J., Poch, M., Rodríguez-Roda, I., & Buttiglieri, G. (2017). Optimized MBR for greywater reuse systems in hotel facilities. *Journal of Environmental Management*, 193, 503-511. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2017.02.041>
- Barberán, R., Egea, P., Gracia-de-Rentería, P., & Salvador, M. (2013). Evaluation of water saving measures in hotels: A Spanish case study. *International Journal of Hospitality Management*, 34, 181-191. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2013.02.005>
- Becken, S. (2014). Water equity – Contrasting tourism water use with that of the local community. *Water Resources and Industry*, 7-8(C), 9-22. <https://doi.org/10.1016/j.wri.2014.09.002>
- Bohdanowicz, P. (2005). European Hoteliers' Environmental Attitudes: Greening the Business. *Cornell Hotel and Restaurant Administration Quarterly*, 46(2), 188-204. <https://doi.org/10.1177/0010880404273891>
- Bohdanowicz, P., & Martinac, I. (2007). Determinants and benchmarking of resource consumption in hotels—Case study of Hilton International and Scandic in Europe. *Energy and Buildings*, 39(1), 82-95. <https://doi.org/10.1016/j.enbuild.2006.05.005>
- Cazcarro, I., Hoekstra, A. Y., & Sánchez Chóliz, J. (2014). The water footprint of tourism in Spain. *Tourism Management*, 40, 90-101. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.05.010>
- Charara, N., Cashman, A., Bonnell, R., & Gehr, R. (2011). Water use efficiency in the hotel sector of Barbados. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(2), 231-245. <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.502577>
- Cole, S. (2012). A political ecology of water equity and tourism. *Annals of Tourism Research*, 39(2), 1221-1241. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2012.01.003>
- Compston, P. (2010). Whole system design: an integrated approach to sustainable engineering by P. Stasinopoulos, M. H. Smith, K. Hargroves, C. Desha, Earthscan, UK 2009. *Journal of Cleaner Production*, 18(7), 695. <https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2009.09.019>
- Cruz-Pérez, N., y Santamarta, J. C. (2021). *La huella ecológica del agua en las islas Canarias*. Tenerife: Universidad de La Laguna. <https://doi.org/10.25145/b.HuellaEcoCanarias.2021>

- Custodio, E., Cabrera, M. d. C., Poncela, R., Puga, L., Skupien, E., & Del Villar, A. (2016). Groundwater intensive exploitation and mining in Gran Canaria and Tenerife, Canary Islands, Spain: Hydrogeological, environmental, economic and social aspects. *The Science of the Total Environment*, 557-558, 425-437. <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2016.03.038>
- Deng, S. (2003). Energy and water uses and their performance explanatory indicators in hotels in Hong Kong. *Energy and Buildings*, 35(8), 775-784. [https://doi.org/10.1016/s0378-7788\(02\)00238-4](https://doi.org/10.1016/s0378-7788(02)00238-4)
- Deng, S., & Burnett, J. (2002). Water use in hotels in Hong Kong. *International Journal of Hospitality Management*, 21(1), 57-66. [https://doi.org/10.1016/s0278-4319\(01\)00015-9](https://doi.org/10.1016/s0278-4319(01)00015-9)
- Deyà Tortella, B., & Tirado, D. (2011). Hotel water consumption at a seasonal mass tourist destination. The case of the island of Mallorca. *Journal of Environmental Management*, 92(10), 2568-2579. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2011.05.024>
- Estévez-Bauluz, A. (2021). *Determinantes del consumo de agua en establecimientos alojativos en destinos turísticos: el caso de Arona (Tenerife)*. Trabajo de Fin de Máster. Universidad de La Laguna. <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/28232>
- Feyen, L., Císcar Martínez, J. C., Gosling, S., Ibarreta Ruiz, D., Soria Ramírez, A., Dosio, A., Naumann, G., et al. (2020). *Climate change impacts and adaptation in Europe. JRC PESETA IV final report (No. JRC119178)*. Joint Research Centre (Seville site).
- Gabarda-Mallorquí, A., Garcia, X., & Ribas, A. (2017). Mass tourism and water efficiency in the hotel industry: A case study. *International Journal of Hospitality Management*, 61, 82-93. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2016.11.006>
- Gatt, K., & Schranz, C. (2015). Retrofitting a 3-star hotel as a basis for piloting water minimisation interventions in the hospitality sector. *International Journal of Hospitality Management*, 50, 115-121. <https://doi.org/10.1016/j.ijhm.2015.06.008>
- Gómez-Gotor, A., Del Río-Gamero, B., Prieto Prado, I., & Casañas, A. (2018). The history of desalination in the Canary Islands. *Desalination*, 428, 86-107. <https://doi.org/10.1016/j.desal.2017.10.051>
- Gopalakrishnan, C., & Cox, L. J. (2003). Water Consumption by the Visitor Industry: The Case of Hawaii. *International Journal of Water Resources Development*, 19(1), 29-35. <https://doi.org/10.1080/713672722>
- Gössling, S., Araña, J. E., & Aguiar-Quintana, J. T. (2019). Towel reuse in hotels: Importance of normative appeal designs. *Tourism Management*, 70, 273-283.
- Gössling, S., Peeters, P., Hall, C. M., Ceron, J.-P., Dubois, G., Lehmann, L. V., & Scott, D. (2012). *Tourism and water use: Supply, demand, and security. An international review*. Elsevier BV. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2011.03.015>
- Hadjikakou, M., Chenoweth, J., & Miller, G. (2013). Estimating the direct and indirect water use of tourism in the eastern Mediterranean. *Journal of Environmental Management*, 114, 548-556. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2012.11.002>
- Hamele, H. (2006). *Ecolabels for tourism in Europe: the European ecolabel for tourism?* Wallingford: CABI Publishing. <https://doi.org/10.1079/9780851995069.0175>

- Inostroza Villanueva, G. A. (2016). *Turismo sostenible y conflicto por el uso de los recursos. Estudio de caso. Patagonia chilena, Región de Aysén*. Tesis doctoral. Universidad de Barcelona. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/386418/gaiv1de1.pdf;sequence=1>
- Instituto Nacional de Estadística (27 de julio, 2022). *Estadística sobre el suministro y saneamiento de agua. Año 2020* [Fichero de datos]. https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176834&menu=ultiDatos&idp=1254735976602
- Mallorquí, A. G., Palom, A. R., & Daunis-I-Estadella, J. (2015). Desarrollo turístico y gestión eficiente del agua. Una oportunidad para el turismo sostenible en la Costa Brava (Girona). *Universidad de Alicante. Instituto Universitario de Investigaciones Turísticas*. <https://doi.org/10.14198/INTURI2015.9.03>
- Matei, N. A., García-León, D., Dosio, A., Batista, F., Ribeiro Barranco, R., & Císcar Martínez, J. C. (2023). Regional impact of climate change on European tourism demand. Luxemburgo: Publications Office of the European Union. <https://doi.org/10.2760/899611>
- Organización Mundial del Turismo. (2022, 23 de marzo). *El turismo se compromete a adoptar la Agenda de la Acción por el Agua en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Agua 2023* [Comunicado de prensa]. https://webunwto.s3.eu-west-1.amazonaws.com/s3fs-public/2023-03/NR_UNWater_ES.pdf?VersionId=yVRSmxgK7uCsoBIUuaoZWcm2LM56lclI
- Pereira-Doel, P., Font, X., Wyles, K., & Pereira-Moliner, J. (2019). Showering smartly. A field experiment using water-saving technology to foster pro-environmental behaviour among hotel guests. *e-Review of Tourism Research*, 17(3). <https://doi.org/10.20867/thm.27.1.6>
- Ramazanov, M., Deyá Tortella, B., Tirado, D., & Kakabayev, A. (2021). Determinants of water consumption in tourism lodging sector. The case of Kazakhstan. *Tourism and Hospitality Management*, 27(1), 83-98. <https://doi.org/10.20867/thm.27.1.6>
- Rico-Amoros, A. M., Olcina-Cantos, J., & Sauri, D. (2009). Tourist land use patterns and water demand: Evidence from the Western Mediterranean. *Land use Policy*, 26(2), 493-501. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2008.07.002>
- Rodell, M., Famiglietti, J. S., Wiese, D. N., Reager, J. T., Beaudoin, H. K., Landerer, F. W., & Lo, M.-H. (2018). Emerging Trends in Global Freshwater Availability. *Nature*, 557(7707), 651-659. <https://doi.org/10.1038/s41586-018-0123-1>
- Ruiz-Rosa, I., García-Rodríguez, F. J., & Antonova, N. (2020). Developing a methodology to recover the cost of wastewater reuse: A proposal based on the polluter pays principle. *Utilities Policy*, 65, 101067. <https://doi.org/10.1016/j.jup.2020.101067>
- Tirado, D., Nilsson, W., Deyà-Tortella, B., & García, C. (2019). Implementation of Water-Saving Measures in Hotels in Mallorca. *Sustainability*, 11(23), 6880. <https://doi.org/10.3390/su11236880>
- World Tourism Organization and International Transport Forum (2019). *Transport-related CO₂ Emissions of the Tourism Sector – Modelling Results*. Madrid: UNWTO. <https://doi.org/10.18111/9789284416660>

Gestión de los residuos en el turismo

EUGENIO DÍAZ-FARINA^a, SARA GARCÍA GONZÁLEZ^b,
IVELINA B. MIRKOVA^b, NOEMÍ PADRÓN FUMERO^b,
ALBA ESTÉVEZ-BAULUZ^b

^aDepartamento de Análisis Económico Aplicado,
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

^bDepartamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos,
Universidad de La Laguna

En este capítulo abordamos los principales retos a los que se enfrenta la industria turística en los territorios insulares en relación con la generación y tratamiento de residuos, particularmente de los residuos generados en los establecimientos alojativos y en el caso de las islas Canarias. Se realiza un breve recorrido por la evidencia empírica sobre la generación de residuos del sector turístico y con especial atención a la industria alojativa. Se analizan los principales indicadores de generación de residuos en el sector turístico en Canarias, comparando con la media nacional y el archipiélago balear, y las principales dificultades a la hora de visibilizar las fracciones y las cantidades generadas. Tras la evidencia de la falta de indicadores específicos para el sector turístico, se elaboran unas estimaciones de los residuos generados en Canarias y en sus islas en las actividades de alojamiento y restauración. El capítulo finaliza con una breve reflexión sobre las barreras y oportunidades en el diseño de estrategias de economía circular para los destinos turísticos insulares.

1. Introducción

La Agenda 2030 de las Naciones Unidas (2015) considera la necesidad de potenciar un modelo de consumo y de producción sostenible y la gestión sostenible de los residuos en dos de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS): el ODS 11: Ciudades y comunidades sostenibles y el ODS 12: Producción y consumo responsables. De hecho, el exceso de residuos y su incorrecto tratamiento es considerado una de las amenazas más importantes para el medioambiente y la salud humana. Especialmente preocupante es la presencia de plásticos en océanos y mares, y su incorporación a la cadena alimenticia global. Por otro lado, la falta de recuperación de materiales y el desperdicio contribuyen de manera directa a aumentar la extracción de materias primas y la sobreexplotación de los recursos naturales.

Desde hace algunos años, se viene detectando un aumento considerable tanto de la generación como de la peligrosidad de los residuos por parte del sector turístico, incluso a ritmos más rápidos que en el resto de la economía (Pirani & Arafat, 2014). Ciertamente, el aumento global del número de turistas, el tamaño de los establecimientos alojativos y la integración de servicios de restauración en los propios establecimientos han contribuido a exacerbar este problema, particularmente en el sector hotelero. Sin embargo, todo parece indicar que ni desde la industria de alojamiento ni desde otros segmentos se han acometido los esfuerzos necesarios para desacoplar su expansión de la generación de residuos, al menos de forma sistemática y mayoritaria por parte de las empresas del sector (Díaz-Farina *et al.*, 2020).

Los problemas ambientales derivados de la generación de residuos se ven agravados en los destinos insulares y en los territorios remotos donde, si bien la cadena de suministro de materias primas del sector se encuentra fuertemente globalizada, no existe una logística inversa que garantice la recuperación y el tratamiento adecuado de los residuos como materias primas (Díaz-Farina *et al.*, 2023). Como resultado de estas dinámicas, una proporción muy elevada de los residuos acaban en distintos vertederos de los territorios insulares. Sin embargo, tanto por la escasez de suelo como por la vulnerabilidad de sus ecosistemas terrestres y marinos, los vertederos son la opción menos recomendable para el tratamiento de los residuos.

Diversos estudios señalan la invisibilidad de los residuos generados en las actividades turísticas como una de las principales causas de inacción del sector. De hecho, la industria turística suele ser considerada y clasificada como una actividad comercial, cuyos residuos pasan a considerarse mayoritariamente como residuos asimilables a los domésticos (no peligrosos) generados por los hogares. Si bien es cierto que en los países con sistemas de gestión residuos más avanzados exigen a las distintas actividades económicas una gestión separada de los residuos peligrosos, lo cierto es que la proporción mayoritaria de residuos turísticos son clasificables como urbanos o domésticos. En este contexto, dado que la competencia sobre la gestión y tratamiento de los residuos domésticos es de carácter municipal, un elevado porcentaje de residuos generados por las actividades turísticas quedan bajo el paraguas de la normativa e infraestructuras desarrolladas para la gestión de los residuos del sector residencial (Díaz-Farina y Padrón-Fumero, 2023; Pirani & Arafat, 2014).

Un problema específico que genera la actividad turística en los destinos locales es, por tanto, la necesidad de sobredimensionar las redes de recogida, transporte y tratamiento de residuos de carácter municipal con el objetivo de integrar los residuos que genera la industria

y, en muchos casos, la elevada estacionalidad turística (Arbulú *et al.*, 2016). De hecho, en regiones menos desarrolladas, uno de los problemas fundamentales en los destinos es la falta de infraestructuras y de los servicios necesarios para un correcto tratamiento de los residuos generados por el propio sector. En este sentido, la actividad turística aumenta la escala y los costes de desarrollo de infraestructuras de tratamiento especializadas en los destinos locales.

Sin embargo, las actividades turísticas podrían contribuir a aumentar el valor de los residuos y materias primas recuperados, especialmente en aquellos territorios con menor estacionalidad y una generación continua a lo largo del año (Díaz-Farina, 2020). A pesar de ello, los destinos insulares con escasa estacionalidad, como las islas Canarias, o con una fuerte estacionalidad, como el archipiélago balear, presentan unos pobres indicadores de separación y reciclaje, lo que indica la existencia de barreras específicas en el desarrollo de la economía circular en destinos y regiones turísticas.

Cualquier cambio en los escenarios actuales requiere un esfuerzo por parte de las autoridades locales para mejorar, en primer lugar, la medición, el seguimiento y la visibilidad de las distintas fracciones de residuos generados por el sector turístico. Solo así se podrá impulsar el desarrollo de normativa que contribuya no solo a excluir a los grandes generadores turísticos de las redes municipales de recogida y transporte de los residuos domésticos, sino también a incentivar económicamente a las empresas del sector a prevenir, reutilizar y reciclar los grandes volúmenes de las distintas fracciones que generan.

2. La contribución del turismo a la generación de residuos: evidencia empírica y normativa vigente

La intensidad de generación de residuos es una de las consecuencias negativas para el medioambiente más evidentes del sector turístico (Dolnicar *et al.*, 2020). A pesar de ello, sigue siendo uno de los impactos del turismo menos analizados. De hecho, el problema principal es su invisibilidad: no existen estadísticas oficiales ni a escala municipal, ni regional, ni siquiera nacional, sobre la generación de residuos del sector. Una de las principales causas de este fenómeno, tal y como hemos adelantado, es que las actividades características del turismo son generalmente clasificadas como actividades comerciales en las redes de infraestructura municipales, cuya gestión es responsabilidad de las autoridades locales. En efecto, de no existir una tarifa de recogida de residuos que diferencie a los usuarios según la naturaleza de su actividad y tenga en cuenta la cantidad de residuos producida, la generación de residuos de las actividades turísticas, por ejemplo, en los establecimientos alojativos, será (y es actualmente en la mayoría de los países) invisible, quedando mayoritariamente integrada en la gestión de residuos que realizan los servicios municipales a los hogares y comercios.

Por otro lado, la generación de residuos del sector turístico no se limita a la generación realizada por sus actividades características, como sería el caso diferenciable de los establecimientos alojativos y, parcialmente, los de restauración. De hecho, el uso por parte de los turistas de servicios que comparten con los residentes y su movilidad en el territorio ocasionan una presión adicional en los destinos y más allá de ellos, cuya medición añade complejidades (Díaz-Farina *et al.*, 2020). Por tanto, con las estructuras actuales de gestión, no resulta nada

fácil medir la contribución del turismo a la generación de residuos, ni por el lado de la oferta (análisis de las actividades turísticas) ni por el lado de la demanda turística (análisis desde el punto de vista del turista). Por este motivo, ofrecemos a continuación una revisión de los principales estudios que ofrecen evidencia empírica y estimaciones de los residuos generados en los destinos insulares y usando distintos enfoques metodológicos.

En los territorios turísticos insulares, más o menos alejados de las redes continentales y, en muchos casos, doblemente fragmentados, la gestión de los residuos representa un desafío particularmente crítico debido al elevado coste de una logística inversa, su falta de economías de escala, la limitación de recursos para implantar un tratamiento de los residuos y la presión ambiental de un modelo turístico intensivo (Díaz-Farina *et al.*, 2020). De hecho, la acumulación de residuos puede amenazar los ecosistemas locales, la belleza natural que atrae a los turistas, y la vida y salud de los residentes. Este problema se acentúa durante las temporadas de alta afluencia turística, con impactos significativos sobre diversos factores que contemplan desde la experiencia del turista, la calidad de los recursos turísticos, los productos locales y la imagen del destino hasta la calidad medioambiental, la competitividad y la sostenibilidad de la industria turística (Díaz-Farina y Padrón-Fumero, 2023).

De acuerdo a Eckelman *et al.* (2014), los principales retos en la gestión de residuos de los territorios insulares van desde la escasez de terrenos disponibles para la disposición de desechos, los elevados costes energéticos que pueden incidir en la factibilidad de ciertas tecnologías de gestión de residuos, las oscilaciones estacionales en la generación de residuos debido a la actividad turística hasta las complejas dinámicas sociopolíticas derivadas de su aislamiento y fraccionamiento territorial. Por otro lado, las islas experimentan picos estacionales de llegadas turísticas que resultan en fluctuaciones significativas en la generación de residuos, requiriendo soluciones de gestión de residuos flexibles y sostenibles (Arbulú *et al.*, 2016).

En la exploración de destinos insulares maduros, tales como Mallorca, y en un sentido más amplio, las islas Baleares, es destacable que estas zonas representan la región con la mayor generación promedio de residuos sólidos municipales (MSW, por sus siglas en inglés) por persona en España, casi duplicando la media nacional, seguidas de cerca por las islas Canarias (Arbulú *et al.*, 2016). Es importante tener en cuenta que la mayor concentración de MSW está ubicada en las zonas con alta densidad de hoteles. De acuerdo con la investigación realizada por Martins & Cró (2021), quienes también enfocaron su estudio en la generación de residuos en contextos insulares, las actividades turísticas representan hasta el 46,6 % de la generación total de residuos sólidos per cápita en la isla de Madeira. De hecho, los enclaves turísticos atraen a un número significativo de visitantes que, a través del consumo de bienes y servicios, generan un volumen sustancial de residuos. Se estima que cada visitante alojado en hoteles genera de media 1 kg de residuos al día, aunque esta cifra puede variar según diversos factores como el tamaño del hotel, el número de huéspedes alojados, la tasa de ocupación, las actividades realizadas por los empleados y las prácticas de gestión de residuos que apliquen, entre otras (Pirani & Arafat, 2014). Estos residuos comprenden mayoritariamente plásticos de un solo uso, papel, vidrio y, sobre todo, desperdicios de alimentos (Filimonau & Sulyok, 2021), que suponen alrededor de un 40 % del total de residuos generados por hoteles y un 60 % de los establecimientos de restauración (Filimonau & De Coteau, 2019; Pirani & Arafat, 2014).

Los residuos generados por el sector alojativo pueden ser clasificados en dos tipologías según Priani & Arafat (2014): peligrosos y no peligrosos. El primer grupo está generalmente compuesto por aceites minerales, pinturas y disolventes, materiales inflamables, fertilizantes, químicos, productos de limpieza químicos, baterías y otros objetos electrónicos. En función de la normativa nacional, los establecimientos que generen residuos peligrosos están obligados a darse de alta en el Registro de Pequeños Productores de Residuos Tóxicos y Peligrosos y emplear los servicios de gestores autorizados según establece la Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados.

Por otro lado, los residuos no peligrosos generados en los establecimientos alojativos se componen principalmente por restos de comida, papel y cartón, plásticos, metales, cristal, tejidos, madera y otros orgánicos. Estos últimos son considerados residuos domésticos de acuerdo con la legislación española (Ley 7/2022) y tanto su recogida y transporte como el tratamiento son competencias de las autoridades municipales¹. A su vez, los desechos alimentarios pueden ser clasificados como evitables (alimentos comestibles antes de ser basura), posiblemente evitables (alimentos que pueden ser consumidos por algunos, pero no por todos, dependiendo de su preparación) o inevitables (durante la preparación) (Pirani & Arafat, 2014). Finalmente, en el sector de la hostelería y la restauración, los residuos pueden clasificarse adicionalmente en función de los distintos procesos del servicio alimentario, como precocina, cocina y postcocina (Williams *et al.*, 2011). Cabe señalar que el desperdicio alimentario postcocina está directamente relacionado con el comportamiento del consumidor y es, en general, el mayor flujo de residuos y desperdicio alimentario, especialmente en hoteles (Filimonau & De Coteau, 2019).

La Unión Europea viene desarrollando desde el año 2008 (Directiva 2008/98/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008 y Directiva de modificación (UE) 2018/85², también denominado paquete de Economía Circular) un ambicioso marco legislativo que se extiende a todos los residuos generados por las distintas actividades económicas y por los hogares, tanto de carácter peligroso como no peligroso. La normativa europea establece unos requisitos mínimos de funcionamiento de los regímenes de responsabilidad ampliada del productor³, de tal forma que incluyan una responsabilidad organizativa y la responsabilidad de contribuir a la prevención, al reciclaje y a la reutilización de los residuos. Esta última Directiva, con exigentes ratios de separación, debía ser adoptada por los estados miembros antes del 5 de julio de 2020. Además, los Estados debían establecer, a más tardar el 1 de enero de 2025,

-
- 1 En el caso de los territorios insulares como Canarias y Baleares, la competencia de tratamiento de los residuos está transferida a los cabildos y consejos insulares, respectivamente.
 - 2 Directive (EU) 2018/851 of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 amending Directive 2008/98/EC on waste. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32018L0851&qid=1678018914058>
 - 3 El tipo de régimen que ha elegido España es la creación de Sistemas Colectivos de Responsabilidad Ampliada del Productor (SCRAP), tales como Ecoembes (envases ligeros), Ecovidrio (envases de vidrio), SIGRE (medicamentos y otros diecisiete sistemas de recuperación), frente a regímenes alternativos, mayoritarios y más efectivos en otros Estados miembros, como son los Sistemas de Depósito y Retorno. Los SCRAP en España son, obligatoriamente, entidades sin ánimo de lucro que aúnan a los productores de los residuos para que articulen los procesos de recuperación, de reciclaje y deshecho de monomaterial, pero también para que optimicen el diseño de producto de tal forma que facilite su reciclaje.

una recogida separada de residuos textiles y peligrosos de origen doméstico, y garantizar que, a más tardar el 31 de diciembre de 2023, los biorresiduos se recojan de forma separada o se reciclen en origen (por ejemplo, mediante compostaje). Finalmente, la Directiva promueve el desarrollo de incentivos para aplicar la jerarquía actual de tratamiento de los residuos, como las tasas de depósito en vertederos e incineración y los sistemas de pago por generación de residuos (*Pay-As-You-Throw* —PAYT— en inglés). A estas normativas habría que sumar el Pacto Verde Europeo (CE, 2019) y el plan de acción de economía circular 2020 (CE, 2020).

España adoptó la Directiva Marco de Residuos el 8 de abril de 2022 bajo la Ley 7/2022, incorporando no solo los objetivos establecidos por el marco europeo, sino los incentivos económicos propuestos para reducir el vertido, otorgando para su adaptación en las comunidades autónomas un periodo de transición de 3 años. En un país que gestiona más del doble de su población como turistas cada año (81,5 millones de turistas en 2023), la Ley no menciona ni una sola vez el término turismo o similar, ni ningún otro término que haga referencia a sus actividades características como alojamientos, hoteles o canal HORECA. Por tanto, la normativa nacional sigue evitando tanto visibilizar la presión del turismo en los destinos y municipios locales como el establecimiento de requisitos e incentivos adicionales para reducir dicha presión.

Una mejora en este ámbito ha supuesto la aprobación, el 30 de noviembre de 2022, por parte de la Comisión Europea, de la Propuesta de Reglamento del Parlamento y del Consejo sobre envases y residuos de envases⁴, que establecería un marco regulatorio armonizado aplicable en todos los Estados miembros de la UE, dando libertad para la creación de Sistemas de Depósito y Retorno (SDR) —que complementen los SCRAP ya existentes— evitando así las enormes disparidades existentes entre países. En este sentido, el RD 1055/2022, sobre envases y residuos de envases, se adelanta a esta normativa liberalizando la creación de SDR que complementen o sustituyan los actuales sistemas SCRAP, y obligando a incluir en ellos todos los envases industriales y comerciales en el régimen de responsabilidad ampliada del productor, que, por lo tanto, ya no se limita exclusivamente a los envases domésticos. Es importante destacar en este sentido que la pandemia de la COVID-19 disparó el uso de envases individuales en los establecimientos turísticos con bufé y que muchas de estas prácticas poco sostenibles han quedado implantadas en muchos de ellos.

En el contexto de los destinos turísticos locales, se requieren políticas efectivas para mitigar los impactos de su intensidad de generación, tales como promover la reducción, reutilización, reciclaje y mejorar la infraestructura de tratamiento de residuos. Sin embargo, es fundamental fomentar la responsabilidad social en las empresas del sector con el objetivo de que contribuyan al diagnóstico y diseño de políticas locales que favorezcan soluciones adaptadas a las condiciones y oportunidades locales (Filimonau *et al.*, 2011). En todo caso, son numerosas las barreras institucionales, contextuales, organizacionales y culturales que se identifican a la hora de modificar las normativas que afectan al sector que, en última instancia, favorecen la cultura del desperdicio en el sector turístico (Filimonau & Sulyok, 2021).

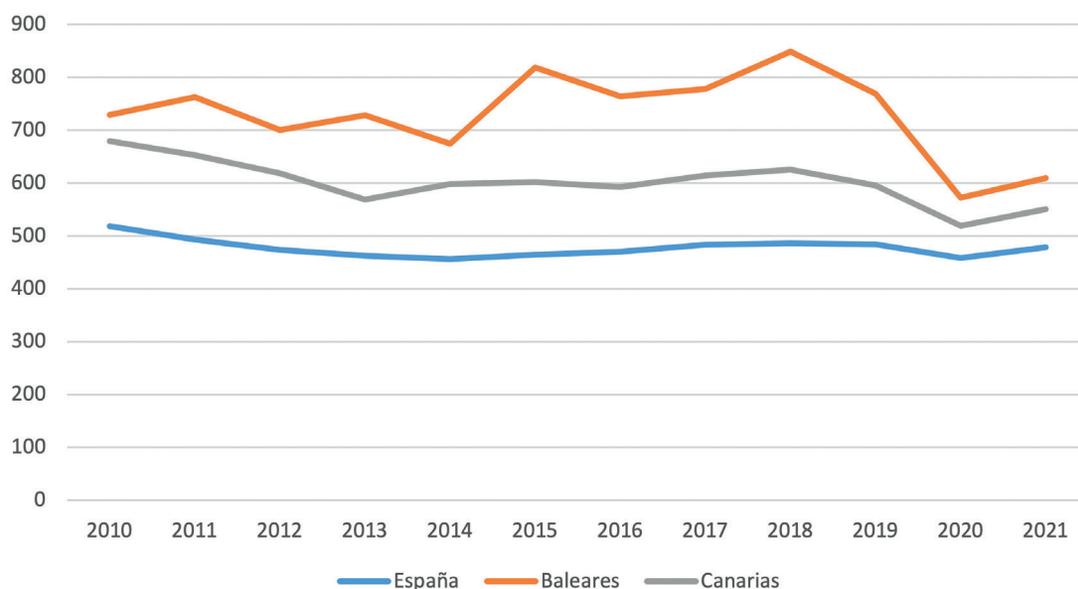
4 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre envases y residuos de envases, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 y la Directiva (UE) 2019/904, y se deroga la Directiva 94/62/CE. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52022PC0677>

3. La contribución del turismo a la generación de residuos en los destinos insulares: análisis de la situación relativa en las islas Canarias

Canarias arroja, desde hace décadas, unos indicadores de generación de residuos domésticos sin separación ni tratamiento más allá del vertido (fracción mezcla o mixta), unas tasas de separación y unas ratios de reciclaje muy alejados de la media nacional. Si bien la generación de residuos per cápita en los dos archipiélagos españoles supera la media nacional, es importante resaltar que la generación de residuos en algunos municipios turísticos duplica las medias regionales (Díaz-Farina *et al.*, 2021).

El INE publica a escala regional la operación estadística que recoge la información sobre recogida y tratamiento de residuos desde el año 2010. Es una encuesta que se realiza a las empresas gestoras de residuos urbanos, es decir, residuos domésticos y asimilables a domésticos, según la nomenclatura europea, que son generados por los hogares, comercio y servicios. Esta operación estadística se publica con datos regionales y será utilizada a continuación para realizar un diagnóstico relativo a los territorios insulares de España a través de su evolución temporal.

Gráfico 9.1. Evolución de la generación per cápita de residuos sólidos urbanos recogidos (kg por habitante). España, Baleares y Canarias, 2010-2021



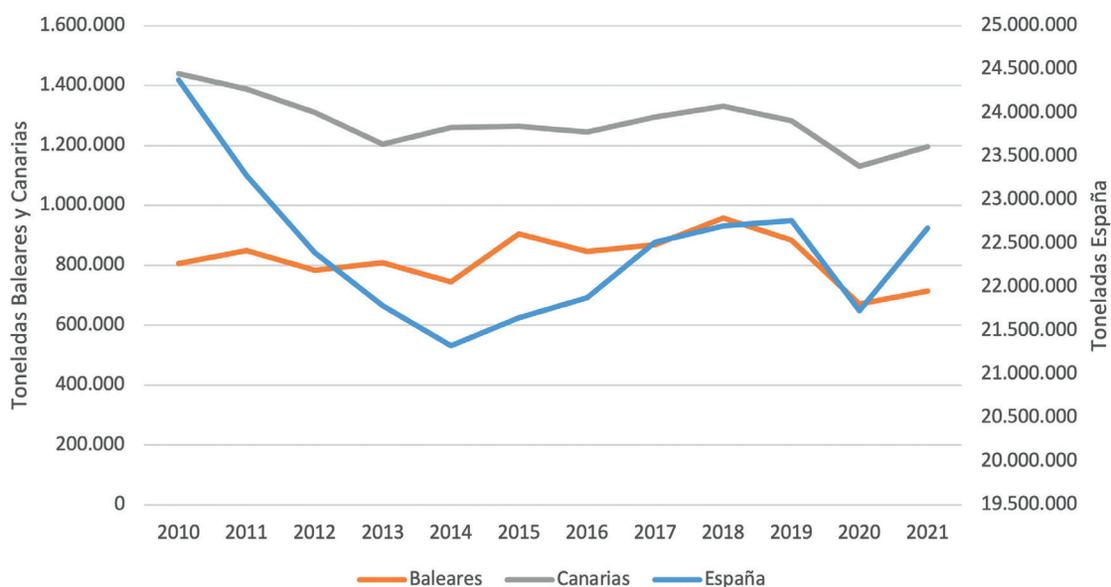
Fuente: elaboración propia con datos de recuperación de la estadística sobre recogida y tratamiento de residuos y cifras oficiales de población de los municipios españoles (INE).

En el año 2021, cada habitante en España generó una media de 479 kg de residuos domésticos (mezcla y separados), tal y como recoge el Gráfico 9.1. Son los territorios insulares, Baleares y Canarias, los que ostentan los indicadores per cápita más elevados de generación

por habitante en territorio nacional, con 609 kg y 550 kg por habitante, respectivamente, de acuerdo con los datos publicados por el INE.

Con el objetivo de analizar la magnitud del problema asociado a la generación de residuos, analizamos individualmente los indicadores regionales de residuos recogidos en términos absolutos. Se deduce que la cantidad de residuos domésticos y asimilables a estos se ha reducido significativamente desde la caída de actividad provocada por la crisis financiera en 2008 y que no ha recuperado aún los volúmenes previos a la crisis. El Gráfico 9.2 refleja la evolución comparada de la cantidad absoluta de residuos domésticos (fracción mezcla y fracción separada) recogida en el conjunto del país (eje derecho) y en Canarias y Baleares en el periodo 2010-2021. De media en el periodo analizado, Canarias supera en un 80 % la generación de residuos domésticos y asimilables a estos, en términos absolutos, del archipiélago balear.

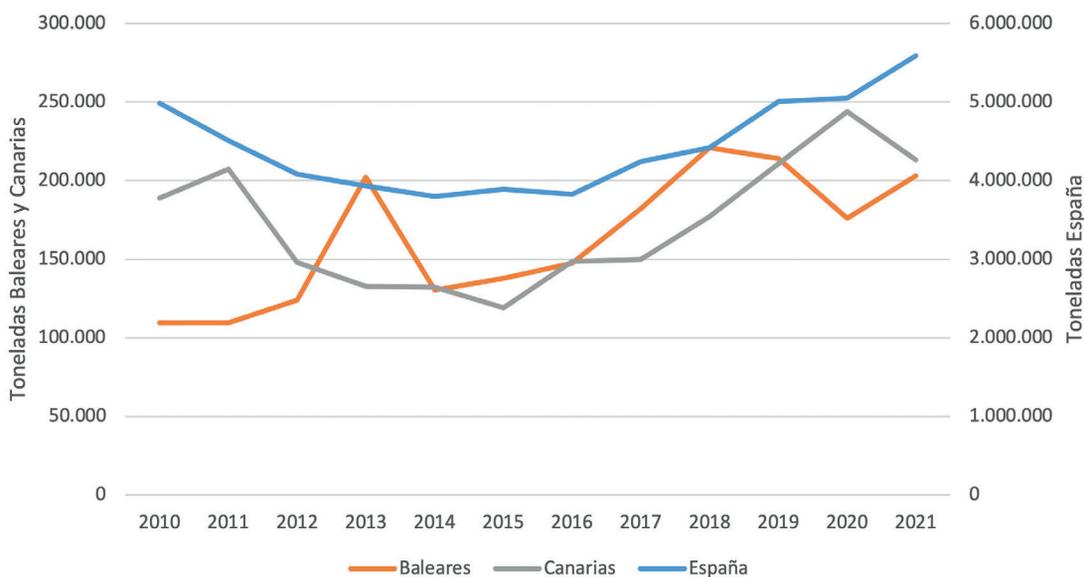
Gráfico 9.2. Evolución de la generación absoluta de residuos sólidos urbanos recogidos (toneladas). España, Baleares y Canarias, 2010-2021



Fuente: elaboración propia con datos de recuperación de la estadística sobre recogida y tratamiento de residuos (INE).

En relación con la separación de residuos, se puede observar en el Gráfico 9.3 cómo desde el año 2014 aumenta la fracción de residuos separados a escala nacional y en los dos archipiélagos. En el año 2021, Canarias y Baleares recuperaron cantidades similares, unas 213 y 203 toneladas, respectivamente, a pesar de que la población del territorio canario casi duplica la de Baleares. Sin embargo, en el caso de Canarias, en el periodo 2014 a 2021 ha aumentado en un 80 % la cantidad de material recuperado de forma selectiva.

Gráfico 9.3. Evolución de la generación absoluta de residuos sólidos urbanos recogidos de manera selectiva (toneladas). España, Baleares y Canarias, 2010-2021

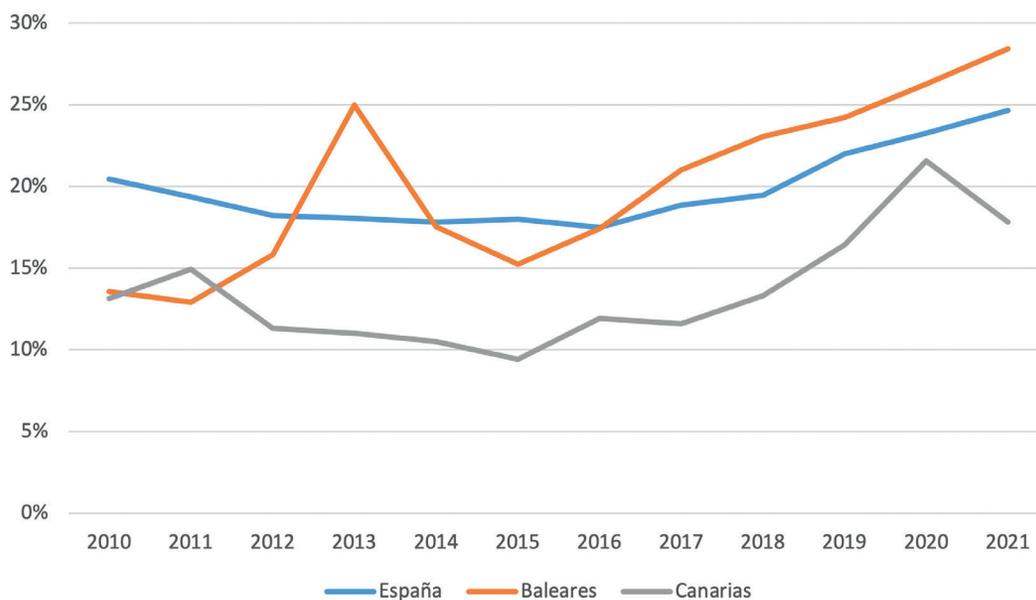


Fuente: elaboración propia con datos de recuperación de la estadística sobre recogida y tratamiento de residuos (INE).

Por otro lado, la ratio entre la cantidad recogida de forma separada y el total de los residuos domésticos, que expresa la capacidad del modelo regional de recoger de forma separada aquellas fracciones para las que existe de forma generalizada en España un sistema de responsabilidad ampliada del productor (SCRAP), refleja la debilidad del modelo de gestión de residuos en Canarias. Con un déficit histórico muy relevante, la ratio de separación de fracciones cuyo destino debe ser distinto al vertido ronda actualmente un 20 % de los residuos domésticos generados⁵, tal y como refleja el Gráfico 9.4. Esta cifra implicaría que, cada año, se entierran en los vertederos insulares cerca de un millón de toneladas de residuos domésticos sin tratamiento previo (un 80 %), muy lejos de cumplir con los objetivos de separación y reciclaje establecidos para esta década. Sin embargo, la tasa de separación en Canarias solo muestra signos de crecimiento sostenidos a partir del año 2014. No es posible establecer ninguna conclusión más allá de la interpretación de estas tendencias dado que se trata de una encuesta a los gestores sobre la recogida y transporte, y que no es posible hacer seguimiento de la tendencia en otros residuos no domésticos a escala regional.

⁵ Es importante aclarar que el pico de separación que se produce entre el 2011 y el 2015 en las islas Baleares se corresponde con la importación de residuos realizada para optimizar la incineradora instalada en Mallorca. Por otro lado, cabe destacar el pico de separación de residuos en el año 2020 en Canarias, justo el año de crisis turística en la región provocada por la pandemia.

Gráfico 9.4. Proporción de la recogida selectiva sobre el total de residuos recogidos (%). España, Baleares y Canarias, 2010-2021



Fuente: elaboración propia con datos de recuperación de la estadística sobre recogida y tratamiento de residuos (INE).

Es importante destacar aquí que los sistemas SCRAP en España, tales como Ecoembes o Ecovidrio, derivados de la aplicación en España del principio de responsabilidad ampliada del productor, gestionan actualmente en forma de monopolios unos objetivos anuales de recuperación de material de carácter nacional. Esta característica del sistema genera incentivos a maximizar la recuperación de materiales en aquellos territorios con mayor concentración de población y aquellos más cercanos a las redes industriales de tratamiento. Esta es una de las principales explicaciones a que en Canarias las ratios de recogida de residuos de forma selectiva estén muy por debajo de la media nacional y de otras regiones con presión turística similar, tales como Baleares y otras localizadas en la península, si bien es cierto que las presiones políticas han contribuido a mejorar sus inversiones en los territorios insulares en los últimos años.

A escala regional, no se realiza actualmente ningún esfuerzo por monitorizar y visibilizar la generación de residuos del sector turístico, tanto en el caso de los domésticos gestionados por los municipios como del resto de las fracciones. Dado que los residuos de las actividades turísticas están gestionados bajo el paraguas de los servicios municipales, tampoco existe una monitorización de la presión que ejerce la actividad turística sobre el total o el tipo de residuos generados. Tal y como ocurre en las islas Baleares, la recogida, transporte y tratamiento de los residuos domésticos son competencia de las entidades municipales (Ley 7/2022), que a su vez tienen transferida la competencia de tratamiento de dichos residuos a los consejos insulares de cada una de las islas, que gestionan a mayor escala su tratamiento a través de los denominados Complejos Ambientales.

En ese contexto, son los ciudadanos y empresas los que, a través de las tasas municipales de basura, financian el sistema de recuperación de los residuos domésticos y asimilables a estos que no recuperen directamente los SCRAP, en el caso de los residuos que están sujetos a dichos sistemas y que se recojan de forma separada. Por tanto, los municipios se encargan principalmente de la recogida de residuos mezcla o no separados. En el caso de los residuos domésticos separados sujetos a SCRAP, son dichas entidades las responsables de la recogida de monomaterial en la vía pública a través de contenedores en la calle y, en su caso, de la recogida puerta a puerta donde esté establecida. De forma muy limitada en Canarias, tanto Ecoembes (para papel y cartón y envases ligeros) como Ecovidrio (para el vidrio) realizan recogida puerta a puerta (PaP) en aquellos establecimientos turísticos del archipiélago a coste cero para los establecimientos.

De hecho, todos los establecimientos alojativos y de restauración en entornos turísticos deberían contar no solo con contenedores exclusivos para la fracción resto o mezcla, sino también para las fracciones reciclables. Sin embargo, los SCRAP, amparados por la capacidad de excluir del sistema de recogida aquellos envases ligeros destinados a usos comerciales, han evitado sistemáticamente facilitar la recuperación de envases ligeros en establecimientos hoteleros y de restauración, al menos en Canarias, habilitando para ellos la recogida PaP fuera de las vías urbanas. En todo caso, en algunos municipios intensamente turísticos, existen aún dificultades técnicas, ya que, a pesar de la normativa vigente, muchos establecimientos no disponen de dependencias específicas para el adecuado almacenaje de los residuos. Sin duda, la obligación de disponer de cuarto de contenedores para un adecuado almacenaje y conservación de los residuos facilitaría la extensión del servicio de recogida separada PaP de los residuos a todos los establecimientos alojativos y de hostelería en Canarias.

Si bien el Gobierno de Canarias tiene atribuidas competencias como los sistemas de registro de producción y gestión de residuos, autorización de instalaciones de operación de tratamiento de residuos, comunicaciones previas, seguimiento y control y trazabilidad de los residuos peligrosos, entre otros (Ley 1/1999, de 29 de enero, de residuos de Canarias), esta entidad no realiza de forma transparente una monitorización que permita efectuar un seguimiento de los residuos generados o tratados en la región en ningún ámbito de actividad, y mucho menos de las actividades más características del sector turístico. En este contexto, resulta preocupante además no disponer de información pública sobre el destino de los residuos monomaterial a las plantas industriales de la península desde el archipiélago.

A escala nacional, el INE publica los resultados de otras operaciones estadísticas en el ámbito de la gestión de residuos. Concretamente, de las Cuentas Ambientales publicadas hasta 2021, y en relación con la generación y gestión de todos los residuos, se desprende que en España se recuperaron en 2021 un total de 122,3 millones de toneladas de residuos (procedentes de la recogida urbana de residuos domésticos y de todas las actividades económicas). Tan solo un 18 % de todos los residuos recuperados, unos 22,2 millones de toneladas, se corresponden con la generación de domésticos. Aproximadamente un 3 % de esta cantidad corresponde a residuos peligrosos. Entre los no peligrosos, las categorías más relevantes han sido: residuos minerales (51 %), residuos mezcla (29 %) y residuos de animales y vegetales (7 %). Por sectores de actividad, un 83 % de los residuos son generados en actividades económicas (con el sector servicios responsable de aumentos superiores al 8 % anual). Actualmente,

aproximadamente el 41 % de los residuos gestionados en España son tratados a través de vertederos, mientras que se calcula que otro 42 % es reciclado. Sin embargo, no es posible obtener en España indicadores que permitan realizar un seguimiento de la distancia a objetivos comunitarios, ni a escala nacional ni regional.

3.1 La generación de residuos en el sector turístico en Canarias: una aproximación vía oferta y vía demanda

Con el objetivo de obtener un conjunto de indicadores orientativos de la generación de residuos del sector turístico en Canarias, se han proyectado los resultados del estudio *The contribution of tourism to municipal solid waste generation: A mixed demand-supply approach on the island of Tenerife* (Díaz-Farina, 2020). Este estudio proporciona estándares de generación de residuos a escala municipal, en la isla de Tenerife, utilizando los datos de pernoctaciones (estimación vía demanda) y de empleo (estimación vía oferta), y distinguiendo por la tipología de municipios a partir de un análisis clúster, resultando en una clara diferenciación de municipios turísticos y otros.

Se presentan a continuación los resultados preliminares, referidos única y exclusivamente a los residuos mixtos, es decir, aquellos residuos recogidos por las entidades municipales sin separar, o bien recogidos de forma separada, pero que se vuelven a mezclar en plantas de transferencia o en complejos ambientales, y cuyo destino final, en su mayoría, son los vertederos.

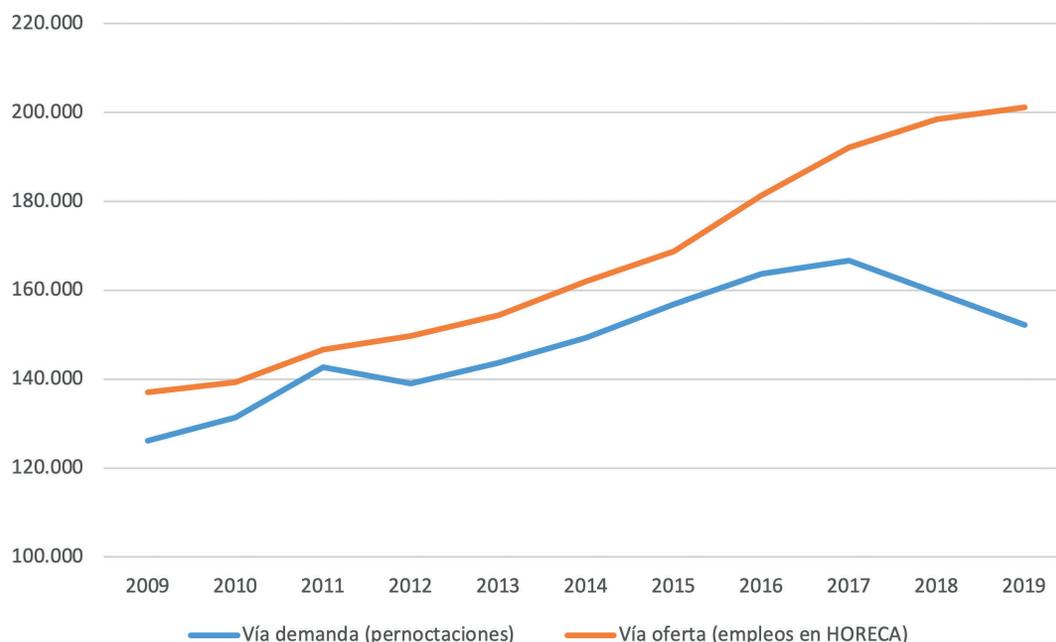
El valor de este ejercicio es principalmente de carácter metodológico, ya que se pone en relieve la complejidad de abordar los impactos ambientales del sector turístico en función de la perspectiva de oferta y de demanda de la actividad turística. Esta doble perspectiva resulta relevante porque identifica claramente, en un territorio insular, el impacto de la cadena de valor y de la movilidad de los turistas en la generación de residuos domésticos. En términos estadísticos, si bien las estimaciones paramétricas que realiza el estudio referido a los municipios turísticos y no turísticos de la isla de Tenerife permitirían abordar una proyección para dicha isla, proyectar dichos parámetros en el resto del archipiélago supone asumir que las características de la muestra de los municipios turísticos y no turísticos de la isla de Tenerife son homogéneas en todo el archipiélago.

3.2. Estimación de la generación de residuos mezcla del sector turístico vía demanda

Con el objetivo de capturar el impacto global de la demanda turística en la generación de residuos en Canarias, se ha multiplicado en primer lugar el estándar «generación media de residuos por pernoctación en Tenerife, 2009-2018» (obtenido para la isla de Tenerife) por el número de pernoctaciones de cada municipio tipo en Canarias. El estándar de generación de residuos utilizado de 1,23 kg de residuos mixtos refleja el efecto marginal por una pernoctación adicional en la isla de Tenerife. Como ya se ha señalado, el supuesto principal detrás de esta proyección es el de asumir que las características del municipio medio tipo de Tenerife son representativas a escala regional.

Por otro lado, para capturar el impacto de la oferta turística en la generación de residuos mezcla en Canarias, se han proyectado por separado los estándares de generación media en el municipio tipo por empleo en las actividades alojativas, por un lado, y por empleo en el sector de la restauración (alimentación y bebidas), por otro. El efecto marginal usado desde el estudio primario es de 0,35 kg diarios de residuos mixtos por empleado del sector alojativo y 2,28 kg por empleado del sector de la restauración. El resultado de ambas operaciones se muestra en el Gráfico 9.5. En todo caso, dado que se utiliza un estándar fijo de generación de residuos, bien por pernoctación, bien por empleo en las actividades de alojamiento y de restauración, ambas series reflejan esencialmente la tendencia tanto de las pernoctaciones como de los niveles de empleo en cada actividad. Se observa cómo la estimación de la contribución del turismo utilizando las pernoctaciones es inferior a la contribución vía oferta, siguiendo una tendencia de crecimiento de la cantidad de residuos generados muy similar a la de pernoctaciones. Por el contrario, si nos fijamos en la contribución a la generación de residuos de los sectores de alojamiento y restauración, la tendencia sigue los niveles de empleo en cada sector en los municipios de Canarias.

Gráfico 9.5. Estimación de la fracción resto recogida en Canarias con un enfoque de oferta (empleos en HORECA) y de demanda (pernoctaciones) (toneladas). Canarias, 2009-2019

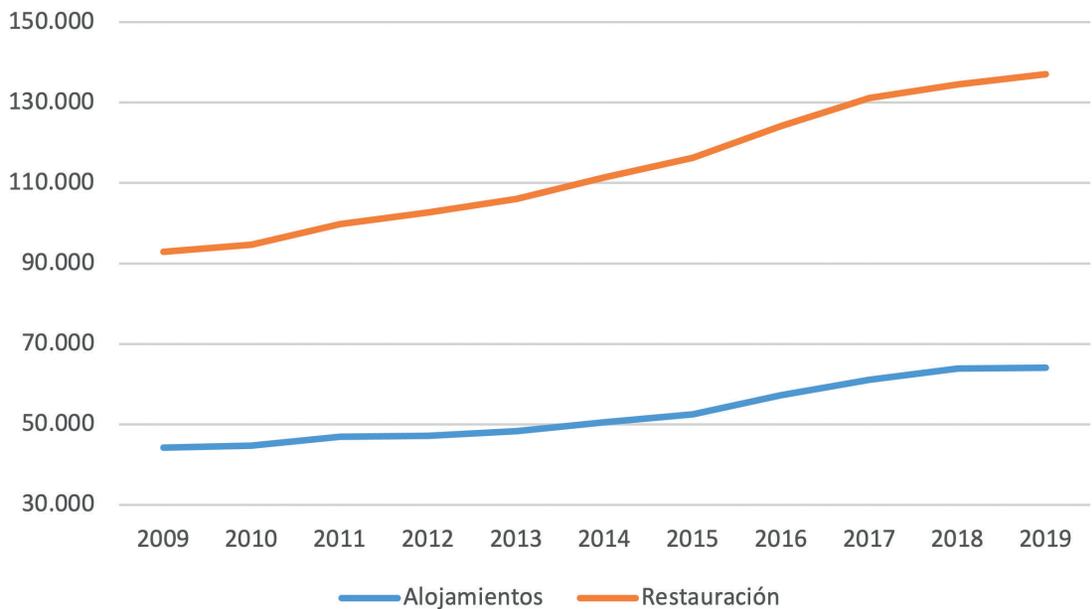


Fuente: elaboración propia con base en los datos del estudio de Díaz-Farina *et al.* (2020) y los datos de pernoctaciones y empleo proporcionados por el ISTAC.

Con el objetivo de capturar el impacto de la oferta turística en la generación de residuos mezcla en Canarias, se han proyectado por separado los estándares de generación media en

el municipio medio de Tenerife por empleo en las actividades alojativas, por un lado, y por empleo en el sector de la restauración (alimentación y bebidas), por otro. Se puede observar en el Gráfico 9.6, de acuerdo con las estimaciones realizadas de generación de residuos por empleo, cómo la generación de residuos de las actividades de restauración casi duplica los residuos generados por los establecimientos alojativos.

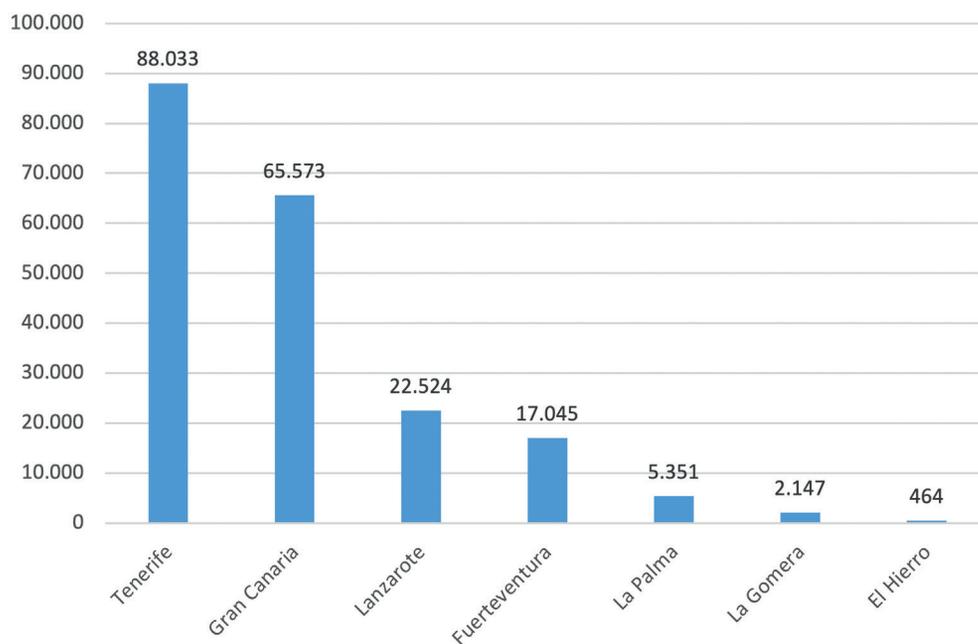
Gráfico 9.6. Estimación de la fracción resto recogida en Canarias en las actividades de alojamiento y de restauración (toneladas). Canarias, 2009-2019



Fuente: elaboración propia con base en los datos del estudio de Díaz-Farina *et al.* (2020) y los datos de empleo para cada sector proporcionados por el ISTAC.

Finalmente, hemos querido proyectar el estándar de generación por pernoctación a cada una de las islas para obtener una posible distribución de la generación de residuos del turismo en el archipiélago. El resultado se muestra en el Gráfico 9.7, que recoge la contribución de ambas actividades en el año 2019 para cada una de las islas.

Gráfico 9.7. Distribución por islas de la fracción resto estimada recogida en los servicios de alojamiento y restauración (toneladas). Islas de Canarias, 2019

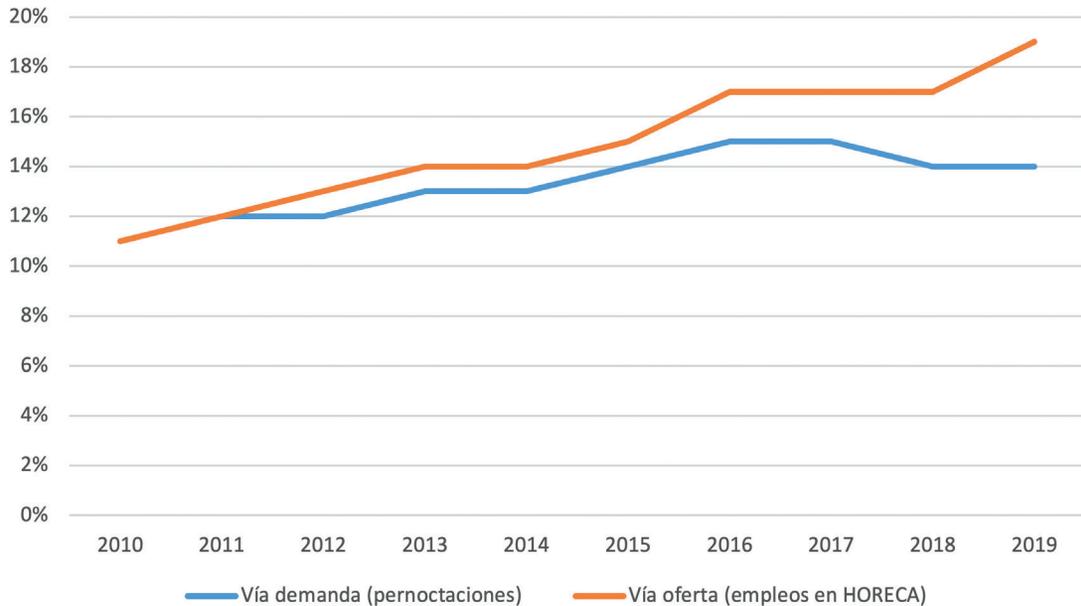


Fuente: elaboración propia con base en los datos del estudio de Díaz-Farina *et al.*, 2020, y los datos de empleo para cada sector proporcionados por el ISTAC.

Los resultados obtenidos reflejan que una estimación de los residuos generados por el turismo vía oferta, es decir, a través del empleo creado a escala municipal solo en las dos principales actividades turísticas —alojamiento y restauración— casi duplica los residuos estimados vía pernoctaciones. De hecho, al analizar la generación de residuos vía pernoctaciones (concentradas en los municipios turísticos principalmente) se subestima sistemáticamente el impacto de la actividad turística en la generación de residuos en los territorios insulares. Quizás sea este resultado una de las conclusiones más importantes de las investigaciones realizadas en Canarias con datos para la isla de Tenerife (Díaz-Farina *et al.*, 2020): los impactos ambientales inducidos por las actividades turísticas, particularmente la generación de residuos, traspasan las fronteras de los destinos turísticos, tanto por la movilidad de los turistas en el territorio como por el impacto del *peer-to-peer* en el contexto de la vivienda vacacional.

Finalmente, utilizando los datos estimados de generación de residuos mezcla para los municipios de Canarias, tanto por la vía de demanda turística (pernoctaciones) como a través del empleo de las actividades características (alojamiento y restauración), y utilizando el peso total de residuos generados en Canarias, es posible calcular el peso de la generación de residuos del turismo en el total de residuos mezcla generados en la región. Así, la contribución media del sector en el periodo 2010-2019 estaría entre un 13 % utilizando el estándar de generación por pernoctación (vía demanda) y un 15 % utilizando el estándar de generación por empleo de las actividades características (vía oferta). La evolución puede verse en el Gráfico 9.8.

Gráfico 9.8. Estimación de la contribución del turismo al total de residuos mixtos generados en Canarias (porcentaje), vía oferta (empleo en las actividades de alojamiento y restauración) y vía demanda (pernoctaciones). Canarias, 2010-2019



Fuente: elaboración propia con base en los datos del estudio de Díaz-Farina *et al.* (2020), los datos de empleo para cada sector proporcionados por el ISTAC y estadística sobre recogida y tratamiento de residuos (INE).

4. Conclusiones

Una de las grandes preocupaciones de la industria turística a escala global es el creciente impacto de los residuos en los destinos, especialmente por el desperdicio de alimentos y los plásticos de un solo uso. Además, la industria se enfrenta a un aumento considerable de la generación y la peligrosidad de los residuos del sector como consecuencia de un aumento en el tamaño de los establecimientos y de la inclusión de los servicios de restauración en sus operaciones. Los problemas derivados de estas dinámicas se ven agravados en los destinos insulares y territorios aislados, ya que su escala no favorece el tratamiento de residuos y resulta muy costoso desarrollar una logística inversa. De hecho, la mayoría de los residuos generados en los territorios insulares acaban en los vertederos.

En este capítulo se ha realizado un esfuerzo por describir los principales retos a los que se enfrenta la agenda para un turismo sostenible en el contexto de los residuos y la economía circular. La mayoría de los autores coincide en que la falta de datos y de monitorización de la generación de residuos del sector se debe a la invisibilidad de las actividades turísticas en la escala administrativa local. De hecho, la consideración de la mayor parte de los residuos

generados por las actividades turísticas como residuos comerciales asimilables a domésticos, de competencia municipal, favorece su invisibilidad y la inacción del sector.

Específicamente, Canarias arroja históricamente unos indicadores de generación de residuos mezcla, unas tasas de separación y unas ratios de reciclaje muy alejados de la media nacional y de los objetivos europeos. Los indicadores sobre el impacto de la presión turística en el territorio se intensifican cuando reducimos la escala territorial a las islas y a los municipios turísticos. Claramente, dos aspectos contribuyen directamente a que la situación se mantenga en el tiempo: (1) dado que en Canarias los costes de recuperación de las distintas fracciones reciclables a los que se enfrentan los productores del residuo (responsables de su recuperación a través de los sistemas SCRAP) son superiores a los que se enfrentan en el resto del territorio peninsular y el archipiélago balear, su interés y esfuerzo por aumentar las tasas de recuperación y reciclaje en las islas son significativamente menores, y (2) la existencia de subvenciones cruzadas en el diseño de las tasas de basura y de vertido entre los servicios de residuos, a las actividades turísticas y a los residentes, en ambas direcciones dependiendo del municipio, favorece que las autoridades locales no tengan interés en promover cambios.

Una dificultad añadida en la medición de los residuos generados por la actividad turística es el uso sistemático de metodologías que estiman vía demanda (pernoctaciones en los municipios) la contribución a la fracción mezcla del sector. Las diferencias observadas cuando estos se miden vía oferta (usando el nivel de empleo de las actividades turísticas) y vía demanda (usando el número de pernoctaciones) permiten concluir que tanto la cadena de suministro como la movilidad de los turistas aumentan la generación de residuos del turismo, especialmente en aquellos municipios considerados como no turísticos.

Para revertir esta situación y cumplir con los objetivos del nuevo Paquete Europeo de Economía Circular en las regiones intensamente turísticas, es necesario identificar a las actividades turísticas como actividades industriales cuya generación de residuos quede diferenciada o excluida de los servicios municipales y reciba un tratamiento normativo y fiscal diferenciado de los residuos domésticos y comerciales. La Ley de Residuos y Suelos Contaminados 7/2022, adaptando el Paquete de Economía Circular de la UE, fortalece la jerarquía de gestión y tratamiento de los residuos (introduciendo un impuesto ambiental sobre el vertido y favoreciendo que las regiones puedan incorporar nuevas figuras fiscales), introduce nuevos incentivos para el fomento de la economía circular, facilita la implementación de sistemas de depósito y retorno por parte de los productores y, finalmente, refuerza la capacidad de vigilar y sancionar a las entidades locales. Por otra parte, la Propuesta de Reglamento del Parlamento y del Consejo sobre envases y residuos de envases, y su adaptación en España a través del RD 1055/2022, integrando de forma específica la generación de envases ligeros de las actividades industriales y comerciales (por tanto, de las actividades turísticas) y liberalizando la creación de SDR en España, debería impulsar una mejoría sustancial de los indicadores de separación y de reciclaje en el archipiélago.

Corresponde ahora a las comunidades autónomas actualizar su normativa antes del año 2024 para que las entidades locales (cabildos y municipios en el caso de Canarias) comiencen a actualizar las ordenanzas municipales y sus sistemas de gestión. Ante la expectativa de un incremento sustancial de los costes de gestión de residuos, que podrían afectar

significativamente a la competitividad de algunas empresas turísticas en los destinos regionales, debería ser el propio sector el interesado en promover políticas internas para implantar sistemas de prevención, recuperación y tratamiento de las fracciones mayoritarias. En este contexto, mejorar las redes de colaboración público-privadas para explorar soluciones más innovadoras a gran escala debe observarse como una oportunidad a largo plazo para el sector.

Finalmente, por un lado, es importante resaltar que, si bien el volumen y peso de los residuos peligrosos generados en las actividades turísticas no es relativamente elevado, sería interesante contar con estudios y estimaciones de generación en este ámbito. Por otro lado, dado que la presión de la vivienda vacacional ha aumentado considerablemente en todas las islas, sería interesante también realizar estimaciones sobre el impacto de esta actividad en los servicios municipales, incluyendo los cambios en la generación de residuos por cambios de uso de las viviendas.

Referencias

- Arbulú, I., Lozano, J., & Rey-Maqueira, J. (2015). Tourism and solid waste generation in Europe: A panel data assessment of the Environmental Kuznets Curve. *Waste Management*, 46, 628-636. <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2015.04.014>
- Arbulú, I., Lozano, J., & Rey-Maqueira, J. (2016). The challenges of municipal solid waste management systems provided by public-private partnerships in mature tourist destinations: The case of Mallorca. *Waste Management*, 51, 252-258. <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2016.03.007>
- Comisión Europea (2019). *The European Green Deal (COM/2019/640)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM%3A2019%3A640%3AFIN>
- Comisión Europea (2020). *A new Circular Economy Action Plan (COM/2020/98)*. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2020:98:FIN>
- Díaz-Farina, E. (2020). *Economic analysis of the tourism impacts on municipal solid waste generation: Methodological contributions to the design of pay-as-you-throw tariffs* (p. 1). Tesis doctoral. Universidad de La Laguna. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=286714>
- Díaz-Farina, E., y Padrón-Fumero, N. (2023). La transición hacia los residuos cero en el turismo: claves para el sector alojativo. En: *Transición hacia un Turismo Sostenible: perspectivas y propuestas para abordar el cambio desde la Agenda 2030* (pp. 163-176). Fundación FYDE-CajaCanarias.
- Díaz-Farina, E., Díaz-Hernández, J. J., & Padrón-Fumero, N. (2020). The contribution of tourism to municipal solid waste generation: A mixed demand-supply approach on the island of Tenerife. *Waste Management*, 102, 587-597. <https://doi.org/10.1016/j.wasman.2019.11.023>
- Díaz-Farina, E., Díaz-Hernández, J. J., & Padrón-Fumero, N. (2023). Analysis of hospitality waste generation: Impacts of services and mitigation strategies. *Annals of Tourism Research Empirical Insights*, 4(1), 100083. <https://doi.org/10.1016/j.annale.2022.100083>

- Dolnicar, S., Grün, B., & Juvan, E. (2020). Reducing the plate waste of families at hotel buffets—A quasi-experimental field study. *Tourism Management*, 80 (10410). <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2020.104103>
- Eckelman, M. J., Ashton, W., Arakaki, Y., Hanaki, K., Nagashima, S., & Malone-Lee, L. C. (2014). Island Waste Management Systems. *Journal of Industrial Ecology*, 18(2), 306-317. <https://doi.org/10.1111/jiec.12113>
- Efe (2018). La Comisión Europea denuncia a España por no actualizar sus planes hidrológicos de Canarias. *EIDiario.es*. https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/comision-europea-espana-hidrologicos-canarias_1_2088290.html
- Filimonau, V., & De Coteau, D. A. (2019). Food waste management in hospitality operations: A critical review. *Tourism Management*, 71, 234-245.
- Filimonau, V., & Sulyok, J. (2021). 'Bin it and forget it!': The challenges of food waste management in restaurants of a mid-sized Hungarian city. *Tourism Management Perspectives*, 37, 100759. <https://doi.org/10.1016/j.tmp.2020.100759>
- Filimonau, V., Dickinson, J. E., Robbins, D., & Reddy, M. V. (2011). A critical review of methods for tourism climate change appraisal: life cycle assessment as a new approach. *Journal of Sustainable Tourism*, 19(3), 301-324. <https://doi.org/10.1080/09669582.2010.527345>
- Gobierno de España (2021). Plan de Acción de Economía Circular (p. 74). https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/economia-circular/plan_accion_eco_circular_def_nipo_tcm30-529618.pdf
- Martins, A. M., & Cró, S. (2021). The Impact of Tourism on Solid Waste Generation and Management Cost in Madeira Island for the Period 1996–2018. *Sustainability*, 13(9), 5238. <https://doi.org/10.3390/su13095238>
- Mateu-Sbert, J., Ricci-Cabello, I., Villalonga-Olives, E., & Cabeza-Irigoyen, E. (2013). The impact of tourism on municipal solid waste generation: The case of Menorca Island (Spain). *Waste Management*, 33(12), 2589-2593.
- Observatorio Turístico de Canarias (2020). *Tourism Observatory of the Canary Islands. Preliminary Report*. Gobierno de Canarias, Universidad de La Laguna y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.
- Padrón-Fumero, N. y Hernández González, M. (2015). Recursos Naturales y Medio Ambiente. En D. Padrón Marrero y J. Á. Rodríguez Martín (eds.), *Economía de Canarias: Dinámica, estructura y retos*. Tirant lo Blanch.
- Pirani, S. I., & Arafat, H. A. (2014). Solid waste management in the hospitality industry: A review. *Journal of Environmental Management*, 146, 320-336. <https://doi.org/10.1016/j.jenvman.2014.07.038>
- PLARES – Investigamos, desarrollamos, divulgamos por nuestro ecosistema (2020). (s. f.). <https://shorturl.at/jvMN8>

Capital natural de apoyo al turismo, áreas y ecosistemas protegidos

MATÍAS M. GONZÁLEZ HERNÁNDEZ

Instituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Este capítulo parte de la necesidad de distinguir la realidad histórica concreta del desarrollo del turismo en Canarias, y su impacto en las áreas protegidas, del potencial que un desarrollo turístico guiado por principios de sostenibilidad tendría, no solo para generar y distribuir equitativamente ingreso y empleo, sino también para reducir su impacto negativo sobre el patrimonio natural e, incluso, contribuir a la regeneración de ecosistemas dañados.

1. Introducción

Canarias estableció por primera vez a finales de los años ochenta, y perfeccionó en 1994, una extensa red de espacios protegidos que abarca más del 40 % del territorio insular mediante diferentes figuras de protección inspiradas en el marco propuesto por la Unión Internacional para la Conservación de la Naturaleza (UICN). En la exposición de motivos de la primera, se lee que:

la acreditada fragilidad de los ecosistemas insulares, el valor del patrimonio natural y científico presente en el archipiélago, la presión demográfica, el constante aumento de la corriente de turistas hacia las islas, la presión que todo ello conlleva para el medio natural, entre otros muchos elementos y factores, aconsejan la preservación de aquellos espacios naturales que por sus características y valores específicos lo requieran.¹

1 Ley 12/1987, de 19 de junio, de declaración de Espacios Naturales de Canarias. <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/1987/06/19/12>

En la segunda se sostiene que «la fragmentación territorial, la densidad demográfica y la casi exclusiva dependencia de su economía del sector servicios han generado un modelo de desarrollo imposible de mantener, en cuanto supone sobrepasar la capacidad de recuperación de nuestros recursos naturales»². Asimismo, por primera vez se hace referencia expresa al objetivo del *desarrollo sostenible*, y se establece como principio orientador de las políticas públicas «el aprovechamiento de los recursos naturales renovables sin rebasar su capacidad de recuperación, evitando transformaciones en el medio que resulten irreversibles o irreparables»³.

Desde entonces, se cuenta con la idea de que la creciente orientación de la economía canaria hacia los servicios, y particularmente hacia el turismo, es la fuerza motriz que ha estado en la raíz de la degradación, a veces de forma irreversible, de elementos muy valiosos del patrimonio natural de las islas. Esta se ha instalado ampliamente en el debate político y en la conversación pública. Como corolario de esta idea se ha planteado que una función primordial de la red de áreas protegidas es establecer un cordón de seguridad en torno a los espacios naturales frente a la expansión territorial, de otro modo imparable, del turismo. Según esta versión, patrimonio natural y turismo conformarían realidades irremediabilmente enfrentadas. En este capítulo proponemos y fundamentamos un conjunto de reflexiones que introducen una versión muy matizada de esa aseveración. Sobre ella, construimos un marco conceptual y estratégico en el que biodiversidad y turismo se dibujan como realidades aliadas que se enriquecen mutuamente gracias a un enfoque de economía regenerativa.

En efecto, un análisis más cuidadoso de la compleja relación entre el patrimonio natural y el desarrollo del turismo en Canarias requeriría al menos considerar los siguientes aspectos:

- La literatura que ha analizado el desarrollo histórico concreto del turismo en Canarias es bastante unánime a la hora de señalar el marcado carácter especulativo del proceso de creación de espacio turístico (Martín-Ruiz, 2001; Simancas-Cruz, 2019). La generación de rentas del suelo dio lugar a tasas de crecimiento de la oferta alojativa que se desacoplaron de la demanda, ocasionando situaciones de sobreoferta y crisis de rentabilidad que frenaron abruptamente la actividad constructora hasta una nueva fase alcista. Este proceso se dio sin atención alguna a las características y a los impactos sobre los ecosistemas terrestres y marinos afectados.

Algunos de los ejemplos más connotados los constituyen el bloqueo a la dinámica y la consiguiente degradación de los sistemas dunares costeros de Gran Canaria y Fuerteventura, debidos al desarrollo urbano turístico que limita drásticamente los aportes de arena y provoca un balance negativo de entradas y salidas de arena al sistema, lo que apunta hacia su desaparición (Hernández-Calvento *et al.*, 2003; Sanromualdo Collado *et al.*, 2021). También han resultado gravemente afectados los humedales costeros de estas dos islas, además de los de Tenerife y Lanzarote, sistemas muy vulnerables que conforman el hábitat de numerosas especies de aves. El Teide es, de los parques nacionales insulares, el que ha experimentado una presión mayor, presentando las alteraciones más significativas debidas a una elevada afluencia unida a malas prácticas por parte de operadores y visitantes. Todo ello ha alimentado una percepción de difícil convivencia entre las mejores expresiones de nuestro patrimonio natural y el desarrollo turístico experimentado en el archipiélago.

2 Ley 12/1994, de 19 de diciembre, de Espacios Naturales de Canarias. <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/1994/12/19/12>

3 *Ibidem*.

Esta percepción ha contribuido fuertemente a que permee la creencia de que el turismo es inevitablemente enemigo de la conservación y de que, si se quiere preservar el patrimonio natural, habría que mantener el turismo alejado del mismo. Esta visión se da en muy diversos ámbitos de la sociedad, desde los departamentos de las administraciones responsables de la planificación y gestión de las áreas protegidas hasta la inmensa mayoría de los grupos ambientalistas, pasando por una parte significativa del arco político y buena parte de la ciudadanía en general.

- Tanto en los espacios naturales costeros como en los de interior, incluyendo los bordes de algunos parques nacionales, se ha producido un importante desarrollo urbanístico para residentes que ha añadido fuertes presiones al medio natural de las islas. El sesgo especulativo e inmobiliario del modelo de crecimiento isleño ha propiciado que las rentas del suelo se reinviertan sobre todo en nuevos emprendimientos de la misma naturaleza, generando una potente espiral que ha sobrepasado las limitadas capacidades y voluntades administrativas de ordenar y hacer compatible el desarrollo urbanístico con la conservación del patrimonio natural.

Un urbanismo residencial de alto impacto sobre los valores naturales y paisajísticos se ha desplegado en forma de segundas residencias, casas de campo, grupos de viviendas adosadas, etc., muchas veces contraviniendo los cánones de contigüidad territorial que caracterizan al urbanismo más competente y racional. En algunas ocasiones, se ha establecido en la periferia de las urbanizaciones turísticas costeras, con el fin de tomar ventaja de los recursos naturales (playas, clima) y de los servicios recreativos complementarios característicos de estas áreas. En otras ocasiones, ha consolidado nuevos asentamientos en la periferia de las poblaciones rurales. Y en casi todos los casos, ha añadido impactos paisajísticos y ecológicos derivados de la fragmentación y ocupación de hábitats naturales, y de la construcción de viales de acceso y de servicios. En consecuencia, no sería adecuado establecer una responsabilidad directa del desarrollo turístico hacia todo este conjunto de impactos sobre el paisaje y los ecosistemas naturales.

- Con todo, investigaciones recientes muestran que el desarrollo turístico en Canarias, si bien ha generado una presión destructiva sobre los ecosistemas costeros, también ha venido asociado a un cambio en la estructura territorial de la economía canaria. El abandono de buena parte de la actividad de agricultura y ganadería tradicionales ha permitido la regeneración, espontánea o asistida, de cubierta vegetal en los pisos climáticos intermedios y de cumbre, de modo que la biomasa global terrestre y la fijación de carbono en la misma se han visto, en conjunto, favorecidas. Se trata de un fenómeno aún por evaluar en su conjunto, pero respecto del cual la evidencia empírica acumulada apunta en esa dirección. Aunque la liberación de la presión agrícola y ganadera ha dado pie muchas de las veces a la eclosión de sistemas vegetales de baja diversidad poblados por especies oportunistas, en otras ocasiones la recuperación espontánea o tutelada de la cubierta vegetal ha conseguido restituir sistemas vegetales de interés por su diversidad, densidad y capacidad para consolidarse.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, en este capítulo se mostrarán argumentos a favor de que:

- i. El desarrollo del turismo no está necesariamente condenado a ser ambientalmente depredador; por ejemplo, la construcción de urbanizaciones turísticas sobre la meseta sedimentaria de la playa del Inglés-Maspalomas, que penetra como una cuña al interior del sistema dunar de Maspalomas y bloquea la entrada de arena dando lugar a que el sistema pierda alrededor

de 40.000 t de arena al año, no obedece a una dinámica intrínseca al turismo, sino que es más bien el resultado de una combinación de ignorancia y codicia en el comportamiento de los agentes públicos y privados concernidos. No se conocía bien la dinámica del sistema dunar y no se consideró relevante destinar recursos a investigarla, en un contexto de fuertes presiones urbanizadoras y de inversores que aspiraban a un retorno financiero a muy corto plazo. Una planificación alternativa de las infraestructuras creadas habría hecho posible compatibilizar el desarrollo urbano turístico con la pervivencia de ese ecosistema que aún a una extraordinaria singularidad natural con la condición de activo turístico de interés capital.

- ii. Una gestión adecuada que incorporase una mejor orientación de las áreas protegidas hacia el turismo no solo podría contribuir a diversificar esta actividad y crear más valor experiencial, ingresos y empleo de calidad, sino que también ayudaría a incrementar la conciencia de las áreas naturales como activo económico (capital natural), a elevar los recursos asignados a la gestión de los espacios protegidos y, en definitiva, a mejorar el estatus de conservación efectiva de la red de espacios protegidos de Canarias.

Con este propósito, en la Sección 2 desgranamos concisamente los valores naturales que Canarias atesora y que forman parte de su capital natural turístico potencial, una parte sustantiva del cual todavía permanece infrautilizado. En la Sección 3 presentamos el potencial de las áreas protegidas de Canarias como vectores de creación de imagen de las islas y de valor experiencial para los visitantes; en otras palabras, como capital natural turístico. En la Sección 4 presentamos una evaluación crítica de la gestión que se hace actualmente de las áreas protegidas de Canarias, en su doble dimensión, para su conservación y para la provisión de amenidades positivas a residentes y visitantes. En la Sección 5 proporcionamos ideas y propuestas para cambiar las tornas, esto es, mejorar el estatus de conservación del patrimonio natural, al tiempo que se potencia su capacidad para generar calidad de vida en los residentes y experiencias de visita valiosas para los turistas. En la Sección 6 se desarrolla una batería de indicadores para caracterizar las relaciones relevantes entre áreas protegidas y turismo, fijar objetivos concretos y evaluar los resultados de las políticas. Finalmente, la sección séptima y última traduce esa prospectiva y las acciones que la harían viable en una hoja de ruta concreta, señalando brevemente las barreras existentes y las propuestas para superarlas.

2. Los recursos naturales y las áreas protegidas de Canarias

Los estudios de la economía de las islas Canarias han puesto de manifiesto, como característica definitoria, la carencia de recursos naturales industrializables. Esta carencia, debida a la pequeñez y características del territorio, se suma a la carestía del aprovisionamiento externo debida a la insularidad y la lejanía de los principales mercados de origen. Esta escasez de recursos industrializables se ha puesto en contraste con la abundancia de recursos naturales para sustentar el desarrollo de una potente industria del ocio, que ha estructurado el desarrollo de la economía canaria a lo largo de las últimas seis décadas. Estos recursos son, principalmente, el clima, la biodiversidad y los paisajes naturales. En este capítulo nos ocuparemos de los dos últimos y del clima en tanto que condicionante de la evolución de los mismos.

El Mapa 10.1 y la Tabla 10.1 muestran la magnitud y distribución territorial de la red de espacios protegidos. Las características más sobresalientes de esta red son:

- Su amplitud relativa, ya que representa el 40 % del territorio, alcanzando para alguna isla el 59 %, como en El Hierro.
- La extraordinaria diversidad de los recursos naturales que aspira a proteger, que se corresponde con la variabilidad climática y altitudinal que exhibe el archipiélago, líder en biodiversidad europea.

Mapa 10.1. Distribución territorial de las áreas protegidas de Canarias⁴



Véase en la Tabla 10.1. la magnitud correspondiente de la red de espacios protegidos en Canarias que se indica con esta clave de color:

 PARQUE NACIONAL	 PARQUE RURAL
 RESERVA NATURAL INTEGRAL	 MONUMENTO NATURAL
 RESERVA NATURAL ESPECIAL	 PAISAJE PROTEGIDO
 PARQUE NATURAL	 SITIO DE INTERÉS CIENTÍFICO

Fuente: Gobierno de Canarias (2023).

⁴ Fuente: Gobierno de Canarias (2023). https://www3.gobiernodecanarias.org/medusa/wiki/index.php?title=Red_Canaria_de_Espacios_Naturales_Protegidos

Tabla 10.1. Magnitud en superficie (m²) correspondiente a la red de espacios protegidos en Canarias (indicada en el Mapa 10.1 con clave de color).

	Parque Nacional		Parque Natural		Parque Rural		Reserva Natural Integral		Reserva Natural Especial		Monumento Natural		Paisaje Protegido		Sitio de Interés Científico		Total		
	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Nº	Superficie	Protección %
Canarias	4	23.352,0	11	111.022,2	7	80.400,8	11	7.492,1	15	14.944,4	52	28.972,4	27	39.332,7	19	1.401,9	146	301.396,4	40
Tenerife	1	13.571,0	1	46.612,9	2	22.482,3	4	1.411,0	6	5.641,5	14	6.344,2	9	8.293,5	6	386,6	43	98.910,0	49
Gran Canaria	-	-	2	13.333,0	2	29.893,4	2	3.455,5	6	7.153,1	10	5.264,9	7	12.680,9	4	276,2	33	66.707,9	43
El Hierro	-	-	-	-	1	12.488,0	2	467,4	1	601,6	1	948,8	2	1.526,6	-	-	7	15.604,4	58
La Palma	1	4690,0	2	12.593,7	-	-	1	984,1	1	1.074,4	8	1.452,0	4	4.107,7	3	111,0	20	25.005,6	35
La Gomera	1	3984,0	1	1.757,1	1	1.992,8	1	490,8	1	292,3	8	1.862,1	1	1.788,1	3	313,0	17	12.314,7	33
Lanzarote	1	5.107,0	2	19.270,4	-	-	1	165,2	-	-	5	5.211,9	2	5.676,5	2	199,5	13	35.029,2	39
Fuerteventura	-	-	3	17.455,1	1	16.544,3	-	-	-	-	6	8.687,0	2	4.924,9	1	115,6	13	47.726,9	29

Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Gobierno de Canarias (2023).

Con respecto al uso público de los espacios de la red, solo los parques nacionales recopilan y publican estadísticas del número de visitantes, una práctica heredada de la etapa de adscripción al Gobierno central que se mantiene con la gestión por parte de los cabildos. La Tabla 10.2 recoge los datos de visitas del año 2019 a los parques nacionales de Canarias.

Tabla 10.2. Visitantes a los parques nacionales de Canarias

Parque nacional	P. N. de El Teide	P. N. de Timanfaya	P. N. de Garajonay	P. N. Caldera Taburiente	Total parques nacionales
Nº de visitantes	4.443.628	1.626.970	1.016.324	487.060	7.573.982

Fuente: Instituto Canario de Estadística.

Los cuatro parques nacionales de Canarias están entre los diez más visitados de España, encabezados por El Teide. En los últimos diez años, mientras que el Teide y Garajonay han experimentado un crecimiento continuo en el número de visitantes, Timanfaya se ha mantenido oscilando en torno a los 1,7 millones, y La Palma, que creció a lo largo de toda la serie, sin embargo, experimentó una leve caída en 2019 con respecto a 2017. No existe recogida sistemática y publicación de datos de uso público para otras figuras de la red de espacios protegidos de Canarias.

3. El valor turístico de las áreas protegidas de Canarias: imagen y experiencia

La inmensa mayoría de los turistas que visitan las islas Canarias proceden de países europeos. La edición especial del Eurobarómetro publicada en mayo de 2019 reflejó que, para el 93 %, frenar la pérdida de biodiversidad era importante para la salud y bienestar, y para el 95 %, era esencial para hacer frente al cambio climático. La contaminación (67 %), los desastres provocados por los seres humanos (63 %), el cambio climático (58 %), la agricultura y silvicultura intensivas y la sobrepesca (50 %), los cambios de uso de las áreas naturales (47 %), la fragmentación de los espacios naturales por infraestructuras de transporte, hídricas o eléctricas (43 %) y la invasión de plantas y animales exóticos (32 %) constituían las principales amenazas para la biodiversidad.

Además, el 62 % de los europeos estuvo muy de acuerdo con que frenar la pérdida de biodiversidad es importante para el desarrollo económico a largo plazo, y el 61 %, con que también era importante para la producción de bienes fundamentales como alimentos y medicinas. Prácticamente la mitad consideraron muy necesario invertir en restaurar la naturaleza y la biodiversidad y mejorar la información a la ciudadanía sobre la importancia de la biodiversidad. Un porcentaje similar creyó prioritario expandir las áreas naturales protegidas y fortalecer y mejorar los medios y las organizaciones responsables de la gestión de las mismas. Sin embargo, un 70 % declaró no haber oído hablar nunca de la Red Natura 2000, aunque la dispersión por países es muy elevada, con Finlandia liderando la población concededora de esta red (76 %) y

Reino Unido, todavía en la UE, a la cola con el 4 %. En resumen, los europeos valoran la importancia de la biodiversidad, aspiran a que se amplíe y mejore su conservación, pero desconocen muchos de los instrumentos que se vienen empleando para ello.

En consecuencia, destinos turísticos como Canarias, que atesoran una parte significativa de la biodiversidad europea, tienen una ventana de oportunidad para fortalecer su competitividad en invertir más y mejor en gestionar y dar a conocer su biodiversidad a los turistas que visitan las islas, para mejorar la calidad de sus experiencias recreativas, y a los turistas potenciales en origen, para influir favorablemente en la probabilidad de que elijan el destino. En otras palabras, la biodiversidad de Canarias atesora un enorme potencial de creación de valor turístico a través de las experiencias y de la imagen del destino, que es preciso identificar, evaluar y operativizar a través de una reformulación de la política de gestión de la red de espacios protegidos de Canarias.

3.1 La imagen

Existe un amplio consenso de que la imagen de un destino influye decisivamente en la probabilidad de que sea elegido, por lo que el análisis de la definición, proceso de formación y evaluación de la imagen ha sido un objeto de estudio central y permanente de la investigación científica en turismo (Hong *et al.*, 2006). En este contexto, más que indagar en la diversidad de perspectivas sobre la imagen turística, nos interesa destacar lo que es común: que se trata de una percepción compleja y subjetiva, que en ella intervienen factores cognitivos y afectivos, y que evoluciona a lo largo del tiempo, conforme lo hacen las necesidades, motivaciones y experiencias de los turistas y los parámetros socioambientales que caracterizan a los destinos y sus estrategias promocionales.

Los aspectos relacionados con la naturaleza han tenido un peso significativo en la formación de la imagen de las islas. Los estudios realizados desde hace un par de décadas ponen de manifiesto que, después de las referencias imbatibles del clima, sobre todo, y de las playas, la diversidad y belleza de los paisajes es un elemento constituyente de la imagen a la altura de la dotación de infraestructuras y la hospitalidad, y, algo más abajo en la escala, la calidad del medioambiente. Todo ello está a la altura de atributos tan importantes como las facilidades para realizar compras o su carácter familiar (Beerli & Martín, 2004, Hernández-Lobato *et al.*, 2006; Ramseook-Munhurrin *et al.*, 2015; Vinyals-Mirabent, 2019).

Sin embargo, algunos estudios también han analizado críticamente la necesidad de expandir la imagen proyectada de las islas desde la excesivamente concentrada en el sol y las playas (Almeida y Moreno, 2018; Moreno *et al.*, 2019). Pese a los esfuerzos realizados en los años recientes, incorporando nuevos componentes que transmitan el potencial de un destino en el que se pueden vivir experiencias más allá de las relacionadas con los baños de sol, de mar, el relax y la diversión, la imagen percibida permanece restringida en exceso, sin focalizar suficientemente sobre nuevos y más amplios atributos.

Esta disonancia entre imagen proyectada y percibida, en lo relacionado con la naturaleza y la biodiversidad de las islas, en parte puede deberse a la dificultad de transmitir con eficacia la singularidad y espectacularidad de los principales componentes constitutivos de esa naturaleza

excepcional. ¿Qué son realmente los atributos de naturaleza y biodiversidad que Canarias ofrece, más allá de la variedad y atractivo de sus escenarios? Previsiblemente, existen atributos del patrimonio natural de las islas relacionados con su dotación de biodiversidad ecosistémica endémica y peculiar (pinar, laurisilva, termófilo, palmeral, dunar, etc.), que además son parte sustancial del patrimonio natural europeo a través de la Red Natura 2000, y cuyo valor intrínseco es ampliamente desconocido por la mayoría de los turistas que visitan el archipiélago.

3.2 Las experiencias

El turismo activo y de naturaleza, pese a que viene abriéndose paso con brío, representa hoy todavía muy poco, con respecto a su verdadero potencial. Este segmento, crucial para el futuro turístico de Canarias, en la medida en que se ajusta a las demandas que vienen imponiéndose en el turismo postpandémico, enfrenta no pocas dificultades a la hora de desplegarse en el territorio. La perspectiva que las limita es mucho más burocrático-administrativa que de genuina conservación. Buena parte de los agentes turísticos organizados para la provisión de experiencias relacionadas con los valores naturales de Canarias han internalizado la necesidad de compatibilizarlas con su conservación y mejora, y poseen capacidades para introducir en el diseño de las actividades criterios de conservación y de creación de valor experiencial. Sin embargo, faltan esfuerzos bien dirigidos para integrar estas capacidades en los esquemas de gestión de los espacios naturales, mejorando sus resultados tanto en términos de conservación como de satisfacción de los visitantes con la experiencia. Más inexplorado aún es el ámbito de las iniciativas a través de las cuales el turismo podría devenir en financiador de la conservación de las áreas protegidas, a través de diversos esquemas de tarifas y pagos voluntarios.

Por otra parte, las infraestructuras existentes de interpretación de los espacios naturales protegidos carecen, en general, de medios y capacidades de gestión orientadas a ofrecer experiencias memorables relacionadas con la biodiversidad que interpretan. En otras palabras, uno de los aspectos fundamentales de la gobernanza contemporánea de las áreas protegidas, la gestión de visitantes, con todas las implicaciones que ello abarca, permanece aún infradesarrollada en Canarias (Xu *et al.*, 2018; Walker & Moscardo, 2014). Quizá el caso más paradigmático, por su relevancia, sea el del centro de interpretación de la reserva natural especial de las Dunas de Maspalomas. Crucial para transmitir la idea de que se visita un santuario de la naturaleza y no simplemente una playa, la actividad de este centro ha sido incapaz de ofrecer a los visitantes una mirada rica y diversa de su excepcionalidad que abarque su formación, la dinámica del ecosistema, la diversidad endémica que atesora e, incluso, los problemas de supervivencia que enfrenta y las acciones en curso orientadas a frenar y revertir la decadencia del sistema dunar.

La ausencia de una estrategia efectiva de gestión de visitantes por parte de la administración de las áreas protegidas, y de capacidades suficientes en una parte de los agentes privados que prestan servicios relacionados con la biodiversidad de las islas, hace que, a día de hoy, la incorporación de valor experiencial a la visita de las áreas protegidas esté muy por debajo de su potencial. Esto es cierto tanto para la biodiversidad terrestre, que concentra la mayor parte de los esfuerzos y recursos públicos de gestión, como en los ecosistemas costeros y marinos, que carecen, con la excepción de las reservas integrales pesqueras, de instrumentos de gestión de la conservación.

4. Notas sobre la gestión actual de las áreas protegidas y sus déficits

Canarias ha nominado un conjunto extraordinariamente amplio de áreas protegidas con la finalidad, entre otras, de conservar su biodiversidad. Sin embargo, la declaración de área protegida no ha logrado siempre la preservación efectiva del espacio. Algunas de estas áreas han continuado experimentando un deterioro de sus constantes vitales debido a la presencia de uno o varios de los siguientes factores:

- **Medios humanos y financieros.** La declaración de áreas protegidas en Canarias fue mucho más ambiciosa que la inversión pública en dotarlas de medios humanos y técnicos para el adecuado desempeño de sus cometidos. Durante años, muchas de las áreas declaradas no contaron con los preceptivos instrumentos de planificación y gestión. Esto redundó en el desánimo de la población concienciada sobre la necesidad de proteger la exclusiva biodiversidad de las islas, y dificultó que los apoyos a la política de conservación crecieran entre la parte de la sociedad todavía refractaria⁵. Se instaló un notable grado de escepticismo sobre la utilidad de la política de conservación, que experimentó cierto desprestigio.
- **Apoyo local.** Quizá uno de los aspectos más estudiados en la literatura global sobre áreas protegidas es la relación entre estas y la población circundante. El estudio de cientos de experiencias ha probado la importancia de contar con el apoyo de la población local para que los objetivos de conservación y mejora de las áreas declaradas efectivamente se logren (Fiallo & Jacobson, 1995). Cuando estos apoyos no se logran, resulta difícil contener, a través de la vigilancia y la potestad sancionadora, aquellas prácticas que redundan en perjuicio de la integridad de las áreas protegidas. La declaración de protección siempre implica restricciones en el acceso local a los recursos del área, que deben ser convenientemente explicadas y compensadas con mecanismos bien definidos a lo largo de un proceso que contemple la efectiva participación de la sociedad, no solo de forma retórica o como mero trámite administrativo. Esto ha conducido a la pervivencia de prácticas incompatibles en incontables zonas, muchas veces apoyadas por administradores locales que priorizan el respaldo electoral al cumplimiento de las normas de conservación.
- **Gestión de visitantes.** Con todo, este es quizás el aspecto en el que la red de áreas protegidas de Canarias presenta su vertiente más deficitaria, tanto en lo referido a los visitantes locales como a los turistas. Con respecto a los locales, la falta de sentimiento de apropiación del área, junto a una señalética insuficiente, hacen que falte conciencia plena de estar en un área protegida y, por tanto, que los comportamientos no siempre se ajusten a los requerimientos de conservación. La gestión de estas áreas resulta poco eficaz a la hora de interesar a la población en el descubrimiento de los valores naturales que atesoran. Posiblemente, las mismas estructuras de gestión no se perciben a sí mismas como impelidas a proporcionar a los visitantes unas experiencias valiosas de conocimiento y disfrute de estas áreas, que induzcan al cambio actitudinal y comportamental.

5 Actas del Seminario Mobile Big Data for Understanding People in Nature organizado por el Digital Geography Lab de la Universidad de Helsinki y el Instituto TIDES de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, marzo de 2024.

- **Orientación al turismo.** La arquitectura y propósitos de la gestión de las áreas protegidas de Canarias no están pensados para contribuir a proveer experiencias valiosas a los turistas durante su estancia en el archipiélago. A partir de ahí, resulta lógico que la biodiversidad de Canarias, más allá de su dimensión exclusivamente paisajística, no esté constituyendo hoy un activo valioso para la consecución de un modelo de desarrollo turístico económica, social y ambientalmente sostenible. Ni los modelos de interpretación de los recursos naturales, ni la capacitación del personal de las áreas protegidas, ni los elementos de logística que se requerirían para una adecuada orientación de la gestión de las áreas protegidas al turismo están presentes en la mayoría de ellas. En resumen, existe un déficit de conciencia de que las áreas protegidas y la biodiversidad de Canarias constituyen un capital natural de importancia crítica para la reorientación sostenible de la industria turística, imprescindible para abordar con éxito los retos que deberá enfrentar el turismo de Canarias en las próximas décadas.
- **Investigación.** El sistema de áreas protegidas de Canarias está sobredimensionado para la capacidad económica de las islas y para el lugar real que ocupa en las prioridades de la acción de gobierno. Las áreas protegidas no constituyen una prioridad inversora. Entre invertir en mejorar el estatus de conservación de la biodiversidad (capital natural) y construir cualquier tramo de carretera (capital físico), este último resulta priorizado. Esto explica que, más allá del avanzado conocimiento que se va teniendo de los taxones que constituyen la extraordinaria riqueza de las áreas que queremos proteger, el conocimiento de los procesos que explican la dinámica y funcionamiento de los ecosistemas, que ayudan a entender mejor cómo operan las amenazas y la mejor manera de conjurarlas, son todavía insuficientes. Pero, además, no existe una planificación sistemática ni los medios necesarios para sustentar la investigación que requeriría progresar en este conocimiento, necesario para lograr una conservación efectiva a largo plazo. Prepararnos para este salto adelante requiere ser innovadores en identificar fuentes de financiación. Nuevamente, se necesita idear modos en los que el turismo pueda, específicamente, contribuir a la financiación del sistema de áreas protegidas del que se beneficia.

5. Hacia una gestión turística sostenible de las áreas protegidas

Las claves para un cambio de rumbo en la gestión de las áreas protegidas de Canarias, que sustente, a su vez, la reorientación sostenible del turismo de las islas, nacen principalmente de positivar, de darle la vuelta a algunos de los déficits definidos en la sección anterior. Sin embargo, para que esta transformación pueda darse en la gestión, antes debe darse en la cultura y en los principios compartidos por la sociedad y su sistema de representación política. Requiere comprender y compartir la idea de que la conservación y el acrecentamiento del patrimonio natural de las islas no solo es factible, sino que demanda una intervención inteligente y sensible, que gane a la mayoría social para la causa de la conservación, que compatibilice esta con formas bien cuidadas y valiosas de uso público, incluido el uso turístico, y que construya los medios técnicos y humanos necesarios para ello mediante una apuesta inversora decidida.

Este cambio cultural y de paradigma se concreta en los siguientes ejes de transformación de la gestión de las áreas protegidas:

- **Fortalecimiento de la gestión.** El capital natural representado en las áreas protegidas de Canarias, y en otros espacios que no pertenecen a la red, constituye un verdadero capital sobre el que se sustenta una parte significativa del bienestar de la sociedad canaria, y del atractivo y los ingresos de la principal industria del archipiélago, el turismo. Como cualquier otra forma de capital, para que siga rindiendo servicios en el futuro (bienestar e ingresos), debe invertirse en su conservación y mejora. En la actualidad, con respecto a otras formas de capital menos productivas, existe una infrainversión en capital natural. Esta situación debe ser urgentemente revertida en un marco de planificación estratégica menos burocrático-administrativa y más estratégica.
- **Sensibilización.** El esfuerzo inversor debe alcanzar para lanzar una campaña sostenida e inteligentemente orientada de sensibilización a la sociedad canaria sobre el conocimiento de sus valores naturales y la importancia de lo que nos jugamos con su conservación, que expanda la cultura de conservación y legitime las políticas de incremento de su financiación.
- **Investigación.** La mejora del conocimiento de la estructura y dinámica, y de las afecciones que experimentan los ecosistemas representados en la red de áreas protegidas es crucial para su conservación futura. Se constata, por ejemplo, que la humedad ambiente puede no estar siendo suficiente para preservar el monteverde en diversas áreas de las islas (Betzin, 2015; Martín Esquivel, 2019). El análisis sistemático de los parámetros de los que depende la conservación de las áreas protegidas (pluviometría horizontal y vertical, humedad ambiente, temperatura y otros) requiere diseñar y ejecutar un sistema de información más potente, al servicio de la conservación y del uso público.
- **Implicación ciudadana.** La definición de mecanismos participativamente diseñados de compensación a las poblaciones que habitan dentro o cerca de las áreas protegidas es fundamental. También lo es lograr la implicación del conjunto de la ciudadanía y de los visitantes foráneos. El comportamiento es fundamental para reducir los impactos, y con ello, poder reasignar recursos de vigilancia a tareas de mejora e investigación. Al respecto, vienen cobrando fuerza las iniciativas de custodia del territorio. Consiste en hacer descansar en mayor medida las tareas de conservación en la ciudadanía más responsable e implicada. Además, es una potente herramienta de sensibilización de segmentos amplios de la población.

La biodiversidad debe ser, además, acercada a la ciudadanía, a su vida cotidiana. Sobre ello, es crucial reconstruir el medioambiente de las periferias de los espacios urbanos y llevar a cabo corredores ecológicos que conecten los espacios periurbanos renaturalizados con las áreas protegidas. Al respecto, existe un proyecto de corredores ecológicos que de forma incipiente se viene abriendo paso en la isla de Tenerife: sería preciso fortalecerlo y expandir sus enseñanzas al resto de las islas más pobladas del archipiélago (Gesplan, 2019).

- **Soporte del turismo sostenible.** Las áreas protegidas constituyen uno de los principales activos para la reconstrucción del turismo en la era post-COVID. El crecimiento de la preferencia de los principales mercados emisores por experiencias relacionadas con la naturaleza y bajo parámetros de seguridad sanitaria contribuye a la revalorización de las áreas protegidas como capital natural para sustentar el desarrollo turístico sostenible. Canarias

está posicionada en una inmejorable situación para extraer rédito de esta tendencia del turismo global y consolidar su posición competitiva, que no puede seguir midiéndose, ni exclusiva ni fundamentalmente, por el número de visitantes, sino que se debe evaluar mediante una gama más amplia de indicadores.

- **Valor añadido experiencial.** El incremento de la inversión en áreas protegidas debe estar dirigido singularmente al aumento del valor experiencial ligado a la visita. Sin asignar más recursos a la gestión de la conservación, será difícil aumentar el valor de la experiencia. Algunos ámbitos que necesitan ser reforzados son: i) la actualización de los temas y medios interpretativos para adaptarlos a las demandas de una población de visitantes más experimentada y difícil de sorprender; ii) la innovación en las técnicas y mensajes interpretativos, para generar y mantener la atención, incluyendo la interactividad iterativa, no reducida a la simplicidad de unos clics.
- **Acompañamiento de la restauración ambiental y paisajística.** Algunos ecosistemas que han sido altamente presionados requieren ser restaurados en lo posible. Tal es el caso, por ejemplo, de los complejos dunares de Maspalomas y Corralejo, y los parques nacionales del Teide y de Garajonay, por citar algunos de los más emblemáticos y con mayor significación turística. La restauración de estos espacios abre una ventana de oportunidad a la comunicación de los valores ambientales de los mismos y a la creación de experiencias turísticas innovadoras basadas en el acompañamiento de las tareas de recuperación. La reserva especial de las Dunas de Maspalomas, en el marco del programa Masdunas (www.masdunas.es), ofrece una oportunidad única para diseñar una experiencia piloto innovadora de producto turístico vinculado al acompañamiento activo por parte de los turistas de las tareas de restauración.
- **Turismo y financiación de la conservación.** Canarias puede y debe incrementar la financiación para la conservación y mejora de su stock de capital natural. No obstante, las fuentes ordinarias de financiación son limitadas y deben hacerse esfuerzos por incorporar fuentes no convencionales. Una fuente posible es la financiación que proceda directamente de la actividad turística, que puede a su vez tener distintos orígenes. De una parte, existiría la denominada *ecotasa turística*, hasta ahora sujeto de un debate excesivamente ideologizado e impreciso. Se trataría de evaluar el déficit de contribución a la financiación por parte del turismo de los recursos naturales que usa y degrada, lo que le daría su base de legitimación y aceptación. También podría establecer un esquema absolutamente transparente y con una exquisita rendición de cuentas que permita la comprobación de que los fondos recaudados van, efectivamente, a la conservación del medioambiente. De otra parte, no deben descartarse los modelos basados en esquemas de financiación voluntaria. La literatura muestra casos en los que los esquemas voluntarios proporcionan una financiación suficiente al tiempo que elevan la satisfacción de los turistas y contribuyen en mayor medida a su fidelización (Santangeli et al., 2016).

6. Indicadores de gestión turística sostenible de las áreas protegidas

La transformación del modelo de gestión de áreas protegidas para un mejor soporte de la transición hacia la sostenibilidad del turismo en Canarias necesita apoyarse en indicadores

eficaces y robustos. El Observatorio del Turismo de Canarias ya ha desarrollado un amplio sistema de indicadores de diversos temas relacionados con la competitividad y sostenibilidad del turismo. Por lo tanto, aquí solo dedicaremos algunas líneas a recordar los más relevantes, relacionados con la interacción entre áreas protegidas y turismo.

- Indicadores de estatus de conservación de las áreas protegidas (A. P.), con indicadores específicos como:
 - Porcentaje del territorio protegido que exhibe un estatus de conservación favorable, de acuerdo con los criterios de la Agencia Europea del Medio Ambiente (EEA).
 - Este indicador puede ser desglosado por las tipologías de áreas protegidas que tienen más relevancia para el turismo.
- Indicadores de gestión sostenible de las áreas protegidas, del tipo de los siguientes:
 - Porcentaje de las áreas protegidas que tienen plenamente desarrollado el esquema de gestión con los Planes Rectores de Uso y Gestión (PRUG), dotación plena del personal necesario y planes operativos anuales.
 - Porcentaje de las áreas protegidas que evalúan el estatus de conservación de acuerdo con la metodología de la EEA.
- Indicadores de uso público y orientación al turismo sostenible, como algunos de los siguientes:
 - Porcentaje de las áreas protegidas con criterios más estrictos de conservación y visitables, esto es, parques nacionales, parques naturales, reservas naturales especiales y monumentos naturales, principalmente, que llevan a cabo un registro de visitantes y lo publican.
 - Porcentaje de las áreas protegidas que generan y publican periódicamente niveles de satisfacción de los usuarios con la visita.
 - Porcentaje de las áreas protegidas que tienen un centro de interpretación adecuadamente equipado (mediante evaluación experta externa).
 - Porcentaje de las áreas protegidas que ofertan rutas guiadas por profesionales cualificados.
 - Porcentaje de las áreas protegidas que ofertan visitas guiadas en al menos un idioma extranjero.

7. Consideraciones finales y hoja de ruta

Canarias posee una biodiversidad extraordinaria que representa una parte significativa de la biodiversidad endémica europea. Este patrimonio es un activo fundamental sobre el que reorientar la oferta turística de las islas para adaptarla a las preferencias del público en la era post-COVID y a los lineamientos de desarrollo sostenible que provienen de los principales organismos multilaterales, específicamente turísticos y globales. Se trata particularmente de alinear el turismo y el desarrollo socioeconómico de las islas con los ejes establecidos en el Pacto Verde Europeo.

El aprovechamiento de esta potencialidad requiere apostar por el fortalecimiento del sistema de áreas protegidas, mejorando en líneas generales su gestión y, específicamente, aquellos

aspectos relacionados con el uso público y la orientación al turismo de los servicios prestados por las mismas. En otras palabras, demanda entender y adoptar una política coherente con el hecho de que la biodiversidad es el capital más valioso del que dispone el archipiélago para impulsar la reorientación sostenible de su desarrollo turístico, dejando atrás los modelos centrados en la realización de beneficios especulativos en la recalificación del suelo y en la construcción de infraestructuras alojativas y de movilidad.

El cambio que demanda la gestión orientada al turismo sostenible de las áreas protegidas reclama una apuesta decidida por la colaboración interadministrativa, particularmente de los departamentos de turismo de los gobiernos regional e insulares, de los departamentos de transición ecológica de estos dos niveles de la administración y del departamento de educación y universidades, que deben desempeñar un papel fundamental en la capacitación del capital humano en todos los órdenes.

Además, esta transformación exige la adopción de un enfoque de colaboración público-privada que sea capaz de integrar a la gobernanza de las áreas protegidas la experiencia de las organizaciones y empresas que han venido desarrollando actividades en el medio natural, con un claro compromiso con la sostenibilidad. Actores empresariales como la Asociación Canaria de Turismo Activo Activa Canarias son cruciales para alumbrar un modelo innovador de gestión de las áreas protegidas que contribuya no solo a mejorar su estatus de conservación, sino también a elevar el bienestar de la población canaria, bien directamente a través de los servicios ecosistémicos que proporcionan, bien indirectamente, contribuyendo a incrementar la calidad y el valor de las experiencias recreativas de los visitantes, y con ello, los beneficios sociales del turismo.

En consecuencia, la primera tarea de la hoja de ruta para lograr una biodiversidad mejor conservada y más creadora de valor social es la creación de un grupo de trabajo multisectorial, multinivel administrativo y multidisciplinar, capaz y solvente, que planifique y dinamice las tareas a llevar a cabo. La segunda tarea debe ser la de formular y dotar financieramente un plan de inversión para la mejora del equipamiento técnico y humano de las áreas protegidas. La tercera debería estar conformada por la formulación de un programa de investigación que genere avances decisivos en el conocimiento de las áreas protegidas y de las amenazas que se ciernen sobre ellas y oriente las iniciativas futuras de conservación. La cuarta tarea debería estar relacionada con el fortalecimiento del uso público y de la orientación a la promoción del turismo sostenible. Este último aspecto contaría con la participación de los representantes de la industria turística y de las administraciones responsables de la gestión de las áreas protegidas. Sería deseable también la participación de investigadores que acrediten conocimientos y experiencia en el diseño de actividades de turismo sostenible basadas en la sostenibilidad. El diseño y ejecución a corto plazo de experiencias piloto en esta materia sería fundamental para generar conocimiento posteriormente aplicable al conjunto de las áreas protegidas.

Referencias

- Almeida-Santana, A., & Moreno-Gil, S. (2018). Effective island brand architecture: promoting island tourism in the Canary Islands and other archipelagos. *Island Studies Journal*, 13(2), 71-92.

- Beerli, A., & Martín, J. D. (2004). Factors influencing destination image. *Annals of tourism research*, 31(3), 657-681.
- Betzin, A. (2015). The Laurel Forest: An Example for Biodiversity Hotspots threatened by Human Impact and Global Change (Doctoral dissertation).
- Cabildo de Gran Canaria (2024). *Proyecto Masdunas*. www.masdunas.es
- Cabrera-Vega, L. L., Cruz-Avero, N., Hernández-Calvento, L., Hernández-Cordero, A. I., & Fernández-Cabrera, E. (2013). Morphological changes in dunes as an indicator of anthropogenic interferences in arid dune fields. *Journal of Coastal Research*, (65), 1271-1276.
- Fiallo, E. A., & Jacobson, S. K. (1995). Local communities and protected areas: attitudes of rural residents towards conservation and Machalilla National Park, Ecuador. *Environmental Conservation*, 22(3), 241-249.
- Gesplan (2019). *Definición y caracterización del corredor ecológico Nordeste*. <https://www.gesplan.es/content/definici%C3%B3n-y-caracterizaci%C3%B3n-del-corredor-ecol%C3%B3gico-nordeste>
- Gobierno de Canarias (2020). *Canariwiki*. https://www3.gobiernodecanarias.org/medusa/wiki/index.php?title=Categor%C3%ADa:Espacios_naturales
- Gobierno de Canarias (2023). *Red Canaria de Espacios Naturales Protegidos*. https://www3.gobiernodecanarias.org/medusa/wiki/index.php?title=Red_Canaria_de_Espacios_Naturales_Protegidos
- Hernández-Calvento, L., Flaño, P. R., Bilbao, I. A. et al. (2003). Transformaciones inducidas por el desarrollo turístico en el campo de dunas de Maspalomas (Gran Canaria, Islas Canarias). *Geofocus: Revista Internacional de Ciencia y Tecnología de la Información Geográfica*, (3), 8.
- Hernández-Lobato, L., Solis-Radilla, M. M., Moliner-Tena, M. A., et al. (2006). Tourism destination image, satisfaction and loyalty: a study in Ixtapa-Zihuatanejo, Mexico. *Tourism geographies*, 8(4), 343-358.
- Hong, S.-K., Kim, J.-H., Jang, H., et al. (2006). The roles of categorization, affective image and constraints on destination choice: An application of the NMNL model. *Tourism management*, 27(5), 750-761.
- Instituto Canario de Estadística. https://www3.gobiernodecanarias.org/istac/statistical-visualizer/visualizer/data.html?resourceType=dataset&agencyId=ISTAC&resourceId=C00005A_000003&version=1.1#visualization/table
- Martín Esquivel, J. L. (2019), Impacto del cambio climático en la biodiversidad canaria, <https://www.youtube.com/watch?v=3TGKbVA5bD8>
- Moreno Gil, S., Ritchie, J. B., & Almeida-Santana, A. (2019). Museum tourism in Canary Islands: Assessing image perception of Directors and Visitors. *Museum Management and Curatorship*, 34(5), 501-520.
- Ramseook-Munhurrun, P., Seebaluck, V. N., & Naidoo, P. (2015). Examining the structural relationships of destination image, perceived value, tourist satisfaction and loyalty: case of Mauritius. *Procedia-Social and Behavioral Sciences*, 175, 252-259.

- Sanromualdo, A., Hernández, A. I., Viera, M., et al. (2021). Coastal Dune Restoration in El Inglés Beach (Gran Canaria, Spain): A Trial Study. *Revista de Estudios Andaluces*, 41, 187-204.
- Santangeli, A., Arroyo, B., Dicks, L. V., et al. (2016). Voluntary non-monetary approaches for implementing conservation. *Biological Conservation*, 197, 209-214.
- Simancas-Cruz, M. (2019). Especulación urbanística y burbuja inmobiliaria en espacios litorales: factores explicativos del tercer boom turístico de Canarias. *Cuadernos de Turismo*, 43, 471-497.
- Vinyals-Mirabent, S. (2019). European urban destinations' attractors at the frontier between competitiveness and a unique destination image. A benchmark study of communication practices. *Journal of Destination Marketing & Management*, 12, 37-45.
- Walker, K., & Moscardo, G. (2014). Encouraging sustainability beyond the tourist experience: ecotourism, interpretation and values. *Journal of Sustainable Tourism*, 22(8), 1175-1196.
- Xu, S., Kim, H. J., Liang, M., & Ryu, K. (2018). Interrelationships between tourist involvement, tourist experience, and environmentally responsible behavior: a case study of Nansha Wetland Park, China. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 35(7), 856-868.

Cambio climático y mitigación en el turismo

JAIME BLÁZQUEZ-VALERÓN^a, MARCELO MAUTONE^a,
YEN LAM-GONZÁLEZ^a, JAVIER DE LEÓN LEDESMA^a

^aInstituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

El cambio climático representa uno de los desafíos más significativos para el futuro del turismo mundial y, en particular, para regiones insulares como Canarias. Estas islas, ubicadas en el Atlántico y caracterizadas por su rica biodiversidad y paisajes, han dependido históricamente del turismo como una de sus principales fuentes de ingresos y de desarrollo socioeconómico. Sin embargo, los impactos del cambio climático, incluyendo el aumento del nivel del mar, la mayor frecuencia de fenómenos meteorológicos y climáticos extremos y las variaciones en la temperatura, amenazan el futuro de la actividad turística.

1. Introducción

Canarias presenta varios factores diferenciadores que inciden en la vulnerabilidad frente al cambio climático, debido a que se trata de un territorio insular relativamente pequeño y altamente fragmentado. Además, está sometida a mucha presión demográfica debido a la alta densidad poblacional y a la limitación de los recursos geográficos y naturales. A esto se añade la disponibilidad de unos ecosistemas con altos niveles de endemidad y singularidad, que son altamente susceptibles a las perturbaciones ambientales. Por último, la elevada dependencia económica del sector turístico incide en la vulnerabilidad frente a los posibles cambios sistémicos en la economía, la sociedad y el medioambiente.

A pesar del impacto del cambio climático en el sector turístico, en la actualidad, son pocos los destinos que están dispuestos a sacrificar los ingresos derivados del turismo en favor de la conservación de los recursos naturales y ambientales buscando la senda de la sostenibilidad (Carballo *et al.*, 2019). La sostenibilidad y el cuidado del medioambiente deben estar ligados a la innovación de la actividad turística debido a que existe un segmento de turistas que prefieren

los destinos turísticos más sostenibles. Algunos destinos utilizan técnicas de preservación del patrimonio a corto plazo con el único fin de atraer visitantes, olvidándose de las consecuencias que ciertas actividades pueden acarrear con el paso del tiempo (Koh & Fakfare, 2019; Yekimov *et al.*, 2021). Una organización turística que no priorice la sostenibilidad suele no dotarse anticipatoriamente con un plan de emergencia para desastres naturales, haciendo que las consecuencias, una vez se produzcan, sean más costosas, aumentando con ello su vulnerabilidad. Además, las zonas costeras son particularmente vulnerables al cambio climático y algunas han comenzado a experimentar sus consecuencias (León *et al.*, 2021a).

Según el sexto informe del Panel Intergubernamental del Cambio Climático de las Naciones Unidas o IPCC (IPCC, 2023), el cambio climático representa una amenaza creciente para el bienestar del planeta y la vida de miles de millones de personas en todo el mundo. Por un lado, la combinación de varios eventos climáticos extremos, como inundaciones, olas de calor, sequías y ciclones, está aumentando en frecuencia e intensidad debido al calentamiento global causado por las actividades humanas. Así, se observa un aumento en el umbral de calentamiento de 1,5 °C que supondrá graves consecuencias irreversibles, especialmente para las zonas costeras de baja altitud, particularmente aquellas zonas que ya enfrentan inseguridad alimentaria e hídrica. Por otro lado, también, se está produciendo un aumento en la intensidad de las lluvias fuertes y las inundaciones, así como fenómenos de sequías más frecuentes y severas. Teniendo en cuenta las adversidades a las que se enfrenta el planeta, y en especial el sector turístico, este capítulo aborda los desafíos actuales y futuros que el cambio climático plantea para el sector turístico en Canarias y sintetiza las estrategias de mitigación que se están llevando a cabo desde las políticas públicas.

2. El cambio climático y el turismo: una relación interdependiente

El sector turístico es altamente sensible a las condiciones ambientales y climáticas, pues depende de estas condiciones para ofrecer a los turistas una experiencia de calidad (Gössling & Hall, 2006). Desde playas soleadas hasta montañas nevadas, el clima determina la duración y calidad de la temporada turística, influyendo en las decisiones de los viajeros sobre cuándo y dónde viajar. Canarias, con su clima subtropical, atrae a turistas durante todo el año. Sin embargo, el cambio climático amenaza con alterar estas condiciones ideales (Araña *et al.*, 2013).

Además del clima, el cambio climático tiene el potencial de afectar la biodiversidad, la calidad del agua y otras características naturales que hacen de Canarias un destino turístico atractivo (Barton, 2009). La pérdida de biodiversidad, en particular, podría tener graves repercusiones para el segmento del ecoturismo, una forma de turismo que se ha promovido como sostenible y que depende de la rica flora y fauna de las islas. Ante estos desafíos, es esencial la información y la preparación anticipatoria de los responsables de la toma de decisiones, las empresas turísticas y la comunidad en general. La adaptación a los impactos futuros en la actividad turística, así como la mitigación a nivel de destino de las emisiones que inciden en el clima a través de la descarbonización, resultan claves en este contexto, y la investigación realizada en la ciencia ofrece una serie de estrategias y soluciones potenciales (Gössling *et al.*, 2012).

El cambio climático ha sido objeto de numerosos estudios en el ámbito mundial. En el contexto de Canarias, varios investigadores han explorado cómo el aumento de las temperaturas, la variabilidad del clima y el aumento del nivel del mar podrían afectar tanto al ecosistema local como al sector turístico (Arabadzhyan *et al.*, 2021; Gómez, 2005; Moreno & Amelung, 2009). El turismo, siendo una de las principales industrias en Canarias, tiene una relación bidireccional con el cambio climático. Por un lado, el turismo contribuye significativamente a las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), principalmente a través del transporte aéreo y marítimo. Por otro lado, el cambio climático tiene el potencial de alterar los patrones turísticos, ya que factores como la temperatura, la disponibilidad de agua y la frecuencia de eventos climáticos extremos pueden influir en el atractivo de los destinos (Gómez, 2005).

En cuanto a los impactos potenciales del cambio climático en el turismo de islas, Arabadzhyan *et al.* (2021) sostiene que es difícil realizar conclusiones generales para todos los destinos y tipos de turismo. La investigación disponible hasta la fecha es diversa y difiere en las variables, criterios y modelos utilizados, por lo que es necesario definir un marco común para estudiar las consecuencias y el comportamiento de los turistas ante el cambio climático. Los destinos turísticos, incluida Canarias, deben adoptar diversas estrategias de mitigación y adaptación para hacer frente al cambio climático. Estas estrategias van desde la promoción de prácticas turísticas sostenibles hasta la diversificación de la oferta turística y la inversión en infraestructuras más resilientes a los impactos generados por los cambios en el clima (Moreno & Amelung, 2009).

3. Vulnerabilidad de la industria turística en Canarias al cambio climático

El concepto de vulnerabilidad es amplio y variado, pero muchos académicos optan por la definición dada por Füssel (2007), siendo esta la propensión o predisposición a ser afectado adversamente. Además, Ford *et al.* (2010) añaden que la vulnerabilidad es la capacidad para hacer frente y adaptarse. Estas definiciones son las bases con las que se estudia la capacidad de resiliencia de las comunidades locales al cambio climático y los desastres naturales.

La vulnerabilidad tiene connotaciones negativas ya que ser vulnerable es estar expuesto a la posibilidad de ser dañado por impactos adversos potenciales (Santos *et al.*, 2017). Estas amenazas se analizan mediante modelos, proyecciones y escenarios futuros. Una de las razones por las que el turismo de sol y playa es muy vulnerable es la paradoja ambiental (Williams & Ponsford, 2009), ya que la competitividad de los destinos turísticos depende de la conservación de los recursos naturales, mientras que, al mismo tiempo, la actividad turística estresa esos recursos por ser su atractivo. En este sentido, una mala planificación a largo plazo de las construcciones hoteleras desplegadas en algunas zonas costeras puede hacer que el principal motor de los ecosistemas, el viento, no pueda realizar su fluido original debido a la construcción de hoteles que explotan este mismo recurso, haciendo que el destino turístico esté provocando la extinción de su principal recurso o atractivo tan solo por obtener réditos económicos (Parreño y Hernández, 2021).

La vulnerabilidad siempre es específica a una región geográfica concreta, aunque se puede ver afectada por las circunstancias socioeconómicas y las decisiones políticas (Hinkel & Klein, 2007). Por ejemplo, puede haber poblaciones de una misma comunidad local o de los alrededores que son más vulnerables a pesar de estar expuestas a los mismos riesgos. Por ello, es importante hacer énfasis en el diseño de políticas frente a los desastres naturales y el cambio climático (Santos *et al.*, 2017). Diversas comunidades locales con similares situaciones geográficas pueden plantear distintas políticas frente a desastres diferentes, produciendo que el desarrollo de la actividad turística esté definido exclusivamente por el rédito económico o, sin embargo, se estructure para que el sector sea sostenible a largo plazo (Santos *et al.*, 2017).

Los estudios disponibles destacan que Canarias es particularmente vulnerable a los desastres naturales y el cambio climático. León *et al.* (2021b) indican que los mayores elementos en riesgo para la actividad turística a corto y medio plazo en el archipiélago son la pérdida de atractivo debido a la degradación de los hábitats marinos, el aumento de la incomodidad de los turistas por las variaciones del estrés térmico y la pérdida de atractivo por el aumento del riesgo de los incendios forestales. Además, debido a la importancia de la actividad turística y del sector terciario para la economía del archipiélago, es necesario que esta adopte de forma anticipatoria una fuerte política frente a los desastres naturales, para que no se produzca un efecto negativo indeseable en el resto de la economía canaria.

4. Impactos del cambio climático en la industria turística y en Canarias

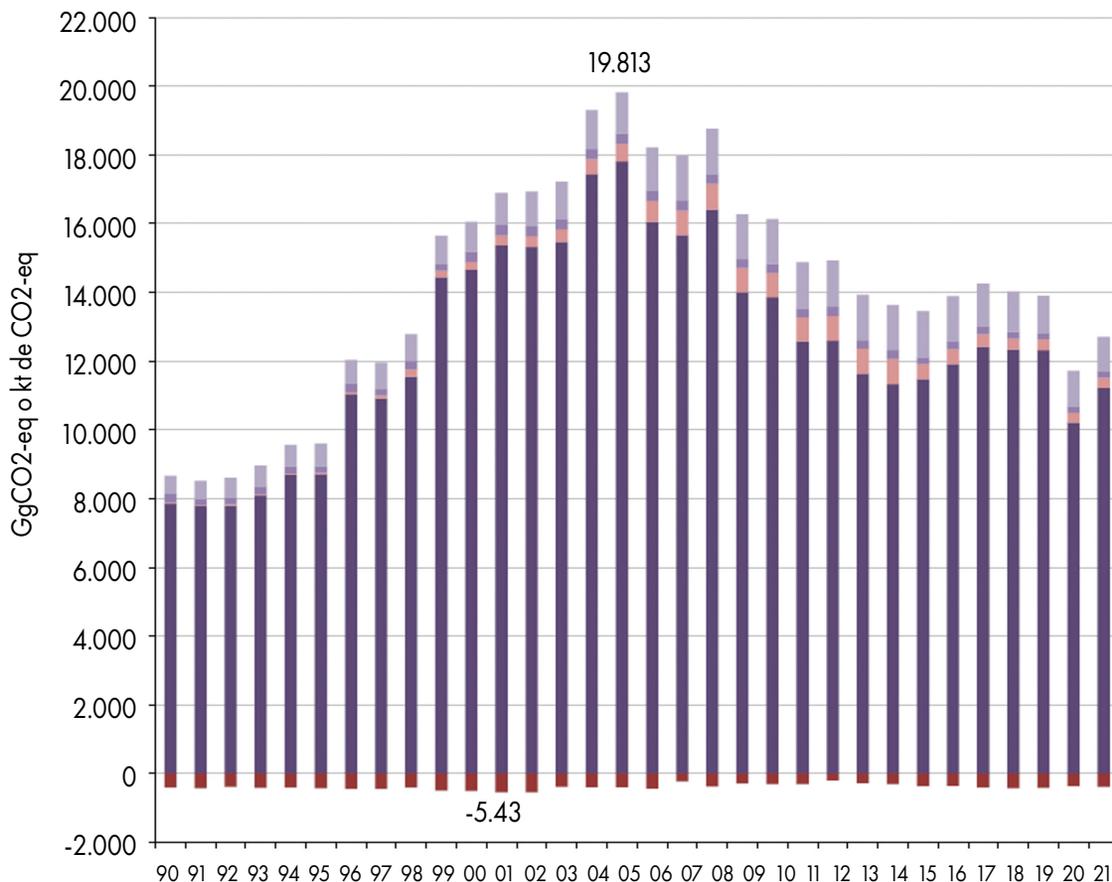
El cambio climático, impulsado en gran medida por el incremento en las concentraciones atmosféricas de gases de efecto invernadero (GEI), plantea importantes desafíos para múltiples sectores económicos a nivel global. Las islas Canarias, un archipiélago reconocido internacionalmente por su riqueza natural y climática, no es ajeno a este fenómeno. Diversos gases, como el dióxido de carbono (CO₂), el metano (CH₄) y otros, resultantes principalmente de actividades antropogénicas, han exacerbado el efecto invernadero natural, conduciendo a un calentamiento global con repercusiones a múltiples escalas.

El sector turístico de Canarias, dependiente en gran medida de sus condiciones climáticas, se encuentra particularmente vulnerable a las variaciones y extremos climáticos. Eventos tales como olas de calor, sequías prolongadas y fenómenos meteorológicos extremos pueden alterar la percepción de Canarias como destino ideal, afectando su competitividad en el mercado turístico global. Actualmente, el archipiélago enfrenta un desafío añadido, pues su modelo energético, basado en combustibles fósiles, ha conducido a una elevada tasa de emisión de GEI. Si bien se ha registrado una disminución de las emisiones per cápita en las últimas décadas, es imprescindible considerar el impacto ambiental del transporte aéreo y marítimo asociado al flujo turístico, lo que intensifica la huella de carbono del sector.

Canarias, por su extrema dependencia de los combustibles fósiles, tiene una elevada tasa de emisión de GEI, tanto en su composición productiva como en términos socioeconómicos. Canarias ha aumentado sus emisiones totales de GEI de 8.938,4 gigagramos de

CO₂ equivalente en 1990 a 12.976,9 en 2016, lo que supone un incremento del 45,2 % en ese periodo, como puede verse en el Gráfico 11.1. Este crecimiento es algo superior al del territorio peninsular español y superior al incremento asignado a España en el Protocolo de Kioto.

Gráfico 11.1. Evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de Canarias



Fuente: elaboración propia a partir de los datos publicados por la Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2024).

El dióxido de carbono (CO₂) constituye el 85 % de las emisiones totales de gases de efecto invernadero (GEI), con el metano representando el 9,7 %. En 2016, Canarias fue responsable del 4 % de las emisiones totales de GEI en España, un aumento del 0,9 % desde 1990 (Consejería de Transición Ecológica, 2023). Sin embargo, las emisiones per cápita descendieron un 27,4 % en la última década, siendo un 12,1 % inferiores al promedio nacional.

El sector de procesamiento de energía es el principal emisor de GEI, con el 85,52 % del total en 2016, aunque ha disminuido desde el 92,2 % en 1990 (Consejería de Transición Ecológica, 2022a). Este descenso ha favorecido a sectores como el de los procesos industriales y uso de productos, y el de tratamiento y disposición de residuos. Las emisiones de GEI en Canarias están estrechamente ligadas al ciclo económico y al crecimiento del producto interno bruto. El sector de tratamiento y disposición de residuos es el segundo mayor emisor, representando el 9,15 % del total, con un incremento atribuido en parte al turismo y a las emisiones de metano por descomposición de desechos orgánicos.

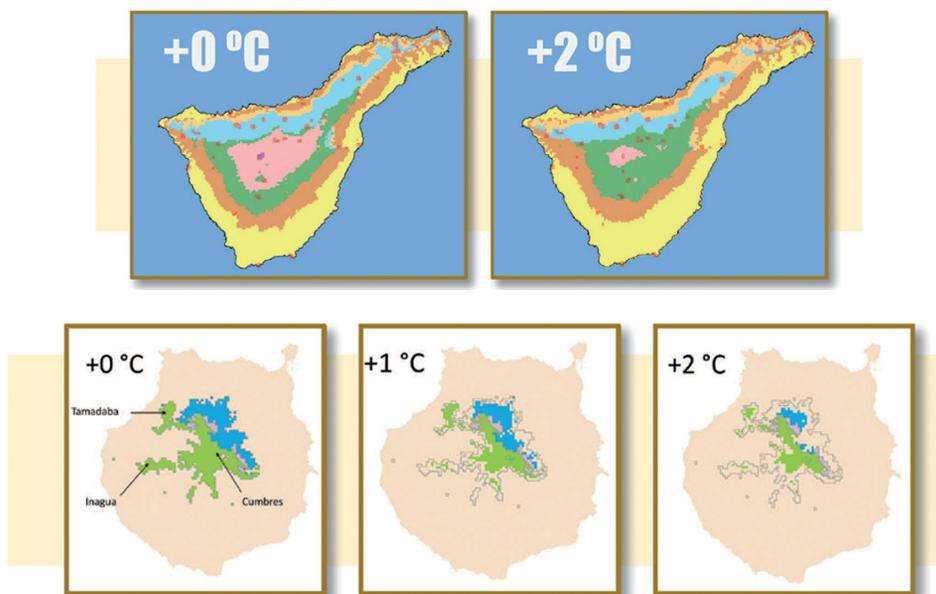
La adopción de políticas de economía circular, evitando el vertido de residuos líquidos, sólidos y gaseosos al medio, y reutilizando los materiales, podría reducir significativamente las emisiones de gases de efecto invernadero en Canarias. El sector energético, que incluye energía, transporte y manufactura, es el principal contribuyente, con el transporte terrestre liderando las emisiones dentro del sector. Desde 1990, las emisiones de transporte terrestre han aumentado un 217 %, mientras que las del transporte marítimo han disminuido al 47 %. La creciente demanda de movilidad terrestre, impulsada por el incremento de vehículos en Canarias, subraya la necesidad de políticas de movilidad sostenible.

4.1 Consecuencias en la biodiversidad

La biodiversidad representa un recurso esencial y vulnerable que subraya la singularidad de una región. Canarias, con su rica diversidad biológica, enfrenta desafíos derivados del cambio climático que amenazan su patrimonio natural, con posibles consecuencias irreversibles que podrían repercutir en su atractivo turístico (Tutti, 2011). Los efectos del cambio climático, que incluyen el aumento de las temperaturas, inundaciones, sequías, incendios, entre otros, pueden perturbar los equilibrios ecológicos que han evolucionado durante millones de años (Martínez-Fernández *et al.*, 2021).

Así, muchas de las especies que habitan las islas pueden verse enfrentadas a grandes desafíos causados por el cambio climático y, por tanto, deberán adaptarse a los nuevos escenarios que plantea esta situación, por lo que tener una buena planificación y gestión para la protección de la fauna y flora canaria será relevante (Martín *et al.*, 2015).

En la Figura 11.1 se puede observar un modelo de predicción del efecto de la subida de la temperatura en dos grados en la vegetación en Tenerife. En este escenario, se produce una variación significativa en todas las especies, algunas viéndose beneficiadas como el cardonal-tabaibal (amarillo) y los pinares (verde). En cambio, otras se verían muy altamente reducidas, en especial el matorral de cumbre (rosado). Igualmente, habría variaciones para el resto de especies.

Figura 11.1. Variación bioclimática de la vegetación en Tenerife

Fuente: Martín Esquivel *et al.* (2015)¹.

Para Canarias, Esquivel *et al.* (2015) plantearon la evolución del potencial climatófilo de los bosques de la isla de Gran Canaria en tres escenarios distintos para bosques de pinar (en verde) y bosques de monteverde (en azul y malva), según Garzón y del Arco (2012). Por su parte, para la isla de Tenerife estimaron una variación predecible en el óptimo bioclimático de los bosques en la actualidad (izquierda) y en un escenario futuro con una temperatura media 2 °C mayor que en la actualidad (derecha), según Garzón y del Arco (2012). En amarillo: cardonal-tabaibal; marrón: sabinars; verde: palmares; azul: monteverde; crema: monteverde seco; rosado: matorral de cumbre; malva: violetas. Los recuadros rojos corresponden a endemismos cuya distribución es < 2.5 km² según Martín *et al.* (2005).

La conservación y el uso sostenible de la biodiversidad implican un profundo conocimiento y comprensión de las especies presentes. A pesar de que la mayoría de las especies de Canarias, ya sean terrestres, marinas o aves, han sido descritas, aún queda mucho por descubrir en cuanto a sus aplicaciones y conservación. Desde el uso medicinal de plantas como el aloe y el hipérico hasta el valor económico de animales como las cochinillas y los moluscos, la biodiversidad de Canarias tiene un potencial aún no plenamente explotado.

La iniciativa del Banco del Inventario Natural de Canarias (BIOCAN) constituye un esfuerzo notable para integrar y difundir información sobre la biodiversidad del archipiélago. Esta plataforma, financiada por el Gobierno de Canarias, centraliza datos de diversas fuentes y promueve la interoperabilidad entre ellas. Al ofrecer acceso libre y gratuito facilita la toma de decisiones

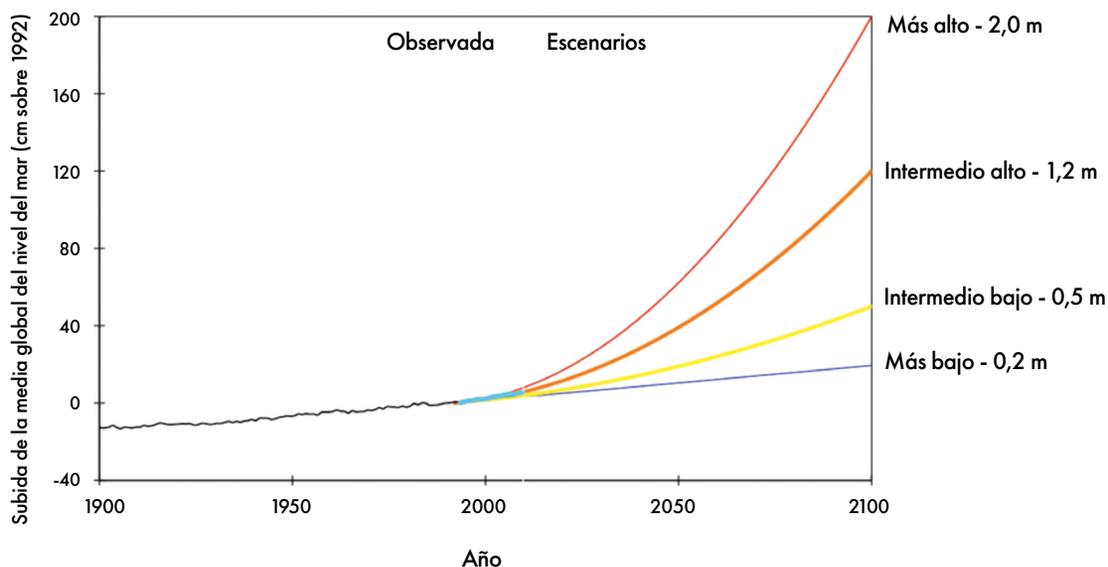
1 Reproducción autorizada de https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/informecompletoconentradilla2_tcm30-70199.pdf

informadas por parte de las Administraciones públicas, sectores sociales y ciudadanos, reforzando la conservación del patrimonio natural. Además, la creación de indicadores específicos para el sector turístico, que relacionen directamente la biodiversidad con el turismo, es esencial. Esto no solo ayudaría a monitorear el impacto del turismo sobre la biodiversidad, sino también a establecer estrategias de conservación más eficaces y sostenibles.

4.2 Subida del nivel del mar

El aumento del nivel del mar es un fenómeno global, soportado claramente por evidencia científica y proyecciones en distintos escenarios (Nicholls & Cazenave, 2010). En el Gráfico 11.2 se pueden observar los escenarios globales de aumento del nivel medio del mar. El nivel medio del mar (NMM) actual para las costas de EE. UU. se determina a partir del National Tidal Datum Epoch (NTDE) proporcionado por la National Oceanic and Atmospheric Administration (NOAA). El NTDE se calcula a partir de las observaciones de mareógrafos de 1983-2001. Se utilizaron los datos de 1992, como punto medio del NTDE, de partida para las curvas proyectadas. El escenario intermedio alto es una media del extremo superior de los rangos mundiales de la elevación media del nivel del mar (SLR: *sea level rise*), comunicados por varios estudios que utilizan enfoques semiempíricos. El escenario intermedio bajo es la proyección de la SLR media mundial del AR4 del IPCC (Fourth Assessment Report del Intergovernmental Panel on Climate Change), con un intervalo de confianza del 95%.

Gráfico 11.2. Previsiones de la subida media global del nivel del mar²



Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Parris et al. (2012).

2 Parris A. (2012). Global sea level rise scenarios for the United States National Climate Assessment. <https://repository.library.noaa.gov/view/noaa/11124>

Para Canarias, Marrero-Betancort *et al.* (2022) han realizado un análisis estadístico detallado de la anomalía del nivel del mar desde 1993 hasta 2019. Se realizó un estudio estacional en dos regiones diferentes y se comparó la anomalía del nivel del mar con la variabilidad de la temperatura en la zona. Se obtuvo un aumento total del nivel del mar de unos 7,94 cm durante los últimos 27 años en ambas zonas. Se estimó un aumento previsto del nivel del mar para el año 2050 en la zona costera del archipiélago en 18,10 cm, lo que afectaría a la economía costera de las islas, fuertemente basada en el uso turístico de las playas.

Según el escenario del Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (IPCC), se anticipa un incremento del nivel del mar de hasta 76 cm para finales de siglo, con posibilidades de superar el metro (IPCC, 2019). En playas con una inclinación del 5 %, esto se traduce en una pérdida de entre 15 y 20 metros de costa. Tal erosión sería muy perjudicial para los enclaves turísticos costeros de las islas Canarias, que notarían una considerable reducción de la superficie de playas de arena. Hemer *et al.* (2013) realizaron modelaciones globales mediante el modelo WaveWatch III, ofreciendo una perspectiva clara de los posibles impactos en Canarias.

Los efectos potenciales en Canarias son progresivamente mayores cuanto más se avanza el periodo considerado (actual, 2050, 2100), el escenario de cambio climático (moderado o extremo) y la situación marítima modelada, siendo esta la variable que produce una mayor diferencia en la magnitud de los impactos potenciales. Se estima que las playas turísticas sufrirán las pérdidas socioeconómicas más severas debido a la erosión costera. La pérdida directa de riqueza productiva por la erosión permanente e irreversible de las playas turísticas en el año 2100 en el escenario más extremo se estima en 4.520 millones de euros anuales, lo que representa casi el 10 % del PIB actual de Canarias (Consejería de Transición Ecológica, 2022b). La Tabla 11.1 describe esos posibles escenarios.

Tabla 11.1. Previsiones de daños físicos y económicos anuales en playas turísticas

Escenario	Playas	Superficie afectada	Valor productivo asociado
Moderado 2050	148	8,3%	826.173 mil €
Moderado 2100	150	29,5%	2.940.324 mil €
Extremo 2050	148	10,6%	1.069.095 mil €
Extremo 2100	153	45,2%	4.520.910 mil €

Fuente: elaboración propia con datos de Cartográfica de Canarias S.A.

Las mayores pérdidas económicas se concentrarán en la provincia de Las Palmas, triplicando los valores de la provincia de Santa Cruz de Tenerife. En la provincia de Las Palmas, las pérdidas se repartirán de forma relativamente homogénea entre las islas.

El proyecto europeo H2020 SOCLIMPACT ha estimado los impactos del cambio climático en el turismo en Canarias, y ha arrojado luz sobre las implicaciones económicas a medio y largo

plazo. Así, se estima que elevar las infraestructuras en un metro requeriría una inversión de entre 8.000 y 16.000 millones de euros (León *et al.*, 2021b). Además, esta investigación llevó a cabo una evaluación económica sobre el impacto en el sector turístico, utilizando métodos de valoración indirecta en los archipiélagos involucrados en el proyecto. Estas proyecciones ofrecen un panorama claro de las consecuencias económicas del aumento del nivel del mar en el turismo, con costes relevantes si no se adoptan medidas anticipatorias de adaptación y resiliencia.

4.3 Fenómenos meteorológicos extremos y su impacto en la industria turística canaria

Los fenómenos meteorológicos extremos, exacerbados por el cambio climático, presentan desafíos significativos para destinos turísticos, especialmente en regiones vulnerables como Canarias (Moreno *et al.*, 2005). En el contexto del cambio climático, el incremento proyectado en la frecuencia e intensidad de fenómenos meteorológicos extremos, como sequías, inundaciones, vientos intensos, calimas, incendios, entre otros, afecta de manera directa a la industria turística hotelera (IPCC, 2022).

Aunque la predicción exacta de la ocurrencia de estos fenómenos es compleja, sus efectos serán más intensos y perjudiciales. En particular, el ciclo hidrológico, que comprende procesos como la evaporación, condensación, precipitación, escorrentía y transporte, enfrentará desequilibrios significativos debido a las alteraciones climáticas (Barton, 2009). Los eventos meteorológicos extremos pueden provocar daños en infraestructuras, alterar ecosistemas y afectar la disponibilidad de recursos esenciales como el agua. Además, estos eventos pueden llevar a la cancelación de actividades turísticas creando una percepción negativa del destino, lo que podría tener repercusiones económicas a largo plazo (Carrillo *et al.*, 2022).

Los cambios en los patrones de lluvia, especialmente en las islas orientales, pueden acarrear graves consecuencias, como la pérdida de suelo, desertificación, reducción de la productividad agrícola y daños en infraestructuras. Estas alteraciones, a su vez, afectarán la oferta gastronómica y la economía local, repercutiendo en el turismo. El incremento en la intensidad del viento, resultado de una circulación atmosférica alterada, supone un riesgo para infraestructuras públicas y privadas (Vidal *et al.*, 1995). Estos fuertes vientos pueden transportar partículas en suspensión como la calima, que no solo afecta la calidad de la actividad turística, sino también a la salud pública, y puede actuar como vector de otros contaminantes. Y, por último, las tormentas marinas, por su parte, amenazan el transporte marítimo, el turismo costero y la acuicultura. Es crucial utilizar diagnósticos adecuados para caracterizar estos eventos y tomar medidas preventivas, ya sea en el diseño de infraestructuras o en la gestión de playas (Vidal *et al.*, 1995).

Para Canarias, en una situación de mar estable, se espera que las inundaciones y la erosión costera generen ciertos efectos en el escenario de cambio climático más favorable, tanto en 2050 como en 2100, para las infraestructuras críticas de Canarias (Consejería de Transición Ecológica, 2022b). Para 2050, el número de infraestructuras críticas afectadas por procesos costeros puede oscilar entre 10 en un mar estable bajo un escenario de cambio climático medio y 75 bajo tormentas marítimas de 500 años de recurrencia en un escenario de cambio climático extremo. Para 2100 estos números aumentarían a 15 y 127 en estos escenarios.

Es esencial que en el sector turístico se tomen medidas proactivas para adaptarse y mitigar los impactos de estos eventos extremos. Esto podría incluir la inversión en infraestructuras más resistentes, la promoción de prácticas turísticas sostenibles y la educación de los visitantes sobre cómo minimizar su impacto en el medioambiente local (Hernandez *et al.*, 2018).

4.4 Aumento de las temperaturas

El cambio climático ha llevado a un incremento notable en fenómenos meteorológicos extremos, entre los cuales las olas de calor se perfilan como una preocupación principal para las islas Canarias (Scott *et al.*, 2012). Estos aumentos en las temperaturas, acompañados de variaciones en la humedad relativa, influyen directamente la sensación térmica, impactando la experiencia y confort del turista y, en general, de todos los profesionales vinculados al sector turístico.

Esta variabilidad térmica tiene consecuencias tangibles en el sector turístico, traduciéndose en una demanda creciente de energía y agua. En el caso de Canarias, debido a la alta densidad de desaladoras, se enfrentan desafíos adicionales en este aspecto (Gómez, 2005). Con una demanda anual de agua desalinizada en ascenso, aproximadamente 200 hm³, y más de 300 plantas en operación, la industria hotelera es un sector de alta demanda hídrica, necesitando agua para limpieza, recreación y consumo humano. Es relevante señalar que la producción de agua desalinizada contribuye a una dependencia energética que representa alrededor del 10 % de la energía suministrada a la red insular (ITC, 2018). Así, el índice de evapotranspiración de precipitación estandarizada (SPEI) surge como un indicador de utilidad para medir la demanda de agua tanto para residentes como para turistas y el sector agrícola, proporcionando a la vez información sobre reservas de agua en presas y acuíferos (Scordo *et al.*, 2018).

Las percepciones de riesgo relacionadas con el confort climático están redefiniendo las preferencias turísticas (Araña *et al.*, 2013). Sin embargo, la literatura actual no ofrece una comprensión integral de estos cambios ni de las estrategias climáticas y turísticas necesarias para abordarlos (Gössling *et al.*, 2006). Es imperativo que se realicen investigaciones adicionales para informar políticas adecuadas que enfrenten estos desafíos emergentes.

4.5 Estrategias de mitigación para la industria hotelera en Canarias

Debido a la alta vulnerabilidad y baja resistencia a desastres naturales u otros eventos derivados del cambio climático, la intervención pública debe invocarse para paliar los potenciales efectos adversos (Choumert-Nkolo & Phélinas, 2020). Las regiones que periódicamente se enfrentan a fenómenos de desastres naturales suelen mostrar una mayor capacidad de prevención y dan más importancia a la planificación de desastres y a la gestión del riesgo que aquellas que, a pesar de tener mayores recursos económicos, no suelen sufrir estos desastres (Aguirre & Ahearn, 2007). Ello conduce a que, en ciertas regiones donde era posible haber creado un plan de prevención con éxito, ni si quiera se plantease, soportando como consecuencia daños e impactos económicos evitables.

Canarias debe adoptar medidas de prevención, adaptación y mitigación del cambio climático que protejan y promuevan la sostenibilidad del sector turístico. En este contexto, es imperativo

adoptar un enfoque de turismo sostenible, donde se promuevan prácticas que reduzcan la huella ecológica y contribuyan al bienestar ambiental y socioeconómico de la región (Mejjad *et al.*, 2022). Un pilar clave es la transición hacia las energías renovables. La industria hotelera puede liderar este cambio incorporando fuentes de energía limpias en sus operaciones, desde sistemas solares fotovoltaicos hasta soluciones de energía eólica y geotérmica (Gasparatos *et al.*, 2017).

La diversificación de la oferta turística surge como una estrategia de resiliencia, que permite aliviar la presión sobre áreas específicas y distribuir de manera equilibrada los impactos socioambientales del turismo. Además, considerando el elevado número de vehículos de alquiler en las islas, una transición a flotas totalmente eléctricas podría significar una reducción importante de las emisiones de carbono, mientras que promover las bicicletas eléctricas públicas y ampliar los carriles bici en las zonas turísticas fomentaría una economía y movilidad más sostenible y agradable a los turistas (Virkar & Mallya, 2018).

El fortalecimiento de la infraestructura es esencial. Esto comprende la inversión en los alojamientos, rutas de acceso y atracciones diseñadas para resistir y adaptarse a las condiciones climáticas fluctuantes. Paralelamente, promover un transporte público eficiente y sostenible puede mejorar la conectividad y reducir la dependencia de los vehículos privados. Finalmente, la educación y sensibilización dirigidas a residentes y turistas es fundamental. Estos esfuerzos pueden catalizar un cambio cultural hacia prácticas turísticas más sostenibles y conscientes, impactando positivamente en los turistas que visitan Canarias.

En cuanto al trabajo realizado por las instituciones públicas de Canarias, en este caso por la Consejería de Transición Ecológica y Energía (2023), la Estrategia Canaria de Acción Climática es el instrumento marco de ordenación territorial que persigue el cumplimiento de los compromisos adquiridos en materia de lucha contra el cambio climático. La Estrategia de Acción Climática de Canarias sirve de marco de planificación territorial para lograr una sociedad canaria climáticamente neutra y resiliente al clima en 2040. Delinea medidas estratégicas para la mitigación y adaptación al cambio climático e identifica las necesidades de investigación, desarrollo y formación en acción contra el cambio climático.

En el sector turístico el objetivo es convertir los destinos en zonas de cero emisiones mediante cuatro líneas estratégicas de recalificación para minimizar la huella de carbono y reducir el consumo de energía y recursos.

La primera línea pasa por evaluar el impacto del sector turístico en el cambio climático midiendo sus emisiones de GEI y su huella de carbono. La segunda línea pretende transformar los centros turísticos en destinos con una ocupación territorial más compacta de cero emisiones de carbono que respeten el medioambiente y promuevan la sostenibilidad reduciendo el consumo energético, instalando fuentes de energía renovables y fomentando modos de transporte alternativos sostenibles, como el transporte colectivo.

La tercera línea es la relativa a las edificaciones, instalaciones y actividades turísticas sostenibles y eficientes. Esta estrategia se subdivide a su vez en dos partes: la primera, enfocada a la rehabilitación de la planta alojativa a través de las instalaciones de calidad y eficiencia energética, y la segunda, potenciando la promoción de las certificaciones ambientales en las actividades y establecimientos turísticos. La última estrategia es la sensibilización y formación

integral del sector, ya que es necesaria la implicación del sector empresarial turístico en la gestión sostenible de su actividad, y llevar a cabo acciones de información a los turistas sobre el uso sostenible de los recursos.

4.6 Indicadores para la mitigación del cambio climático en Canarias

La monitorización y adaptación al cambio climático en las islas Canarias requiere una serie de indicadores que permitan evaluar los impactos y desarrollar estrategias para enfrentar los desafíos emergentes. Estos indicadores son esenciales para informar políticas públicas, decisiones empresariales y comportamientos individuales. A continuación, se sugieren una serie de recomendaciones basadas en indicadores específicos para enfrentar los desafíos del cambio climático en Canarias, particularmente en relación con el sector turístico.

1. Las emisiones de carbono por turista: este indicador mediría las emisiones de CO₂ relacionadas con el transporte, principalmente aéreo y terrestre, el alojamiento y las actividades de ocio y recreación turísticas (Rebollo Puig, 2019).
2. Porcentaje de alojamientos sostenibles: la hospitalidad es una parte esencial de la experiencia turística y, a la vez, puede representar una proporción elevada de las emisiones de carbono del turismo (Parra & Calero, 2006). Esto se analizaría evaluando la proporción de alojamientos que adoptan prácticas sostenibles, como el uso de energías renovables, sistemas de gestión del agua y gestión de residuos (Díaz-Farina *et al.*, 2020).
3. Porcentaje de vehículos eléctricos de la flota de los coches de alquiler: observar el tipo de turistas que optan por estos medios puede ser otro indicador clave para ayudar a continuar con la investigación del desarrollo de medidas de mitigación para el sector turístico en Canarias.
4. Porcentaje de participación en actividades de ocio sostenibles por parte de los turistas (Das & Bani, 2015). En este sentido, se centraría en observar y analizar el porcentaje de aquellos turistas que participan en los productos turísticos denominados emergentes, como son el turismo de naturaleza, el turismo náutico, de aventura, deportivo o el astro-turismo.
5. Porcentaje de turistas con educación y conciencia ambiental. Sería interesante observar la cantidad de turistas que están interesados en nuevas o mejores políticas públicas para la adaptación y mitigación del cambio climático. Esta información puede ser útil para evaluar la viabilidad económica de la implantación de tasas de finalidad ecológica dirigidas a financiar las políticas de cambio climático en el turismo (Larson *et al.*, 2004).
6. Cantidad de sistemas de alerta temprana para la actividad turística como método de adaptación a fenómenos adversos. Como se pudo comprobar en las alertas a los móviles por el incendio del verano de 2023 en Tenerife (Efe, 2023), este tipo de medidas ayudan a proteger a los turistas y a mantenerlos seguros advirtiéndolos de qué zonas son a las que no se puede acceder en ese momento.
7. Porcentaje de biodiversidad endémica perdida o ganada al año y porcentaje de especies invasoras. El aumento de la conciencia ambiental por parte de los turistas (León *et al.*,

- 2021b) ayuda a realizar un incremento en los esfuerzos de conservación y valorización de los ecosistemas únicos de las islas, tanto marinos como terrestres.
8. Uso de fuentes renovables en la gestión del agua y energía. Debido a la alta intensidad del gasto de agua, y a veces de energía por parte del sector, es necesaria una planificación del turismo más sostenible. El cambio climático exige una gestión más eficiente de los recursos. Este indicador evaluaría la adopción de fuentes renovables y tecnologías sostenibles en la gestión del agua y la energía en el sector.
 9. Por último, es posible considerar indicadores relacionados con las principales consecuencias del cambio climático en las islas, como pueden ser la subida del nivel del mar, los fenómenos meteorológicos extremos y el aumento de las temperaturas.

5. Conclusiones

El cambio climático representa una de las amenazas más significativas para el equilibrio ecológico y socioeconómico de Canarias; su posición geográfica y dependencia del turismo la hacen especialmente vulnerable a las alteraciones climáticas y sus consecuencias directas e indirectas. Los destinos turísticos más diversificados económicamente son más resilientes porque no dependen únicamente de una actividad como el turismo, que podría ser altamente afectada por los posibles impactos derivados del cambio en el clima del planeta (Aguirre & Ahearn, 2007).

En este capítulo se han sintetizado los principales retos a los que se enfrenta la agenda para un turismo sostenible en el contexto del cambio climático, con la necesaria aplicación de políticas de adaptación y mitigación, así como de economía circular. Los problemas derivados de la pérdida de la biodiversidad, el aumento de las temperaturas, los fenómenos meteorológicos extremos y la subida del nivel del mar delimitan un panorama complejo que impacta tanto a la vida natural como a la actividad humana, en particular la industria turística, piedra angular de la economía canaria.

Como aporte para el análisis de los impactos y la necesaria visualización de escenarios de futuro, se proponen unos indicadores que permitirán monitorear estos desafíos, evaluarlos y adaptarse a ellos. Desde la conservación de la biodiversidad hasta la promoción de una movilidad sostenible y la adaptación de la infraestructura, resulta evidente que es necesario adoptar una estrategia interdisciplinaria y transdisciplinaria. Esta estrategia debe considerar no solo las dimensiones ecológicas y físicas, sino también las socioeconómicas, para garantizar que las soluciones propuestas sean viables y beneficien tanto a los residentes como a los visitantes.

El reto principal consiste, por tanto, en lograr el desarrollo sostenible del turismo en Canarias a través de la transición justa hacia una economía circular en todos los flujos de energía y materiales, de tal forma que se creen sinergias entre las actividades y sectores socioeconómicos que permitan maximizar las capacidades y generar valor y bienestar no solo para los turistas visitantes, sino también para el conjunto de la ciudadanía. Dada la idiosincrasia y especificidades de Canarias, es necesario promover y activar planes de políticas públicas y privadas innovadoras en materia turística, que fortalezcan los procesos basados en la economía circular y solidifiquen el diseño sostenible de alojamientos, infraestructuras y comunicaciones, para mitigar de forma anticipatoria la vulnerabilidad del turismo y la economía local ante el cambio climático.

Referencias

- Aguirre, J. A., & Ahearn, M. (2007). Tourism, volcanic eruptions, and information: lessons for crisis management in National Parks, Costa Rica, 2006. *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 5(2), 175.
- Arabadzhyan, A., Figini, P., García, C., González, M. M., Lam-González, Y. E., & León, C. J. (2021). Climate change, coastal tourism, and impact chains - a literature review. *Current Issues in Tourism*, 24(16), 2233-2268.
- Araña, J. E., León, C. J., Moreno-Gil, S., & Zubiaurre, A. R. (2013). A comparison of tourists' valuation of climate change policy using different pricing frames. *Journal of Travel Research*, 52(1), 82-92.
- Barton, J. R. (2009). Adaptación al cambio climático en la planificación de ciudades-regiones. *Revista de Geografía Norte Grande*, (43), 5-30.
- Biocan. (2023). *Banco del Inventario Natural de Canarias*. <https://www.biodiversidadcanarias.es/>
- Carballo, R. R., León, C. J., & Carballo, M. M. (2019). Fighting overtourism in Lanzarote (Spain). *Worldwide Hospitality and Tourism Themes*, 11(5), 506-515.
- Carrillo, J., González, A., Pérez, J. C., Expósito, F. J., & Díaz, J. P. (2022). Projected impacts of climate change on tourism in the Canary Islands. *Regional Environmental Change*, 22(2), 61.
- Choumert-Nkolo, J., & Phélinas, P. (2020). Natural disasters, land and labor. *European Review of Agricultural Economics*, 47(1), 296-323.
- Consejería de Transición Ecológica y Energía (2023). *Estrategia Canaria de Acción Climática*. <https://www.gobiernodecanarias.org/cambioclimatico/materias/estrategia-canaria-accion-climatica/>
- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, Gobierno de Canarias (2022a). *Anuario Energético de Canarias 2020*. https://www3.gobiernodecanarias.org/ceic/energia/oecan/files/Anuario_Energetico_de_Canarias_2020.pdf
- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial (2022b). *PIMA ADAPTA COSTAS. Evaluación del riesgo frente al cambio climático en las costas de Canarias*. Cartográfica de Canarias S.A. https://opendata.sitcan.es/upload/medio-ambiente/pima/20220531IP_ResumenPIMA.pdf
- Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, Gobierno de Canarias (2023). *Anuario Energético de Canarias 2021*. https://www3.gobiernodecanarias.org/ceic/energia/oecan/files/AnuarioEnergeticoCanarias_2021_v2.pdf
- Das, M., & Chatterjee, B. (2015). Ecotourism: A panacea or a predicament? *Tourism management perspectives*, 14, 3-16.
- Díaz-Farina, E., Díaz-Hernández, J. J., & Padrón-Fumero, N. (2020). The contribution of tourism to municipal solid waste generation: A mixed demand-supply approach on the island of Tenerife. *Waste Management*, 102, 587-597.

- Efe (2023). *Controlado el incendio de Tenerife tras casi un mes desde su inicio*. Radio Televisión Canaria. <https://rtvc.es/controlado-el-incendio-de-tenerife-tras-casi-un-mes-desde-su-inicio/>
- Ford, J. D., Keskitalo, E. C. H., Smith, T., Pearce, T., Berrang Ford, L., Duerden, F., & Smit, B. (2010). Case study and analogue methodologies in climate change vulnerability research. *Wiley Interdisciplinary Reviews: Climate Change*, 1(3), 374-392.
- Füssel, H.-M. (2007). Vulnerability: A generally applicable conceptual framework for climate change research. *Global Environmental Change*, 17(2), 155-167.
- Garzón, V., del Arco, M. (2012). Estudio predictivo de distribución de los pisos de vegetación en Tenerife y Gran Canaria, para diferentes escenarios de cambio climático. En J. L. Martín, B. Santana, N. Nazco y B. López (eds.) (2013). *Evaluación preliminar de la vulnerabilidad ante el cambio climático en las Islas Canarias*. Proyecto Climaimpacto (MAC/3/C159). Informe inédito. Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias.
- Gasparatos, A., Doll, C. H. H., Esteban, M., Ahmed, A., & Olang, T. A. (2017). Renewable energy and biodiversity: Implications for transitioning to a Green Economy. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 70(C), 161-184.
- Gómez, M^a. B. (2005). Weather, climate and tourism a geographical perspective. *Annals of tourism research*, 32(3), 571-591.
- Gössling, S., & Hall, M. C. (2006). *Tourism and global environmental change*. Londres: Taylor & Francis.
- Gössling, S., Bredberg, M., Randow, A., Sandström, E., & Svensson, P. (2006). Tourist perceptions of climate change: A study of international tourists in Zanzibar. *Current Issues in Tourism*, 9(4-5), 419-435.
- Gössling, S., Scott, D., Hall, C. M., Ceron, J. P., & Dubois, G. (2012). Consumer behaviour and demand response of tourists to climate change. *Annals of Tourism Research*, 39(1), 36-58.
- Hemer, M. A., Fan, Y., Mori, N., Semedo, A., & Wang, X. L. (2013). Projected changes in wave climate from a multi-model ensemble. *Nature climate change*, 3(5), 471-476.
- Hernandez, Y., Pereira, A. G., & Barbosa, P. (2018). Resilient futures of a small island: A participatory approach in Tenerife (Canary Islands) to address climate change. *Environmental Science & Policy*, 80, 28-37.
- Hinkel, J., & Klein, R. J. T. (2007). Integrating knowledge for assessing coastal vulnerability to climate change. In: L. McFadden, R. J. Nicolls, & E. C. Penning-Rowsell (eds.), *Managing coastal vulnerability*. Emerald Publishing.
- IPCC (2022). *Global Warming of 1.5°C: IPCC Special Report on impacts of global warming of 1.5°C above pre-industrial levels and related global greenhouse gas emission pathways, in the context of strengthening the global response to the threat of climate change, sustainable development, and efforts to eradicate poverty*. Cambridge: Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/9781009157940>

- IPCC (2019). *Climate Change and Land: an IPCC special report on climate change, desertification, land degradation, sustainable land management, food security, and greenhouse gas fluxes in terrestrial ecosystems*. In press.
- IPCC (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report. Contribution of Working Groups I, II and III to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. Suiza: IPCC, pp. 35-115. DOI: 10.59327/IPCC/AR6-9789291691647
- ITC (2018). *Desalación por ósmosis inversa mediante energía solar fotovoltaica-DESSOL*. Instituto Tecnológico de Canarias.
- Koh, E., & Fakfare, P. (2019). Overcoming “over-tourism”: The closure of Maya Bay. *International Journal of Tourism Cities*, 6(2) 279-296.
- Larson, D. M., Shaikh, S. L., & Layton, D. F. (2004). Revealing preferences for leisure time from stated preference data. *American Journal of Agricultural Economics*, 86(2), 307-320.
- León, C. J., Giannakis, E., Zittis, G., Serghides, D., Lam-González, Y. E., & García, C. (2021a). Tourists' Preferences for Adaptation Measures to Build Climate Resilience at Coastal Destinations. Evidence from Cyprus. *Tourism Planning & Development*, 20(6), 1-27.
- León, C. J., Lam-González, Y. E., González, M. M., García, C., & De León, J. (2021b). *Downscaling climate change impacts, socio-economic implications and alternative adaptation pathways for Islands and Outermost Regions*. Madrid: McGraw-Hill.
- Marrero-Betancort, N., Marcello, J., Rodríguez-Esparragón, D., & Hernández-León, S. (2022). Sea Level Change in the Canary Current System during the Satellite Era. *Journal of Marine Science and Engineering*, 10(7), 936. <https://doi.org/10.3390/jmse10070936>
- Martínez-Fernández, J., Banos-González, I., & Esteve-Selma, M. Á. (2021). An integral approach to address socio-ecological systems sustainability and their uncertainties. *Science of the Total Environment*, 762, 144457.
- Martín Esquivel, J. L., Marrero Gómez, M. V., del Arco Aguilar, M. J., Garzón Machado, V. (2015). Aspectos clave para un plan de adaptación de la biodiversidad terrestre de Canarias al cambio climático. En Herrero, A., Zavala, M. A. (eds.) (2015). *Los Bosques y la Biodiversidad frente al Cambio Climático: Impactos, Vulnerabilidad y Adaptación en España*. Madrid: Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, pp. 573-580. https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/cambio-climatico/temas/impactos-vulnerabilidad-y-adaptacion/informecompletoconentradilla2_tcm30-70199.pdf
- Martín, J. L., Marrero, M. C., Zurita, N., Arechavaleta, M., Izquierdo, I. (2005). *Biodiversidad en gráficas. Especies silvestres de las Islas Canarias*. Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial, Gobierno de Canarias.
- Mejjad, N., Rossi, A., & Pavel, A. B. (2022). The coastal tourism industry in the Mediterranean: A critical review of the socio-economic and environmental pressures & impacts. *Tourism Management Perspectives*, 44, 101007.
- Moreno, A., & Amelung, B. (2009). Climate change and tourist comfort on Europe's beaches in summer: A reassessment. *Coastal management*, 37(6), 550-568.

- Moreno, J. M., Álvarez Cobelas, M., Benito, G., Catalán, J., Ramos, M. Á, De la Rosa, D., et al. (2005). *Principales conclusiones de la evaluación preliminar de los impactos en España por efecto del cambio climático*. Ministerio de Medio Ambiente.
- Nicholls, R. J., & Cazenave, A. (2010). Sea-level rise and its impact on coastal zones. *Science*, 328(5985), 1517-1520.
- Parra, E., & Calero, F. J. (2006). Agrotourism, sustainable tourism and ultraperipheral areas: The case of Canary Islands. *PASOS Revista de turismo y patrimonio cultural*, 4(1), 85-97.
- Parreño, J. M., y Hernández, L. (2020). Maspalomas Costa Canaria: el difícil equilibrio entre el desarrollo turístico y la conservación del litoral. En J. M. Parreño Castellano y C. Moreno Medina, *Geografías urbanas de Gran Canaria y Fuerteventura* (pp. 75-89). Mercurio Editorial.
- Parris, A. S., Bromirski, P., Burkett, V., Cayan, D. R., Culver, M. E., Hall, J., & Weiss, J. (2012). *Global sea level rise scenarios for the United States National Climate Assessment*. Climate Program Office.
- Puig, R., Kiliç, E., Navarro, A., Albertí, J., Chacón, L., & Fullana-i-Palmer, P. (2017). Inventory analysis and carbon footprint of coastland-hotel services: A Spanish case study. *Science of the total environment*, 595, 244-254.
- Rebollo Puig, M. (2019). Acciones de competencia desleal contra actividad pública empresarial. *Revista de Administración Pública*, 210, 139-174.
- Santos-Lacueva, R., Clavé, S. A., & Saladié, Ò. (2017). The vulnerability of coastal tourism destinations to climate change: The usefulness of policy analysis. *Sustainability*, 9(11), 2062.
- Scordo, F., Piccolo, M. C., & Perillo, G. M. E. (2018). Aplicación del índice de precipitación evapotranspiración estandarizada (SPEI) para identificar períodos húmedos y secos en la patagonia andina y extra-andina argentina. *Geociências*, 37(2), 423-436.
- Scott, D., Hall, C. M., & Stefan, G. (2012). *Tourism and climate change: Impacts, adaptation and mitigation*. Routledge.
- Tutti, A. C. (2011). *Cambio climático y turismo*. Tesis doctoral. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Vidal, C., Losada, M. Á., Medina, R., y Losada, Í. (1995). Modelos de morfodinámica de playas. *Ingeniería del agua*, 2(1), 55-74.
- Virkar, A. R., & Mallya, P.,R. (2018). A Review of Dimensions of Tourism Transport affecting Tourist Satisfaction. *Indian Journal of Commerce & Management Studies*, 9(1), 72.
- Williams, P. W., & Ponsford, I. F. (2009). Confronting tourism's environmental paradox: Transitioning for sustainable tourism. *Futures*, 41(6), 396-404.
- Yekimov, S., Nianko, V., Chesnokova, Z., Dolmatova, L., & Tkachenko, A. (2021). State support for tourism clusters in green tourism. *E3S Web of Conferences*, 285, 1-8.

Capítulo 12

Satisfacción de la población local con el turismo y contribución al bienestar social

PABLO RODRÍGUEZ-GONZÁLEZ^a, VANESSA GUERRA-LOMBARDI^b,
SARA GARCÍA-ALTMANN^b, MANUEL ÁNGEL SANTANA-TURÉGANO^a

^aDepartamento de Sociología y Antropología,
Universidad de La Laguna

^bDepartamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos,
Universidad de La Laguna

El capítulo aborda la importancia de la satisfacción de la población local como un aspecto fundamental para la sostenibilidad del desarrollo turístico. Se hace referencia a la *Carta del Turismo Sostenible*, que enfatiza la equidad ética y social, así como el apoyo a la identidad, cultura e intereses de las comunidades locales. La Organización Mundial del Turismo propone indicadores como el nivel de satisfacción de los residentes y el impacto en la creación de servicios e infraestructuras para medir la sostenibilidad del turismo. No obstante, se enfatiza la importancia de distinguir entre los efectos objetivos del turismo y la percepción subjetiva de la población, para lo cual son muy útiles la teoría del intercambio social y el enfoque de las representaciones sociales, así como comprender lo que envuelven conceptos como *overtourism* y turismofobia. La actitud de los residentes y su influencia en la viabilidad del turismo se analizan por medio de investigaciones realizadas en España y las islas Canarias, poniéndose en contexto con datos del ISTAC de 2019 sobre la satisfacción de la población local en Canarias. Por último, se proponen líneas generales para monitorizar esta dimensión clave de la sostenibilidad del turismo en adelante.

1. Introducción

La satisfacción de la población local con el turismo se ha asentado como un pilar fundamental de la sostenibilidad del desarrollo turístico. La *Carta del Turismo Sostenible* del año 1995 estableció como criterio de sostenibilidad social del turismo el ser «equitativo desde una perspectiva ética y social para las comunidades locales», señalando en su tercer punto que las estrategias turísticas debían modular el efecto del turismo en las comunidades locales apoyando su identidad, cultura e intereses (Organización Mundial del Turismo, en adelante OMT, 1995:2). Ya en el presente siglo, la propuesta de operacionalización empírica de la sostenibilidad del turismo de este mismo organismo situaba como primera cuestión básica del turismo sostenible el bienestar de las comunidades receptoras, proponiendo como indicadores básicos de dicha dimensión el «nivel de satisfacción de los residentes con el turismo» y el «porcentaje de personas que opinan que el turismo ha ayudado a crear nuevos servicios e infraestructuras» (OMT, 2005).

Estos planteamientos permiten alumbrar una primera distinción básica en el abordaje de esta temática: la separación entre los efectos objetivos inducidos por la actividad turística en la calidad de vida de las comunidades o sociedades receptoras de turismo y la percepción y valoración subjetivas de dichos efectos por parte de la población, que desarrolla una *actitud* hacia el turismo que orienta sus comportamientos respecto a los turistas y su implicación en la gobernanza del desarrollo turístico. En este sentido, entre los *mandatory issues* de la red de observatorios de la sostenibilidad del turismo impulsada por la OMT, la satisfacción de la población local se trata como un tema separado de los beneficios económicos y el empleo, asumiéndose que el nivel de bienestar generado por el turismo en la población residente se reflejará en el nivel de satisfacción y que los impactos positivos y negativos en dicho bienestar pueden monitorizarse a través de la medición de la satisfacción.

La actitud de los residentes hacia el turismo es un elemento central de la viabilidad de la actividad turística en un territorio (Crotts *et al.*, 2022). En la mayoría de las actividades que realizan los turistas en el destino se producen interacciones con la población, profesional o no, del territorio que visitan, por lo que las respuestas de la población en estos encuentros se convierten en un componente central de la experiencia turística. Esto resulta obvio en casos extremos en los que los turistas son percibidos como víctimas legítimas de la violencia terrorista o de distintos delitos. Con menor gravedad, en los últimos años ha adquirido cierta relevancia en Europa el fenómeno de la turismofobia, actividades de protesta o denuncia de los impactos negativos del desarrollo turístico en áreas saturadas, aunque su alcance o repercusión sea discutido. Se plantea en este debate una segunda derivada de la satisfacción de la población: la existencia de una opinión pública sobre el turismo y su incidencia en la agenda política de los espacios que utiliza. Como todas las políticas, las políticas turísticas necesitan de la *conformidad* de los ciudadanos, de forma que, si queremos políticas turísticas sostenibles, necesitaremos ciudadanos preocupados por esta cuestión que presionen a sus representantes para que las impulsen.

El capítulo plantea, en primer lugar, un recorrido por los distintos planteamientos teóricos sobre el tema de satisfacción de los residentes y sus vínculos con otras dimensiones

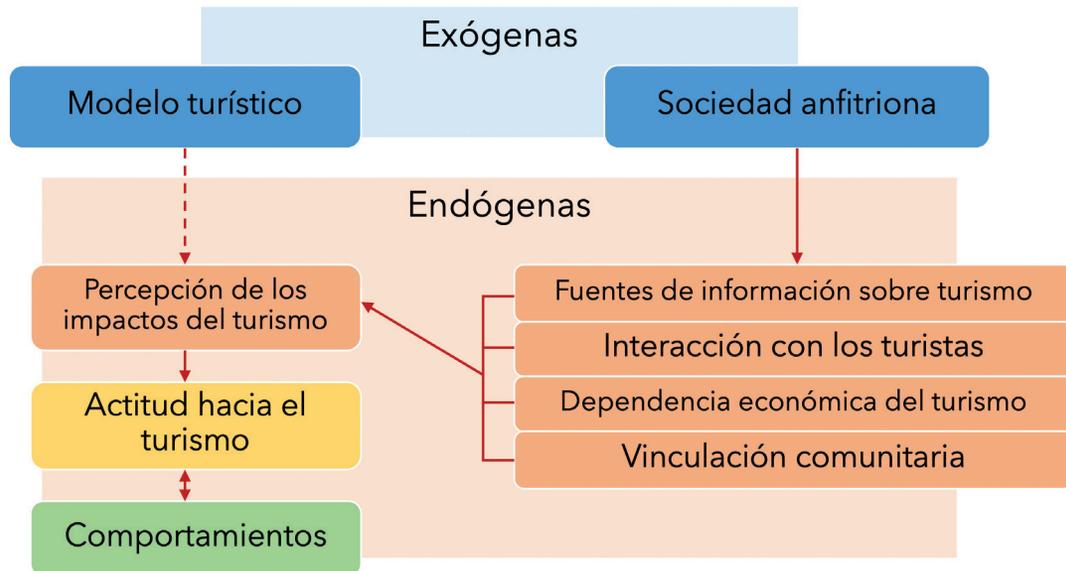
antecedentes o consecuentes, prestando especial atención a las investigaciones españolas y canarias. En segundo lugar, se abordan los datos más recientes sobre esta cuestión en Canarias. Por último, se plantean algunas líneas generales para monitorizar de forma regular esta dimensión clave de la sostenibilidad del turismo.

2. Panorama de la investigación sobre la satisfacción de los residentes con el turismo

En una destacada revisión de los progresos en la investigación sobre la satisfacción de los residentes con el turismo, Sharpley (2014) describe un área de estudio extensamente desarrollada, con miles de trabajos publicados a lo largo de casi 40 años. En último término, sitúa la cuestión de la satisfacción de los residentes en el marco de las interacciones entre estos y los turistas, en la medida en que el turismo implica «interactuar con otros lugares y personas» (Sharpley, 2014:28). De ahí que plantee que tanto los mecanismos de formación de la actitud como sus consecuencias para la experiencia turística variarán en función del nivel de interacción con los turistas, desde las interacciones profesionalizadas de los trabajadores turísticos hasta la población que no interactúa personalmente con los turistas y comparte eventualmente espacios con ellos. En relación con esto, Sharpley hace notar que, aunque la literatura tiende a tratar la satisfacción con los turistas y el turismo como términos intercambiables, en realidad la mayor parte de las investigaciones se centran en las opiniones sobre el desarrollo turístico.

El desarrollo de esta temática de investigación corre parejo a la progresiva toma de conciencia, a lo largo de los setenta, de los costes o impactos negativos que se derivan del desarrollo del turismo de masas. Surge así una hipótesis que vincula el crecimiento del volumen de visitantes con la aparición de actitudes negativas y conductas de rechazo hacia el turismo (Butler, 1980; Doxey, 1976) que, pese a no haber obtenido un respaldo empírico concluyente, sigue impregnando buena parte de las aproximaciones al fenómeno. Una primera oleada de investigaciones abordó descriptivamente la percepción de los *impactos* sociales, económicos y ambientales, constatando que la actitud positiva de los residentes emanaba del reconocimiento del potencial económico del turismo, aunque se identificaron distintos factores que moderaban dicha actitud: la dependencia económica del turismo (Milman & Pizam, 1988; Pizam, 1978), la distancia respecto a las zonas turísticas (Belisle & Hoy, 1980) o la ambivalencia de los impactos ambientales negativos (Liu & Var, 1986). Progresivamente, las investigaciones fueron tomando conciencia de que los impactos en sí no eran tan importantes como la *percepción* que la población tenía de ellos, desarrollándose una amplia literatura sobre las variables que incidían en dichas percepciones. Convencionalmente, las variables identificadas se agrupan en exógenas, relativas al destino o el contexto más amplio en que se sitúa, y endógenas, relativas al individuo. La Figura 12.1 reúne las principales variables recogidas en la literatura y sus relaciones con la variable dependiente, la actitud de la población.

Figura 12.1. Variables explicativas de la actitud hacia el turismo identificadas en la literatura



Fuente: elaboración propia a partir de los estudios de Hadinejad *et al.* (2019); Harrill (2004); Rodríguez González (2007); Sharpley (2014).

2.1. La teoría del intercambio social

La teoría del intercambio social (TIS), planteada en la década de los noventa (Ap, 1992), se ha convertido en el enfoque dominante. En una revisión de artículos de 1984 a 2010 en las cuatro revistas de turismo mejor posicionadas en los *rankings*, Nunkoo *et al.* lo identificaron en el 56 % de los artículos que explicitaban su marco teórico (Nunkoo *et al.*, 2013) y más recientemente se ha localizado en el 44 % de los artículos de 2011 a 2017 (Hadinejad *et al.*, 2019). El propósito inicial de Ap era elaborar un modelo teórico de las actitudes y el apoyo al turismo por parte de los residentes inspirado en los planteamientos de Homans (1977) y Blau (1983). Esta perspectiva concibe todas las interacciones sociales como situaciones de intercambio entre individuos que persiguen su propio interés, de forma que una relación interpersonal se establece si las personas implicadas esperan obtener beneficios de ella y se mantiene si estas expectativas se confirman (Morales Rodríguez, 1978).

En su formulación teórica, turistas y residentes tienen metas propias en la formación del intercambio, así como criterios diferentes para evaluar los resultados obtenidos, siendo el apoyo al turismo resultado de un ajuste satisfactorio para ambas partes cuando los intercambios se realizan de forma reiterada (Ap, 1992). Sin embargo, como plantean tanto Harrill (2004) como Sharpley (2014), el modelo teórico de Ap no ha sido aplicado de forma completa (no se analizan las expectativas y valoraciones de los turistas ni se aborda la repetición y

ajuste de los intercambios), sino que se ha popularizado una versión simplificada de la TIS que aborda el intercambio de forma longitudinal, utilizando la percepción de los residentes de los impactos positivos y negativos del turismo como beneficios y costes del intercambio con los turistas, de cuyo saldo resulta la actitud.

El éxito cosechado por esta perspectiva ha conducido, desde el punto de vista de Sharpley (2014; también es la postura de Nunkoo *et al.*, 2013 y Hadinejad *et al.*, 2019), a un importante avance metodológico. No obstante, si bien se mantiene la idea general de que la actitud hacia el turismo será negativa cuando los costes percibidos superen a los beneficios percibidos y viceversa, se ha registrado una gran diversidad de resultados acerca de las variables que llevan a los residentes a percibir los costes y beneficios del turismo, algunos contradictorios entre sí y, en general, muy sensibles al contexto turístico y sociocultural de los distintos casos estudiados. De hecho, Sharpley plantea que buena parte de las variables que se han utilizado para explicar la actitud hacia el turismo «existen dentro de los residentes o son parte de la identidad de los residentes, pero no atienden a la relación que existe entre residentes y turistas» (Sharpley, 2014:45).

En un balance más crítico, Mantecón y Velasco (2020) recopilan una serie de evidencias contradictorias en las principales hipótesis derivadas de la TIS. Plantean que la aplicación de la TIS para comprender las percepciones sociales del turismo muestra síntomas de agotamiento, apuntando entre sus deficiencias «un exceso de confianza en la racionalidad individual en detrimento de los aspectos emocionales de la actitud y una escasa atención al cambio social, así como desinterés en explicar la influencia que ejercen las relaciones de poder en la formación de la opinión pública» (Mantecón & Velasco, 2020:63; ver también Mantecón, 2016).

2.2. La versión española del enfoque de las representaciones sociales

Como alternativa a la TIS, el único enfoque que parece encontrar cierta aceptación es el de las *representaciones sociales*, inspirado en Moscovici (1981), pero, en muchas de sus formulaciones, muy próximo al constructivismo social de Berger y Luckmann (1967). Una representación social vendría a ser un conjunto de ideas, valores, conocimientos y explicaciones que los individuos de una sociedad comparten y usan en su actividad cotidiana para comprender y dar sentido al mundo en el que viven. Así, los residentes adquieren o negocian un discurso de consenso a través de su experiencia directa y sus interacciones sociales —con próximos, extraños y medios de comunicación—. Estas representaciones sociales no son homogéneas dentro de la comunidad residente, sino que pueden coexistir distintas representaciones vinculadas a distintos grupos sociales. En este sentido, un resultado típico dentro de esta corriente es identificar, mediante análisis de conglomerados, distintos grupos de residentes con percepciones y valoraciones divergentes respecto a los impactos, que resultan en distintas actitudes hacia el turismo y su desarrollo (Andriotis & Vaughan, 2003; Fredline & Faulkner, 2000). Este enfoque ha sido aplicado en multitud de estudios, que generalmente distinguen entre 3 y 5 segmentos que van desde los *lovers* hasta los *haters*, siendo habitualmente menos numerosos los grupos con percepciones y actitudes más negativas (Andriotis & Vaughan, 2003:180; Sharpley, 2014:45). El diagnóstico de Sharpley respecto a esta corriente teórica viene a apuntar que, si bien consigue identificar representaciones sociales particulares, «no explica por qué

una representación en particular es comúnmente sostenida» (Sharpley, 2014:45). A nuestro juicio, las investigaciones españolas, poco conocidas en el ámbito internacional, pueden proveer interesantes vías teóricas y evidencias empíricas relevantes para responder a este y otros *gaps* que plantea Sharpley en su revisión.

En España, el paradigma crítico o *precautorio* sobre el turismo (Jafari, 2005) surge al mismo tiempo que en el ámbito internacional, muy vinculado a los enfoques del neocolonialismo (Gaviria, 1974) y la economía política de inspiración marxista (Jurdao, 1990). En el marco de la crítica al modelo de desarrollo turístico del litoral español destaca la idea de que la conciencia que la población tiene sobre el impacto del turismo y sus consecuencias a largo plazo se basa en mitos, creencias ideologizadas que llevan a primar el desarrollo económico y a ignorar o menospreciar los impactos ambientales, sociales y culturales.

Desde esta perspectiva, la relación turista-anfitrión tiene, en su raíz, una naturaleza conflictiva: involucra una serie de recursos y bienes que, si se dedican al uso y disfrute de los turistas, son sustraídos a los residentes (Velasco González, 2014). Pero entre los residentes hay una serie de actores que sí tienen interés en el uso turístico de estos recursos: propietarios de tierras, constructores, alojamientos y otras empresas turísticas que pueden obtener beneficios económicos utilizando los recursos humanos, culturales y naturales del territorio para satisfacer las necesidades y demandas de los turistas. De forma análoga a la «coalición del crecimiento» (*growth machine coalition*) se asume que «el desarrollo turístico es controlado por poderosos intereses urbanísticos antes que por los residentes individuales» (Harrill, 2004:11). En particular, se alude a la confluencia entre intereses inmobiliarios y turísticos en el desarrollo especulativo de nuevos espacios turísticos a partir de terrenos agrarios o improductivos (Mazón Martínez y Aledo Tur, 2005; Simancas Cruz, 2019; Vera Rebollo, 1992). A lo largo de la década de los 2000 comienzan a publicarse distintos estudios de la opinión sobre el turismo de los residentes en los grandes destinos españoles a escala local (Vargas Sánchez *et al.*, 2009; Huete *et al.*, 2008; Mazón *et al.*, 2010) o regional (Aguiló Pérez y Rosselló Nadal, 2005; Bujosa Bestard y Rosselló, 2007; Huete *et al.*, 2011; Rodríguez González, 2007). En todos ellos, la mayoría de la población de los destinos se mostraba satisfecha con el turismo, incluso en localidades como Torre Vieja (Alicante, España) en las que el modelo turístico residencial había sido llevado a sus últimas consecuencias, llegando a multiplicar por diez su población durante los meses de temporada alta (Huete *et al.*, 2008; Mazón y Aledo Tur, 2004).

Esta situación lleva a los miembros de este equipo de investigación a centrar el interés en los procesos de *legitimación* del turismo (Mantecón, 2011; Mazón *et al.*, 2009). Así, estudian tanto cualitativa como cuantitativamente la perspectiva de los distintos actores —turistas residenciales (Huete, 2009), empresarios y políticos (Mantecón y Huete, 2008) o residentes (Huete *et al.*, 2008)— sobre la experiencia vital en estos núcleos fruto de la burbuja inmobiliaria española de la década de 1990 y primeros 2000. Como conclusión, se sustenta la idea de que el proceso de urbanización especulativa del litoral alicantino para la acogida de inmigrantes europeos acaudalados se legitima al ser presentado como un proceso turístico, en el que la ecuación «más turistas es igual a más trabajos, más trabajos es igual a más ingreso y más ingreso es igual a más felicidad» conduce a una «falta de interés por los potenciales problemas derivados de la interacción con ciudadanos extranjeros y, al mismo tiempo, suprime prejuicios y posibles conflictos» (Mantecón, 2010:621). De igual manera, «los impactos culturales y

ambientales se redefinen como efectos secundarios o consecuencias inevitables de un proceso, también interpretado como inevitable, que ha creado una riqueza económica de la que toda la sociedad se ha beneficiado» (*Ibid.*:624). La noción de que el modelo de desarrollo económico requiere legitimación se vincula expresamente a la noción weberiana del poder, dando lugar a una propuesta que parte de la premisa, tomada de Bourdieu, de que «la opinión pública no existe más que como resultado de un proceso constitutivo promovido por grupos movilizados alrededor de intereses privados» (Mantecón, 2016:118).

En síntesis, estas investigaciones plantean una explicación fundamentada de cómo surge la positiva representación social del turismo que detectan la gran mayoría de las investigaciones, respondiendo a los inconvenientes planteados por Sharpley sobre este enfoque alternativo a la TIS. Aunque no es posible abundar demasiado en este particular, encontramos entre las investigaciones españolas una serie de análisis sobre los discursos acerca del turismo en los medios de comunicación que ponen de manifiesto su importancia en los mecanismos por los que las representaciones sociales que legitiman los intereses de las élites se difunden hasta convertirse en consensos entre la población (Huete y Mantecón, 2018; Mantecón, 2005; Mantecón y Velasco, 2020; Velasco González y Carrillo Barroso, 2021).

2.3. Desarrollos recientes: *overtourism* y turismofobia

Los últimos años han vivido un renovado impulso al área de investigación con la aparición de una serie de movimientos y actividades de protesta organizada contra el turismo, con Barcelona y otros destinos españoles como epicentro de una oleada que se ha extendido a distintos destinos europeos. Los términos *overtourism* y turismofobia han ganado un inmenso protagonismo, en un argumento que vincula la alta concentración de turistas en determinadas áreas con consecuencias negativas para la calidad de vida de sus residentes, que adoptan actitudes y conductas de rechazo a la actividad turística (Milano, 2018; Milano y Mansilla, 2018). Como reconocen estos autores, ninguno de los dos conceptos alude a realidades nuevas ya que, como se apuntó, son el punto de partida de la preocupación por esta temática. Resulta complejo delimitar con qué nivel de visitantes se alcanza el umbral de la saturación o masificación turística, o como lo plantea Milano, delimitar «cuántos turistas son muchos turistas [...] dependerá siempre de la percepción subjetiva o colectiva de los actores implicados y no tendrá que ver solamente con el elemento cuantitativo» (Milano, 2018:553).

Un elemento novedoso tiene que ver con la tesis de que determinados impactos del turismo (incremento de los precios en bienes de consumo y vivienda, deterioro o pérdida de espacios y servicios para residentes, precariedad del empleo ofertado, conflictos de convivencia derivados de la congestión) son resultado directo de las políticas urbanas neoliberales que reorientan (o regeneran) el espacio urbano buscando atraer procesos de inversión y generación de rentas. Este proceso de reconfiguración de la ciudad y, en particular, de los centros urbanos a partir de una nueva lógica capitalista ha sido abordado por multitud de autores (por ejemplo: Castells, 2006; Davis, 1985; Lash & Urry, 1994; Sassen, 1990), siendo el turismo un elemento central en multitud de iniciativas de regeneración urbana a partir de los años ochenta (Law, 1990; Owen, 1990).

La crítica social hacia las externalidades del tipo de actividad turística que impulsan estos procesos de regeneración urbana y su vinculación con acciones de protesta emprendidas por

distintos movimientos sociales vendría a ser el rasgo definitorio de la turismofobia (Milano, 2018), de forma que «el turismo se politiza en tanto que es incorporado al temario reivindicativo al que recurren aquellas asociaciones y grupos, surgidos de la llamada sociedad civil» (Huete y Mantecón, 2018:12). La tesis de estos autores es que la turismofobia es un término popularizado a través de los medios de comunicación con el fin, o en todo caso con el efecto más evidente, de alimentar la lucha ideológica entre dos posiciones bien definidas y claramente antagónicas entre sí que pugnan por imponer su definición de la situación.

El análisis de la turismofobia se aprecia como un campo de investigación que puede ser fructífero, pero no para estudiar el turismo en sentido estricto sino para abordar su instrumentalización política. (Huete y Mantecón, 2018:17)

En el análisis más amplio publicado hasta ahora del fenómeno de la turismofobia en España, Velasco González y Carrillo Barroso (2021) recopilan más de 12.000 noticias de la prensa española durante el periodo 2008-2019, delimitando distintas fases en la extensión del término, desde su primera aparición en el ámbito académico hasta la etapa de crisis entre 2017 y 2018, cuando algunos meses llegan a mencionarlo más de 1.000 noticias, para entrar posteriormente en declive. Estos autores ponen en relación la cobertura comunicativa del fenómeno con las preocupaciones de la ciudadanía recogidas en sondeos a escala nacional, regional y local, prestando especial atención al caso de Barcelona, que aparece en buena parte de las noticias que recopilan. Analizan la turismofobia como un problema social *construido* en el que distintos actores buscan hacer prevalecer en la agenda política definiciones ideológicas o interesadas del problema y sus soluciones. Profundizando sobre las narrativas que se plantean en el proceso de construcción social del problema, identifican dos narrativas enfrentadas —«éxito en peligro y saturación insostenible»— de forma que aunque la narrativa del «éxito en peligro» logró imponer una definición del problema y una solución asociada, introdujo en la arena pública por primera vez en muchas décadas el cuestionamiento abierto de una actividad que nunca había sido objeto de un debate tan profundo en los medios.

De esta manera, la narrativa de «saturación insostenible» logró ampliar el alcance del problema y modificar la visión del tema, arrojando dudas sobre la sostenibilidad del modelo turístico que permanecerán en la memoria colectiva. (Velasco González & Ruano, 2021:17)

3. Investigaciones sobre la opinión de los residentes en Canarias

El análisis de los impactos del turismo en la población local ya había sido abordado en Canarias con perspectiva etnográfica desde los años ochenta y primeros noventa (Pascual Fernández y Galván Tudela, 1989; Santana Talavera, 1990; 1994; 1997), dando lugar a una serie de estudios e investigaciones muy fructífera que se prolonga hasta la actualidad (Díaz Rodríguez *et al.*, 2010; Díaz Rodríguez *et al.*, 2012; Pascual Fernández, 2004; Rodríguez Darías *et al.*, 2016; Santana Talavera y Cruz Modino, 2008).

Se recogen en la Tabla 12.1 las distintas investigaciones localizadas en las que se aborda, por distintos métodos, la opinión de la población canaria sobre el turismo o cuestiones relacionadas. Las publicaciones se ordenan por la fecha en que se recogieron los datos, detallándose el tipo de publicación, la metodología, el enfoque teórico (si se explicita) y los resultados más destacados.

En Canarias no se ha consolidado un instrumento de medición de la opinión pública riguroso, regular y transparente, habiéndose registrado varios intentos que no consiguieron perdurar más allá de una legislatura. Esta preocupante anomalía del sistema político canario se traduce, en el tema que nos ocupa, en una carencia de información rigurosa y fiable que permita conocer la estabilidad o variabilidad temporal de las actitudes de la población hacia el turismo y profundizar en los impactos de la actividad que percibe la población, así como sus preferencias en cuanto a la agenda política del turismo.

De las investigaciones consultadas cabe inferir que existe una actitud global positiva hacia el turismo entre la gran mayoría de la población de las islas, independientemente de la isla o momento en que se aborde, pero al mismo tiempo se da una amplia variabilidad en la percepción y valoración de los impactos sociales, culturales y ambientales que, al menos en parte, puede tener que ver con los distintos instrumentos (escalas y preguntas concretas) con que se mide cada sondeo. En este sentido, hasta las personas más críticas con el turismo reconocen que genera crecimiento económico y empleo, pero la percepción de sus impactos sociales o ambientales varía mucho entre las distintas investigaciones, en algunos casos se considera poco sostenible, masificado y que genera impactos negativos en el medioambiente o en las condiciones de vida de la población (a través de los precios y la disponibilidad de viviendas), mientras que en otros se da poca relevancia a estos impactos o no tienen efecto en la actitud o en la orientación general del desarrollo.

Tabla 12.1. Investigaciones de la opinión de la población canaria sobre el turismo

Referencia	Título	Tipo de publicación	Metodología	Enfoque teórico	Resultados destacados
Servicios Integrales de Comunicación, 2001	<i>Ecocanarias 2001. Encuesta para Agenda 21 Local.</i>	Informe de resultados	Encuesta a población canaria en 2001 (n = 1.938).	No consta	Un 42 % de los encuestados opina que el turismo tiene un impacto negativo o muy negativo sobre el medioambiente, frente a un 20 % que opina que incide de forma favorable o muy favorable. La percepción del impacto negativo supera el 50 % en Gran Canaria, Tenerife y Fuerteventura frente al resto de islas, donde no alcanza el 40 %. Un 47 % se muestra favorable en algún grado a la moratoria turística.

Referencia	Título	Tipo de publicación	Metodología	Enfoque teórico	Resultados destacados
Díaz Armas y Gutiérrez Taño, 2010	<i>La actitud del residente en el destino turístico de Tenerife: evaluación y tendencia.</i>	Artículo científico	Encuesta a población de Tenerife en 2004 y 2005 (n = 651). Análisis de conglomerados.	Teoría del intercambio social	Más de un 90 % de los entrevistados considera que es beneficioso o muy beneficioso para la isla y algo menos del 60 % opina que le beneficia personalmente. Tres segmentos: «normalizados» (22 %), «anti-desarrollo turístico» (44 %), «pro-desarrollo turístico» (34 %).
Marrero Rodríguez, 2006	<i>El discurso de rechazo al turismo en Canarias: una aproximación cualitativa.</i>	Artículo científico	Investigación cualitativa mediante entrevistas en profundidad a usuarios del litoral tinerfeño en 2005.	Representaciones sociales – Análisis crítico del discurso	El discurso de rechazo del turismo se alimenta de dos componentes: alta concentración turística y bajos beneficios locales, que se refuerzan con un tercero, el modelo turístico canario representa un consumo de ocio de bajo prestigio (p. 333). Los entrevistados con un discurso de rechazo son personas cuya relación con la actividad es baja, y residen lejos de los núcleos turísticos (p. 332).
Del Río Alonso, 2008	<i>Estudio sobre la actitud de los canarios ante el turismo.</i>	Informe de resultados	Encuesta a población canaria en 2007 (n = 1.413).	No consta	Más del 80 % de los encuestados reconoce un impacto positivo del turismo y sus efectos en la creación de empleo, el crecimiento económico y la mejora de las infraestructuras. Casi la mitad (49,7 %) percibe un impacto negativo en el coste de la vida y más de una tercera parte apunta efectos negativos en la disponibilidad de viviendas (41 %) y la conservación del medioambiente (36 %).

Referencia	Título	Tipo de publicación	Metodología	Enfoque teórico	Resultados destacados
Gutiérrez Taño, 2010	<i>Las actitudes de los residentes ante el turismo.</i>	Tesis doctoral	Entrevistas a expertos para validar la escala de impactos. Encuesta a población de Tenerife en 2008 (n = 218). Modelos de ecuaciones estructurales.	Teoría del intercambio social	Resultados coherentes con el marco general de la TIS: relación positiva entre el apoyo al turismo y la identificación de sus impactos positivos en términos económicos y sociales, y una relación negativa con los costes ambientales. Relación entre valores ecocéntricos, identificación de costes ambientales y actitudes negativas. Relación positiva directa entre el uso de los recursos turísticos por parte de los residentes y el reconocimiento de impactos beneficiosos del turismo en todas las dimensiones.
Consejo Económico y Social de Canarias, 2008; 2010; 2011	<i>Barómetro de Opinión Pública en Canarias.</i>	Informes de resultados	Encuestas a población canaria. 7 oleadas entre 2007 y 2010 (n > 3.000 por oleada).	No consta	Más del 90 % señala en todas las oleadas que el impacto económico del turismo es alto o muy alto. 2008, 1ª oleada: igualdad entre favorables y contrarios a regular la adquisición de segundas residencias. 2010, 1ª oleada: 51,8 % de la población considera que el turismo canario es poco o nada sostenible, con importantes variaciones entre islas. 2010, 2ª oleada: uno de cada cuatro encuestados considera que el nivel de masificación en las zonas turísticas es alto.

Referencia	Título	Tipo de publicación	Metodología	Enfoque teórico	Resultados destacados
Moreira Gregori et al., 2021	<i>Public opinion and tourism in Spanish destinations: The cases of Gran Canaria, Andalusia and Malaga.</i>	Artículo científico	Comparación de encuestas de Gran Canaria (2012, n = 504) y Andalucía (2008, n = 1781).	Teoría del intercambio social	Apoyo mayoritario al turismo en Gran Canaria, aunque se da una opinión más homogénea y crítica que en la provincia de Málaga y en Andalucía.
Garau Vadell et al., 2014	<i>Residents' Perceptions of Tourism Impacts on Island Destinations: A Comparative Analysis.</i>	Artículo científico	Encuestas a población de Tenerife y Mallorca en 2014 (n = 1.100). Análisis de conglomerados.	Teoría del intercambio social	Mayor apoyo al turismo en Tenerife que en Mallorca. Tres posturas en cuanto a la percepción de los impactos: «positivos» (42 %), «cautos» (32 %) y «críticos» (26 %).
Garau Vadell et al., 2018	<i>Economic crisis and residents' perception of the impacts of tourism in mass tourism destinations.</i>	Artículo científico	Comparación de encuestas de 2006 y 2014 en Tenerife y Mallorca.	Teoría del intercambio social	La recesión provoca un crecimiento significativo del apoyo de los residentes hacia el turismo, particularmente debido a una disminución significativa en la percepción de los residentes de los costos relacionados con dicho desarrollo (p. 578).
Garau Vadell et al., 2019	<i>Residents' Support for P2P Accommodation in Mass Tourism Destinations.</i>	Artículo científico	Encuesta a población de Tenerife en 2018 (n = 1.088).	Teoría del intercambio social	Un 62 % está a favor del alojamiento P2P (vivienda vacacional). El apoyo se ve afectado directa y positivamente por la percepción de los impactos sociales y culturales, y especialmente por los impactos económicos.

4. Indicadores disponibles y análisis de la situación actual

En el estudio preliminar del Observatorio Turístico de Canarias (2020) para la red INSTO se propusieron tres indicadores para medir la satisfacción de la población local con el turismo y el bienestar social: el apoyo al desarrollo turístico, la percepción de los impactos del turismo y la conciencia ambiental.

La fuente principal que se ha empleado para el análisis de la satisfacción de la población local con el turismo y su contribución al bienestar social es la *Encuesta de Hábitos y Confianza socioeconómica* (ECOSOC) del Instituto Canario de Estadística (ISTAC). Dicha encuesta tiene como objetivo obtener indicadores de los hábitos socioeconómicos y la confianza de la población en la situación socioeconómica, en la situación medioambiental, las políticas públicas y los servicios prestados por las Administraciones públicas (ISTAC, 2019). En la segunda oleada de 2019 de dicha operación se recogió un bloque temático sobre las percepciones y valoraciones de la vivienda vacacional en el que se incluían algunos ítems sobre la actividad turística en general, ya que, como se ha comentado, no hay ninguna operación estadística que recoja de forma regular los indicadores propuestos.

En consecuencia, existe la necesidad de consolidar la medición regular y objetiva de la opinión pública en Canarias, particularmente sobre el modelo económico y la conciencia medioambiental, lo que implica considerar el papel del turismo en las estrategias de desarrollo del archipiélago. Para ello, en primer lugar es preciso implementar una encuesta que mida de forma regular, al menos cada dos años, la opinión pública con un tamaño muestral lo suficientemente amplio para que los resultados obtenidos tengan una fiabilidad suficiente para las distintas islas. Al mismo tiempo, dado que el problema está en qué impactos se preguntan y cómo se formulan las preguntas, se hace preciso incorporar una investigación cualitativa que, mediante un análisis del discurso publicado en los medios de comunicación, las entrevistas semiestructuradas con expertos y agentes locales y grupos de discusión con la ciudadanía, permita adaptar los instrumentos de medida, basada inicialmente en las distintas escalas de impacto del turismo que se han desarrollado a nivel internacional, al contexto particular del modelo turístico del archipiélago o, incluso, de cada isla.

4.1. Satisfacción de la población local con el turismo

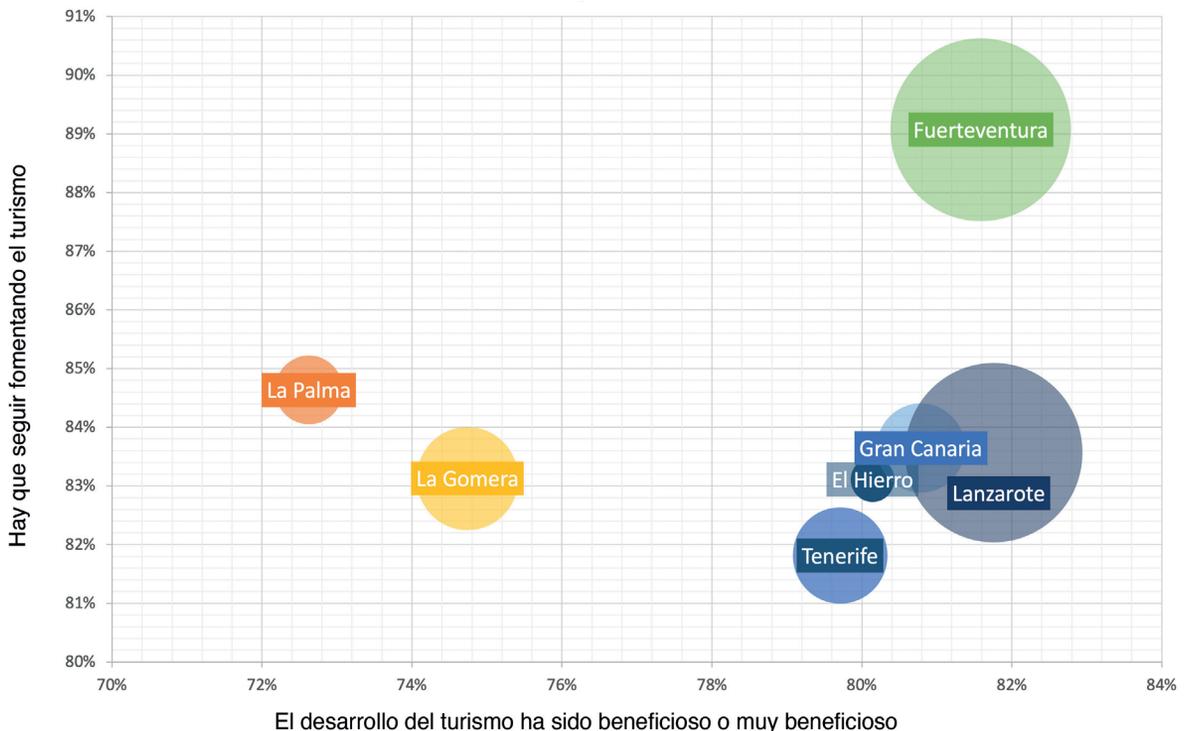
Los últimos datos disponibles (ISTAC, 2019) apuntan a una elevada satisfacción de la población canaria con el turismo. El 80,0 % de la población está de acuerdo o muy de acuerdo con que el desarrollo turístico ha sido muy beneficioso para la isla y sus habitantes y un porcentaje aún mayor (83,2 %) apoya seguir potenciando el turismo como uno de los motores básicos de la economía de su isla.

Las diferencias entre las distintas islas en ambos indicadores apenas resultan estadísticamente significativas. Dentro de este clima mayormente favorable al turismo se encuentran, no obstante, variaciones que permiten hablar de tres situaciones diferentes (véase el Gráfico 12.1). En primer lugar, Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote —las tres islas más pobladas y con mayor cuota del mercado turístico— y El Hierro presentan cifras elevadas

en el reconocimiento de los beneficios del turismo, así como respecto a su potenciación. En segundo lugar, La Palma y La Gomera registran un menor grado de acuerdo sobre los beneficios del turismo, pero no se diferencian del grupo anterior en cuanto a su potenciación. Y en tercer lugar, Fuerteventura presenta un estado de opinión aún más favorable hacia el turismo, junto a un alto grado de reconocimiento de sus beneficios y un elevado acuerdo sobre su potenciación.

Estas diferencias no parecen estar asociadas con la presión turística sobre la población, lo que vendría a cuestionar la asunción de Doxey de que la masificación turística conduce al rechazo o la irritación de los residentes. Si atendemos a la ratio entre población turística equivalente y población residente, vemos que las dos islas con mayor ratio (Lanzarote y Fuerteventura) presentan valores similares en la valoración de sus beneficios y difieren en cuanto a su potenciación de forma que la isla con mayor presión turística es, asimismo, la más proclive a seguir potenciando esta actividad.

Gráfico 12.1. Opinión sobre el desarrollo turístico en relación con la ratio entre la población turística equivalente y la población de derecho por islas, 2019



Nota: el tamaño de la esfera representa la población turística equivalente.

Fuente: ISTAC (2019).

4.2. Percepciones sociales del impacto de la vivienda vacacional

Para atender a la percepción de los distintos tipos de impacto de la actividad turística en las islas, solo se cuenta con la información recogida en 2019 por la encuesta ECOSOC del ISTAC que alude únicamente a los impactos de la vivienda vacacional en Canarias. Es preciso apuntar que esta modalidad alojativa no goza de tanto apoyo como el turismo en términos generales: solo un 40,6 % considera que es muy positiva para la isla y un 37 % que debe potenciarse más.

Adoptando el enfoque de las representaciones sociales, se ha procedido a realizar una clasificación de las respuestas a los impactos de la vivienda vacacional recurriendo al análisis de conglomerados. Se ha utilizado un algoritmo de conglomerados bietápico, partiendo de los 21 ítems de impactos que recoge la encuesta ECOSOC, marcando una solución preestablecida de 3 conglomerados que, como se planteó anteriormente, es frecuente en las investigaciones en Canarias y otros destinos. Los 21 ítems recogen el grado de acuerdo con 11 beneficios o impactos positivos y 10 costes o impactos negativos en los ámbitos económico, social, cultural y ambiental, medidos en una escala Likert de 1 «muy en desacuerdo» a 5 «muy de acuerdo». Al excluir los casos en los que no se contestaba algún ítem, la muestra inicial de 3.407 individuos se redujo a 1.678 casos, para los que la solución de 3 conglomerados arrojaba una medida de silueta cohesión/separación de 0,4, lo que está por debajo del nivel recomendable ($> 0,5$). Sin embargo, dado el carácter exploratorio de este análisis y el interés por replicar investigaciones precedentes, se ha optado por no indagar en soluciones con un distinto número de conglomerados o con otras combinaciones de variables de entrada.

La clasificación de los encuestados de ECOSOC en función de la similitud en su grado de acuerdo con los costes y beneficios de la vivienda vacacional resulta en tres posturas:

1. *Críticos* (21,9 % de los casos clasificados). Puntúan de forma muy elevada todos los impactos negativos, particularmente la disponibilidad de viviendas (expulsa al residente habitual del barrio) y la calidad de vida de los lugares donde se implanta, así como la pérdida de tranquilidad o el deterioro de la convivencia. De igual forma, presentan un elevado desacuerdo con los impactos negativos: a excepción del impacto económico para las familias, todos los beneficios obtienen puntuaciones bajas, siendo especialmente rechazados el impacto de la vivienda vacacional en el empleo y su capacidad para repartir mejor los beneficios del turismo.
2. *Escépticos* (48,5 %). Son el conglomerado más numeroso y se caracteriza por una postura intermedia entre los otros dos grupos, aunque están algo más de acuerdo con los costes que con los beneficios.
3. *Optimistas* (29,6 %). Al contrario que el primer grupo, presentan un alto grado de acuerdo con los beneficios y de desacuerdo con los costes. Sin embargo, sus posiciones son menos extremas que las de los críticos. En este sentido, presentan un mayor nivel de acuerdo en beneficios como la creación de empleo, la mejora de la oferta de ocio o la mayor sostenibilidad de la vivienda vacacional respecto al alojamiento tradicional, al tiempo que también reconocen cierta responsabilidad en la expulsión de los residentes y en la pérdida de empleo en los hoteles.

5. Turismo y bienestar social. Percepciones y realidades

La población de los destinos turísticos tiende a vincular su calidad de vida con el desarrollo de la actividad turística, independientemente de que esté o no vinculada personalmente al turismo. En el caso de Canarias, en el que existe una altísima especialización en esta actividad, la idea de que «todos vivimos del turismo» está firmemente asentada, como apuntan los indicadores sobre la percepción de la importancia económica del turismo (Consejo Económico y Social de Canarias, 2011). Al mismo tiempo, los sondeos de opinión apuntan a que existe una satisfacción relativamente alta con la calidad de vida en las islas. La idea de que «aquí se vive bien» ha calado hondo entre la población: más de la mitad de los canarios puntuaba entre 7 y 10 la calidad de vida de su municipio a finales de 2010 (Consejo Económico y Social de Canarias, 2011) y, atendiendo a datos más recientes, en octubre de 2022 solo un 15,4 % de los canarios valoraba la situación económica de su hogar como mala o muy mala (Del Río, 2022) frente a un 25,3 % de los españoles (Centro de Investigaciones Sociológicas, 2022). En un sentido similar, en el marco de la *Medición multidimensional de la calidad de vida* del Instituto Nacional de Estadística, encontramos que los canarios valoran más alto su satisfacción con la vida en general que el conjunto de los españoles (Instituto Nacional de Estadística, 2021) siendo esta dimensión subjetiva la única, de las nueve que considera este indicador, en la que Canarias se sitúa por encima del valor medio nacional.

Esta percepción de que la vida es relativamente satisfactoria gracias a una prosperidad material impulsada por la actividad turística sería, siguiendo las líneas de la TIS, la clave de la favorable actitud de los canarios hacia el turismo que vienen detectando las investigaciones tratadas, máxime cuando más de la mitad de ellos plantea el empleo (o la falta de él) como su principal preocupación personal. En este sentido, Gutiérrez Taño (2010) encontraba una relación positiva entre la valoración del estado de la economía local y la percepción de los beneficios económicos del turismo, y negativa con sus costes sociales y ambientales. Es decir, si se percibe que la economía va bien y que esto tiene que ver con el papel del turismo, se tiende a sobrevalorar su impacto económico y a restar importancia a sus impactos ambientales.

Pero no debe olvidarse que el bienestar social no solo tiene que ver con la dimensión subjetiva, sino que hay toda una serie de elementos objetivos que sirven de base al concepto de calidad de vida. El indicador multidimensional de calidad de vida desarrollado por el INE contempla nueve dimensiones (condiciones materiales de vida; trabajo; salud; educación; ocio y relaciones sociales; seguridad física y personal; gobernanza y derechos básicos; entorno y medioambiente, y experiencia general de la vida) para las que recoge 55 indicadores basados en observaciones individuales, de los cuales solo 16 miden aspectos subjetivos (satisfacción, valoración o percepción).

Es precisamente en las dimensiones clave de condiciones materiales de vida y trabajo donde Canarias se sitúa en las últimas posiciones entre las regiones españolas, con indicadores de pobreza, exclusión, paro y bajos salarios claramente por debajo de la media nacional. Sin embargo, el problema reside en que no es posible establecer un vínculo causal sólido entre el turismo y la precaria situación social canaria. En primer lugar, las islas Baleares, el otro archipiélago turístico español, se ubica en una situación relativamente favorable en cuanto al indicador multidimensional de calidad de vida, lo que vendría a evidenciar que el monocultivo

turístico no produce, por sí solo, un empobrecimiento social. Más aún, al analizar las variaciones en el indicador de exclusión social entre las distintas islas y comarcas de Canarias encontramos que sus valores más elevados se dan en las zonas no turísticas del norte de las islas mayores y en la isla de La Palma (Rodríguez González, 2023). Se trata, en consecuencia, de un tema que requiere un análisis mucho más profundo del que se suele ver en los pronunciamientos públicos a favor o en contra del turismo, en los que su impacto económico se ensalza o se cuestiona sin que se llegue a contar con los datos y análisis que podrían sustentarlos.

6. Conclusiones

Es habitual recurrir al teorema de Thomas para justificar la importancia de que la población esté satisfecha con el turismo. La idea de que «las situaciones que las personas perciben como reales acaban siendo reales en sus consecuencias» se traduce, siguiendo la lógica del intercambio social, como «si los residentes perciben que las interacciones con los turistas son satisfactorias y beneficiosas, se implicarán activa y positivamente en dichas interacciones, lo que mejorará la experiencia turística». Pero este argumento, aun siendo correcto, tiene dos limitaciones importantes. En primer lugar, la cuestión no tiene tanto que ver con la interacción interpersonal directa entre turistas y anfitriones como con la participación e implicación de la ciudadanía en la gobernanza de una actividad económica cuya principal arena política es la región destino, en la que buena parte de la población no convive con los turistas ni está expuesta a sus impactos. No se trata de cómo se comporta la población residente con los turistas, sino de qué dirección debe seguir la gestión y planificación de una industria en la que intervienen recursos públicos y pueden derivarse costes. Y aquí el teorema de Thomas puede llevar a la condescendencia: si se cree que el turismo es la fuente principal de bienestar material y que sus impactos sociales y ambientales son reducidos y/o inevitables, no cabe preocuparse por reorientarlo hacia unos parámetros más sostenibles.

Y aquí entraría la segunda limitación: por mucho que se piense que el turismo enriquece a la población local, y que sus costes ambientales no son para tanto, es probable que los medios de transporte que utilizan los turistas vayan a seguir emitiendo gases de efecto invernadero y los salarios turísticos sigan siendo bajos. Es por ello que se hace urgente difundir y hacer accesible a la población lo que se sabe —el conocimiento objetivo sobre los impactos—, y monitorear en qué medida este conocimiento es recibido por la ciudadanía y tomado en cuenta en su posicionamiento como actores centrales de la gobernanza turística.

Esto lleva a pensar que, aunque la ciudadanía se muestre mayoritariamente dispuesta a sacrificar el crecimiento económico para proteger el medioambiente, difícilmente estará a favor de imponer límites o restricciones al desarrollo turístico cuando considera que es la principal fuente de empleo para su destino. Algunos autores han planteado la idea del «hambre de empleo» como un valor central de las culturas económicas de las sociedades de las regiones pobres y periféricas, en línea con la idea de Inglehart de que los valores materialistas predominan en las sociedades subdesarrolladas (Bericat, 2002; Pérez Yruela, 2002). Por tanto, a pesar de las posibles contradicciones del modelo de desarrollo basado en el turismo, en aras de la sostenibilidad del destino, las preferencias de la población local deben contar para que esta sea protagonista de este modelo y obtenga sus máximos beneficios socioeconómicos.

Referencias

- Aguiló Pérez, E., & Rosselló Nadal, J. (2005). Host community perceptions: a cluster analysis. *Annals of Tourism Research*, 32(4), 925-941. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0160738305000551?via%3Dihub>
- Andriotis, K., & Vaughan, R. D. (2003). Urban Residents' Attitudes Toward Tourism Development: The Case of Crete. *Journal of Travel Research*, 42(2), 172-185. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/0047287503257488>
- Ap, J. (1992). Residents' perceptions on tourism impacts. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 665-690. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(92\)90060-3](https://doi.org/10.1016/0160-7383(92)90060-3)
- Belisle, F. J., & Hoy, D. R. (1980). The perceived impact of tourism by residents: a case study in Santa Marta, Colombia. *Annals of Tourism Research*, 7(1), 83-101. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(80\)80008-9](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(80)80008-9)
- Berger, P. L. & Luckmann, T. (1967). *The social construction of reality: A treatise in the sociology of knowledge*. Penguin.
- Bericat, E. (2002). Valores tradicionales, modernos y posmodernos en la sociedad andaluza. En E. Moyano Estrada, M. Pérez-Yruela y F. Aguiar González (eds.), *La Sociedad Andaluza (2000)*, (pp. 45-64). Instituto de Estudios Sociales Avanzados. ISBN: 84-606-3233-4
- Blau, P. M. (1983). *Intercambio y poder en la vida social*. Hora S.A.
- Bujosa Bestard, A., & Rosselló, J. (2007). Attitudes toward tourism and tourism congestion. *Region et Developpement*, 25, 193-207.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: Implications for management of resources. *Canadian Geographies*, 24(1), 5-12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>
- Castells, M. (2006). *La era de la información: Economía, sociedad y cultura*. Alianza. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=165968>
- Centro de Investigaciones Sociológicas. (2022). *Barómetro de octubre de 2022. Estudio 3380*. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas. <https://www.cis.es/-/avance-de-resultados-del-estudio-3380-barometro-de-octubre-2022->
- Consejo Económico y Social de Canarias (2008). *Barómetro de Opinión Pública en Canarias 1ª oleada 2008*. <https://datosdelanzarote.com/item/barometro-de-opinion-publica-de-canarias-1a-oleada-2008>
- Consejo Económico y Social de Canarias (2010). *Barómetro de Opinión Pública en Canarias. 2010, (1ª oleada)*. https://datosdelanzarote.lztic.com/media/item/docs/20100804091231585informe_1-2010.pdf
- Consejo Económico y Social de Canarias (2011). *Barómetro de Opinión Pública en Canarias. 2010 (2ª oleada)*. [https://datosdelanzarote.lztic.com/media/item/docs/Bar%C3%B3metro-de-Opini%C3%B3n-P%C3%ABlica-en-Canarias-\(enero-2011\)-20110117122438988bar_2010_02_res.pdf](https://datosdelanzarote.lztic.com/media/item/docs/Bar%C3%B3metro-de-Opini%C3%B3n-P%C3%ABlica-en-Canarias-(enero-2011)-20110117122438988bar_2010_02_res.pdf)

- Crotts, J. C., Magnini, V. P. y Calvert, E. (2022). Key performance indicators for destination management in developed economies: A four pillar approach. *Annals of Tourism Research Empirical Insights*, 3(2), 100053. <https://doi.org/10.1016/j.annale.2022.100053>
- Davis, M. (1985). Urban renaissance and the spirit of postmodernism. *New Left Review*, 151(106), 14. <https://newleftreview.org/issues/i151/articles/mike-davis-urban-renaissance-and-the-spirit-of-postmodernism.pdf>
- Del Río Alonso, J. (2008). *Estudio sobre la actitud de los canarios ante el turismo. Informe abreviado*. Gobierno de Canarias. https://datosdelanzarote.lztic.com/media/item/docs/20080325204442956actitudes-turismo_RESUMEN.pdf
- Del Río Alonso, J. (2022). *Sociobarómetro de Canarias*. www.unedgrancanaria.es/sociobarometro
- Díaz Armas, R. y Gutiérrez Taño, D. (2010). La actitud del residente en el destino turístico de Tenerife: evaluación y tendencia. *Pasos. Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 8(4), 431-444. http://www.pasosonline.org/Publicados/8410/PS0410_01.pdf
- Díaz Rodríguez, P., Ruiz Labourdette, D., Rodríguez Darias, A. J., Santana Talavera, A., Schmitz, M. F., & Pineda, F. D. (2010). Landscape perception of local population: the relationship between ecological characteristics, local society and visitor preferences. *WIT Transactions on Ecology and the Environment*, 139, 309-317. <https://doi.org/10.2495/ST100271>
- Díaz Rodríguez, P., Santana Talavera, A. y Rodríguez Darias, A. J. (2012). Selección patrimonial: del consumo cotidiano al consumo turístico (Isla de Fuerteventura, Islas Canarias). *Revista Andaluza De Antropología*, (2), 86-107. <https://doi.org/10.12795/RAA.2012.i02.05>
- Doxey, G. V. (1976). A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences. *6th Annual Conference Proceedings of the Travel Research Association*.
- Fredline, E., & Faulkner, B. (2000). Host community reactions: A cluster analysis. *Annals of Tourism Research*, 27(3), 763-784. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(99\)00103-6](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(99)00103-6)
- Garau Vadell, J. B., Díaz Armas, R., & Gutiérrez Taño, D. (2014). Residents' Perceptions of Tourism Impacts on Island Destinations: A Comparative Analysis. *International Journal of Tourism Research*, 16(6), 578-585. <https://doi.org/10.1002/jtr.1951>
- Garau Vadell, J. B., Gutiérrez Taño, D. y Díaz Armas, R. (2018). Economic crisis and residents' perception of the impacts of tourism in mass tourism destinations. *Journal of Destination Marketing & Management*, 7, 68-75. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2016.08.008>
- Garau Vadell, J. B., Gutiérrez Taño, D. y Díaz Armas, R. (2019). Residents' Support for P2P Accommodation in Mass Tourism Destinations. *Journal of Travel Research*, 58(4), 549-565. <https://doi.org/10.1177/0047287518767067>
- Gaviria, M. (1974). *España a go-go. Turismo charter y neocolonialismo del espacio*. Turner.
- Gutiérrez Taño, D. (2010). *Las actitudes de los residentes ante el turismo*. Tesis doctoral. Universidad de La Laguna. <https://www.educacion.gob.es/teseo/imprimirFichaConsulta.do?idFicha=291759> <https://portalciencia.ull.es/documentos/5e3170302999523690ffdefe>

- Hadinejad, A., Nunkoo, R., Moyle, B. D., Scott, N., & Kralj, A. (2019). Residents' attitudes to tourism: a review. *Tourism Review*, 74(2), 150-165. <https://doi.org/10.1108/TR-01-2018-0003>
- Harrill, R. (2004). Residents' attitudes toward tourism development: A literature review with implications for tourism planning. *Journal of Planning Literature*, 18(3). <https://doi.org/10.1177/0885412203260306>
- Homans, G. C. (1977). *El Grupo humano*. Editorial Universitaria de Buenos Aires.
- Huete, R. (2009). *Turistas que llegan para quedarse: Una explicación sociológica sobre la movilidad residencial*. Universidad de Alicante. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=438990>
- Huete, R., Mantecón, A., & Mazón, T. (2008). Analysing the social perception of residential tourism development. En C. Costa P. (ed.), *Advances in Tourism Research* (pp. 153-161). International Association for the Scientific Knowledge (IASK).
- Huete, R., Mantecón, A., Jorge, E., y Mazón, T. (2011). *La imagen del turismo en la Comunitat Valenciana: ¿Qué opina la sociedad local?* Estudio presentado en la conferencia impartida en los seminarios Cátedra de Estudios Turísticos «Pedro Zaragoza Orts». https://rua.ua.es/dspace/bitstream/10045/17833/1/ImagenTurismoCV_invattur_junio_2011.pdf
- Huete, R., y Mantecón, A. (2018). El auge de la turismofobia ¿hipótesis de investigación o ruido ideológico? *PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(1), 9-19. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.001>
- Instituto Canario de Estadística (ISTAC) (2019). *Encuesta de Hábitos y Confianza Socioeconómica (ECOSOC). Vivienda Vacacional, 2019*. www.gobiernodecanarias.org/istac/
- Instituto Nacional de Estadística (INE) (2021). *Indicador Multidimensional de Calidad de Vida*. Madrid: Instituto Nacional de Estadística. https://www.ine.es/experimental/imcv/experimental_ind_multi_calidad_vida.htm
- Jafari, J. (2005). El turismo como disciplina científica. *Política y Sociedad*, 42(1), 39-56. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1307535>
- Jurdao, F. (1990). *España en venta*. Madrid: Endymion.
- Lash, S., & Urry, J. (1994). *Economies of signs and space*. Londres: SAGE.
- Law, C. M. (1990). Tourism as a focus for urban regeneration. En S. Hardy, T. Hart & T. Shaw (eds.), *The role of tourism in the urban and regional economy* (pp. 11-18). Regional Studies Association.
- Liu, J. C., & Var, T. (1986). Resident attitudes toward tourism impacts in Hawaii. *Annals of Tourism Research*, 13(2), 193-214. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(86\)90037-X](https://doi.org/10.1016/0160-7383(86)90037-X)
- Mantecón, A. (2005). El turismo como noticia. Aproximación al discurso periodístico entre 1960 y 2000. En M. Latiesa, M. García Ferrando y A. Álvarez-Sousa (eds.), *Sociología del ocio y del turismo: tipos, planificación y desarrollo* (pp. 211-228). Granada: Universidad de Granada.

- Mantecón, A. (2010). Tourist modernisation and social legitimation in Spain. *International Journal of Tourism Research*, 12(5), 617-626. <https://doi.org/10.1002/jtr.784>
- Mantecón, A. (2011). La legitimación social como clave explicativa del proceso turístico-residencial. *Revista Española de Sociología*, (16), 73-90.
- Mantecón, A. (2016). La Opinión Pública sobre el Turismo: Crítica y propuesta para una nueva orientación. *Estudios y Perspectivas pn Turismo*, 25(2), 110-123. <http://hdl.handle.net/10045/54040>
- Mantecón, A., & Velasco, M. (2020). Beyond Tourismphobia: Conceptualizing a New Framework to Analyze Attitudes Towards Tourism. In C. Ribeiro de Almeida, A. Quintano, M. Simancas, R. Huete, & Z. Breda (eds.), *Handbook of Research on the Impacts, Challenges, and Policy Responses to Overtourism* (pp. 60-74). IGI Global. <https://doi.org/10.4018/978-1-7998-2224-0.ch004>
- Mantecón, A., & Huete, R. (2008). The value of authenticity in residential tourism: The decision-maker's point of view. *Tourist Studies*, 8(3), 359-376. <https://doi.org/10.1177/1468797608100656>
- Marrero Rodríguez, J. R. (2006). El discurso de rechazo al turismo en Canarias: una aproximación cualitativa. *PASOS, Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 4(3) <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2006.04.022>
- Mazón, T. M. y Aledo Tur, A. (2004). Los límites del turismo residencial. El caso de Torrevieja. En A. Álvarez Sousa (ed.), *Turismo, Ocio y Deporte*. A Coruña: Universidad de A Coruña.
- Mazón, T. M. y Aledo Tur, A. (2005). El dilema del turismo residencial ¿turismo o desarrollo inmobiliario? En T. M. Mazón Martínez, y A. Aledo Tur (eds.), *Turismo residencial y cambio social: nuevas perspectivas teóricas y empíricas* (pp. 13-30). Alicante: Universidad de Alicante. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/libro?codigo=8357>
- Mazón, T. M., Huete, R. y Mantecón, A. (2010). Tourism dependence and host community perceptions. Notes on the social exchange theory. *Tourism & Management Studies*, (5), 25-36.
- Mazón, T., Huete, R., Mantecón, A. y Jorge, E. (2009). Legitimación y crisis en la urbanización de las regiones turísticas mediterráneas. En T. Mazón, R. Huete y A. Mantecón (eds.), *Turismo, urbanización y estilos de vida: las nuevas formas de movilidad residencial* (pp. 399-412). Barcelona: Icaria.
- Milano, C. (2018). *Overtourism*, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido. *PASOS Revista De Turismo Y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551-564. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2018.16.041>
- Milano, C. y Mansilla, J. A. (2018). *Ciudad de vacaciones. Conflictos urbanos en espacios turísticos*. Barcelona: OACU i Pol-len.
- Milman, A., & Pizam, A. (1988). Social impacts of tourism on central florida. *Annals of Tourism Research*, 15(2), 191-204. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(88\)90082-5](https://doi.org/10.1016/0160-7383(88)90082-5)

- Morales Rodríguez, J. F. (1978). La teoría del intercambio social desde la perspectiva de Blau. *Revista Española De Investigaciones Sociológicas*, 4(4), 129-146. <https://doi.org/10.2307/40182727>
- Moreira Gregori, P. E., Martín, J. C., & Román, C. (2021). Public opinion and tourism in Spanish destinations.: The cases of Gran Canaria, Andalusia and Malaga. *Journal of Tourism Analysis: Revista De Análisis Turístico (JTA)*, 28(2). <https://doi.org/10.53596/jta.v2i28.390>
- Moscovici, S. (1981). On social representation. En J. P. Forgas (Ed.), *Social cognition: perspectives on everyday understanding*. (pp. 181-209). Londres: Academic Press.
- Nunkoo, R., Smith, S. L. J., & Ramkissoon, H. (2013). Residents' attitudes to tourism: a longitudinal study of 140 articles from 1984 to 2010. *Journal of Sustainable Tourism*, 21(1), 5-25. <https://doi.org/10.1080/09669582.2012.673621>
- Observatorio Turístico de Canarias (2020). *Tourism Observatory of the Canary Islands. Preliminary report*. La Laguna: Cátedra de Turismo Cajacanarias - Ashotel. <https://doi.org/10.25145/b.TourismCanary.2021>
- Organización Mundial del Turismo (OMT) (1995). *Carta de Turismo Sostenible*. Lanzarote: Organización Mundial del Turismo. <https://www.entornoturistico.com/wp-content/uploads/2017/11/Carta-del-Turismo-Sostenible-Lanzarote-Espan%CC%83a-1995.pdf>
- Organización Mundial del Turismo (OMT) (2005). *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos. Guía práctica*. Madrid: United Nations - World Tourism Organization.
- Owen, C. (1990). Tourism and urban regeneration. *Cities*, 7(3), 194-201. [https://doi.org/10.1016/0264-2751\(90\)90047-B](https://doi.org/10.1016/0264-2751(90)90047-B)
- Pascual Fernández, J. J. (2004). Littoral fishermen, aquaculture and tourism in the Canary Islands: Attitudes and economic strategies. En J. Boissevain y T. Selwyn (eds.), *Contesting the Foreshore. Tourism, Society, and Politics on the Coast* (pp. 61-82). Amsterdam: Amsterdam University Press. <https://www.jstor.org/stable/j.ctt46mz6g>
- Pascual Fernández, J. J. y Galván Tudela, J. A. (1989). La pesca en el Sur de Tenerife: calmas, factorías, túnidos, tomates y turismo. *Etnografía Española*, (7), 59-113.
- Pérez Yruela, M. (2002). Para una nueva teoría de Andalucía. Cambio y modernización en la sociedad andaluza. En E. Moyano Estrada, M. Pérez-Yruela y F. Aguiar González (eds.), *La Sociedad Andaluza (2000)* (pp. 19-43). Córdoba: Instituto de Estudios Sociales de Andalucía.
- Pizam, A. (1978). Tourism's impacts: The social costs of the destination community as perceived by its residents. *Journal of Travel Research*, 16(4). <https://doi.org/10.1177/004728757801600402>
- Rodríguez Darías, A., Santana Talavera, A., & Díaz Rodríguez, P. (2016). Landscape Perceptions and Social Evaluation of Heritage Building Processes. *Environmental Policy and Governance*, 26(5), 394-408. <https://doi.org/10.1002/eet.1709>
- Rodríguez González, P. (2007). *Los andaluces y el turismo: percepción social del turismo en Andalucía*. Junta de Andalucía.

- Rodríguez González, P. (2023). Panorama de la sostenibilidad social del turismo en Canarias. En M. Simancas Cruz, R. Hernández Martín y N. Padrón Fumero (eds.), *Transición hacia un Turismo Sostenible. Perspectivas y propuestas para abordar el cambio desde la Agenda 2030* (pp. 251-262). Fundación FYDE Cajacanarias. <https://riull.ull.es/xmlui/handle/915/32259>
- Santana Talavera, A. (1990). *Desarrollo turístico e impactos medioambientales sobre dos poblaciones pesqueras insulares (Arguineguín y Playa de Mogán, Gran Canaria)*. Universidad de La Laguna. <https://portalciencia.ull.es/documentos/5e3170332999523690ffe1b2>
- Santana Talavera, A. (1994). Encuentros turísticos: efectos de los estereotipos en los cambios socioculturales (Islas Canarias). *Estudios Y Perspectivas En Turismo*, 3(3), 1.
- Santana Talavera, A. (1997). *Antropología y turismo: ¿nuevas hordas, viejas culturas?* Barcelona: Ariel.
- Santana Talavera, A. y Cruz Modino, R. (2008). El turismo de buceo en La Restinga (Islas Canarias) y L'Estartit (Cataluña): APMS, clasificaciones e impactos. En O. Beltrán, J. Pascual y I. Vaccaro (eds.), *Patrimonialización de la naturaleza. El marco social de las políticas ambientales* (pp. 223-244).
- Sassen, S. (1990). Economic Restructuring and the American City. *Annual Review of Sociology*, 16(1), 465-490. <https://www.jstor.org/stable/2083278>
- Servicios Integrales de Comunicación (2001). *Ecocanarias 2001. Encuesta para Agenda 21 Local*. <https://datosdelanzarote.com/item/ecocanarias-2001-encuesta-para-agenda-21-local>
- Sharpley, R. (2014). Host perceptions of tourism: A review of the research. *Tourism Management*, 42, 37-49. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2013.10.007>
- Simancas Cruz, M. (2019). Especulación urbanística y burbuja inmobiliaria en espacios litorales: factores explicativos del tercer boom turístico de Canarias. *Cuadernos De Turismo* (43), 471-497. <https://doi.org/10.6018/turismo.43.18>
- Vargas Sánchez, A., Plaza Mejía, M. Á., & Porras Bueno, N. (2009). Understanding Residents' Attitudes toward the Development of Industrial Tourism in a Former Mining Community. *Journal of Travel Research*, 47(3), 373-387. <https://doi.org/10.1177/0047287508322783>
- Velasco González, M. (2014). Gobernanza turística: ¿Políticas públicas innovadoras o retórica banal? *Caderno Virtual De Turismo*, 14(1), 9-22.
- Velasco González, M. y Carrillo Barroso, E. (2021). La corta vida de un concepto: turismofobia en los medios españoles. Narrativas, actores y agendas. *Investigaciones Turísticas*, (22), 1-23. <https://doi.org/10.14198/INTURI2021.22.1>
- Velasco González, M., & Ruano, J. M. (2021). The Crossfire Rhetoric. Success in Danger vs. Unsustainable Growth. Analysis of Tourism Stakeholders' Narratives in the Spanish Press (2008–2019). *Sustainability*, 13(16). <https://doi.org/10.3390/su13169127>
- Vera Rebollo, F. (1992). Turismo y crisis agraria en el litoral levantino. En F. Jurdao (ed.), *Los mitos del turismo*. Madrid: Endymion.

Turismo de masas, overtourism y eficacia territorial de los destinos*

MOISÉS SIMANCAS CRUZ

Departamento de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna
Grupo de investigación ReinvenTUR: Observatorio de la Renovación Turística,
Universidad de La Laguna
Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel, Universidad de La Laguna

DAVID GONZÁLEZ MEDINA

Grupo de investigación ReinvenTUR: Observatorio de la Renovación Turística,
Universidad de La Laguna

El término «sobreturismo» (*overtourism*) se ha incorporado al debate político, a los contenidos de los medios de comunicación (Huete y Mantecón, 2018), a los argumentos de los *lobbies* empresariales e, incluso, al lenguaje de la ciudadanía. Del mismo modo, se trata de una cuestión que comienza a ser objeto de la literatura académica, destacando, sobre todo, los estudios relativos a la masificación turística de las ciudades (Milano, 2018). Ello se debe, entre otros factores, a los conflictos y actitudes de *turismofobia* derivados de la *turistificación* de espacios y elementos que hasta ahora no habían tenido un uso turístico intensivo, así como a la falta de planificación y, sobre todo, gestión del mismo. De esta manera, la «masificación», «saturación» o «congestión» de un destino turístico —o de un área, zona o lugar turístico dentro de este— tiene un sentido peyorativo, al aludir a la influencia negativa del turismo en la calidad de vida percibida de los ciudadanos y/o las experiencias de los visitantes (World Tourism Organization, 2018).

* Este trabajo es un resultado del proyecto denominado 'La sostenibilidad de la regeneración urbana en las áreas turísticas maduras del litoral: propuesta de un sistema de indicadores para la localización de la Agenda Urbana Española [UrbanTUR 2030]', financiado por la Secretaría General de Turismo y SEGITTUR.

1. Introducción

Tomando como referencia la definición doctrinal de capacidad de carga mayoritariamente aceptada de Mathieson y Wall (1982), quienes la conciben como «el máximo número de visitantes que puede recibir un lugar geográfico o entidad física sin que provoque una alteración inaceptable de los entornos físico y social ni una reducción inaceptable de la calidad de la experiencia de los mismos», la saturación se produce cuando determinadas capacidades de acogida del espacio turístico se juzgan sobrepasadas por un exceso de establecimientos y plazas de alojamiento turístico, turistas, etc. De esta manera, la calificación de un área turística como «saturada» se relaciona con la sensación de «hacinamiento». Desde esta perspectiva, la saturación verifica la existencia de un impacto negativo, entendido como un cambio considerado como indeseable por parte de los turistas y los residentes.

En relación con los primeros, utilizando la definición de la capacidad de carga psicológica del turista de López y López (2007), un destino/área turística o lugar puede considerarse como masificado cuando alcanza un nivel mínimo de satisfacción del turista, de modo que su interés (tolerancia) se encuentra alterado de forma inaceptable; así, la saturación deriva de calidad percibida por los turistas (Shelby & Heberlein, 1984; O'Reilly, 1986; Martin & Uysal, 1990; Butler, 1997; Saveriades, 2000; Echamendi, 2001; Alipour *et al.*, 2007). Por tanto, la saturación turística implica que los turistas no se sienten cómodos (capacidad psicológica), las instalaciones, equipamientos, dotaciones e infraestructuras del destino se congestionan (capacidad de carga física), la calidad ambiental del entorno se degrada (capacidad de carga ambiental), surge la sensación de la existencia de un número excesivo de turistas, plazas turísticas y/o espacio edificado (capacidad de carga perceptual), así como aparecen manifestaciones de rechazo de los turistas (invitados) por parte de los residentes (anfitriones) (capacidad de carga social). Así, la percepción de saturación turística es susceptible de reducir e, incluso, de hacer desaparecer el interés, placer o bienestar del turista, incidiendo para que no repita, y ni siquiera lo recomiende a otros turistas potenciales. De esta manera, influye sobre la imagen de un espacio turístico y la capacidad de atracción del destino (Coccosis y Mexa, 2004). Esto es susceptible de generar una percepción negativa del destino, con la consiguiente incidencia sobre los principales indicadores del negocio turístico (número de pernoctaciones, estancia media, etc.) y de la rentabilidad empresarial (índices de ocupación, tarifas diarias medias, ingresos medios diarios por habitación disponible y ocupada, etc.), con la consiguiente pérdida de la competitividad del destino (capacidad de carga económica).

En relación con los segundos, la percepción de la saturación turística por los residentes implica la consideración de que no se está cumpliendo el fin último de cualquier desarrollo sostenible del turismo: la mejora de la calidad de vida de la población residente. Ello conlleva el riesgo de rechazo, llegando, incluso, a producirse procesos de turismofobia.

La medición de la saturación turística requiere del uso de una serie de indicadores de estado. Se trata de un asunto complejo y con numerosas controversias conceptuales, metodológicas y operativas en relación con diversas cuestiones, entre las que destacamos las siguientes.

La primera se refiere a su consideración como un concepto arbitrario, ambiguo, de difícil definición en términos absolutos —si no imposible— y con dudas acerca de su relevancia analítica. Ello sucede a pesar de que existe una literatura científico-académica con orientaciones conceptuales y metodológicas con cierto respaldo técnico y aceptación entre la comunidad científica, sobre todo, vinculadas con el índice de irritación turística de Doxey (1975), el concepto de capacidad de carga o acogida al turismo (Coccossis *et al.*, 2001; Coccossis y Mexa, 2004; Lindberg, 1997; Navarro, 2005; Navarro *et al.*, 2013; O'Reilly, 1986; Shelby & Heberlein, 1984), la fase de declive de los modelos teóricos de evolución del espacio turístico (Butler, 1997; Agarwal, 1997) y la congestión urbana (Torres y Navarro, 2007). Ello explica que apenas se ha avanzado en su aplicación, en cuanto no resulta fácil hacerlo operativo a través de estudios de casos (Echamendi, 2001).

La segunda se vincula con la relación entre la saturación turística y el grado de satisfacción del turista. Ello hace que la percepción y la reacción de los turistas se definan por conceptos, experiencias y actitudes subjetivas (Alipour *et al.*, 2007; Getz, 1983; Navarro, 2005; Roig, 2003; Saveriades, 2000). Esto diferencia la saturación turística de la capacidad de carga, que habitualmente presenta una cierta inclinación a tratar única o preferentemente el punto de vista de la oferta (López y López, 2007). El problema surge en relación con las dificultades de medición de estos aspectos cualitativos vinculados con la satisfacción de los visitantes y, por ende, el deterioro de la calidad de su experiencia turística. Esto determina la necesidad de recurrir a indicadores de respuesta, en cuanto dan cuenta de la percepción de los turistas acerca de la saturación turística. Si bien dependen de determinadas coyunturas, estos indicadores de respuesta permiten detectar las reacciones, individuales y colectivas, definidas por los de estado.

La tercera cuestión se relaciona con el hecho de que la saturación turística supone esencialmente un ejercicio de definición de límites óptimos o umbrales numéricos máximos y absolutos, de manera análoga a la identificación de las capacidades de carga. Ello explica la excesiva orientación del proceso hacia la búsqueda de unos «números mágicos» a través de una fórmula matemática o un método mecánico. Por tanto, se trata de una cuestión estrictamente cuantitativa. Esto supone una simplificación excesivamente arbitraria que denuesta esta técnica (Vera e Ivars, 2003). No obstante, como indican García-Hernández *et al.* (2011:221), se ha desplazado el foco de la investigación desde la discusión general a los casos de estudio concretos, así como el interés central, para consensuar los niveles de impacto turístico que se está dispuesto a tolerar:

desde la búsqueda de límites numéricos (umbrales de capacidad fijos y estandarizados para cada tipo de actividad turística) hacia el desarrollo de marcos teórico-conceptuales de planificación y gestión de los espacios turísticos que se configuran como herramientas más flexibles [sic]...

En este sentido, destacamos las metodologías que han incorporado el concepto de capacidad desde una visión sistémica e integral de la gestión turística, como las denominadas *Tourism Opportunity Spectrum*, *Social Carrying Capacity* (Shelby & Heberlein, 1984), *Limits of Acceptable Change* o *Visitor Impact Management*.

La cuarta cuestión se vincula con el hecho de que no existen umbrales de referencia que permitan interpretar la medida en la que cada variable cumple con la saturación turística, a la vez que cada ámbito territorial turístico presenta un grado específico que no puede ser extrapolado de una a otra. Además, los estudios empíricos publicados son escasos. A ello se añade la falta de datos de medición a escala microlocal y de estándares de valoración. Tampoco existe una metodología específica y generalmente aceptada para medir y valorar tales umbrales críticos de saturación. Dichos límites máximos son generalmente de difícil precisión, si no imposible, a la vez que implican juicios de valor, con el consiguiente grado de subjetividad (Alipour *et al.*, 2007). Su estimación no puede fundamentarse exclusivamente en un criterio científico-técnico, a pesar de que algunos valores de referencia están regulados en normativas o son el resultado de mediciones técnicas objetivas, en la medida en que quizás no se corresponda con la percepción de masificación del turista. Del mismo modo, se aprecia un sesgo ambiental.

Por último, la valoración de la «insatisfacción» de los turistas no solo está definida por el hecho de que se sientan incómodos por una excesiva carga. También intervienen una multiplicidad de factores cualitativos (Navarro, 2005) y, por tanto, juicios de valor (percepción) sobre los umbrales predeterminados por el turista. Por tanto, se relaciona con la diferencia entre el valor percibido y el valor esperado del modelo de Kotler *et al.* (2005). Se trata de componentes intangibles que inciden sobre la satisfacción de los turistas, entre los que destacamos los siguientes:

- a. El perfil del turista, en relación con la convergencia de las características socioeconómicas (ingresos), culturales, demográficas (edad) y psicológicas de los turistas (Santana & Hernández, 2011), los distintos tipos de espacios y recursos utilizados, el tipo de actividad que se realice, las motivaciones personales del turista —preferencias, comportamiento y valoración—, la familiaridad con el destino (Getz, 1983), etc.
- b. La conducta de la población local. Si el turista percibe una actitud amable por parte de los residentes, entonces puede soportar más fácilmente algunos de los efectos negativos de la sensación de masificación.
- c. Las situaciones de obsolescencia (física, funcional, de modelo de negocio, de modelo organizativo, formas de segmentación, canales de venta, etc.) Estas no surgen necesariamente por un mal funcionamiento de su gestión, sino porque su utilidad o funcionalidad se vuelve insuficiente o superada por los gustos, motivaciones y exigencias de la demanda y, por ende, a las nuevas tendencias del mercado.
- d. Los turistas procedentes de áreas urbanas de alta densidad prefieren zonas concentradas y que sean algo diferentes del ambiente ordinario para proporcionar contrastes, pero no demasiado diferentes (Navarro, 2000). Por tanto, los espacios turísticos de litoral constituyen ámbitos potencialmente adecuados para captar una demanda familiarizada con la masificación y, por tanto, acostumbrada a vivir en un entorno donde la concentración sea habitual.
- e. La repetición —si está asociada a un buen nivel de satisfacción— resulta un indicador positivo del grado de lealtad alcanzado por el turista (Aguiló *et al.*, 2002), asegurando la probabilidad que vuelva al destino (Coccosis y Parpairis, 1996). Las primeras veces que se visita un destino se es más tolerante a las masas; sin embargo, al repetir y ver los

cambios producidos, dejan de ir en coherencia con el denominado «último síndrome del colono» (Getz, 1983).

Por tanto, la saturación turística se produce cuando los turistas y los residentes juzgan que existe un exceso de desarrollo turístico. Ello es susceptible de generar experiencias turísticas desagradables, con la consiguiente merma del grado de satisfacción de ambos y el impacto negativo sobre la competitividad del destino. Esta cuestión resulta especialmente relevante en los espacios insulares. El objetivo fundamental de este capítulo es analizar los grados de saturación turística a diferentes escalas geográficas.

2. La saturación de los destinos insulares

La insularidad constituye un rasgo de identidad territorial que dota de características específicas, únicas y permanentes a los espacios insulares, que los hacen diferentes a los destinos en ámbitos continentales. Así, los convierte en sistemas cerrados, frágiles, discontinuos y limitados. Ello incide sobre su capacidad de carga y, por ende, en las múltiples dimensiones de la sostenibilidad (territorial-ambiental, económica y social).

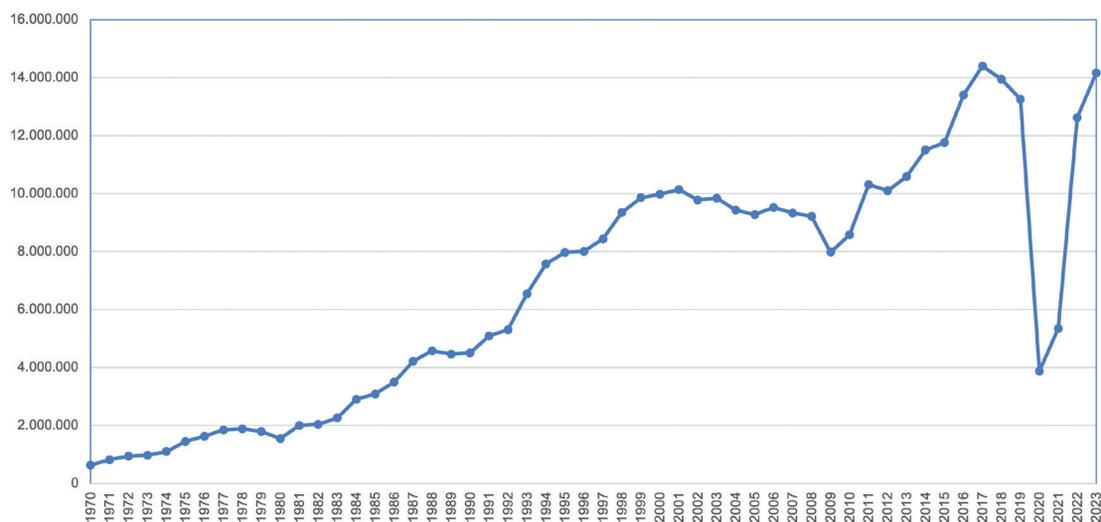
El grado de saturación se define por una serie de estándares de evaluación. Defert (1967) planteó la «tasa de función turística», entendida como el número de plazas hoteleras y extra-hoteleras por cada 100 habitantes, señalando que valores superiores a 1.000 generaban hipertrofia funcional. La Organización Mundial del Turismo (1983) considera como ratio generalmente aceptable de 2 a 4 plazas por 100 habitantes. Shelby & Heberlein (1986:62) establecen que la capacidad de carga se ha excedido cuando más de dos tercios de los visitantes se sienten masificados. Si hay menos de un tercio que percibe la masificación, el área probablemente está por debajo de la capacidad de carga. Cuando la percepción de la masificación está entre estos dos umbrales, ninguna determinación se puede hacer con esta regla.

Otra aproximación es a través del número de turistas y su relación con la superficie o con la población local (McElroy *et al.*, 1993). Del mismo modo, la densidad turística, expresada por indicadores como el número de plazas por cada 100 habitantes y por km², permite identificar potenciales presiones sociales o ambientales, respectivamente: mientras Machado (1990) considera que los umbrales adecuados para los espacios insulares son 20 plazas/km² y 0,5 plazas/habitante, el índice de presión turística socioambiental propuesto por Fernández Latorre y Díaz del Olmo (2011) plantea 1.000 plazas/km² como valores máximos.

Esta preocupación por la masificación turística resulta especialmente relevante en los espacios insulares de Canarias, donde el turismo de masas se ha convertido en preponderante. Su modelo turístico se ha basado históricamente en las amplias escalas de producción y el volumen. Prueba de ello es que en 2019 fue el primer destino en el *ranking* de pernoctaciones en establecimientos turísticos de no residentes de las 272 regiones NUTS 2 de la Unión Europea, con una afluencia media mensual de 1.253.062 turistas (Gráfico 13.1). Esto ha determinado el predominio de un paradigma de crecimiento imperante, sustentado en economías de aglomeración y modelos de negocios que resultan viables solo por encima de determinados umbrales cuantitativos; así, la mera paralización en las cifras de llegadas de turistas ha conducido históricamente a situaciones de crisis económica (Hernández, 2016). Sin embargo, la ausencia de

un comportamiento estacional de la demanda evita concentraciones temporales de turistas en momentos concretos del año.

Gráfico 13.1. Evolución de los pasajeros llegados a Canarias desde el extranjero



Fuente: elaboración propia a partir de los datos del Instituto Canario de Estadística (ISTAC: <https://www.gobiernodecanarias.org/istac>)

La saturación ha sido una cuestión considerada en los procesos de ordenación territorial del turismo en Canarias. La primera referencia que conocemos es la contemplada en el Decreto 108/1999¹, por el que la administración turística regional declaró la isla de Lanzarote como «zona saturada». A su vez, el estudio *Evolución de los indicadores insulares*, realizado en el marco del LIFE Lanzarote 2001-2004², planteó que esta isla tenía su capacidad de carga agotada. El artículo 58 de la Ley 7/1995, de 6 abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, señala la necesidad de establecer previsiones específicas sobre «capacidad máxima» y «límites» de la oferta de alojamiento turístico³. El *Libro Blanco del Turismo Canario* (Innovación Canaria, 1997) puso en evidencia el agotamiento del modelo global del turismo y el riesgo de entrar en una crisis de viabilidad y rentabilidad. El Pleno del Parlamento de Canarias, en sesión celebrada los días 22 y 23 de marzo de 2000, debatió la Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista Canario sobre estudios de capacidad de carga por isla para determinar el nivel asimilable en materia turística. La denominada como «moratoria turística canaria» (2001-actualidad) se justificó por la necesidad de evitar la superación de la capacidad de carga turística insular.

En cuanto al impacto territorial del turismo, una densidad deseable es del orden de 50-60 plazas por km². Ello supone aproximadamente dos hectáreas por plaza. De esta manera, a

1 <https://www.gobiernodecanarias.org/boc/1999/068/005.html>

2 <https://lanzarotebiosfera.org/life/index.htm>

3 <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/1995/04/06/7>

excepción de Fuerteventura, las islas turísticamente consolidadas han sobrepasado los niveles de «prudencia» (umbrales óptimos) en cuanto a la intensidad de uso turístico del sistema territorial (Tabla 13.1). Ello explica que el informe *Monitor de competitividad turística relativa de las comunidades autónomas españolas* de Exceltur (2010) situase a Canarias en la 11ª posición (de 15) en el nivel de congestión del territorio municipal ya urbanizado, aunque su valor de presión humana por km² fuera ligeramente por debajo de la media de todas las comunidades con 15.296 habitantes y turistas por km². Por su parte, en relación con el grado de ocupación del territorio municipal, que mide el porcentaje de ocupación del territorio de los 10 municipios no urbanos con mayor número de plazas regladas, es decir, la superficie de las parcelas edificadas en cada municipio turístico en relación con la superficie total de cada municipio turístico, Canarias ocupaba la 7ª posición (de 15) y un valor superior a la media. A su vez, según el ISTAC, los turistas valoraron en 2022 la masificación de las zonas turísticas con un 6,68 (en una escala de 1 a 10), siendo el ítem referido a sostenibilidad peor valorado.

A pesar de ello, los destinos insulares canarios no presentan elevados índices de presión turística. Ello se debe a que una de las características estructurales del modelo turístico canario es su especialización en el segmento de alojamiento vacacional de litoral y, por tanto, en el «turismo azul». De esta manera, el 83 % de los establecimientos turísticos y el 85% de las plazas alojativas, el 89 % de los viajeros alojados y el 85 % de las pernoctaciones se concentran en el 1,76 % de la superficie total regional, la ocupada por las 36 áreas turísticas de litoral (Tabla 13.1). Además, a excepción de Fuerteventura, las Redes Canaria de Espacios Naturales Protegidos y Natura 2000 superan el 40 % de la superficie protegida de cada espacio insular (Tabla 13.1).

Tabla 13.1. Parámetros de saturación territorial del turismo en Canarias

	Densidad alojativa insular (plazas turísticas/km²)	Superficie insular ocupada por las áreas turísticas de litoral (en %)	Superficie insular declarada como área protegida (%)
Lanzarote	83	3,96	41,3
Fuerteventura	36	1,73	31,9
Gran Canaria	95	1,77	50,6
Tenerife	71	1,72	51,6
La Palma	17	0,59	52,8
La Gomera	19	0,46	51,2
El Hierro	7	-	58,1
Canarias	60	1,76	46,2

Fuente: elaboración propia a partir de los datos de Simancas & Peñarrubia (2019).

No obstante, aunque estos datos dan cuenta de una cierta eficiencia territorial, no debemos obviar que los equipamientos, infraestructuras y dotaciones de ocio y servicios necesarios para el desarrollo turístico generan impactos directos, indirectos e inducidos en el contexto territorial donde aquellas se insertan. En cualquier caso, resulta significativo el alto nivel de satisfacción de la población canaria con el turismo, pues, según datos del ISTAC (2019), el 80,1 % de los encuestados está de acuerdo con la afirmación «el desarrollo turístico ha sido positivo para la isla y sus habitantes».

3. La saturación de las áreas turísticas de litoral

El turismo urbano de litoral genera ámbitos territoriales especializados, con características propias y formas singulares de urbanización que las distinguen de los espacios urbanos tradicionales. Así, cada espacio urbano-turístico «responde a una práctica urbana singular, funcional y estructuralmente diferenciada de la ciudad convencional» (Antón, 1998:28), hasta el punto de que suelen presentar «densidades e intensidades de consumo y de ocupación del territorio muy diversificadas, en función del modelo de producto que ofrezca cada ámbito y de la escala a que se establezca el consumo» (Barrado, 2004:47). En el caso de Canarias, el 60 % de sus áreas turísticas de litoral presentan densidades inferiores a la media regional (121.461 viajeros alojados por km²). Considerando que la densidad alojativa a escala regional es de 35,7 plazas por hectárea y de 14,1 establecimientos por km², el 44 % de las áreas turísticas cuenta con densidades superiores a esta media, concentrándose en las zonas más antiguas de las mismas. El 42 % de las áreas turísticas presentan parcelas «saturadas» y, por tanto, un importante número de establecimientos de alojamiento turístico que no exceden los 50 m² de parcela por plaza alojativa. Además, según García (2014), el suelo libre, entendido como el no consolidado por la edificación, exceptuando superficies de playa, predomina frente al resto de usos (21 %), seguido de los espacios públicos (el 14,5 %) y por el espacio ocupado por el equipamiento complementario (11 %).

Estos datos de saturación alojativa de las áreas turísticas de litoral de Canarias son, en gran medida, resultado de la aplicación de una normativa específica relativa a la densidad alojativa. El Decreto 7/1995, que aprobó el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, y la Ley 7/1995 fueron pioneros en incorporarla a los instrumentos de planeamiento urbanístico de Canarias. Ambos consideraron la densidad de cada solar/parcela en función del concepto de «densidad neta», proponiendo umbrales concretos. Así, el artículo 35 de la Ley 7/1995 estableció la densidad máxima admisible en las parcelas destinadas a alojamiento turístico, mediante un estándar mínimo de metros cuadrados de solar por plaza alojativa que no podía ser inferior a 60 m². De esta manera, la relación entre la densidad bruta (zonal) y la neta (de parcela) se convirtió en una variable de control fundamental. Ello supuso un intento de acabar con las excesivas densidades de ocupación de las áreas turísticas de litoral (30/50 m² de solar por plaza) que habían predominado hasta ese momento, derivadas de la alta edificabilidad. Asimismo, pretendió establecer densidades bajas en los suelos todavía sin urbanizar, a través de limitar el número de nuevas plazas admisibles por parcela edificable, en la medida en que supone la fijación de una densidad

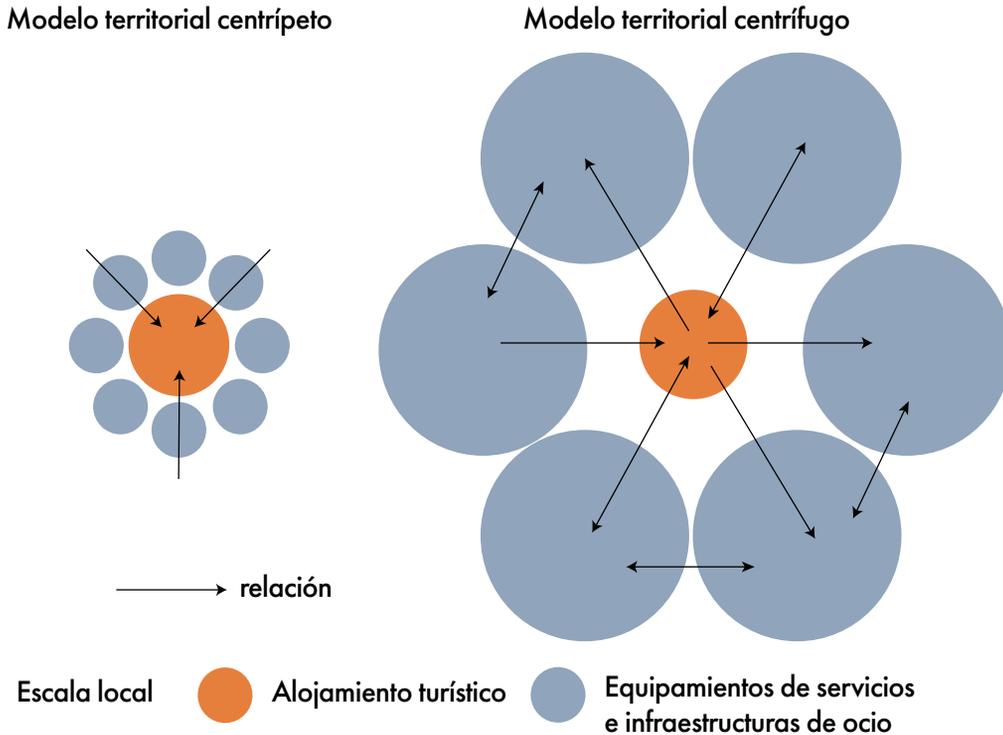
neta (entendida como *ratio turístico*) directamente aplicable a las nuevas autorizaciones turísticas, la introducción de diversas proporciones de alojamiento/dotaciones y equipamientos. Esta se reveló como la variable de control de la densidad bruta autorizada y en su consecuente relación con la neta.

Con posterioridad, insertado en el proceso de moratoria turística canaria, el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, planteó densidades superiores. Estos fijan unas dimensiones mínimas de las parcelas a ocupar por los establecimientos alojativos turísticos de nueva construcción. Así, mantuvo el estándar de 60 m² de parcela/plaza turística, añadiendo el de 50 m² para las áreas o zonas de renovación edificatoria, así como una serie de parámetros relativos a las infraestructuras, los equipamientos, la edificabilidad y las alturas; estos parámetros han sido ligeramente modificados por el artículo 13 del Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento. La implementación territorial del estándar mínimo ha generado una relación entre la capacidad alojativa y dimensiones físicas de los nuevos establecimientos de alojamiento turístico, dando lugar al modelo edificatorio que Simancas *et al.* (2018) han denominado como «hoteles horizontales», en un intento de imitación de los «resorts caribeños». Por último, las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, consideran que un área turística está «saturada» cuando exceda el límite de densidad bruta de 200 plazas por hectárea; se trató de un parámetro inferior al mínimo exigido por el Decreto 42/2010.

4. La saturación de los lugares turísticos

La estrategia tradicional de los destinos turísticos articulados en torno al producto de «sol y playa» se ha sustentado en que el turista desarrollase casi la totalidad de su estancia en los establecimientos de alojamiento turístico o en el área turística donde se ubicaba. Ello generó un «modelo territorial centrípeto», que implica una concentración espacial del turista (Figura 13.1), un excesivo sesgo de la cadena turística de valor tradicional hacia el sector alojativo y un escaso desarrollo relativo de otros servicios en el destino, que llegan a calificarse como «complementarios». Esto era resultado de una errónea simplificación del espacio turístico, basada en que el principal factor de atracción son los alojamientos turísticos, equipamientos de servicios e infraestructuras de ocio ubicados en esas áreas, aprovechando procesos de economía por aglomeración. La consecuencia principal de este reduccionismo limitado casi en exclusiva al espacio urbano-turístico es el entendimiento del contexto territorial donde se ubican como espacios periféricos y complementarios; ello supone una desconexión con el contexto territorial donde se ubican.

Figura 13.1. Esquemas de estructuración territorial de las relaciones de los alojamientos y las infraestructuras de ocio de las áreas turísticas de litoral.



Fuente: elaboración propia.

Sin embargo, esta concepción de las áreas turísticas de litoral ha cambiado en los últimos años. Los turistas pasan menos tiempo en los alojamientos turísticos. Según Promotur, estos pasan una media de 7,4 horas diarias fuera del establecimiento donde se alojan. El 26,6 % utilizan coches de alquiler y un 21,8 %, excursiones organizadas. Como se puede apreciar, se trata de un nuevo perfil de turista, caracterizado por la combinación de servicios y actividades que permiten disfrutar de los recursos por parte de un «turismo experiencial, vivencial o emocional». Este quiere conocer los destinos desarrollando actividades y servicios dirigidos a la generación de sentimientos y sensaciones, derivadas de vivencias y experiencias que son consideradas más auténticas, genuinas y significativas (Meng & Choi, 2016; Calzati & De Salvo, 2018). De esta manera, «ya no se venden productos, sino experiencias», hasta el punto de que «lo que se hace en el destino comienza a ser tan importante como estar en el mismo».

Esta perspectiva territorial hace que la escala geográfica del destino sea mucho más pequeña. Asimismo, implica una puesta en valor de los múltiples y diversos recursos turísticos del contexto territorial donde se insertan dichas áreas turísticas de litoral. Ello genera un esquema territorial «centrífugo» del destino (Figura 13.1). El resultado es un sistema territorial-turístico configurado por la suma de nodos de concentración turística o de partida —las

áreas turísticas que concentran las pernoctaciones— y los «puntos de interés turístico». Estos últimos se entienden como lugares a los que se dirigen los visitantes para poder realizar ciertas actividades o disfrutar de unos recursos determinados (Padrón y Hernández, 2017). Esto supone un entendimiento de la totalidad de cada isla como el destino.

Este nuevo modelo territorial de cada destino insular ha generado estabilidad y/o intensificado las relaciones de complementariedad, simbiosis e, incluso, sinergia entre las actividades y servicios de litoral y los que se desarrollan fuera de las mismas. Esto hace que la dimensión territorial de los destinos adquiera un papel estratégico y clave. Así, puede contribuir a la diferenciación, diversificación e innovación de los destinos insulares. También, generará oportunidades para nuevos modelos de negocios, así como para otros que ya se venían desarrollando de manera incipiente. Asimismo, implica cambios respecto a las preferencias, necesidades, comportamientos, actitudes, expectativas, patrones geográficos de movilidad o pautas de consumo de productos y servicios.

Este esquema territorial de los destinos se traduce en un incremento de la frecuentación a dichos puntos de interés turístico. Esto es susceptible de generar problemas de saturación, que se producen cuando la concentración de los visitantes se despliega en el tiempo (determinadas franjas horarias) y en zonas de cada lugar.

5. Conclusiones

La calificación de un destino turístico como «saturado» se relaciona con la sensación de la existencia de un número excesivo de cualquier elemento del sistema turístico (plazas turísticas, turistas, visitantes, etc.). A su vez, verifica la existencia de un impacto negativo, entendido como un cambio considerado indeseable que es percibido por los turistas y los residentes. Así, la percepción de saturación puede constituir una señal de alarma que se activa en el momento en que decae significativamente el grado de satisfacción de ambos.

Por consiguiente, un exceso de saturación sitúa a un destino, área o lugar turístico en un momento decisivo, crítico y de fuerte incertidumbre, llegando a unirse a los síntomas de agotamiento (Martin & Uysal, 1990), y, si no se actúa, en el preámbulo de la última etapa de degeneración, con el consiguiente declive e, incluso, decadencia. Por tanto, constituye otro de los factores que influyen en la disminución de los flujos turísticos, en cuanto los turistas y turoperadores optan por otros destinos alternativos o emergentes y menos congestionados ubicados en zonas anexas o próximas, otros municipios o hasta otros países.

Desde esta perspectiva, los parámetros que definen la saturación turística adquieren relevancia cuando se relacionan y plantean como una medida del nivel de satisfacción con la experiencia turística y la percepción del turista. Ello confiere un matiz más perceptivo que cuantitativo, al implicar juicios de valor sobre los umbrales predeterminados por el turista. Esto hace que la percepción y la reacción de los turistas a los límites máximos se definan por conceptos, experiencias y actitudes subjetivas. Para ello es necesario recurrir a indicadores de respuesta.

La determinación del grado de saturación turística supone simplificar la realidad a través de la identificación y el diagnóstico de sus aspectos más relevantes, para ofrecer información

sintética y medible sobre la percepción sobre el desarrollo turístico. Sirve para estimar los límites (capacidad) del destino, área o lugar antes de que los impactos negativos sean percibidos, al exceder un umbral máximo específico de satisfacción. De esta manera, su utilidad como parámetro radica en su capacidad para definir «el nivel de uso turístico que proporciona una calidad sostenida de la recreación» (Navarro, 2005). Por tanto, no se limita a la consideración de una situación óptima definida por los indicadores de presión y estado, sino por otros de respuesta relacionados tanto con el comportamiento de la demanda (y, en concreto, la opinión de los turistas a través de su grado de satisfacción) como el de los residentes, en relación con el deterioro de su calidad de vida.

En definitiva, la saturación no es un problema derivado del turismo, sino de una gestión errónea o una falta de ella. La estimación del límite óptimo de saturación turística no se plantea como un fin en sí mismo, sino como un instrumento susceptible de proporcionar información continua y relevante a los responsables en materia de toma de decisiones relacionadas con la planificación y gestión de los destinos turísticos maduros. Por tanto, supone un concepto de gestión, donde se reflejan los objetivos de los gestores o responsables para satisfacer a los turistas y a los residentes.

Referencias

- Agarwal, S. (1997). The resort cycle and seaside tourism: an assessment of its applicability and validity. *Tourism Management*, 18(2), 65-73.
- Aguiló, E., Alegre, J., Cladera, M. et al. (2002). La fase de post-estancamiento de un destino turístico maduro. Dressing up to screen the same blowsy tart? FITUR, Madrid.
- Alipour, H., Altinay, M., Hussain, K., & Sheikhan, N. (2007). Perceptions of the beach users: a case study of the coastal areas of North Cyprus towards establishment of a «carrying capacity». *Hospitality Review*, 24(2), 28-48.
- Antón, S. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, (32), 17-43.
- Barrado, D. (2004). El concepto de destino turístico. Una aproximación geográfico-territorial. *Estudios Turísticos*, (160), 45-68.
- Butler, R. (1997). The concept of carrying capacity for tourism destinations: dead or merely buried? In C. Cooper, & S. Wanhill (eds.), *Tourism development: environmental and community issues*. John Wiley & Sons.
- Butler, R., & Waldbrook, L. (2003). A new planning tool: the tourism opportunity spectrum. *The Journal of Tourism Studies*, 14(1), 21-32.
- Calzati, V., & De Salvo, P. (2018). Slow tourism. A theoretical framework. In M. Clancy (ed.), *Slow Tourism, Food and Cities. Pace and the Search for the «Good Life»* (pp. 33-49), Routledge.
- Coccosis, H., & Mexa, A. (2004). Tourism carrying capacity: methodological considerations. In H. Coccosis & A. Mexa, *The Challenge of Tourism Carrying Capacity. Theory and Practice*. Ashgate.

- Coccossis, H., Mexa, A., & Collovini, A. (2001). *Defining, Measuring and Evaluating Carrying Capacity in European Tourism Destinations*. European Union.
- Coccossis, H., & Parpairis, A. (1996). Tourism and carrying capacity in coastal areas: Mykonos, Greece. In Pristley, G. K.; Edwards, J.A & Coccossis, H. *Sustainable Tourism? European Experiences*
- Defert, P. (1967). Le taux de fonction touristique. Mise au point et critique. *Les Cahiers du Tourisme*, (5).
- Doxey, G. V. (1975). A causation theory of visitor-resident irritants: Methodology and research inferences. In *Proceedings of the Travel Research Association 6th Annual Conference*. Travel Research Association, 195-198.
- Echamendi, P. (2001). La capacidad de carga turística. Aspectos conceptuales y normas de aplicación. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, (21), 11-30.
- Exceltur (2010). *MoniTUR 2009. Monitor de competitividad turística relativa de las comunidades autónomas españolas*. Exceltur.
- Fernández Latorre, F. M. y Díaz del Olmo, F. (2011). Huella ecológica y presión turística socioambiental. Aplicación en Canarias. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (57), 147-174.
- García, J. I. (2014). *El impacto territorial del tercer boom turístico de Canarias*. La Laguna: Servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna. Series Tesis doctoral.
- García-Hernández, M.º, de la Calle Vaquero, M. y Mínguez García, M.º C. (2011). Capacidad de carga turística y espacios patrimoniales. Aproximación a la estimación de la capacidad de carga del conjunto arqueológico de Carmona (Sevilla, España). *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 57, 219-241.
- Getz, D. (1983). Capacity to absorb tourism. Concepts and implications for strategic planning. *Annals of Tourism Research*, 10(2), 239-263.
- Hernández, R. (2016). Impactos económicos del Turismo. En M. Simancas, y E. Parra (coords.), *¿Existe un modelo turístico canario?* (pp. 8-21). Promotur Turismo Canarias, S.A. / Vicerrectorado de Relaciones con la Sociedad de la Universidad de La Laguna.
- Huete, R., y Mantecón, A. (2018). El auge de la turismofobia, ¿hipótesis de investigación o ruido ideológico? *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(1), 9-19.
- Innovación Canaria (1997). *Libro blanco del turismo canario*. Santa Cruz de Tenerife. Consejería de Turismo y Transportes del Gobierno de Canarias.
- Kotler, P., Bowen, J. T., & Makens, J. C. (2005). *Marketing for hospitality and tourism*. Upper Saddle River: Pearson.
- Lindberg, K., Mccool, S., & Stankey, G. (1997). Rethinking carrying capacity. *Annals of Tourism Research*, 24(2), 461-465.
- López, J. M. y López, L. M. (2007). La capacidad de carga psicológica del turista como indicador del turismo sostenible. *Boletín Económico de ICE*, 2911, 25-35.

- Machado, A. (1990). *Ecología, medio ambiente y desarrollo turístico en Canarias*. Santa Cruz de Tenerife: Gobierno de Canarias.
- Martin, B., & Uysal, M. (1990). An examination of the relationship between carrying capacity and the tourism lifecycle: management and policy implications. *Journal of Environmental Management*, 31(4), 327-333.
- Mathieson, A. & Wall, G. (1982). *Tourism: Economic, physical, and social impacts*. Harlow: Longman.
- McElroy, J. L., De Albuquerque, K., & Dioguardi, A. (1993). Applying the Tourist Destination Life-Cycle Model to small Caribbean and Pacific Islands. *World Travel and Tourism Review*, 3, 236-244.
- Meng, B., & Choi, K. (2016). The role of authenticity in forming slow tourists' intentions: Developing an extended model of goal-directed behaviour. *Tourism Management*, 57(C), 397-410.
- Milano, C. (2018). *Overtourism, malestar social y turismofobia. Un debate controvertido*. PASOS, *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 16(3), 551-564.
- Navarro, E. (2000). *Aplicaciones Metodológicas sobre la Evaluación de la Capacidad de Carga en la Costa del Sol Occidental: Infraestructura Básica y Percepción de la Demanda*. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga.
- Navarro, E. (2005). Indicadores para la evaluación de la capacidad de carga turística. *Annals of Tourism Research*, 7(2), 397-422.
- Navarro, E., Damian, I. M., & Fernández, A. (2013). Carrying capacity model applied in coastal destinations. *Annals of Tourism Research*, 43(1), 1-19.
- O'Reilly, A. M. (1986). Tourism carrying capacity: concepts and issues. *Tourism Management*, 7(4), 254-258.
- Organización Mundial del Turismo (1983). *Riesgos de saturación o superación de la capacidad turística en los puntos de destino*. OMT.
- Padrón, H., y Hernández, R. (2017). Los puntos de interés turístico: Relevancia analítica, propuesta metodológica y caso de estudio. PASOS, *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 15(4), 979-1000.
- Roig, F. X. (2003). Análisis de la relación entre capacidad de carga física y capacidad de carga perceptual en playas naturales de la isla de Menorca. *Investigaciones Geográficas*, (31), 107-118.
- Santana, Y., & Hernández, J. (2011). Estimating the effect of overcrowding on tourist attraction: The case of Canary Islands. *Tourism Management*, 32(2), 415-425.
- Saveriades, A. (2000). Establishing the social tourism carrying capacity for the tourist resorts of the east coast of the Republic of Cyprus. *Tourism Management*, 21(2), 147-156.
- Shelby, B., & Heberlein, T. (1984). Social carrying capacity in recreation settings: evolution, appraisal and application. *Leisure Sciences*, 6(4), 453-473.
- Shelby, B., & Heberlein, T. A. (1986). *Carrying capacity in recreation settings*. Oregon State University Press.

- Simancas, M., & Peñarrubia, M. P. (2019). Analysis of the accommodation density in coastal tourism areas of insular destinations from the perspective of the overtourism. *Sustainability*, 11(11), 3031. DOI: 10.3390/su11113031
- Simancas, M., García, J. I., Greifemberg, C. A., & Peñarrubia, M. P. (2018) Strategies to improve the quality and competitiveness of coastal tourism areas: applying tourism standards. *Journal of Tourism Analysis*, 25(1), 68-90.
- Torres, E. y Navarro, E. (2007). La congestión urbanística como factor reductor de la calidad turística y de vida en los destinos maduros. *Estudios Turísticos*, (172-173), 193-199.
- Vera, J. F., & Ivars, J. A. (2003). Measuring sustainability in a mass tourist destination: pressures, perceptions and policy responses in Torrevieja, Spain. *Journal of Sustainable Tourism*, 11(2-3), 181-203.
- World Tourism Organization (2018). 'Overtourism'? *Understanding and managing urban tourism growth beyond perceptions*. UNWTO.

La regeneración sostenible de las áreas turísticas maduras de litoral*

MOISÉS SIMANCAS CRUZ

Departamento de Geografía e Historia, Universidad de La Laguna

Grupo de investigación ReinvenTUR: Observatorio de la Renovación Turística

El principal objetivo de este capítulo es analizar las líneas estructurales e instrumentales de regeneración de los destinos turísticos. Se intenta producir un conocimiento teórico y práctico del proceso a través del estudio de políticas públicas (policy studies) de regeneración de las áreas turísticas maduras de litoral. Para ello, en un primer lugar, se sistematiza conceptualmente el conjunto de intervenciones públicas en las áreas turísticas maduras de litoral, para, en segundo lugar, identificar las variables, lógicas o factores que determinan tales elementos estructurales que definen dicha política.

1. Introducción

La mayoría de las áreas turísticas de litoral que surgieron con anterioridad a la década de los noventa pueden calificarse como «maduras», «consolidadas», «estancadas», «saturadas», «con experiencia», «en la etapa final de crecimiento», según la terminología de las distintas teorías evolutivas descriptivas-predictivas. Si bien este estado implica que han alcanzado un desarrollo completo, también supone que se encuentran en un momento decisivo, crítico y de fuerte incertidumbre. Esto último se debe a que pueden comenzar a presentar algunos síntomas de estancamiento, con el consiguiente riesgo de pasar a una etapa de declive (Butler, 1980), e incluso, si se prolonga, de decadencia (Aguiló y Alegre, 2004; Perelli y Prats, 2007; Santos y Fernández, 2010).

* Este trabajo es un resultado del proyecto denominado 'La sostenibilidad de la regeneración urbana en las áreas turísticas maduras del litoral: propuesta de un sistema de indicadores para la localización de la Agenda Urbana Española [UrbanTUR 2030]', financiado por la Secretaría General de Turismo y SEGITTUR.

Aunque no existe una relación directamente proporcional entre antigüedad y obsolescencia física y estética (de los equipamientos e infraestructuras) y funcional (del modelo de negocio, los productos, etc.), en la mayoría de las ocasiones, se produce una coincidencia; de esta manera, la morfología, utilidad o funcionalidad de sus espacios, equipamientos y dotaciones, públicas y privadas, se vuelven insuficientes o superadas por los continuos cambios en los gustos, motivaciones, necesidades y patrones de comportamiento y exigencias de los turistas (Antón, 2005). Lo mismo sucede cuando las áreas turísticas especializadas en determinados segmentos turísticos describen ciclos de vida completos, sin que el global del destino se vea afectado si consigue captar nuevas demandas que sustituyan a las que entran en declive o iniciar nuevos ciclos.

Este escenario pone de manifiesto varias cuestiones básicas de los destinos turísticos. En primer lugar, los cambios en la demanda se producen, a menudo, a un ritmo muy superior a su capacidad para adaptarse y dar una respuesta efectiva a las nuevas tendencias del mercado. En segundo lugar, la obsolescencia de un destino turístico es un factor decisivo y explicativo-causal de la pérdida de competitividad (González *et al.*, 2006), con el consiguiente riesgo de reducción de su capacidad de atracción y cuota de mercado respecto a otros destinos, así como la posibilidad de desplazamiento y deslocalización de las inversiones privadas, que se desplazan hacia las citadas nuevas ocupaciones del territorio. En tercer lugar, supone un indicativo de la superación de la capacidad de carga (física, de prestación de servicios, ambiental-territorial, social, etc.) de muchos de los factores relevantes del sistema turístico, dando lugar a procesos de masificación, turismofobia, etc.

Este esquema unilineal, determinista, ahistórico y predefinido de declive de los destinos maduros resulta coherente con la tesis del declive irreversible de los destinos vacacionales especializados en el producto de «sol y playa» de Knowles y Curtis (1999). Sin embargo, no es tan fácilmente probable, a la vez que tampoco un hecho irreversible, unidireccional, consumado y automático (Agarwal, 2002). Así, en coherencia, entre otros planteamientos, con la hipótesis positivista de Aguiló y Alegre (2004), la teoría de la reestructuración turística (Agarwal, 2002; Hovinen, 2002), los nuevos planteamientos derivados de la geografía económica evolutiva (Ma & Hassink, 2013; Sanz & Antón, 2014; Brouder & Eriksson, 2013) o la aplicación de la teoría de la transformación a las dinámicas de desarrollo de los destinos (McLennan *et al.*, 2012), cualquier derivación crítica puede ser corregida (Agarwal, 1997 y 2002; Priestley & Mundet, 1998; Knowles & Curtis, 1999; Butler, 2012; Ivars *et al.*, 2013; Brouder *et al.*, 2017). De esta manera, los destinos, en general, y las áreas turísticas de litoral, en particular, siguen un ciclo secuencial de generación → degeneración → regeneración. Esto pone de manifiesto su extrema adaptabilidad y resiliencia, así como su capacidad de sostener e, incluso, aumentar su competitividad a largo plazo (Agarwal, 2002; Papatheodorou, 2004; Antón y Wilson, 2017; Sanz *et al.*, 2017).

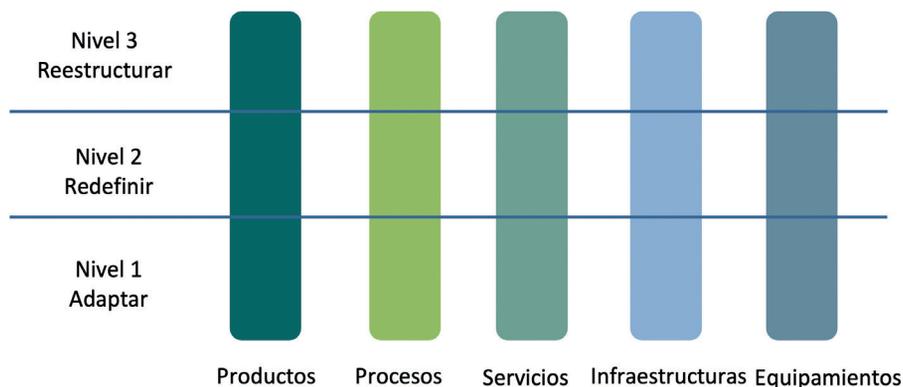
2. Las estrategias de los procesos de intervención pública en las áreas turísticas maduras de litoral

La propia dinámica desarrollista de los destinos, con la consiguiente constante expansión espacial, ha constituido una de las características estructurales del modelo turístico del

litoral en España. Esto no solo ha provocado que su cadena de valor turística esté excesivamente sesgada hacia la actividad alojativa, en detrimento de un desarrollo relativo de otros servicios y productos del destino. También ha determinado que su reposicionamiento competitivo y rejuvenecimiento se haya producido a través de la incorporación a la oferta alojativa de nuevos activos inmobiliarios turísticos, más acordes a las preferencias del momento de la demanda y con mejores condiciones de explotación. Esto ha implicado un constante consumo de suelo, fundamentalmente en las periferias de las áreas turísticas sin un desarrollo turístico o donde era incipiente hasta ese momento. Ello supone el riesgo de que estas nuevas zonas compitan con las «pioneras», con la consiguiente repercusión negativa sobre los principales indicadores del negocio turístico y de la rentabilidad empresarial (llegadas de turistas, número de pernoctaciones, estancia media, gasto e índices de ocupación, ingreso medio diario por habitación disponible, etc.).

Sin embargo, los actuales umbrales de sostenibilidad turística, sobre todo los de los destinos insulares, como los canarios, determinan la conveniencia de no seguir con estas políticas de crecimiento, abordando procesos de regeneración de las áreas turísticas maduras de litoral. Así, la sostenibilidad es, en este momento, uno de los principales valores del cambio y reorientación de los modelos de desarrollo turístico y, por tanto, uno de los procedimientos y metodologías para diseñar e implementar las acciones de regeneración urbana de tales ámbitos turísticos. En la medida en que «existen diferentes soluciones a la necesidad de repensar el modelo clásico, convencional e indiferenciado de sol y playa» (Antón, 2005:316), las intervenciones públicas en los mismos comprenden una elevada diversidad de políticas, programas y planes (estrategias y procesos) y proyectos (acciones). Se trata de acciones y procesos multidimensionales (productos y modelos de negocios, procesos, servicios, infraestructuras y equipamientos, públicos y privados), con un amplio gradiente en cuanto a su alcance, intensidad y capacidad de transformación (nivel de impacto) (Figura 14.1), que se combinan de distinta manera. Estas se aplican a la totalidad del destino turístico, un área turística, una zona o determinados elementos concretos (establecimientos turísticos de alojamiento, infraestructuras y equipamientos).

Figura 14.1. Campos de actuación de las estrategias de regeneración de los destinos

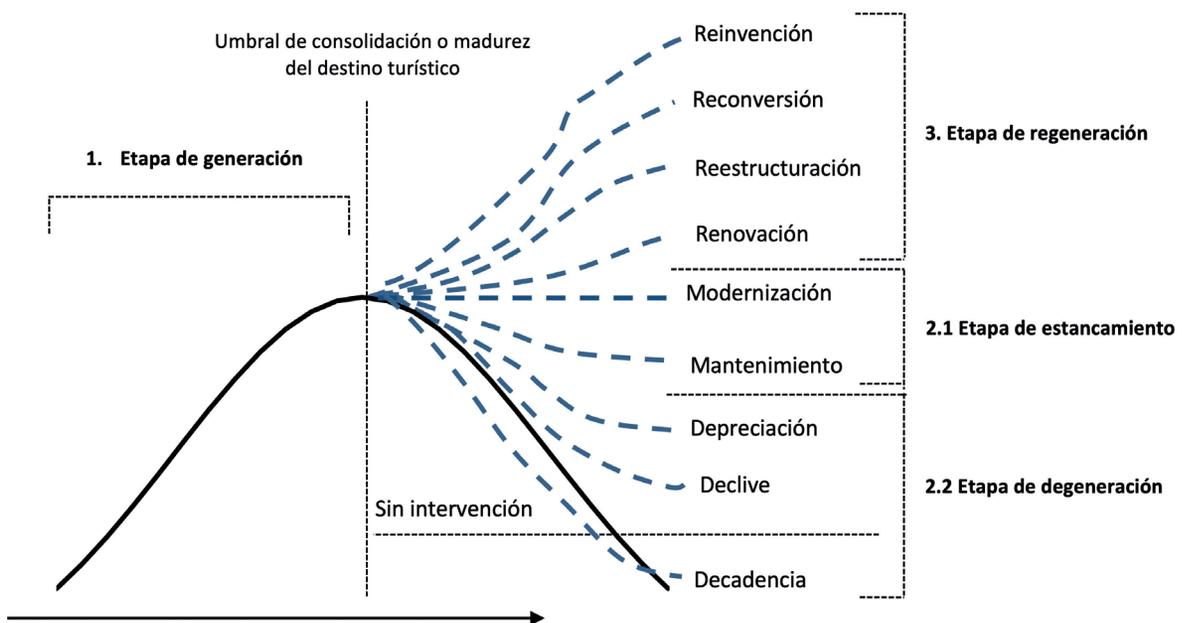


Fuente: elaboración propia.

Estas intervenciones han sido objeto de investigaciones científicas en relación con los destinos españoles, entre las que destacan las de Camisón y Monfort (1998), Oreja (2000), Socías (2000), Donaire y Mundet (2001), Agarwal (2002, 2006), Antón (2004 y 2011), Navarro (2006), Agarwal y Shaw (2007), González y Antón (2008), Rullán (2008), García-Torres (2009), Santos y Fernández (2010), Blanco (2012), González (2012), Vera y Baños (2010 y 2013), Ivars *et al.* (2013) y Medina *et al.* (2016). Si bien esta diversidad de trabajos ha abordado los procesos de intervención pública de las áreas turísticas de litoral en los últimos años, son pocos los que han intentado deslindar las diferencias entre los términos y matizar las peculiaridades de las intervenciones en el ámbito turístico.

El resultado es que, al igual que pasa en la ciudad residencial, los términos para referirse a las intervenciones públicas en las áreas turísticas de litoral son expresiones excesivamente genéricas, arbitrarias, ambiguas, imprecisas y con un cierto grado de discrecionalidad. Así, numerosos autores siguen empleando de manera yuxtapuesta términos próximos que producen confusión (Castrillo *et al.*, 2014) como si se tratara de sinónimos y, en ocasiones, de manera equívoca (Vera *et al.*, 2011). Ello incrementa la dificultad para acordar un mismo término, provocando una indeterminación conceptual y metodológica (Moya y Díez, 2012; Gaja, 2015). Esta se incrementa al presentar una difícil medición y concreción en cuanto a su contenido. Todo ello suscita con frecuencia bastantes dudas en la precisión de sus denominaciones. Esto pugna con las exigencias mínimas del principio de seguridad jurídica y de la objetividad exigible a la Administración pública. Por ello, la propuesta realizada por Simancas (2015) y completada por Simancas *et al.* (2020) resulta útil, al menos, para ordenar los tipos de intervenciones (Figura 14.2).

Figura 14.2. Estrategias de intervención en destinos turísticos maduros siguiendo el ciclo de generación-degeneración-regeneración



Fuente: elaboración propia a partir de Simancas (2015).

Un primer grupo se refiere a las intervenciones relacionadas con la implementación en la etapa de estancamiento. Comprende estrategias (procesos) y acciones (proyectos) dirigidas al «mantenimiento» y, en el mejor de los casos, «modernización» de las áreas turísticas de litoral (García, 2009). Se trata de acciones y procesos de tipo «singular» o blandas (Navarro, 2006), a modo de acciones de cosmética, «lavados de cara», «lifting», «maquillaje» y/o marketing hacia el exterior o para autoconsumo de las sociedades locales y, en el mejor de los casos, a su actualización o rejuvenecimiento (Butler, 1980 y 2012; Getz, 1992; Simancas, 2010; Navarro, 2006). Constituyen soluciones paliativas y viables únicamente a corto plazo, provocando que las áreas turísticas se mantengan en la fase de estancamiento (Figura 14.2). Por tanto, supone continuar con las pautas tendenciales de desarrollo turístico de «modelos pretéritos» (Santos y Fernández, 2010).

El segundo grupo de intervenciones se refiere al conjunto sistémico de estrategias susceptibles de ser aplicadas en la etapa de reorientación definida por Agarwal (1997), ubicada entre la de estancamiento y postestancamiento (Baum, 1998; Priestley y Mundet, 1998). Su implementación pretende introducir dinámicas de cambio apoyadas en nuevos criterios y paradigmas (Santos y Fernández, 2010). Por tanto, buscan generar transformaciones estructurales en el modelo territorial-turístico, con el fin último de adaptarlo a las nuevas tendencias y, sobre todo, modificar su dinámica negativa de degeneración (Figura 14.2), logrando su «revitalización» (Oreja, 2000) o «reposicionamiento» competitivo (Camisón y Monfort, 1998). El proceso supone un ejercicio público dirigido al desarrollo del espacio urbano integrado a través de tres tipos de actuaciones. En primer lugar, las operaciones de restauración física, que buscan la reactivación social, económica y funcional de una zona urbana o de la totalidad del área turística mediante el uso eficiente del capital acumulado en los tres sistemas funcionales básicos (el de los espacios cívicos, el de los espacios verdes y el de los espacios para la movilidad). En segundo lugar, los proyectos de reordenación (renovación), a través de los que se pretende modificar sus aspectos estructurales (trazados, usos, etc.), aunque se mantenga la configuración sustancial del tejido urbano. En tercer lugar, los proyectos puntuales con un efecto revitalizador sobre el conjunto del área turística, que llegan, incluso, a definir medidas que, desde el destino, pretenden configurar el perfil del turista. Estas operaciones se completan con actuaciones que obligan al planeamiento urbanístico a adoptar medidas complementarias que incidan en la formación de un escenario ideal en aquellos casos en los que las infraestructuras y equipamientos fueran insuficientes y deficitarios.

El tercer grupo de intervenciones abarca una diversidad y gradiente de políticas, programas, planes y proyectos que incluye un amplio y diverso conjunto de términos «re» (Figura 14.2). Como señalan Roberts y Sykes (2000), es difícil definir el concepto de la regeneración, pues se trata de una práctica cambiante en el tiempo y diversa en cuanto a los objetivos que persigue. Contemplan actuaciones dirigidas a la «renovación» y «reestructuración» del destino y/o las *áreas turísticas* (Antón, 1998, 2005 y 2011; Santos y Fernández, 2010; Vera y Baños, 2010; Vera et al., 2010; González, 2012; Vera y Baños, 2010), de «reconversión» y «reorientación» (Agarwal, 2002; Navarro, 2006; Perelli y Prats, 2007; Rullán, 2008) e, incluso, en los casos extremos, de «reinención» (Baum, 1998; González y Antón, 2008; Simancas, 2015). Se trata de actuaciones integrales y radicales del destino, combinando instrumentos tanto estratégicos como urbanísticos (González, 2012).

3. Los elementos estructurales de la regeneración de las áreas turísticas maduras del litoral: lecciones aprendidas de los procesos implementados en Canarias

El *know-how* del destino islas Canarias nos permite identificar y sistematizar los elementos estructurales de cualquier proceso de su regeneración, en general, y de las áreas turísticas maduras de litoral, en particular (Figura 14.4). Este ha sido analizado, entre otros, por Oreja (2000), Mirallave (2004), Villar (2009 y 2016), García (2014), Simancas (2012, 2015 y 2016), Simancas y García (2010), Dorta (2015), Llorca y Santana (2013), Temes (2017), Rodríguez y Rodríguez (2018) y Falcón (2019).

3.1. Decisión y liderazgo estratégico

Aunque la actividad turística se sustenta fundamentalmente en el sector privado, constituye uno de los campos de negocio en el que no solo es partidario del intervencionismo público, sino que incluso lo exige, no únicamente en momentos puntuales y contracíclicos. Así, los políticos y técnicos son protagonistas determinantes, aunque no exclusivos, del diseño, formulación, aprobación e implementación de las estrategias de regeneración de los destinos. De esta manera, el sector público desempeña, de manera exclusiva, las funciones de orientación y coordinación, no solo al elaborar los marcos legales que regulan el proceso, sino también al iniciarlo, diseñar su metodología y operativa, así como implementarlo. Para ello, aprovecha y utiliza su privilegiada posición en relación con la gobernabilidad del turismo, definiendo las condiciones sistémicas e institucionales bajo las cuales ejerce su legítimo poder para iniciar e impulsar un proceso de regeneración de las áreas turísticas maduras de litoral. Esto le otorga un efectivo liderazgo político y un compromiso institucional, más allá del voluntarismo y las buenas intenciones, que habitualmente se limitan a un mandato o una legislatura. Esto es lo que sucedió con la denominada «moratoria turística» implementada en las islas Canarias en el año 2001, que no solo marcó el devenir del debate político y económico de la V legislatura (1999-2003), llegando a convertirse en su «proyecto estrella», sino también en la primera etapa de la política sustantiva de renovación de este destino (Simancas, 2015).

No obstante, el impulso y la decisión de emprender el proceso no es siempre exclusivo de los actores públicos, sino que parte de los agentes privados implicados en el desarrollo de los destinos turísticos. Estos son los más interesados en que no se produzca su declive, al considerar que se trata de un escenario económica y políticamente inaceptable (Agarwal, 1994), no solo demandando soluciones al sector público, sino que, en ocasiones, llegan a producirse procesos de captura del regulador (Simancas, 2015). Esto fue lo que sucedió con la regeneración de Puerto de la Cruz (Tenerife). A finales de la primera década del 2000, el entonces presidente de la Asociación Hotelera y Extrahotelera de Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro (Ashotel) fue consciente de la situación crítica de declive e incluso decadencia de este destino, del efecto limitado y paliativo de las iniciativas de renovación turística ejecutadas, así como de la inestabilidad política e «incapacidad» (técnica, logística, etc.) del ayuntamiento para diseñar e implementar una estrategia de recuperación de la competitividad. Así, promovió la idea de crear un consorcio urbanístico, a similitud del de Playa de Palma, Costa del Sol

Occidental y Maspalomas. Asimismo, junto al Cabildo de Tenerife, Ashotel ejerció una importante presión para que el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio incluyera a Puerto de la Cruz como uno de los Proyectos Extraordinarios de Recualificación de Destinos Maduros de la iniciativa de Modernización de Destinos Turísticos Maduros (Real Decreto Ley 1916/2008, de 21 de noviembre), aprobado en el marco del Plan de Turismo Español Horizonte 2020-Plan del Turismo Español 2008-2012. Como se puede comprobar, se trató no solo de una defensa de los intereses empresariales, sino también del «interés general», al considerarse que la situación de declive perjudicaba la imagen del destino Tenerife.

3.2. La definición de una política pública y un programa de incentivos a la renovación

La necesidad de implementar una política pública de regeneración turística la aproxima al interés general. Esto hace que pase a ser reconocida por las propias autoridades como de su competencia y a formar parte de la agenda política, convirtiéndose, por tanto, en un problema público. De esta manera, las estrategias de regeneración de las áreas turísticas maduras de litoral se han revelado como parte de una política pública sustantiva del turismo (Velasco, 2004). Esta comprende el conjunto de actividades, decisiones y procesos que inciden expresamente en la actividad turística, de manera general —en cuanto se trata de acciones políticas que pueden afectar al turismo— o específica —aquellas diseñadas exclusivamente para el sector—. De esta manera, se plantea como un componente singular y específico de la política económica general (Velasco, 2008) y, por tanto, como una política sectorial, que presenta ciertas peculiaridades. Ello le dota de una entidad propia y diferente, alejándola de su concepción como un «subproducto» deducido de manera determinista de opciones de la política económica.

Cualquier política turística constituye una ideología, una voluntad política, una función, una práctica y una actuación competencial de las Administraciones públicas y, por ende, una acción dirigida a la gobernabilidad de la actividad turística. Desde este punto de vista, las estrategias de regeneración de las áreas turísticas de litoral se revelan como unas herramientas analíticas y descriptivas esenciales para que aquella se produzca. Así, se plantea como una forma de su gobernabilidad, adquiriendo la capacidad del gobierno para transformar necesidades en políticas, programas, planes y proyectos. Esto la sitúa en el elemento superior de la cadena de toma de decisiones, del que emanan las líneas estratégicas de la estrategia de regeneración, así como el conjunto de determinaciones que son adoptadas con la intención de intervenir expresamente en el sector turístico, incidiendo en su dinámica natural.

Aunque la política de renovación de las áreas turísticas de litoral de Canarias se inició conceptualmente con la Ley 19/2003, que aprobó las Directrices de Ordenación General y las del Turismo, la Ley 6/2009, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación Territorial para la Dinamización Sectorial y la Ordenación del Turismo, marcó un punto de inflexión y una nueva etapa. Esta fue sustituida por la Ley 2/2013, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, siendo modificada por la Ley 9/2015 y la Ley 4/2017, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias. Estas normas introdujeron reajustes e innovaciones con una gran incidencia sobre la estrategia de renovación turística (Tabla 14.1). De esta manera, las decisiones técnicas-políticas-administrativas relativas a la regeneración del destino islas

Canarias han desempeñado un papel fundamental en el diseño de la estrategia y, por tanto, en la ordenación pública del turismo.

Tabla 14.1. Análisis comparado de las innovaciones de las normas de la tercera etapa del proceso de moratoria turística

	Objetivo principal	Elementos de innovaciones
Ley 7/1995, de Ordenación del Turismo de Canarias	Regular, del ejercicio de tal competencia, la ordenación y promoción del sector turístico	<ul style="list-style-type: none"> • Obligación de mantenimiento de las adecuadas condiciones de conservación, ornato y de funcionalidad de los establecimientos de alojamiento turístico • Planteamiento de la puesta en práctica de un programa especial de mantenimiento destinado a la incorporación de soluciones técnicas actualizadas
Ley 19/2003, por la que se aprueban las Directrices de Ordenación y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias	Inducir el cambio de los modos de producción y gestión de la oferta turística hacia un modelo de desarrollo turístico diversificado, diferenciado, competitivo y sostenible	<ul style="list-style-type: none"> • Transformación sostenible del modelo turístico: competitividad; cualificación; sostenibilidad; reparto equitativo y equilibrado (solidaridad); diversificación (captación de nuevos segmentos de mercado); adaptación a las variaciones del mercado; gestión integral y participada del destino turístico; profesionalización • Limitación del crecimiento alojativo: global (capacidad de carga de cada ámbito); temporal (determinación de ritmos y límites anuales); crecimiento y consumo de suelo en función de la capacidad de cada sistema insular; crecimiento selectivo (nuevos productos cualificados), e incremento de las actividades complementarias • Uso eficiente del espacio público y privado: renovación urbana y de los alojamientos turísticos; incentivos y obligación
Ley 6/2009, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación Territorial para la Dinamización Sectorial y la Ordenación del Turismo	Transformar el modelo de ordenación de los espacios públicos y privados de las áreas turísticas maduras	<ul style="list-style-type: none"> • Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad (PMM) • Incentivos a la sustitución y renovación • Tramitación abreviada

	Objetivo principal	Elementos de innovaciones
Ley 2/2013, de Renovación y Modernización Turística de Canarias	Impulsar la renovación de las <i>áreas turísticas e infraestructuras turísticas</i> obsoletas, así como los productos turísticos	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar el alcance y tramitación de los PMM • Potenciar los incentivos e incorporar otros nuevos • Especialización de uso y el deber de conservación
Ley 9/2015, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias	Adecuar tanto a la Ley 8/2013, de Rehabilitación, Regeneración y Renovación Urbanas, como a la realidad urbanística y patrimonial de los establecimientos alojativos	<ul style="list-style-type: none"> • Vinculación de nuevas licencias a criterios adicionales de calidad y ecoeficiencia • Incremento de la edificabilidad que pueda admitirse para viabilizar las operaciones de renovación y traslado • Modificación del índice de densidad turística de parcela admisible en las operaciones de renovación edificatoria
Ley 4/2017, del Suelo y de los Espacios Naturales Protegidos de Canarias	Integrar los PMM en el sistema de instrumentos de ordenación regido por los principios de jerarquía, competencia y especialidad	<ul style="list-style-type: none"> • Planteamiento de los PMM como instrumentos de ordenación estratégica y/o sectorial, en su dimensión territorial y urbanística

Las políticas de regeneración sostenible de las áreas turísticas de litoral son susceptibles de convertirse en «políticas palancas» a escala regional, insular y municipal. De acuerdo con el documento *Hacia una Estrategia española de desarrollo sostenible*, elaborado por el Gobierno de España (2019), este término hace referencia a aquellos programas y políticas capaces de impulsar los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030. Para ello, deben alinearse a esta última. Este ejercicio no supone que aquella se superponga a los programas y planes previos. Por el contrario, implica una reorientación y una continuidad transformadora de los programas, planes, normas y proyectos existentes. Asimismo, hace referencia al carácter transversal y las sinergias que se generan entre los ODS. Del mismo modo, implica añadir criterios cualitativos inherentes al propio concepto de desarrollo.

3.3. Instrumento específico de planificación del proceso de regeneración del destino

Las áreas turísticas de litoral son espacios urbanos especializados, con características propias, rasgos económicos, sociales, demográficos y simbólicos distintivos, así como formas singulares de urbanización. De esta manera, «responden a una práctica urbana singular, funcional y estructuralmente diferenciada de la ciudad convencional» (Antón, 1998:28). Además, se conforman por

la agregación de zonas situadas en diferentes etapas de los ciclos de vida según la terminología de los distintos modelos evolutivos descriptivo-predictivos. Estas cuestiones hacen que se comporten como sistemas territoriales complejos, heterogéneos, dinámicos, con una especificidad formal y multifuncional, derivados de la importante mezcla de usos y funciones.

Por otra parte, las condiciones y tiempos establecidos por el marco normativo vigente, junto a la lenta adaptación de los instrumentos de ordenación territorial y urbanística, complicaban sobremanera la implementación de actuaciones claves y urgentes para la recuperación de las áreas turísticas maduras de litoral, así como la viabilidad de las operaciones urbanísticas destinadas a la renovación urbana y de los espacios públicos y privados. Su planificación a través de los correspondientes instrumentos convencionales de planeamiento urbanístico se ha caracterizado por una rigidez, complejidad e ineficacia, así como un alejamiento de la lógica y la dinámica del mercado turístico. Esto determina la necesidad de disponer de un instrumento específico, proyectándose con plena capacidad para establecer la ordenación completa y desarrollada de su área de intervención, incluyendo la ordenación pormenorizada.

Los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad (PMM) constituyen las soluciones pioneras, novedosas y singulares de la Ley 6/2009 para solventar la anterior situación en las áreas turísticas de litoral de Canarias. Así, su introducción forzada entre las figuras de ordenación del territorio de Canarias pone de manifiesto la existencia de una situación deficiente previa, relativa a la falta de instrumentos adecuados para hacer efectivas las operaciones urbanísticas de renovación turística (Simancas y Ledesma, 2016). Para ello se han proyectado como planes *ad hoc* que intentan alejarse de los criterios e instrumentos de gestión marcados por las normas generales de la actividad urbanística y las mismas pautas que rigen la ordenación de los espacios no turísticos. Se trata de un instrumento de carácter excepcional y vigencia indefinida. Suponen planes ambivalentes en función de su competencia y escala geográfica de actuación, que deben funcionar de forma mínimamente coherente y operativa con determinaciones a corto y largo plazo. Deben servir de puente entre la planificación territorial y el planeamiento urbanístico, adaptándose a determinaciones específicas a la escala precisa y más pequeña: la de las áreas turísticas de litoral.

Por otra parte, los PMM se han proyectado para viabilizar y agilizar la ejecución de los proyectos de renovación de los espacios públicos y privados (equipamientos e infraestructuras y establecimientos alojativos). Ello explica su tramitación abreviada y de fase única.

Del mismo modo, los PMM son instrumentos urbanísticos de ordenación sectorial, con alcance para incluir actuaciones territoriales estratégicas. Esta consideración como planes de ordenación estratégica y/o sectorial supone un importante avance en relación con la demanda de que los instrumentos de planeamiento urbanístico incorporen elementos propios de la planificación estratégica, con el fin de definir las grandes líneas de acción e incorporar un horizonte temporal indeterminado, que no ilimitado. Esto les otorga una enorme operatividad como instrumentos de intervención directa sobre el suelo, con capacidad para imponer su ordenación estructural y pormenorizada sobre el resto de los instrumentos territoriales y urbanísticos. A su vez, los PMM se plantean como un híbrido entre un plan estratégico y un instrumento de ordenación urbanística de desarrollo, instando su regulación a la concreción de un modelo turístico para el ámbito de actuación sobre el que interviene.

Desde este punto de vista, los planes de regeneración de las áreas turísticas maduras de litoral se deben concebir como instrumentos que pueden avanzar hacia un modelo de planificación estratégica e integrada. Por tanto, se trata de reducir la obligatoriedad de establecer una ordenación detallada de tales áreas prevista en los planes generales de ordenación, con el fin de agilizar su tramitación y proporcionar una revisión más dinámica. Se trata de que estos planes completen a los generales de ordenación: mientras los primeros aportan el análisis territorial, la definición *ad hoc* del modelo turístico, la metodología integrada de intervención y la estrategia de gestión, los segundos dotan del efecto jurídico.

Otro de los propósitos de los PMM es que la estrategia de renovación turística —con los consiguientes programas, planes y proyectos— no dependa del correspondiente plan urbanístico. Esto adquiere relevancia si tenemos en cuenta la situación de bloqueo y retraso en la aprobación de los instrumentos de planeamiento urbanístico que se daba —y se da— en Canarias y que afecta sobremedida a los municipios turísticos (consolidados o en vía de consolidación), supuestamente los más dinámicos y necesitados de poder revisar constantemente sus modelos de ordenación territorial. Desde este punto de vista, los PMM se plantean como un «atajo» legal y desbloqueo de esa situación con el planeamiento urbanístico. Se trata de aprovechar la posición hegemónica de los PMM en el esquema de planificación piramidal y «en cascada» del sistema único, integral y jerarquizado de planes de ordenación territorial establecido inicialmente por el Decreto Legislativo 1/2000, y mantenido por la Ley 4/2017, que lo derogó. En este contexto, los PMM permiten que la urgencia en acometer determinados proyectos de renovación no dependa de su «encaje» en el dicho esquema. Ello se debe a que los PMM «salvan» este esquema rígido, detallado y de escalonamiento sucesivo del desarrollo y gestión urbanística y las potestades regladas que le corresponden a la administración competente, al integrarse en el sistema de instrumentos de planificación territorial y de planeamiento urbanístico. De esta manera, constituyen documentos peculiares, en cuanto son una mezcla de plan urbanístico y proyecto técnico, a modo de verdadero «verso suelto» dentro del sistema de ordenación territorial y urbanística.

3.4. Estrategia de reposicionamiento competitivo del destino

La estrategia de regeneración constituye en sí misma un activo de su consideración como instrumento de gobernabilidad de las áreas turísticas maduras de litoral. Para ello debemos tener en cuenta cuatro premisas fundamentales en relación con la estrategia.

La primera se refiere a que no debe concebirse como un mecanismo de captación de subvenciones y ayudas públicas o como una mera estrategia de marketing vinculada con la sostenibilidad de los destinos (*green marketing*). Si bien estos fondos deben plantearse como una oportunidad para implementar las acciones programadas, esta concepción llevaría el riesgo de perder la visión transformadora y a largo plazo inherente a la estrategia.

La segunda premisa es que la estrategia de regeneración no es un plan o programa, aunque estos son una parte importante de ellas; tampoco son colecciones de proyectos estancos, aunque estos son poderosas herramientas para su aplicación. Por el contrario, suponen un ejercicio de planificación y, por tanto, un proceso regulable y racional de toma de decisiones desde su entendimiento como un intento prospectivo, inteligente y organizado de simulación y elección de la mejor solución entre un conjunto de alternativas u opciones. Constituye un instrumento dirigido

a la implementación de actuaciones encaminadas a repositionar y/o mejorar la competitividad del destino, entendida como una imagen-objetivo deseable, a modo de escenario futuro de referencia hacia el que se debería ir una vez se hayan superado los aspectos sensibles y críticos. Por tanto, se trata de una herramienta que posibilita el logro de una situación postoperacional que difiere —se separa— de la preoperacional si hubiera seguido su propia tendencia.

La tercera premisa se refiere a que una estrategia de regeneración no es «algo que se hace», a modo de documento finalista, sino que constituye un proceso. Esto determina que, a diferencia de un plan, donde predomina una percepción lineal, por etapas y, frecuentemente, sectorial, se trata de un instrumento de gestión con un alcance, modo y ritmo de implantación abierto, dinámico y adaptativo, con el fin de que se construya gradualmente. Además, su implementación supone un proceso lento y con un horizonte temporal a largo plazo, ya que implica un cambio de comportamientos, patrones de conductas, actitudes, pautas y valores.

La cuarta premisa se relaciona con el hecho de que la implementación de la estrategia de regeneración debe adaptarse a las necesidades específicas de las áreas turísticas de litoral. De esta manera, la estrategia debe ser un proceso de selección, adaptación y priorización de los objetivos y metas acordes con el contexto territorial específico. Ello implica un proceso de localización y, por tanto, la adaptación de la política al contexto con las coyunturas, singularidades y especificidades territoriales endógenas de cada destino, así como a las necesidades, intereses y aspiraciones de sus actores. De esta manera, la definición de una política de regeneración turística no es un procedimiento neutral desde el punto de vista territorial y, por tanto, un planteamiento con un enfoque espacialmente indefinido (*spatially blind*), sino que supone una estrategia localmente diferenciada (*place based*), a modo de proceso de *territorialización*, en la medida en que el contexto territorial (*spatially aware*) resulta un elemento esencial. Para ello, además de identificar las políticas y estrategias existentes, resulta necesario fundamentarse en la construcción de un esquema territorial que modelice y simplifique su diversidad territorial intrínseca y los rasgos diferenciadores de cada espacio urbano-turístico. Para ello, el análisis territorial de las áreas turísticas de litoral —y, por tanto, la comprensión de los elementos y procesos que se dan— es una cuestión clave.

Por último, resulta fundamental fijar un conjunto de metas (indicadores) cuantitativas a lograr tras la implementación de las acciones planificadas. Así se evita la simple enumeración de fines descritos genéricamente y hasta vagamente, disponiendo de referencias que permiten medir su efectividad y, por consiguiente, su impacto. Este es el caso de la estrategia de repositionamiento contemplada en el PMM de Puerto de la Cruz (Tabla 14.2).

Tabla 14.2. Conjunto de metas cuantitativas a lograr tras la implementación de la acción prevista en el Plan de Modernización, Mejora (PMM) e Incremento de la Competitividad de Puerto de la Cruz

Nivel de ocupación media	70 %
Nivel de gasto en destino	40-44 euros
Gasto medio global por turista y día	117-125 euros
Nivel de ocupación	900.000 turistas
Renta media de los turistas alojados	50.000 euros al año
Capacidad alojativa	21.379 plazas turísticas
Índice de fidelización de los turistas	61 %

Fuente: PMM de Puerto de la Cruz: <https://consorciopuertodelacruz.com/planificacion/pmm/>

La efectividad de cualquier estrategia de regeneración de los espacios públicos de las áreas turísticas requiere un programa de actuaciones, con medios y dotaciones presupuestarias suficientes. La cuantía de las inversiones para intervenciones en los espacios públicos previstas para las áreas turísticas maduras de litoral de Canarias en el año 2021 fue de 1.199.779.410 euros; esto supone una media de 2.913,1 euros por plaza alojativa (Tabla 14.3).

Tabla 14.3. Inversiones en espacio público en las áreas turísticas de litoral de Canarias en 2021

	Área turística de litoral	Inversión en intervenciones en espacio público (en euros)	Inversión media por plaza alojativa
Fuerteventura	Corralejo	84.323.989	4.455,9
	Caleta de Fuste	67.855.762	5.318,7
	Costa Calma	28.534.545	2.107,0
	Morro Jable	3.739.346	273,9
Lanzarote	Puerto del Carmen	93.410.256	3.260,1
	Costa Teguise	91.867.461	5.750,3
	Playa Blanca	-	-

Gran Canaria	Maspalomas	108.819.686	893,9
	El Veril	5.991.572	49,2
	Playa Mogán	9.278.858	3.888,9
	Costa Mogán	162.330.886	5.551,7
Tenerife	Puerto de la Cruz	282.631.103	13.262,8
	Puerto Santiago	20.630.156	2.884,9
	Los Cristianos	56.992.916	1.562,7
	Las Américas	45.331.038	-
	Costa Adeje	66.567.324	1.728,8
	La Caleta-Playa Paraíso- Callado Salvaje	15.656.458	1.738,6
	Costa del Silencio-Tenbel	-	-
	Costa de San Miguel	25.006.242	5.525,0
La Palma	Los Cancajos	-	-
	Puerto Naos	30.811.812	1.996,4
Total		1.199.779.410	2.913,1

Fuente: Gestión y Planeamiento Territorial y Medioambiental,
Gobierno de Canarias: <https://www.gesplan.es>

Por su parte, la renovación de los espacios privados (alojamientos y equipamientos turísticos) es susceptible de un conjunto de incentivos urbanísticos. Entre las innovaciones más importantes de la Ley 6/2009 destaca la consideración de dos tipos (Simancas, 2016). El primero fue el incremento de la intensidad de uso o edificabilidad, el cual ha resultado esencial para los establecimientos de alojamiento turístico que han pretendido un aumento de las dimensiones de las habitaciones, una mejora de los servicios y una adecuación a los estándares turísticos. El segundo incentivo implica la reducción del estándar de densidad de suelo turístico, con el fin de que un buen número de establecimientos salieran del «fuera de ordenación» generado por la normativa de estándares turísticos.

3.5. La necesidad de un ente de gestión

En la medida en que la regeneración de un destino supone básicamente un proceso de reflexión + acción, la gestión se plantea como una etapa fundamental de su eficiencia. De acuerdo con Vera *et al.* (2011:425), la gestión turística es «un proceso continuo, de carácter cíclico» que «garantiza la aplicación de los instrumentos de planificación». Para ello, una estrategia turística coherente permite mejorar la coordinación e integración de todas las acciones de regeneración del destino. Asimismo, aporta una visión a largo plazo del desarrollo del destino, designa

claramente las responsabilidades de las partes interesadas, desarrolla estructuras operativas apropiadas, así como implementa las actuaciones programadas en el plan.

Cualquier estrategia de regeneración supone un proceso que debe gestionarse desde los departamentos del organigrama institucional con capacidad real para coordinar políticas y programas transversales. Esto hace que una *Destination Management Organization* (DMO) sea susceptible de convertirse en la entidad encargada de emprender un proceso de liderazgo estratégico en la gestión de los destinos turísticos. Su función es administrar y apoyar la integración de diferentes recursos, actividades y agentes involucrados a través de políticas y medidas apropiadas para organizar el destino de una forma coherente e integrada. Esta funcionalidad la ha desempeñado el Consorcio Urbanístico para la Rehabilitación de Puerto de la Cruz. Este Consorcio se constituyó en virtud del Convenio de Colaboración suscrito en julio de 2010 entre el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, a través del Instituto de Turismo de España (TURESPAÑA), la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Tenerife y el Ayuntamiento de Puerto de la Cruz, siendo el cuarto de los creados en España en el marco del Plan de Turismo Español Horizonte 2020. Este se ha encargado de la gestión del proceso de regeneración de este destino.

Además de constituir un indicador de la importancia que cada Administración pública otorga al proceso de regeneración turística y de evitar que queden adscritas a entidades con un papel secundario en la actividad de gobierno, este hecho puede avanzar en su integración en las diversas políticas sectoriales y horizontales que afectan al área turística de litoral. Esto implica una necesaria renovación de los esquemas de gestión de las corporaciones locales —y, por tanto, en un habitual organigrama cartesiano—, ya que su implementación supone un reto transversal con implicación activa y directa de diversas unidades organizativas; en este sentido, consideramos que uno de los retos es asumir un fuerte compromiso institucional, que se manifieste tanto en la reorganización de la estructura administrativa como en un cambio de orientación en la gestión, cuestión que, además, debe quedar reflejada en la correspondiente asignación presupuestaria. Un ejemplo de ello es la delegación intersubjetiva del ejercicio de las competencias urbanísticas relativas a la redacción de los documentos, tramitación y aprobación de las licencias urbanísticas de los proyectos turísticos, construcciones, instalaciones y servicios contemplados en el PMM, así como la gestión de las dotaciones o servicios públicos municipales previstos por el planeamiento urbanístico que deriven de tales actuaciones, a favor del consorcio en virtud del Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Puerto de la Cruz y el Cabildo Insular de Tenerife suscrito en enero de 2017, amparándose en que el primero no disponía de los medios personales suficientes en número.

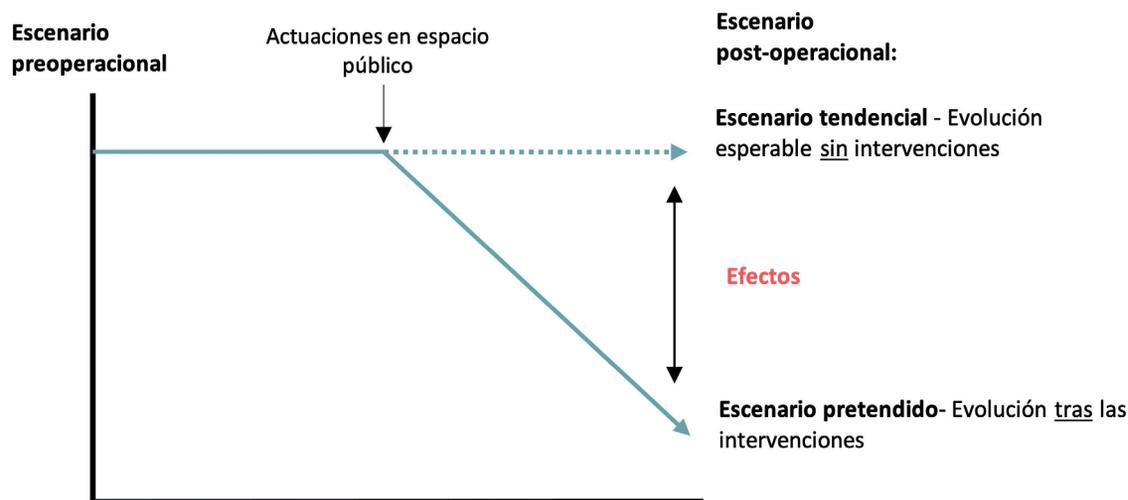
3.6. La necesidad de evaluar el grado de eficacia de las actuaciones de regeneración de las áreas turísticas de litoral

La eficiencia y eficacia de las actuaciones de regeneración de las áreas turísticas de litoral no suelen evaluarse. Ello deriva del hecho de que existe una escasa predisposición de la cultura administrativa hacia este tipo de acciones, pues las distintas administraciones están más centradas en cumplir con la legalidad formal o la ejecución de los proyectos que en medir el grado de éxito de sus decisiones. Además, la mayor parte de las evaluaciones

realizadas sobre las actuaciones de regeneración son *a posteriori* y se centran en el grado de ejecución de las intervenciones. Del mismo modo, en los casos en los que se ha procedido a la evaluación, esta ha estado motivada desde la necesidad de garantizar la rendición de cuentas en relación con su financiación y, por tanto, el retorno de la inversión en términos de beneficio económico. A este respecto, los numerosos factores que influyen en los procesos de regeneración complican sobremanera cualquier pretensión de unificar criterios, indicadores numéricos u otros elementos de ponderación para conseguir un automatismo para evaluarlos, lo que se torna un intento de gran complejidad. El resultado es que, en pocos casos, se ha abordado la evaluación de la efectividad de las intervenciones y que, en algunos casos, se justificaron.

Sin embargo, dada la complejidad y la no linealidad consustancial del ciclo de vida de cualquier política pública, la evaluación de las estrategias y actuaciones de regeneración debería estar presente durante todos los momentos y, por tanto, a lo largo de la totalidad del proceso de implementación de las mismas. En este sentido, en la medida en que el impacto de la regeneración del espacio urbano de las áreas turísticas de litoral no viene dado por la mayor o menor importancia del cambio producido, entre otras cuestiones, sobre la oferta de alojamiento turístico, su medición, contrariamente a los efectos, no resulta una acción neutra desde el punto de vista de su valoración. Además, considerando que la evaluación de los efectos de la regeneración supone comparar dos situaciones (con o sin su aplicación), la flecha rotulada en la Figura 14.3 no es por sí sola una medición del impacto, pues la vertiente valorativa es la que distingue a este concepto; en este sentido, existe el riesgo de confundir los indicadores de producto con los de impacto (repercusiones). Así, su estimación requiere tanto la magnitud del cambio objetivo como una componente de valoración de la trascendencia de dicha modificación según unos criterios determinados. Ello se debe a que la estimación permite la medición y cuantificación de los resultados en esta materia, bajo los criterios de relevancia y de desviación de los objetivos inicialmente planteados. En este último caso, el análisis del proceso permite comprender la razón por la que se tomaron las decisiones, determinar por qué las expectativas no se han cumplido, así como decidir una posible reorientación; a este respecto, no debemos obviar que la regeneración turística implica un proceso continuo y requiere un seguimiento constante de sus incidencias para introducir las necesarias medidas preventivas o correctivas. Además, los contextos actuales determinan la necesidad de incorporar nuevas perspectivas como las externalidades que generan o el beneficio social.

Figura 14.3. Escenarios de la regeneración turística



Fuente: elaboración propia.

Tanto los indicadores seleccionados como los informes elaborados hasta el momento ponen el énfasis en las variables tradicionales de medición cuantitativa del grado de competitividad de los destinos y de rentabilidad del negocio turístico (número de llegadas de turísticas, gasto medio, ingreso medio diario por habitación disponible y ocupada, etc.). Ello proporciona una información parcial, con lo que las conclusiones suelen ser reduccionistas, limitadas, sectoriales (cartesianas), estáticas y sesgadas. Se trata de considerar indicadores relativos al proceso de renovación de los espacios privados y públicos. En este sentido, el Plan para la Rehabilitación de las Infraestructuras Turísticas de Puerto de la Cruz (2011) contempló la actuación GE1702. *Programa de seguimiento y monitorización del plan*, dando lugar a uno de los primeros informes de seguimiento, *Puerto de la Cruz: creciendo en rentabilidad (2009-2013)*. Con posterioridad, la Ley 9/2015, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, estableció que el PMM «deberá ir acompañado de un sistema de indicadores, cuyo contenido mínimo se desarrollará reglamentariamente, que permita el seguimiento periódico de su ejecución». El artículo 8 del Decreto 85/2015, de 14 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Renovación y Modernización Turística de Canarias, muestra la necesidad de proceder a la evaluación de los PMM, estableciendo un sistema de indicadores (Tablas 14.4a y 14.4b).

Tabla 14.4a. Sistema de indicadores de evaluación de los PMM previstos en el Reglamento de la Ley de Renovación y Modernización Turística de Canarias

Objetivo general	Indicadores de eficiencia	Indicadores de eficacia	
<p>Fomentar la cualificación y mejora de la oferta de alojamiento y complementaria</p>	<p>Capacidad de servicios, número, superficie, estado de ejecución, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Redes de infraestructuras • Aparcamientos públicos • Espacios libres públicos • Dotaciones y equipamientos públicos, diferenciados por usos • Otros elementos que hayan sido objeto de intervenciones públicas previstas en el programa (mobiliario urbano, señalización, etc.) 	<p>Renovación de la oferta de alojamiento</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Convenios firmados tras la aprobación del plan; autorizaciones previas y licencias solicitadas y otorgadas; tasas y participación de la comunidad en las plusvalías generadas; valores temporales de tramitación. • Proyectos, plazas y superficie edificada afectada. Cambios en tipologías y mejora de categoría producidos. Mejora de la eficiencia energética. • Montante de la inversión privada destinada a la renovación. • Traslados y sustituciones de la oferta de alojamiento obsoleta producidos. • Trasvases de edificabilidad. • Plazas adicionales generadas por los incentivos a la renovación; plazas adicionales generadas como incentivos por la implantación y ejecución de nuevos equipamientos públicos o privados. Plazas registradas en el registro turístico de plazas de alojamiento insular.
		<p>Cambios generales sobre el total del núcleo turístico: estado de conservación y obsolescencia de la edificación, densidades, estándares de densidad de parcela, incrementos en la edificabilidad y ocupación de parcela, etc.</p>	
		<p>Órdenes de ejecución de obras de conservación o rehabilitación edificatoria, declaraciones de incumplimiento y procedimientos de sustitución de la propiedad</p>	
		<p>Renovación y mejora del equipamiento complementario</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Número de proyectos, superficie comercial y de ocio, locales afectados. • Montante de la inversión generada. • Sustitución y traslado de equipamientos turísticos complementarios. • Número y superficie de usos terciarios reducida.
<p>Reconducción de la residencialización</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Número de edificios afectados, plazas reconvertidas, superficie, etc. • Cumplimiento de los plazos en que debe llevarse a cabo la especialización de usos en áreas donde coexistan, cuando se halle prevista por el plan, y resultados obtenidos. • Número y superficie de plazas residenciales reconvertidas a villas. • Procedimientos de reconducción incoados mediante la declaración de incumplimiento de atenerse al uso efectivo y sujeción del inmueble a la sustitución del propietario. 		

Tabla 14.4b. Sistema de indicadores de evaluación de los PMM previstos en el Reglamento de la Ley de Renovación y Modernización Turística de Canarias

Objetivo general	Indicadores de eficiencia	Indicadores de eficacia
<p>Impulsar la modernización de las urbanizaciones y núcleos turísticos</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Porcentaje de ejecución y desviación de las inversiones públicas previstas • Nivel de cumplimiento del cronograma de plazos de ejecución de las actuaciones • Cumplimiento de los distintos trámites, plazos e hitos de las actuaciones de regeneración y renovación urbanas que afecten al tejido urbano de los núcleos turísticos 	<ul style="list-style-type: none"> • Actuaciones privadas ejecutadas con subvenciones y ayudas, beneficios fiscales, etc. • Actuaciones que se hayan beneficiado de un procedimiento abreviado en la obtención de la licencia municipal de obras. • Actuaciones ejecutadas por orden de ejecución de obras de conservación o rehabilitación edificatoria, declaraciones de incumplimiento y procedimientos de sustitución de la propiedad.
<p>Activar la actividad económica de su ámbito de actuación</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Plusvalías generadas por la renovación de los establecimientos turísticos y empleadas en la ejecución de las actuaciones • Gasto público invertido en la consecución de los objetivos en función de la inversión privada • Aumento del IGIC recaudado por número de empresas • Nuevo empleo generado por número de empresas 	<ul style="list-style-type: none"> • Nuevas licencias de apertura de locales comerciales; mayor superficie comercial. • Nuevas licencias de establecimientos de alojamiento y/o de equipamientos complementarios.

El paradigma de la sostenibilidad ha desempeñado un papel destacado en este renovado interés por el uso de indicadores turísticos (Vera, 2001), intensificando su uso en los últimos años. Así, son imprescindibles en la mayoría de los procesos con concurrencia competitiva para acceder a la financiación de los actuales programas de regeneración. Se conciben como herramientas que permiten monitorear los objetivos perseguidos y su relación inversión-consecución de resultados. Este es el caso del Programa de Planes de Sostenibilidad Turística en Destinos: además de que el eje 4, actuaciones en el ámbito de la competitividad, contempla la creación de sistemas de evaluación de resultados (sistemas de indicadores de resultados, plataforma de gestión de los destinos turísticos, estudios de las repercusiones de los planes de sostenibilidad turística locales y regionales, y del programa nacional y sus repercusiones socioeconómicas) como una de las «intervenciones» objeto de subvención, también se señala la necesidad de identificar los datos estadísticos o indicadores pertinentes que justifican la necesidad de reconversión y, por tanto, su inclusión en el citado plan.

Sin embargo, los indicadores comúnmente utilizados no son suficientes para lograr una medición efectiva de la sostenibilidad turística (Vera, 2001). Además, como López *et al.* (2022:217) indican: «Desafortunadamente, estas aportaciones han tenido poca traslación real a los sistemas de gestión de los destinos y tampoco se han concretado demasiado en

acciones específicas por parte de los organismos competentes». Estos avances tampoco se han producido en cuanto al diseño de metodologías lógicas y coherentes de cuantificación de la sustentabilidad de las áreas turísticas maduras de litoral, sobre todo, las fundamentadas en indicadores de tercera generación. Por otra parte, los sistemas apropiados para la medición de los resultados de la adaptación a escala local pueden no serlo a escala nacional o internacional (agregado). De igual modo, se suelen utilizar diferentes sistemas de medición en diferentes sectores, a la vez que, como sucede con el propuesto por la OMT (2005), se centran en cuestiones generales del turismo. Lo mismo sucede con los indicadores individuales, que proporcionan una visión sesgada de la realidad (contexto global), incapaz de captar de una manera conjunta la complejidad de la ciudad. A ello se añade la falta de consenso, a la vez que se da una falta de conexión entre el nivel de las políticas y los debates académicos y los técnicos.

Resulta habitual que no se disponga de datos e información a escala territorial, a la vez que las bases de datos locales no son congruentes con los sistemas nacionales de recopilación de datos (Alonso, 2016). Además, en coherencia con lo que sucede con las fuentes estadísticas públicas turísticas (Peñarrubia y Simancas, 2020), los indicadores de sostenibilidad del espacio urbano-turístico no suelen aparecer en las fuentes públicas oficiales. Lo mismo sucede con la comentada falta de datos actualizados sobre la realidad espacial y territorial, que son necesarios para informar acerca de las políticas de regeneración de las áreas turísticas de litoral, así como la dificultad de abordar aspectos menos tangibles de la regeneración, tales como las cuestiones socioespaciales. Así, los datos disponibles son dispersos, están desagregados y desactualizados, carecen de una dimensión diacrónica, algunos son inaccesibles —también los públicos—, no se adecúan a las temáticas que requiere la medición de la sostenibilidad, centrándose en cuestiones generales del turismo, no se actualizan de manera sistemática ni se evalúan periódicamente, a la vez que carecen de valores meta que permitan medir el grado de efectividad de las acciones planificadas, sino que la información disponible no está orientada al análisis de la sostenibilidad turística del destino.

Lo anterior obliga a elaborar trabajos *ad hoc*, como el realizado por un grupo de investigadores de la Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel-Universidad de La Laguna y del grupo de investigación de la ULL ReinvenTUR: Observatorio de la Renovación Turística, para Turismo de Tenerife (Cabildo de Tenerife) a través de la Fundación General de la Universidad de La Laguna. Con una muestra del 32 % de los establecimientos de alojamiento turístico de la isla de Tenerife (el 39 % de las plazas alojativas), se detectó que el 44 % de las plazas turísticas están renovadas, el 37 % están con fases acabadas y el 17 % ha iniciado el proceso. El 44 % de las actuaciones en establecimientos alojativos de Tenerife de los últimos cinco años se han acometido en el año 2018. La inversión en actuaciones de renovación alojativa entre 2012 y 2018 fue de 339.664.000 euros, lo que supuso una inversión media de 14.412,08 euros por plaza alojativa. Esta inversión se concentró básicamente en los establecimientos de 4 estrellas (el 47,9 %), siendo fundamentalmente privada (el 91,3 %). Destaca la relativa paridad en relación con la tipología de los establecimientos según el tipo de explotación: mientras que el 56 % pertenecían a cadenas hoteleras nacionales o internacionales, el 44 % son alojamientos independientes o forman parte de cadenas locales. Las habitaciones son las zonas de los establecimientos donde se concentraron las actuaciones de renovación (79,1 %), seguidas de las zonas comunes (54,8 %) y cocinas (45,2 %); destaca cómo el 29,6 % y 22,6 % han acometido

cambios en la dirección y área técnica, respectivamente. El 30,4 % de los establecimientos de alojamiento turístico de la muestra han implementado medidas de eficiencia energética y del consumo de agua, a la vez que el 39,1 % solo han incorporado las primeras. Más de la mitad de los establecimientos no habían acometido cambios en su modelo de negocio, aunque un 25,2 % han introducido nuevos productos y experiencias, a la vez que un 12,2 % habían tematizado o especializado el alojamiento. El 21,7 % incorporó nuevas técnicas y estrategias de optimización de la rentabilidad, así como de comercialización. El 34,8 % de los establecimientos renovaron su página web y su marca e imagen corporativa. El 44,3 % de los establecimientos manifestaron una mejora de su reputación *online* tras acometerlas, aunque solo un 6,9 % y un 6,1 % señalan mejoras en su ADR y RevPAR, respectivamente.

No hay un consenso claro sobre el número de indicadores que debe tener un sistema. En este sentido, la selección debe ser lo suficientemente amplia como para que se pueda evaluar correctamente la multidimensionalidad del fenómeno y, a la vez, suficientemente simplificada para que sea manejable (Choi & Sirakaya, 2006). Esta ambigüedad supone una importante dificultad metodológica, como corresponde al criterio subjetivo de cada investigador el determinar el número «suficiente» de indicadores para definir los parámetros de un fenómeno. Por esta razón es conveniente que el sistema de indicadores esté contrastado a través de procesos participativos con los agentes del territorio y/o encuestas pluridisciplinares a expertos.

Las herramientas de evaluación «ex ante» y «ex post» convencionales, esto es, con una línea de base fija, a menudo no son adecuadas. Esto determina la necesidad de disponer de una línea de base variable sobre la situación actual según indicadores fiables que sirvan para hacer el seguimiento y la valoración de los logros de la aplicación de las estrategias y acciones de sostenibilidad. Así, una línea de base de la sostenibilidad de las áreas turísticas de litoral analizaría y compararía datos en relación con los niveles objetivos deseados, con el fin de definir dónde se encuentran las prioridades de desarrollo, cuáles podrían ser las metas provisionales y qué tipo de recursos se requiere para alcanzar los resultados deseados y, por tanto, evaluar los cambios y avances. Un estudio de línea de base incluirá dos pasos básicos: a) construir una línea de base que contenga un conjunto de indicadores a título de inventario; b) comparar (*benchmark*) los datos de línea de base con los índices de otras áreas turísticas de litoral. Para ello, lo ideal sería construir la línea de base utilizando un conjunto de umbrales de referencia.

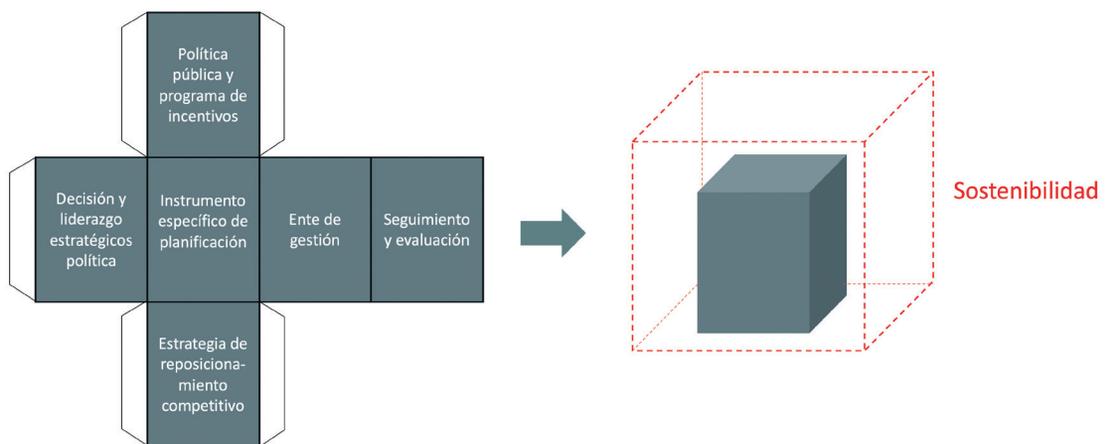
Por último, resulta necesario avanzar en los denominados indicadores de tercera generación, que aportan una visión sinérgica, transversal y holística vinculada con la sostenibilidad, por ejemplo, al comportamiento y el grado de satisfacción del turista, la huella de carbono, el trabajo justo y equitativo, etc. En este sentido, el Plan de Infraestructuras Turísticas de Canarias (PITCAN) ha avanzado en esta cuestión, estimando su eficiencia en términos de impacto económico y generación de empleo. Así, se estima que por cada euro gastado en la construcción y puesta en funcionamiento de las infraestructuras turísticas tendrá lugar un incremento en la actividad productiva canaria (medida esta última a través del volumen de los ingresos de la actividad empresarial) valorado en 1,83 euros. Este nivel de actividad productiva, una vez descontado el pago de consumos intermedios, nos lleva a que, por cada euro gastado, se generaría un incremento en el valor añadido bruto de la economía canaria estimado en 0,91 euros, una renta total que se destinará a la remuneración del conjunto de factores productivos que han intervenido en dicha actividad productiva. En particular, por cada euro gastado, se

acabarían destinando 0,61 euros al pago de rentas salariales, destinándose el resto al pago de otro tipo de remuneraciones como son los beneficios empresariales, impuestos, intereses financieros o rentas de alquileres, entre otros. En términos del empleo se observa que, por cada millón de euros gastado en actuaciones incluidas en el PITCAN, se generarían de media 28,9 empleos anuales a tiempo completo. Por último, debe destacarse que las Administraciones públicas recibirán un retorno directo en forma de cobro de impuestos y cotizaciones sociales ligadas directamente a la actividad productiva asociada a la construcción de este tipo de infraestructuras. En particular, y en términos medios, se estima que, por cada euro gastado, las administraciones tributarias recibirán 0,17 euros procedentes del pago de impuestos sobre la renta, el consumo y licencia y tasas municipales, además de otros 0,17 euros en concepto de pago de cotizaciones a la Tesorería General de la Seguridad Social.

3.7. La sostenibilidad y la gobernanza como hoja de ruta de la regeneración de las áreas turísticas de litoral

La regeneración sostenible se ha convertido en el *mainstreaming* de las iniciativas de políticas turísticas. Así, la sostenibilidad «envuelve» al resto de los elementos del proceso de regeneración turística (Figura 14.4). De esta manera, ya no solo es tanto un medio, sino también un fin. Desde esta perspectiva, la sostenibilidad se plantea como «la hoja de ruta» de cualquier política, programa, plan y proyecto de regeneración de las áreas turísticas de litoral. Esto determina que la sostenibilidad ya no se conciba como una moda, un simple objetivo a conseguir o una estrategia *per se*. Por el contrario, significa aproximar la ordenación urbana de las áreas turísticas de litoral a su fin último: la mejora de forma integral de la calidad de vida de sus usuarios, esto es, los que hacen turismo (viajeros), los residentes, los visitantes (por ocio) y los que trabajan en ellas; en este sentido, no hay que olvidar que el turismo es la actividad de la felicidad de «los que hacen turismo» y de «los que viven del turismo».

Figura 14.4. Elementos estructurales de la estrategia de regeneración de un destino turístico



Fuente: elaboración propia.

La sostenibilidad ha dejado de ser un mero paradigma de buenas intenciones para convertirse en una oportunidad y orientarse hacia la rentabilidad. La sostenibilidad se concibe como un factor de competitividad de los destinos (López-Sánchez y Pulido-Fernández, 2014; Higgins, 2018), hasta el punto de que, incluso, se llega a plantear como un elemento central de la misma. Asimismo, constituye un elemento para la «especialización diversificada» en coherencia con las estrategias de especialización inteligente planteadas por la Comisión Europea. Esta perspectiva convierte a la sostenibilidad en una de las trayectorias a las que Sanz y Antón (2014) se refieren en relación con la evolución de los destinos. Ello implica retomar la idea de Ritchie y Crouch (2000) de que la competitividad es ilusoria sin sostenibilidad, en cuanto la primera se debe lograr sin poner en peligro la segunda. Esta estrecha relación entre sostenibilidad y competitividad queda demostrada por la necesidad de establecer una política de desarrollo turístico que permita la gestión adecuada de los recursos, puesto que difícilmente un destino podría mantener su posición en el mercado si estos se degradan. De esta manera, a pesar de la falta de concreción y tardanza en aportar resultados prácticos, la apuesta por la sostenibilidad se está convirtiendo en la principal ventaja competitiva de cualquier destino (López-Sánchez y Pulido-Fernández, 2014). Por tanto, cualquier estrategia de regeneración turística se debe articular en torno al concepto de «competitividad sostenible» de Hassan (2000), entendida como la capacidad del destino para crear e integrar productos con valor añadido que proteja sus recursos y, al mismo tiempo, mantenga su posición competitiva.

Por otra parte, en la medida en que sin participación de todos los agentes relevantes no existe desarrollo sostenible, cualquier estrategia de regeneración involucrada debe considerar a la multitud y diversidad de los *stakeholders* involucrados. Por un lado, los que se mueven en la esfera de lo público y, por tanto, tienen la responsabilidad de diseñar e implementar la estrategia de regeneración; en este sentido, la orientación transversal del proceso requiere de la intervención de todas las Administraciones públicas —estatales, regionales, insulares y/o locales— desde el respeto absoluto de sus competencias, con el fin de que trabajen de forma sinérgica para alcanzar un resultado común. Por otro, los del ámbito empresarial, que no solo se ven afectados por esta política, sino que, en algunos casos, fomentan e incluso influyen en su diseño. La consideración de sus percepciones, actitudes y reacciones resultan oportunas y decisivas para conocer, por una parte, cómo se han tomado las decisiones técnicas-políticas adoptadas por parte del gobierno a distintas escalas (governabilidad), así como los marcos jurídico-institucionales, estructuras, sistemas de conocimientos y mecanismos de participación de los diferentes actores (gobernanza), y por otra, las respuestas de estos últimos a las formas en que se ha ejercido la responsabilidad y el poder político. Asimismo, esta escala es la más cercana a los actores, de modo que permite no solo aprovechar la percepción de los *stakeholders* acerca de los problemas locales, sino también su capacidad de movilización para el diseño e implementación de las políticas y acciones, en la medida en que estos van a ser también sus destinatarios.

Lo anterior no solo conlleva identificar a los agentes involucrados, sino también evaluar las complejas interrelaciones que han existido entre lo público y lo privado, así como las reacciones de estos últimos ante las decisiones de los primeros y hasta entre sí, sobre todo cuando han surgido conflictos al converger múltiples intereses, algunos de ellos, incluso, contrarios. Así, uno de los retos del proceso es conseguir un alto grado de cooperación y de responsabilidad

compartida, en cuanto son destinatarios y responsables no solo del diseño, sino también de su implementación, de modo que van a ser una garantía de su eficacia. Ello implica la colaboración público-privada, privada-privada y público-pública.

Esta perspectiva pretende avanzar hacia la gobernanza, entendida como un estilo de gobernabilidad caracterizado por la interacción y cooperación entre la pluralidad de actores que participan en la formulación de las políticas públicas. Esta se plantea como una herramienta analítica y operativa para avanzar en la sostenibilidad territorial, en cuanto permite aplicar un enfoque de abajo a arriba (*bottom-up*), articulado en torno a un proceso permanente y cooperativo de aprendizaje, diálogo intenso y continuo, y acuerdo entre la pluralidad y diversidad de *stakeholders*, endógenos y exógenos. Ello requiere la inclusión de mecanismos de nueva gobernanza local (Merinero y Pulido, 2009) desde una triple perspectiva: a) vertical, es decir, de relaciones multinivel entre los diferentes ámbitos político-administrativos a escala regional, insular y municipal; b) horizontal, entendida como coordinación transectorial, y c) la participación de las instituciones.

Lo anterior implica la aplicación de la gobernanza a lo largo de la cadena de valor de turismo mediante la coordinación, colaboración y cooperación entre los diferentes actores. Ello facilita el consenso y el aprendizaje durante la planificación y gestión del proceso de regeneración del destino turístico. Este planteamiento resulta coherente con el hecho de que el concepto de destino turístico ha evolucionado hacia postulados más complejos (clústeres, redes, sistemas y constructos sociales). Estos resaltan la componente relacional y la interdependencia entre los agentes del destino (Pearce, 2014). De esta manera, la dimensión relacional se ha incorporado tanto a la política pública como a la planificación y gestión de los destinos (Hall, 2008). Esto dota de una gran importancia a la citada colaboración entre los agentes, así como a las relaciones entre los diversos actores y niveles administrativos con la gobernanza en el turismo.

4. CONCLUSIONES

La fase de madurez de un destino/área turística es la adecuada para activar los procesos internos y colectivos dirigidos a acometer cambios a través de la implementación de distintas soluciones más o menos horizontales, que permitan adaptar los productos, estructuras y modos de funcionamiento y funcionalidades a las nuevas demandas. Para ello, la aplicación de políticas públicas se revela esencial. Se trata de intervenir en las áreas turísticas ya existentes, frente a la planificación y desarrollo de nuevas ocupaciones en zonas anexas o próximas, otros municipios o, incluso, otros países o destinos emergentes y menos congestionados, con la excepción de proyectos singulares y distintivos que aporten un valor añadido al destino.

En coherencia con lo planteado en el proyecto *Science for environment Policy, Indicators for Sustainable Cities* de la Comisión Europea (2015), las áreas turísticas maduras de litoral necesitan contar con algún instrumento para evaluar su situación previa y definir las actuaciones necesarias para su transformación en destinos sostenibles. Así, la valoración de los efectos sobre la sostenibilidad de las estrategias e intervenciones de regeneración de las áreas turísticas de litoral implica la consideración de dos tipos de indicadores: por un lado, los puramente descriptivos, que permiten la medición de la situación preoperacional (indicadores estado) de sostenibilidad

durante el proceso de análisis territorial, integrándose, por tanto, en el diagnóstico; y por otro, los de evaluación y seguimiento, que sirven para medir el grado de sostenibilidad de la situación postoperacional (indicadores de respuesta) derivado de la implementación efectiva de las acciones. Sin embargo, en la práctica de la regeneración abundan la falta de uniformidad de criterios, el enfoque local, los intereses sectoriales y la secuencia temporal cortoplacista.

La evaluación de los procesos de regeneración basada en indicadores debe descender a la escala local. Esto implica que la valoración de las especificidades territoriales locales sea clave para la territorialización de las estrategias de sostenibilidad de las áreas turísticas de litoral. La aplicación de esta premisa a los espacios urbano-turísticos de litoral hace que sea necesario un conocimiento exhaustivo de los elementos y procesos que se dan en los mismos. Ello determina la necesidad de disponer de la información necesaria a escala local que permita comprender las necesidades y prioridades en materia de sostenibilidad para luego, sobre esa base, diseñar las estrategias y acciones. Por tanto, los datos cualitativos y cuantitativos, incluso a escala microlocal, y la fijación de parámetros de sostenibilidad resultan básicos. Se trata de contar con sistemas de información adaptados a los contextos territoriales específicos, que aporten datos, públicos y privados, actualizados y con el nivel de desagregación adecuado. No obstante, no se trata de acumular grandes volúmenes de estadísticas, sino la capacidad de la transformación piramidal y secuencial de los datos en información suficiente para convertirla en conocimiento con el que abordar el proceso de toma de decisiones. No hay que obviar que la incorporación de tecnología, innovadores modelos de gestión y sistemas de información, así como la creación, acumulación y diseminación de conocimiento, es lo que hace que dichos procesos de toma de decisiones sean realmente inteligentes. Para ello, la medición y evaluación del progreso del grado de sostenibilidad de la regeneración de los destinos requiere de estadísticas precisas, actualizadas, suficientemente desglosadas, pertinentes, accesibles, con datos segregados y fáciles de utilizar.

Referencias

- Agarwal, S. (1994). The resort cycle revisited: implications for resorts. In C. Cooper & A. Lockwood (eds.), *Progress in tourism, recreation and hospitality management* (pp. 194-208). Chichester: Wiley.
- Agarwal, S. (1997). The resort cycle and seaside tourism: an assessment of its applicability and validity. *Tourism Management*, 18(2), 65-73. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(96\)00102-1](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(96)00102-1)
- Agarwal, S. (2002). Restructuring seaside tourism. The Resort Lifecycle. *Annals of Tourism Research*, 29(1), 25-55. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(01\)00002-0](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(01)00002-0)
- Agarwal, S. (2006). Coastal Resort Restructuring and the TALC. In R. W. Butler (ed.), *The Tourism Area Life Cycle. Vol 2. Conceptual and theoretical issues* (pp. 201-218). Clevedon: Channel View Publications.
- Agarwal, S., & Shaw, G. (2007). *Managing coastal tourism resorts: a global perspective*. Channel View Publications.

- Aguiló, E. y Alegre, J. (2004). La madurez de los destinos turísticos de sol y playa. El caso de las Islas Baleares. *Papeles de Economía Española*, (102), 250-270.
- Alonso, M. (2016). Las actuaciones de regeneración y renovación urbanas. *Práctica Urbanística*, (138), 42-55.
- Antón, S. (1995). La reestructuración de las ciudades turísticas litorales ante las nuevas tendencias de consumo turístico. En J. I. Plaza y V. Cabero (coord.). *Cambios regionales a finales del siglo XX* (pp. 318-321). Asociación de Geógrafos Españoles/Universidad de Salamanca, Salamanca.
- Antón, S. (1998). La urbanización turística. De la conquista del viaje a la reestructuración de la ciudad turística. *Documentos d'Anàlisi Geogràfica*, 32, 17-43.
- Antón, S. (2004). De los procesos de diversificación y cualificación a los productos turísticos emergentes. Cambios y oportunidades en la dinámica reciente del turismo litoral. *Papeles de Economía Española*, (102), 316-333.
- Antón, S. (2011). Dinámicas de reestructuración de los destinos turísticos litorales del Mediterráneo. Perspectivas y condicionantes. En D. López (ed.), *Renovación de destinos turísticos consolidados* (pp. 23-40). Valencia: Tirant Lo Blanch.
- Antón, S., & Wilson, J. (2017). The evolution of coastal tourism destinations. A path plasticity perspective on tourism urbanisation. *Journal of Sustainable Tourism*, 25(1), 96-112.
- Baum, T. (1998). Taking the exit route: extending the tourism area life cycle model. *Current Issues in Tourism*, 1(2), 167-175.
- Blanco, R. (2012). Planificación de destinos turísticos maduros. Consideraciones para su reconversión. En J. F. Vera e I. Rodríguez (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades* (pp. 55-68). Valencia: Universitat de València.
- Brouder, P., & Eriksson, R. H. (2013). Tourism evolution. On the synergies of tourism studies and evolutionary economic geography. *Annals of Tourism Research*, 43, 370-389. DOI: 10.1016/j.annals.2013.07.001
- Brouder, P., Anton, S., Gill, A., & Ioannides, D. (2017). Why is tourism not an evolutionary science? Understanding the past, present and future of destination evolution. En P. Brouder, S. Anton, A. M. Gill & D. Ioannides (eds.), *Tourism Destination Evolution* (pp. 1-18). Routledge.
- Butler, R. W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution. Implications for management of resources. *Canadian Geographies*, 24(1), 5-12. <https://doi.org/10.1111/j.1541-0064.1980.tb00970.x>
- Butler, R. (2012). Mature Tourist Destinations: can we recapture and retain the magic? En J. F. Vera e I. Rodríguez (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades* (pp. 19-36). Valencia: Universitat de València.
- Camisón, C. y Monfort, V. M. (1998). Estrategias de reposicionamiento para destinos turísticos maduros: el caso de la Costa Blanca. *Estudios turísticos*, (135), 5-28.
- Castrillo, M. Á., Matesanz, Á., Sánchez, D. y Sevilla, Á. (2014). ¿Regeneración urbana? Deconstrucción y reconstrucción de un concepto incuestionado. *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*, (126), 129-39.

- Choi, H. C., & Sirakaya, E. (2006). Sustainability indicators for managing community tourism. *Tourism Management*, 27(6), 1274-1289.
- Donaire, J. A. y Mundet, L. (2001). Estrategias de reconversión turística de los municipios litorales catalanes. *Papers de Turisme*, (29), 50-66.
- Dorta, A. (2015). *Análisis del proceso de renovación de la oferta turística de alojamiento en destinos consolidados: el caso de Puerto de la Cruz (Tenerife)*. Tesis doctoral. San Cristóbal de La Laguna: Universidad de La Laguna.
- Falcón, C. E. (2019). Valorando políticas públicas de renovación en áreas turísticas maduras. *Revista Aragonesa de Administración Pública*, (53), 344-383.
- Gaja, F. (2015). La regeneración urbana en la encrucijada. *ACE: Architecture, city and Environment*, 9(27), 11-26. <http://dx.doi.org/10.5821/ace.9.27.2803>
- García-Torres, A. (2009). Modernización de destinos turísticos maduros: regulación. *La administración práctica: enciclopedia de administración municipal*, (3), 267-270.
- García, J. I. (2014). *El impacto territorial del tercer boom turístico de Canarias*. Tesis Doctoral. San Cristóbal de La Laguna: Universidad de La Laguna.
- Getz, D. (1992). Tourism planning and destination life cycle. *Annals of Tourism Research*, 19(4), 752-770.
- Gobierno de España (2019). Plan de Acción para la implementación de la Agenda 2030. Hacia una Estrategia española de desarrollo sostenible. <https://transparencia.gob.es/transparencia/dam/jcr:6e0f06b9-a2e0-44c0-955a-dad1f66c11d7/PLAN%20DE%20ACCI%C3%93N%20PARA%20LA%20IMPLEMENTACI%C3%93N%20DE%20LA%20AGENDA%202030.pdf>
- González, F. (2012). El modelo de reestructuración turística de la Costa Daurada. En F. Vera e I. Rodríguez (eds.), *Renovación y reestructuración de destinos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades* (pp. 219-241). Valencia: Universitat de València.
- González, F. y Antón, S. (2008). La naturaleza del turista. De la turismofobia a la construcción social del espacio turístico. En Antón, S. y González, F. (coord.), *A propósito del turismo: la construcción social del espacio turístico*, Editorial UOC, pp. 11-34.
- González, M. M., León, C. J., y Padrón, N. (2006). Obsolescencia y políticas de renovación medioambiental en el sector turístico. *Cuadernos económicos de ICE*, (71), 153-176.
- Hall, M. (2008). *Tourism planning: policies, processes and relationships*. Pearson Education.
- Hassan, S. S. (2000). Determinants of market competitiveness in an environmentally sustainable tourism industry. *Journal of Travel Research*, 38(3), 239-245. <https://doi.org/10.1177/004728750003800305>
- Higgins, F. (2018). Sustainable tourism. Sustaining tourism or something more? *Tourism Management Perspectives*, 25, 157-160.
- Hovinen, G. R. (2002). Revisiting the destination lifecycle model. *Annals of Tourism Research*, 29(1), 209-230.
- Ivars, J. A., Rodríguez, I., & Vera, J. F. (2013). The evolution of mass tourism destinations: New approaches beyond deterministic models in Benidorm (Spain). *Tourism Management*, 34, 184-195. <http://dx.doi.org/10.1016/j.tourman.2012.04.009>

- Knowles, T., & Curtis, S. (1999). The market viability of European mass tourist destinations. A Post-Stagnation Life-Cycle Analysis. *International Journal of Tourism Research*, 1(2), 87-96.
- Ley 9/2015, de modificación de la Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias. BOE, 126, de 27 de mayo de 2015, páginas 45331 a 45346. <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/2015/04/27/9>
- Llorca, E. y Sosa, J. A. (2009). Procesos de reciclaje aplicados al turismo de masas en el sur de Gran Canaria. *Vector plus: miscelánea científico-cultural*, (34), 65-76.
- Llorca, E. y Sosa, A. (2010). Procesos de reciclaje aplicados al turismo de masas en el Sur de Gran Canaria. En VV.AA., Congreso Internacional *Sustainable Building 2010*.
- López, F., Vera, J. F., Torres, A. e Ivars, J. A. (2022). *El turismo, ¿fin de época? Desafíos de España como destino turístico en un nuevo escenario*. Valencia: Universitat de València. <http://dx.doi.org/10.7203/PUV-OA-863-4>
- López-Sánchez, Y., & Pulido-Fernández, J. I. (2014). Incorporating sustainability into tourism policy. A strategic agenda for Spain. *European Journal for Tourism Research*, (7), 57-78.
- Ma, M., & Hassink, R. (2013). An evolutionary perspective on tourism area development. *Annals of Tourism Research*, 41, 89-109.
- McLennan, C.-I., Ruhanen, L., Ritchie, B., & Pham, T. (2012) Dynamics of destination development: Investigating the application of transformation theory. *Journal of Hospitality y Tourism Research*, 36(2), 164-190.
- Medina, D. R., Medina, R. D., & Sánchez, A. J. (2016). Renovation strategies for accommodation at mature destinations: A tourist demand-based approach. *International Journal of Hospitality Management*, 54, 127-138.
- Merinero, R. y Pulido, J. I. (2009). Desarrollo turístico y dinámica relacional. Metodología de análisis para la gestión activa de destinos turísticos. *Cuadernos de Turismo*, (23), 173-193.
- Mirallave, V. (2004). Consideraciones sobre la renovación del espacio turístico canario. *Cartas urbanas*, (9), 84-93.
- Moya, L. y Díez, A. (2012). La intervención en la ciudad construida: acepciones terminológicas. *Urban*, (4), 13-123.
- Navarro, E. (2006). Proceso de crecimiento e intensificación de usos en los destinos turísticos consolidados. En A. J. Lacosta (coord.), *Turismo y cambio territorial: ¿eclosión, aceleración, desbordamiento? IX Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación* (pp. 319-350). Asociación de Geógrafos Españoles.
- Oreja, J. (2000). Revitalización de destinos turísticos maduros. En D. V. Blanquer (coord.), *Turismo: comercialización de productos, gestión de organizaciones, aeropuertos y protección de la naturaleza* (pp. 199-232). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Organización Mundial del Turismo (OMT) (2005). *Indicadores de sostenibilidad para los destinos turísticos. Guía práctica*, OMT.
- Papatheodorou, A. (2004). Exploring the evolution of tourism resorts. *Annals of Tourism Research*, 31(1), 219-237.

- Pearce, D. G. (2014) Toward an integrative conceptual framework of destinations. *Journal of Travel Research*, 53(2), 141-153.
- Peñarrubia, M. P. y Simancas, M. (2020). Análisis multiescalar de las fuentes estadísticas públicas de turismo. En M. Simancas y M. P. Peñarrubia (coords.), *El valor de los datos turísticos* (pp. 183-212). Tirant lo Blanch / Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna.
- Perelli, Ó. y Prats, F. (2007). La apuesta por la reconversión de los destinos maduros del litoral. *Estudios Turísticos*, (172-173), 203-212.
- Priestley, G., & Mundet, L. (1998). The post-stagnation phase of the resort cycle. *Annals of Tourism Research*, 25(1), 85-111. [https://doi.org/10.1016/S0160-7383\(97\)00062-5](https://doi.org/10.1016/S0160-7383(97)00062-5)
- Ritchie, J. R. B., & Crouch, G. I. (2003). *The Competitive Destination. A Sustainable perspective*. CABI Publishing.
- Roberts, P. & Sykes, H. (2000). *Urban Regeneration. A Handbook*. Thousand Oaks, Calif. SAGE Publications Ltd.
- Rodríguez, M., & Rodríguez, R. (2018). A Decision-Making and Governance Framework for the Renewal of Tourism Destinations: The Case of the Canary Islands. *Sustainability*, 10(2), 310.
- Rullán, O. (2008). Reconversión y crecimiento de las zonas turísticas: del fordismo al post-fordismo. En Troitiño, M. Á., García, J. S., y García, M^a. (coords.), *Destinos turísticos: viejos problemas, ¿nuevas soluciones? X Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación* (pp. 587-626). Universidad de Castilla-La Mancha.
- Santos, E. L. y Fernández, A. (2010). El litoral turístico español en la encrucijada: entre la renovación y el continuismo. *Cuadernos de Turismo*, (25), 185-206.
- Sanz, C., & Antón, S. (2014) The evolution of destinations: towards an evolutionary and relational economic geography approach. *Tourism Geographies*, 16(4), 563-579. DOI: 10.1080/14616688.2014.925965
- Sanz, C., Wilson, J., & Anton, S. (2017). Moments as catalysts for change in the evolutionary paths of tourism destinations. In P. Brouder, S. Anton, A. M. Gill y D. Ioannides (eds.), *Tourism Destination Evolution* (pp. 81-102). Routledge.
- Simancas, M. (2010). La renovación edificatoria de la oferta turística de alojamiento en destinos consolidados: la experiencia de Canarias. *Revista de Geografía de la Universitat de València*, (87), 23-44.
- Simancas, M. (2012). Evaluando políticas públicas de renovación de destinos turísticos maduros: el proceso de reconversión turística de Canarias. En F. Vera y I. Rodríguez (eds.). *Renovación y reestructuración de destinos en áreas costeras. Marco de análisis, procesos, instrumentos y realidades* (pp. 163-200). Universitat de València.
- Simancas, M. (2015). *La moratoria turística de Canarias. La reconversión de un destino maduro desde la Ordenación del Territorio*. San Cristóbal de La Laguna: servicio de Publicaciones de la Universidad de La Laguna.

- Simancas, M. (2016). La política canaria de renovación de las áreas turísticas del litoral. En M. Simancas y E. Parra (coords.), *¿Existe un modelo turístico canario?* (pp. 107-144). Promotur Turismo Canarias, S.A. / Vicerrectorado de Relaciones con la Sociedad de la Universidad de La Laguna.
- Simancas, M. y García, J. (2010). El impacto territorial de la estrategia de mejora de la calidad de los destinos maduros. La aplicación de estándares edificatorios a los alojamientos turísticos. En Hernández, R. y A. Santana (coord.), *Destinos turísticos maduros ante el cambio. Reflexiones desde Canarias* (pp. 161-182). Instituto Universitario de Ciencias Políticas y Sociales de la Universidad de La Laguna.
- Simancas, M. y Ledesma, O. (2016). La planificación territorial de la política de renovación de las áreas turísticas maduras: los Planes de Renovación, Mejora e Incremento de la Competitividad de Canarias. *PASOS, Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 14(2), 335-352.
- Simancas, M., Temes, R. y García, A. (2020). Intervenciones de regeneración en áreas turísticas de litoral. Una propuesta de homogeneización terminológica. *Revista ACE. Arquitectura, Ciudad y Entorno*, 15(43), 7037. <http://dx.doi.org/10.5821/ace.15.43.7037>
- Sociás, J. M^a. (2000). La modernización y reconversión de las zonas turísticas. En M^a. V. Petit (coord.), *Lecciones de derecho del turismo* (pp. 119-156). Valencia: Tirant lo Blanch.
- Temes, R. (2017). La renovación de las ciudades turísticas en Canarias. Una respuesta meditada para unos destinos maduros. *Ciudades*, (20), 223-243. <http://dx.doi.org/10.24197/ciudades.20.2017.223-243>
- Velasco, M. (2004). *La política turística. Gobierno y Administración Turística en España (1952-2004)*, Tirant lo Blanch.
- Velasco, M^a. (2008). Gestión de destinos: ¿governabilidad del turismo o gobernanza del destino? En *VII Simposio Internacional de Turismo y Ocio*. ESADE / Universidad Ramón Llull.
- Vera, J. F. (dir.) (2001). *Planificación y gestión del desarrollo turístico sostenible. Propuestas para la creación de un sistema de indicadores*. Universidad de Alicante, Instituto Universitario de Geografía.
- Vera, J. F. y Baños, C. J. (2010). Renovación y reestructuración de los destinos turísticos consolidados del litoral: las prácticas recreativas en la evolución del espacio turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (53), 329-353.
- Vera, J. F., López, F., Marchena, M. y Antón, S. (2011). *Análisis territorial del turismo y planificación de destinos turísticos*. Valencia: Tirant lo Blanch.
- Villar, F. J. (2009). La política turística de Canarias. En M. Simancas (Coord.): *El impacto de la crisis en la economía canaria: claves para el futuro* (pp. 469-492). Real Sociedad económica de Amigos del País / Cabildo de Tenerife.
- Villar, F. J. (2016). Crónica sobre la construcción de un marco legal para la renovación del espacio turístico en Canarias. *Práctica Urbanística*, (138).

Accesibilidad universal e inclusión

DANIEL CELIS^a, OMAR CABRERA^a Y MOISÉS PERDOMO^a

^aInstituto de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES)
Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

En este capítulo se exponen las políticas actuales de la Unión Europea que fomentan la inclusión social de todas las personas, independientemente de su condición física, social y económica. Segmentos como la tercera edad cobran una importancia notable debido al envejecimiento de la población en España. El turismo accesible es aquel que involucra un proceso de colaboración entre los agentes implicados en la actividad turística para garantizar que todas las personas, independientemente de sus necesidades, puedan acceder a los distintos servicios turísticos con igualdad y dignidad de manera universal. La industria debe realizar una serie de cambios en los apartados de *hospitality*, *food & beverage*. Para ello, el sector presenta unas necesidades de formación específica en accesibilidad debido a la importancia de garantizar una buena experiencia del servicio a todos los turistas, así como un mayor entendimiento de los diferentes subsegmentos, como es el caso del turismo LGTB. En el caso de Canarias, será necesario realizar una remodelación y diferentes adaptaciones de las infraestructuras y espacios públicos. Debido a la falta de un sistema de seguimiento estandarizado, se ha propuesto una serie de indicadores con base en las diferentes normas ISO y UNE existentes, con el objetivo de poder medir la situación actual y poder actuar en consecuencia logrando alcanzar, de esta manera, una ventaja competitiva para el destino y situándose en la vanguardia de la gestión sostenible.

1. Introducción

Las políticas de la Unión Europea apoyan la inclusión social de todas las personas con discapacidad, trabajadores jóvenes y de mayor edad, trabajadores poco cualificados, inmigrantes y

minorías étnicas, personas que viven en zonas desfavorecidas y mujeres en el mercado laboral según el documento de *Inclusión Social* de la Comisión Europea (2021).

Durante la Cumbre Mundial sobre Desarrollo Social de Copenhague en 1995, se definió la sociedad inclusiva como «una sociedad para todos»; en esta definición, cada individuo ha de tener un papel activo, estar representado y poseer tanto derechos como responsabilidades. Para poder desarrollar este tipo de sociedad se han de crear mecanismos que permitan la diversidad y que promuevan la participación de todas las personas en su vida política, económica y social (Naciones Unidas, 2021).

En 2006, se adoptó la *Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad* (Naciones Unidas, 2006) a la que se han adherido más de 150 países y se crea un marco legal regulatorio de políticas nacionales contra la discriminación debida a discapacidades. En 2013 se inauguró el Centro de Accesibilidad en la sede de Nueva York de las Naciones Unidas para proporcionar una serie de servicios que faciliten la inclusión y la mayor participación de las personas con discapacidades en las reuniones de dicha organización.

En el artículo 30, se menciona el derecho a participar en igualdad de condiciones en la vida cultural, actividades recreativas, esparcimiento y deporte, debiendo adoptar los Estados parte las medidas pertinentes y el debido acceso a lugares tales como teatros, museos, servicios turísticos y lugares de importancia cultural nacional.

En 2014, se elabora el *Manual sobre Turismo Accesible Para Todos* (OMT, 2014a) mediante un acuerdo entre la Organización Mundial del Turismo, la European Network for Accesible Tourism (ENAT) y la Fundación ONCE. En este documento se presenta la definición de turismo accesible bajo los tres principios siguientes:

- 1. Turismo para Todos:** hace referencia a que el turismo abarca a la totalidad de la población, no únicamente a grupos que presentan necesidades de accesibilidad particulares, sino que abarca a grupos poblacionales con características económicas y sociales diferentes, siendo el turismo un factor de integración social que ayuda en la lucha contra las desigualdades y la exclusión.
- 2. Turismo Social:** donde es necesaria la participación de grupos poblacionales de rentas más bajas, a quienes se les ha de facilitar la posibilidad del turismo, a través de medidas concretas de carácter social. Este apartado hace referencia, entre otros, al derecho de los jóvenes (de 15 a 25 años), de familias consideradas numerosas (con 3 o más hijos), a personas con discapacidad y a la tercera edad.
- 3. Turismo Sostenible:** donde se menciona la protección de la diversidad cultural y medioambiental, estableciendo como objetivo la mitigación o reparación de los daños ocasionados por el turismo para conseguir mantener la actividad en el largo plazo.

La OMT (2014b, p. 4) recoge todos estos conceptos en la siguiente definición de turismo accesible:

Es una forma de turismo que implica un proceso de colaboración entre los interesados para permitir a las personas con necesidades especiales de acceso (en distintas dimensiones, entre ellas las de movilidad, visión, audición y cognición) funcionar independientemente, con igualdad y dignidad, gracias a una oferta de productos, servicios y entornos de turismo diseñados de manera universal. (OMT, 2014b, p. 4)

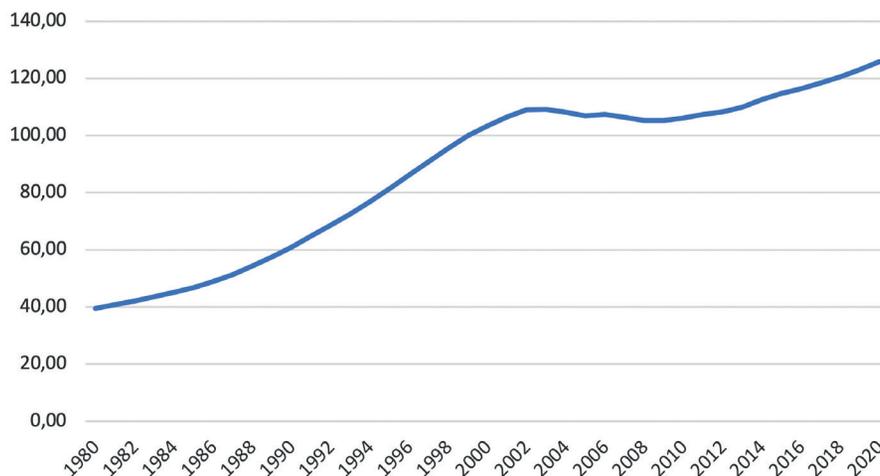
Según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2021), el número total de personas que presentan algún tipo de discapacidad se estima en más de 1.000 millones, cifra que corresponde al 15 % de la población mundial. La OMS contabiliza en 190 millones el número de personas mayores de 15 años que presentan la necesidad de una asistencia constante. A estos datos se les debe incorporar las nuevas tendencias poblacionales, ya que el número de personas con discapacidad está aumentando debido, en parte, al envejecimiento de la población y al aumento de la prevalencia de enfermedades crónicas.

En el año 2011, se estimó en 80.000 millones de euros la media de gasto anual en actividades turísticas de personas con discapacidad en la Unión Europea, cifra que ha ido en aumento debido al incremento de este segmento poblacional. Las últimas estimaciones realizadas por la Fundación ONCE (2017) han reflejado que el gasto turístico de las personas con discapacidad es sensiblemente superior al gasto turístico promedio, llegando a representar hasta un 30 % más.

2. Accesibilidad e inclusividad de un turismo para todos

Según la Fundación ADECCO (2018), el turismo que incorpora la accesibilidad de personas con discapacidad tiene un mercado potencial de 3.342.226 turistas a nivel nacional, quienes manifiestan no salir de vacaciones por falta de adaptabilidad en sus necesidades de algunos elementos en los viajes. Una estimación del número de empleos que podría generar esta actividad cifra en 90.806 los nuevos puestos de trabajo de creación directa. Esta apuesta podría generar beneficios para los destinos, entre ellos, una posible desestacionalización de la demanda, debido a las características del turismo sénior, que muestra un comportamiento inverso al turista en general, viajando en los periodos denominados «fuera de temporada». El Gráfico 15.1 muestra la evolución del índice de envejecimiento de la población española entre 1975 y 2022:

Gráfico 15.1. Evolución del índice de envejecimiento en España



Fuente: elaboración propia a partir de INE (2023).

El índice de envejecimiento relaciona las personas de 65 años o más respecto a la cantidad de personas menores de 15 años. Como se puede visualizar, la población española tiende al envejecimiento, situándose, en 2022, en 133,46 mayores de 65 años por cada 100 jóvenes menores de 15 años.

La Tabla 15.1 muestra los datos de los primeros seis años del índice de envejecimiento en España y la Tabla 15.2 muestra los datos de los seis últimos años del índice de envejecimiento en España, que se reflejan en el Gráfico 15.1, divididos por comunidad:

Tabla 15.1. Índice de envejecimiento en España (1975-1980)

	1975	1976	1977	1978	1979	1980
Total nacional	34,99	35,82	36,5	37,35	38,26	39,47
Andalucía	28,12	29	29,61	30,3	30,96	31,84
Aragón	51,61	52,71	53,93	55,36	56,97	58,95
Asturias	42,91	44,64	46,03	47,59	49,59	51,65
Baleares	42,99	43,28	43,72	44,4	45,49	46,83
Canarias	20,5	21,19	21,71	22,36	23	23,99
Cantabria	39,01	40,2	41,06	42,28	43,78	45,41
Castilla y León	46,14	48,09	50,04	51,96	53,91	56
Castilla La Mancha	43,32	44,96	46,61	48,31	49,88	51,61
Cataluña	36,61	36,99	37,36	37,98	38,81	40,09
Comunitat Valenciana	37,08	37,44	37,55	37,97	38,4	39,18
Extremadura	41,08	43	44,81	46,46	47,88	49,28
Galicia	47,37	48,61	49,65	50,74	51,49	52,54
Madrid	26,89	27,44	27,93	28,72	29,69	30,92
Murcia	30,26	30,88	31,01	31,38	31,5	32,1
Navarra	38,63	39,56	40,44	41,73	43,13	44,74
País Vasco	27,35	28,07	28,72	29,52	30,66	32,1
La Rioja	46,67	47,86	48,48	49,24	50,18	51,63
Ceuta	21,33	22,69	23,36	23,8	24,06	24,51
Melilla	25,14	26,3	27,46	28,15	27,98	27,79

Fuente: elaboración propia a partir del INE (2023).

Tabla 15.2. Índice de envejecimiento en España (2017-2022)

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Total nacional	118,26	120,46	122,88	125,75	129,11	133,46
Andalucía	96,21	98,55	101,13	104,17	107,79	111,82
Aragón	140,25	142,26	143,52	145,47	147,76	151,66
Asturias	209,95	214,18	218,65	224,57	231,07	239,97
Baleares	96,00	97,87	99,66	102,19	105,58	108,83
Canarias	105,73	109,83	114,07	119,17	126,11	133,86
Cantabria	146,34	149,74	153,87	159,29	165,39	173,04
Castilla y León	190,36	193,47	197,06	201,03	204,47	211,40
Castilla La Mancha	113,83	115,63	117,49	119,17	120,20	123,56
Cataluña	111,87	113,47	115,28	117,54	120,06	123,73
Comunitat Valenciana	118,05	120,31	122,57	125,22	129,11	132,63
Extremadura	134,81	137,46	140,84	144,29	147,42	151,99
Galicia	192,51	195,19	198,12	202,17	207,32	213,54
Madrid	103,76	105,83	108,19	110,83	113,41	117,72
Murcia	83,38	84,25	85,98	87,86	90,32	92,50
Navarra	116,49	117,98	119,37	121,58	124,35	128,07
País Vasco	144,99	147,45	150,49	154,01	158,50	164,10
La Rioja	130,90	133,42	135,87	138,29	141,22	145,08
Ceuta	51,35	52,84	55,16	58,38	61,69	65,50
Melilla	40,02	41,11	42,60	44,56	46,23	48,80

Fuente: elaboración propia a partir del INE (2023).

En la información de las Tablas 15.1 y 15.2 se puede apreciar que entre las diferentes comunidades existen algunas diferencias que no pueden ser abordadas en este capítulo debido a la amplia variedad de factores que explican esta evolución, pero sí se puede apreciar de una forma más clara el crecimiento del índice de envejecimiento en el conjunto del territorio español.

La situación de España no se presenta como un caso especial en el mundo: desde las Naciones Unidas, se estima que, en 2050, un sexto de la población mundial tendrá más de 65 años, predicciones que superan las estimaciones previas que sugerían que para el año 2050 la población mundial mayor de 65 años representaría un onceavo del total (Naciones Unidas, s.f.).

Con estos datos, se justifica la necesidad de realizar una adaptación de diferentes aspectos de la oferta turística. Entre dichos aspectos, se encuentran los que se detallan a continuación,

no solo en adaptación al segmento de personas mayores, sino teniendo en consideración las definiciones de la ONU anteriormente desarrolladas sobre el turismo inclusivo y accesible.

2.1 Accesibilidad e inclusividad en *hospitality*

En las recomendaciones de la OMT (2014b), se subraya la importancia de que los establecimientos turísticos dispongan de un número razonable de habitaciones debidamente acondicionadas que resulten accesibles sin necesidad de ningún tipo de ayuda adicional. En cuanto a la señalización, los mostradores de información y la facturación deberían estar claramente indicados y contar con una zona accesible adaptada a personas con movilidad reducida. En cuanto al desplazamiento horizontal, se deben adoptar medidas efectivas para asegurar que las personas con discapacidad tengan la posibilidad de desplazarse con la mayor independencia posible. En este sentido, es necesario que los pasillos no cuenten con obstáculos físicos y/o visuales y que en ellos puedan circular dos sillas de ruedas o, en su defecto, contar con zonas de adelantamiento.

2.2 Accesibilidad e inclusividad en *food & beverage*

La gastronomía tiene una gran relevancia en el sector turístico, puesto que se estima que representa el 30% del gasto total del turista en el destino, con un impacto directo en los establecimientos locales (Cavicchi & Ciampi, 2016). Además, para el 15% de los potenciales turistas, la gastronomía local es un factor clave en la elección del destino (Berbel-Pineda *et al.*, 2019). En términos de motivaciones, la gastronomía se sitúa en tercer lugar, después del interés cultural y la naturaleza, como razón principal para elegir un destino turístico (Berbel-Pineda *et al.*, 2019).

Los alimentos son un reflejo de la cultura de un país, de su identidad. En la misma línea, la gastronomía y el patrimonio cultural de los destinos están estrechamente relacionados. A partir de la actividad turística, se puede promover una mayor diversidad cultural en un destino que permita a la población local conocer culturas de diferentes países (Abdelmassih & Arendt, 2020). El correcto desarrollo de actividades turísticas relacionadas con la gastronomía es clave para atraer nuevos turistas, fomentar la lealtad hacia el destino y mejorar la percepción e imagen de un destino (Som *et al.*, 2020). En esta línea, su desarrollo también contribuye a la retención y promoción de la identidad regional, la conciencia ambiental, la conservación del patrimonio y sus tradiciones (Everett & Aitchison, 2020).

Teniendo estos factores en cuenta, las recomendaciones de la OMT (2014b) señalan la importancia de los menús adaptados, con caracteres de fácil lectura y opciones adicionales para personas con diferentes intolerancias alimentarias (diabetes, celiaquía, etc.), personas mayores que puedan tener problemas de salud (p. ej., menú con reducción del uso de sal). Del mismo modo se deben tener en cuenta los posibles conflictos entre la oferta gastronómica local y la cultura y creencias de los turistas, para evitar la colisión o incidentes que afecten de manera negativa tanto al residente como al turista (Henderson, 2016).

2.3 Accesibilidad e inclusividad en MICE

El turismo de eventos y conocido como MICE (*Meetings, Incentives, Conference/ Conventions and Exhibitions/Events*) se ha adaptado a las necesidades actuales provocadas por la pandemia de la COVID-19. La estrategia del uso de medios digitales puede facilitar el acceso a personas con responsabilidades de cuidado o ciertas discapacidades, pero también puede crear una nueva brecha de exclusión con quienes no dispongan de los conocimientos o herramientas necesarias, aumentando la brecha digital (Dashper & Finkel, 2020). En los eventos presenciales, se debe revisar la adecuación de los edificios a las posibles necesidades de estos participantes, así como asegurar el número apropiado de ascensores y rampas de acceso o plataformas elevadoras.

2.4 Accesibilidad e inclusividad, tecnología e información

Adaptar el contenido web es necesario para un turismo inclusivo. Medir si el contenido web es accesible se presenta como un requisito fundamental. Herramientas como las Pautas de Accesibilidad para el Contenido Web WCAG 2.1 analizan el contenido HTML de una web y permiten identificar problemas relacionados con cuatro áreas («perceptible», «operable», «entendible» y «robusto»), además de garantizar el cumplimiento de la norma ISO/IEC 40500:2012. Una vez cumplido este paso, se deberán analizar los datos (por ejemplo, mediante el uso de *software* especializado, como es el SPSS) y se podrá elaborar un índice que mida el grado de accesibilidad (Park & Jung, 2021).

El material promocional turístico debe incorporar indicaciones precisas sobre los servicios e instalaciones que cumplen las condiciones de accesibilidad incluyendo, en la medida de lo posible, simbología reconocible a nivel internacional. Además, es recomendable incluir unos medios de contacto accesibles y facilitar la información en formatos alternativos adaptados. Los destinos turísticos deberán proveer la lista de los servicios de apoyo para los turistas con discapacidad.

2.5 El turismo accesible y sus beneficios para la salud

El turismo de ocio accesible puede contribuir a la prevención primaria, evitar el estrés, problemas con la ansiedad, la depresión, entre otros. Además, apoya la prevención secundaria, favoreciendo una correcta rehabilitación del individuo. Debido a estos motivos, se debe potenciar el turismo como una herramienta de mejora del bienestar social para todos los grupos poblacionales (Antunes *et al.*, 2017).

2.6 Accesibilidad y la perspectiva de género

Las TIC pueden suponer un paso importante en la inclusión de las personas con discapacidad, siempre y cuando se realicen las acciones necesarias para garantizar su accesibilidad. En este sentido, es imprescindible incidir más en estos temas. Además, atendiendo a De la Fuente Robles y Hernández-Galán (2014), las mujeres con discapacidad, a menudo, se ven inmersas en situaciones de mayor vulnerabilidad.

Este hecho provoca circunstancias donde se ven afectadas en la participación de espacios urbanos y sociales. En este sentido, es necesario garantizar especialmente la accesibilidad a las mujeres con discapacidad en todas las esferas y que el diseño de la tecnología tenga en cuenta las necesidades de las personas con discapacidad.

2.7 Accesibilidad y personas mayores

Cuando se reducen las obligaciones de cuidado, deberes maternales y compromisos laborales, se obtiene una mayor cantidad de tiempo que se dedica a actividades sociales y vacacionales. Se pueden introducir iniciativas como las del Instituto de Mayores y Servicios Sociales (IMSERSO) que mejoran el bienestar social de las personas mayores. El turismo accesible ha de incluirse en las políticas de bienestar y salud pública de empoderamiento e inclusión que mejoran la calidad de vida de las personas (Sedley *et al.*, 2018).

2.8 Accesibilidad e inclusividad y el empleo en turismo

El turismo se presenta como una forma de inclusión social a través del empleo. Las empresas del sector se pueden ver beneficiadas a través del aprovechamiento de todo el talento, mostrando su responsabilidad social, mejora del clima laboral, mejora de la percepción de la calidad del servicio e incremento de ventas por la promoción de la diversidad, entre otros aspectos (Huete *et al.*, 2020).

2.9 Accesibilidad e inclusividad en el transporte

Los vehículos de transporte de pasajeros, incluidos los vehículos privados de alquiler, transporte público, trenes, taxis, tranvías, entre otros, deben estar diseñados de tal manera que permitan un desplazamiento seguro, cómodo y equitativo para las personas con discapacidad. Además, la información proporcionada, antes o durante el viaje, debe estar adecuada a personas con discapacidad sensorial y los procedimientos de evacuación deben suministrarse en otros formatos necesarios, como es el caso de la lengua de signos o la escritura en braille (OMT, 2014b).

2.10 Accesibilidad e inclusividad en entornos urbanísticos y arquitectónicos

Se recomienda disponer de estacionamientos con identificación adecuada para los vehículos de personas con movilidad reducida, y de puntos de bajada y recogida de viajeros lo más cercanos posible a la entrada de alojamientos o lugares turísticos. Además, es fundamental aceptar y facilitar la utilización de la lengua de signos, el braille, y los modos, medios y formatos aumentativos y alternativos de comunicación que puedan necesitar las personas con discapacidad. Del mismo modo, los sistemas de comunicación físicos deberán estar diseñados y dispuestos para que cualquier persona, independientemente de la estatura, problemas de movilidad o sensoriales, pueda hacer uso de estos (OMT, 2014b).

2.11 Accesibilidad e inclusividad, necesidades de formación

El trato proporcionado por el personal a las personas con discapacidad es un factor importante en la experiencia del servicio para ellas (Grönroos, 2000). Los problemas en la prestación de los servicios a estas personas no están relacionados con aspectos como la intención o la motivación del personal (Baker *et al.*, 2007), sino que están condicionados por la falta de conocimientos para poder ayudar adecuadamente (McKercher *et al.*, 2003). Por esta razón, los profesionales del sector turístico desempeñan un papel fundamental en la reducción y solución de los problemas relacionados con la accesibilidad e inclusividad.

2.12 Accesibilidad e inclusividad, una atención especial al turismo LGTB

Para un correcto desarrollo de la inclusión y la accesibilidad de este grupo poblacional, se debe entender como una comunidad diversa, constituida por diferentes segmentos con características particulares y no solo por el «turismo gay». Fueron Hughes y Deutsch (2010) y Melián-González *et al.* (2011) quienes descubrieron que no pueden ser tratados como un grupo homogéneo, sino que se deberán incluir todas las corrientes dentro del colectivo LGTB que demandan una oferta turística frente a la postura actual, que trata de forma homogénea a este colectivo (Ródenas, 2020).

3. Accesibilidad e inclusividad en el turismo en Canarias

El estudio encargado por el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI, 2021) y la Fundación ONCE hace una comparativa sobre el grado de accesibilidad de municipios españoles.

Los datos sobre el porcentaje de itinerarios aptos para la deambulación autónoma y segura presentan una media nacional del 29 %. Canarias presenta resultados inferiores a esa media nacional, con un 27 %, y se sitúa detrás de otras comunidades como Islas Baleares con un 41 % o Cataluña con un 43 %. No obstante, en el porcentaje de itinerarios con servicios y espacios adecuados para todas las personas, Canarias presenta un nivel del 30 %, doblando la media nacional, que se sitúa en el 13 %. En el apartado del porcentaje de itinerarios con una adecuada comunicación espacio-peatón, nuevamente Canarias se sitúa muy por debajo de la media nacional, siendo el porcentaje de estos espacios que cumplen los criterios del 7 %, frente al 14 % de la media nacional; comunidades como Islas Baleares presentan un nivel muy superior, alcanzando el 19 % (Hernández-Galán *et al.*, 2021).

En cuanto al porcentaje de edificios cuyo uso y servicios son adecuados para todas las personas, Canarias se sitúa nuevamente por debajo de la media nacional (10 % y 17 %, respectivamente). En el apartado del porcentaje de edificios con protocolos de evacuación adecuados para todas las personas, Canarias se encuentra por encima de la media nacional (31 % y 15 %, respectivamente), situándose a niveles similares de otras comunidades como Islas Baleares (un 33 %). El porcentaje de edificios con una adecuada comunicación espacio-persona se presenta como un elemento de escaso desarrollo a nivel nacional, siendo la media nacional del 3 %, idéntico al resultado en el caso de Canarias (Hernández-Galán *et al.*, 2021).

Si bien en algunos apartados Canarias es capaz de superar la media nacional, en general, se presentan unos resultados que indican la necesidad de la remodelación y adaptación de las infraestructuras y espacios públicos a nivel global para la correcta adecuación a las necesidades en accesibilidad (Hernández-Galán *et al.*, 2021).

El turismo accesible podría suponer un factor de diferenciación en el mercado, originando una ventaja competitiva tanto en el destino como para aquellos establecimientos o prestatarios de servicios adaptados a este tipo de turismo. Se presenta como una estrategia de potenciación de la imagen de marca del destino que da la posibilidad de atraer a un nuevo segmento de clientes que no está siendo explotado en su totalidad (Castellano, 2020).

4. Disponibilidad de indicadores para Canarias

La falta de información en la recogida de datos sobre inclusión y accesibilidad se manifiesta en la falta de indicadores específicos en esta materia. El Instituto Nacional de Estadística (INE) solo ha realizado tres macroencuestas relacionadas con el estudio de la discapacidad en España (1986, 1999 y 2008). En este sentido, el Instituto Canario de Estadística (ISTAC), en colaboración con el Instituto Canario de Igualdad (ICI) y las asociaciones con competencia en inclusión y discapacidad, deberán recoger y analizar este tipo de datos.

Los indicadores propuestos deben tener presentes las principales normativas de calidad referentes a la accesibilidad, que se describen en la Tabla 15.3.

Tabla 15.3. Normas técnicas sobre accesibilidad e inclusión

ISO 17049:2013	Sobre diseño accesible. Aplicación de braille en señalización, equipos y aparatos.
ISO 21542:2012	Sobre la normalización de los criterios de accesibilidad al entorno edificado.
ISO 21902:2021	Sobre turismo y servicios relacionados. Turismo accesible para todos.
ISO 23599:2019	Sobre productos de apoyo para personas ciegas y con problemas de visión.
ISO 37101:2016	Sobre el desarrollo sostenible en las comunidades. Sistema de gestión para el desarrollo sostenible.
ISO 40500:2012	Sobre requisitos de accesibilidad para contenidos en la web.
UNE-EN 81-70:2018	Sobre instalación de ascensores.
UNE 170002:2009	Sobre la señalización de los espacios.
UNE 13903:2012	Sobre requisitos de accesibilidad para contenidos en la web.
EN 301 549:2018	Sobre los requisitos de accesibilidad para productos y servicios TIC.
UNE 170001-2:2007	Sobre la accesibilidad universal a servicios y entornos, tanto públicos como privados, a todas las personas usuarias.
ISO 9001:2008	Sobre la accesibilidad universal a servicios y entornos, tanto públicos como privados, a todas las personas usuarias.

5. Propuesta de indicadores

1. A continuación, se presenta un listado de indicadores de utilidad para el monitoreo y el análisis de la accesibilidad y la inclusión en el turismo de Canarias:
2. Porcentaje de webs oficiales de turismo de Canarias que muestran información sobre la accesibilidad e inclusividad del destino.
3. Porcentaje de establecimientos alojativos hoteleros y extrahoteleros que disponen de información sobre la accesibilidad de sus productos/servicios.
4. Porcentaje de establecimientos de restauración que disponen de información sobre la accesibilidad de sus productos/servicios.
5. Porcentaje de empresas de MICE que disponen de información sobre la accesibilidad de sus productos/servicios.
6. Porcentaje de agencias de viajes *online* (OTA) y turoperadores (TTOO) que muestran información sobre la accesibilidad e inclusividad del destino.
7. Porcentaje de personal de las empresas del sector turístico que disponga de formación en atención a personas con discapacidad o con necesidades especiales.
8. Porcentaje de infraestructuras de transporte público en las que existe un sistema de gestión de la accesibilidad.
9. Porcentaje de infraestructuras de transporte que disponen de certificado oficial de accesibilidad.
10. Porcentaje de alojamientos que disponen de certificado oficial de accesibilidad.
11. Nivel de implementación de un turismo inclusivo en el destino.
12. Porcentaje de infraestructuras de transporte público en las que existe un sistema de asistencia a personas con discapacidad, con movilidad reducida o con necesidades especiales.
13. Porcentaje de entornos turísticos que disponen de sistemas de guiado por geolocalización.
14. Ratio entre el número de turistas del municipio y el presupuesto destinado para la accesibilidad e inclusividad.
15. Porcentaje de empresas del sector turístico que cuentan con empleados con discapacidad reconocida del 33 % o más.
16. Sitios de interés turístico (playas, miradores, recursos, entre otros) con información sobre la movilidad.
17. Número de habitaciones de establecimientos alojativos hoteleros y extrahoteleros adaptadas en la actualidad.
18. Índices de satisfacción de turistas con alguna discapacidad con relación a los servicios del destino.

6. Conclusiones

El despliegue de una planificación efectiva que permita a Canarias posicionarse en la vanguardia y adecuar la oferta turística ante los cambios de la demanda que la pandemia de la COVID-19 ha acelerado favorecerá la competitividad del archipiélago logrando ser mucho más seguro y sostenible.

El turismo inclusivo está compuesto por un perfil de turista que presenta una serie de necesidades especiales que no todos los destinos cubren. Ser referente para este tipo de turismo puede ofrecer al archipiélago una ventaja comparativa frente a otros destinos. De esta manera se estaría diversificando la demanda e incrementando el grado de resiliencia del destino. Si bien Canarias cuenta con un porcentaje aceptable de servicios adaptados a las necesidades de este segmento poblacional, deberá aumentar esta cuota. En este sentido, las tecnologías pueden ser una herramienta que facilite e impulse este proceso de cambio.

Dada la evolución del índice de envejecimiento y el incremento de las personas que pueden presentar algún tipo de necesidad especial, la elaboración de estrategias que mejoren la cobertura de servicios del destino se presenta como una estrategia de largo plazo que puede otorgar grandes beneficios y contribuir a la sostenibilidad en el destino. Para conseguirlo será necesario crear un cuadro de mando basado en indicadores para monitorizar su evolución.

Referencias

- Abdelmassih, K., & Arendt, S. W. (2020). Menu development for meetings and events: an opportunity for conveying cultural diversity and inclusion initiatives. *Journal Of Convention & Event Tourism*, 21(4), 355-364. <https://doi.org/10.1080/15470148.2020.1814473>
- Antunes, A. F., Kastenholz, E., & Sousa, A. M. (2017). Accessible tourism and its benefits for coping with stress. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 241-264. <https://doi.org/10.1080/19407963.2017.1409750>
- Baker, S. M., Holland, J., & Kaufman Scarborough, C. (2007). How consumers with disabilities perceive «welcome» in retail servicescapes: a critical incident study. *Journal of Services Marketing*, 21(3), 160-173.
- Berbel-Pineda, J., Palacios-Florencio, B., Ramírez-Hurtado, J., et al. (2019). Gastronomy experience as a factor of motivation in the tourist movements. *International Journal of Gastronomy and Food Science*, 18. <https://doi.org/10.1016/j.ijgfs.2019.100171>
- Castellano, M. (2020). Turismo Accesible en la isla de Gran Canaria: situación actual. *Trascender, Contabilidad y Gestión*, 5(15), 2-26. <https://doi.org/10.36791/tcg.v0i14.85>
- Cavicchi, A., & Ciampi, K. (2016). Food and gastronomy as elements of regional innovation strategies. European Commission, Joint Research Centre, Institute for Prospective Technological Studies. 10.2791/284013.

- CERMI (2021). Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) y la Fundación ONCE. *Comparador CERMI Territorios*. <http://www.estadisticasocial.es/cermi.php>
- Comisión Europea (2021). *Inclusión Social. Desarrollo regional y urbano de la UE*. https://commission.europa.eu/eu-regional-and-urban-development/topics/social-inclusion_es
- Dashper, K., & Finkel, R. (2020). Accessibility, diversity, and inclusion in the UK meetings industry. *Journal of Convention & Event Tourism*, 21(4), 283-307. <https://doi.org/10.1080/15470148.2020.1814472>
- De la Fuente Robles, Y. M.^a, y Hernández-Galán, J. (2014). La Accesibilidad Universal y el Diseño para todos desde la perspectiva de género. *Revista Española de Discapacidad*, 2(1), 115-129.
- Everett, S., & Aitchison, C. (2008). The Role of Food Tourism in Sustaining Regional Identity: A Case Study of Cornwall, Southwest England. *Journal of Sustainable Tourism*, 16, 150-167. <https://doi.org/10.2167/jost696.0>
- Fundación ADECCO (2018). *La apuesta por el turismo accesible nacional podría generar más de 100.000 nuevos empleos al año*. <https://fundacionadecco.org/la-apuesta-turismo-accesible-nacional-podria-generar-mas-100-000-nuevos-empleos-al-ano/>
- Fundación ONCE (2017). *Las personas con discapacidad gastan casi un 30% más en viajar que los turistas sin necesidades especiales*. <https://www.fundaciononce.es/es/noticia/las-personas-con-discapacidad-gastan-casi-un-30-mas-en-viajar-que-los-turistas-sin#:~:text=Las%20personas%20con%20discapacidad%20gastan%20de%20media%20casi%20un%2030,Fundaci%C3%B3n%20ONCE%2C%20Merc%C3%A8%20Luz%20Arqu%C3%A9>
- Grönroos, C. (2000). *Service Management & Marketing: A Customer Relationship Management Approach* (2nd ed.). Chichester: John Wiley & Sons.
- Henderson, J. (2016). Halal food, certification and halal tourism: insights from Malaysia and Singapore. *Tourism Management Perspectives*, 19, 160-164. <https://doi.org/10.1016/j.TMP.2015.12.006>
- Hernández-Galán, J., Borau, J., Sánchez, C., López, R. y Marcos, A. (2021). *Observatorio de Accesibilidad Universal en los municipios de España* (1^a ed.). Madrid: CERMI. <https://observatoriodelaaccessibilidad.es/wp-content/uploads/2021/06/Observatorio-de-accessibilidad-universal-en-los-municipios-de-Espana-2021.pdf>
- Huete, R., Bajo, I., Navalón, R. y Sabater, V. (2020). *Guía de propuestas para mejorar la inserción laboral de las personas con discapacidad en el sector turístico*. Cátedra «Aguas de Alicante de Inclusión Social». Universidad de Alicante. <https://web.ua.es/es/catedra-inclusion/documentos/guia-de-propuestas-para-mejorar-la-insercion-laboral-de-personas-con-discapacidad-en-el-sector-turistico.pdf>
- Hughes, H. L., & Deutsch, R. (2010). Holidays of older gay men: Age or sexual orientation as decisive factors? *Tourism Management*, 31(4), 454-463.

- INE (2022). *Encuestas sobre discapacidades*. Instituto Nacional de Estadística (INE). Resultados. https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/operacion.htm?c=Estadistica_C&cid=1254736176782&menu=resultados&idp=1254735573175#!tabs-1254736195313
- INE (2023). *Indicadores de Estructura de la Población. Resultados por comunidad autónoma*. Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=1452&L=0>
- Mckercher, B., Packer, T., Yau, M. K., & Lam, P. (2003). Travel agents as facilitators or inhibitors of travel: perception of people with disabilities. *Tourism Management*, 24(4), 465-74.
- Melián-González, A., Moreno-Gil, S., & Araña, J. E. (2011). Gay tourism in a sun and beach destination. *Tourism Management*, 32(5), 1027-1037.
- Naciones Unidas (s.f.). *Desafíos globales: Envejecimiento*. <https://www.un.org/es/global-issues/ageing>
- Naciones Unidas (2006). *Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad*. <https://www.un.org/esa/socdev/enable/documents/tccconvs.pdf>
- Naciones Unidas (2021). *Social Inclusion. Poverty eradication*. Department of Economic and Social Affairs Poverty. <https://www.un.org/development/desa/socialperspectiveondevelopment/issues/social-integration.html>
- OMS (2021). *Discapacidad y salud*. Organización Mundial de la Salud (OMS). <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/disability-and-health>
- OMT (2014a). *Manual sobre Turismo Accesible para Todos: Principios, herramientas y buenas prácticas*. Madrid: Organización Mundial del Turismo (OMT).
- OMT (2014b). *Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos*. Madrid: Organización Mundial del Turismo (OMT). <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284415991>
- Park, K., & Jung, S. (2021). Designing inclusive websites for people with disabilities as part of an event tourism strategic planning process. *Journal of Convention & Event Tourism*, 23(2), 129-153. <https://doi.org/10.1080/15470148.2021.1949419>
- Ródenas, P. (2020). El turismo LGTB como una nueva forma de desarrollo turístico. En G. X. Pons, A. Blanco-Romero, R. Navalón-García, L. Troitiño-Torrallba, y M. Blázquez-Salom (eds.), *Sostenibilidad Turística: overtourism vs undertourism* (vol. 31). Palma: Monografies de la Societat d'Història Natural de les Balears.
- Sedley, D.; Haven, T. & Espeso-Molinero, P. (2018). Social tourism & older people: the IMSERSO initiative. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 10(3), 286-304. <https://doi.org/10.1080/19407963.2018.1465064>
- Som, H., Nordin, N., & Ghazali, A. (2020). Local heritage food as a significant factor in Malaysia gastronomy tourism. *Journal of Tourism and Hospitality*, 12, 377-395.

La gobernanza del turismo en Canarias

MANUEL ÁNGEL SANTANA-TURÉGANO^a, SARA GARCÍA-ALTMANN^b,
VANESSA GUERRA-LOMBARDI^b, PABLO RODRÍGUEZ-GONZÁLEZ^a

^aDepartamento de Sociología y Antropología,
Universidad de La Laguna

^bDepartamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos,
Universidad de La Laguna

Desde una perspectiva de análisis estructural, se realiza un estudio exploratorio de la gobernanza del turismo en Canarias. Para ello, en primer lugar, se hace un recorrido histórico a través de la normativa (gobernanza territorial), se analizan las DMO (*Destination Management Organizations* u Organizaciones de Gestión de Destinos) por medio de un análisis de contenido de sus páginas web (gobernanza promocional) y, por último, se realiza una breve reflexión de la gobernanza del destino, abordando los diferentes aspectos relevantes que conforman el concepto de «buena gobernanza», entendiendo el destino como un sistema complejo. Se concluye que, en Canarias, la gestión del turismo es de naturaleza mixta (público-privada), siendo las estructuras internas de las DMO de naturaleza variada en cuanto a representación. Además, la coordinación de todos los agentes implicados supone aún un auténtico reto para el destino, así como la ejecución de estrategias integrales y transversales claramente definidas y que cuenten con un consenso e implicación social y política amplia, asegurando su sostenibilidad en el tiempo, la transparencia, el bienestar de las sociedades implicadas y el equilibrio entre el desarrollo y el cuidado de los recursos, de los que el turismo hace un uso intensivo.

1. Introducción

Desde hace ya varias décadas la gobernanza del turismo se ha convertido en una cuestión clave, tanto desde el punto de vista de la investigación académica como de la gestión pública y privada del sector. Unos años atrás, la propia Organización Mundial del Turismo (en adelante, OMT) ha publicado un documento-guía relativo a la gobernanza del sector turístico y su medición (Duran, 2013). Siguiendo a Duran (2013), el concepto de gobernanza puede entenderse como un concepto normativo o teórico. Fueron las instituciones internacionales, como el Banco Mundial, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo o la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico, quienes en primera instancia desarrollaron una serie de criterios de «buena gobernanza» para guiar a sus países miembros hacia un buen desarrollo económico, político o social. Este concepto de «buena gobernanza» se ha trasladado a la literatura científica, y particularmente en la literatura turística, se pueden encontrar diversos trabajos en los que se utiliza la implementación de los principios de la «buena gobernanza» para el sector (Beaumont & Dredge, 2010; Pulido Fernández & Pulido Fernández, 2018; Pulido Fernández & Pulido Fernández, 2019).

Por otro lado, el concepto teórico de la gobernanza surge de una serie de transformaciones económicas, sociales y tecnológicas a finales del siglo XX, que han llevado a los gobiernos a resolver ciertos problemas en la sociedad. Esto ha desembocado en que una parte de la literatura turística haya propuesto la gobernanza turística como un modelo de gobierno, que aborda los conflictos territoriales generados por el turismo (Simancas Cruz y Ledesma González, 2017). Sin embargo, también existe una vertiente significativa de la literatura que realiza un análisis de la estructura de la gobernanza de un destino, generalmente mediante estudios de caso, sin hacer tanto hincapié en el concepto de «buena gobernanza», sino adoptando una perspectiva de análisis de redes (Baggio *et al.*, 2010; Luthe *et al.*, 2012). En términos generales, la gobernanza del turismo en el ámbito académico, con sus diferentes vertientes, aparece como una línea de investigación ampliamente consolidada, pero sin un marco conceptual aceptado comúnmente por todos los investigadores.

Dada la importancia turística de Canarias, que en términos de pernoctaciones extranjeras es el principal destino de la Unión Europea (Eurostat, 2021), diversos estudios tanto en español (Gómez *et al.*, 2016; Simancas Cruz y Ledesma González, 2017) como en inglés (Moreno Mendoza *et al.*, 2018; Pascual Fernández *et al.*, 2015; Rodríguez Díaz y Rodríguez Díaz, 2018) han tratado la gobernanza del turismo en esta región. Sin embargo, como se ha explicado anteriormente y como se reconoce en el documento-guía de la OMT, el término «gobernanza de los destinos turísticos» puede ser entendido de manera distinta por diversos autores y actores (Bono i Gispert y Antón Clavé, 2020). En este capítulo, se aborda el estudio de la gobernanza del turismo en Canarias desde el enfoque de análisis estructural (Baggio, 2020).

Parece existir el consenso generalizado de que, aunque la actividad turística se sustenta fundamentalmente en el sector privado, constituye uno de los únicos campos de negocio en el que el empresariado no sólo es partidario de ese intervencionismo público, sino que, incluso, lo exige en momentos puntuales y contracíclicos [...], en determinadas situaciones y en relación con servicios e infraestructuras, generales y turísticas, que conforman el sistema turístico (Simancas Cruz, 2016:89).

¿Por qué ocurre esto? El turismo se consolida como una actividad muy diferente a otras debido a su desarrollo en todo un espacio, haciendo uso no solo de infraestructuras y servicios privados, sino también de bienes comunes. En resumidas cuentas, el producto turístico se trata de una experiencia, conformada por el uso de bienes y servicios públicos y privados en todo el territorio del destino turístico, lo que conlleva la necesidad de una correcta gestión política, comercial y territorial de todo este sistema. Por todo ello, para este capítulo, nos centramos en las siguientes preguntas: ¿Cuál ha sido el desarrollo legislativo para el sector turístico en Canarias? ¿Cómo son las instituciones en que se toman las decisiones y qué agentes están representados en ellas? ¿Es fácil conocer cómo y mediante qué mecanismos se toman las decisiones que afectan a la gestión de los destinos turísticos? ¿Cuáles son las informaciones y los criterios que se usan para tomarlas? ¿Sobre qué cuestiones cabe reflexionar para el desarrollo y la mejora de la gobernanza del destino en Canarias?

Dada la ya señalada imprecisión con la que a menudo se emplean estos términos, antes de embarcarse en analizar la gobernanza de los destinos turísticos, a partir del caso de Canarias, es necesario hacer algunas precisiones terminológicas. Un destino turístico puede entenderse desde diversos puntos de vista. Sin embargo, es en el destino donde la oferta turística satisface las necesidades de la demanda turística de manera instantánea alrededor de una serie de recursos, atractivos y servicios (Candela & Figini, 2012). Es por ello que el «espacio» juega un papel fundamental (Leiper, 1990). Para entender las especificidades del turismo, puede ser útil la comparación con otras actividades económicas. Así, por ejemplo, también la agricultura, la industria o la ganadería precisan ocupar suelo, la construcción de unas mínimas infraestructuras y sus servicios de mercado tienen algún tipo de regulación estatal. Por ejemplo, en el modelo económico previo al surgimiento del turismo en Canarias, basado en la agricultura de exportación (plátanos y tomates, fundamentalmente), también se dedicaba el suelo y se construía la infraestructura necesaria para un determinado uso o actividad, a menudo mediante la cooperación entre agentes locales y externos que distribuían, posteriormente, los frutos de esta, generalmente al extranjero y mediante intermediarios (agentes que también aparecerán más tarde en la actividad turística). Sin embargo, la intangibilidad de los productos que ofrece un destino turístico, así como la complejidad de su cadena de valor, tienen implicaciones en la forma en la que este fenómeno se comercializa, valora y consume.

2. La gobernanza territorial del turismo

En los inicios del desarrollo turístico en las islas, durante los años setenta, las dimensiones espacial, edificatoria y de negocio del turismo eran reguladas de manera uniforme en toda España, hasta la consolidación de la Comunidad Autónoma (en adelante C. A.), cuando las competencias pasan fundamentalmente a las instituciones canarias. Desde la creación de la C. A. de Canarias en 1982, hasta aproximadamente el año 2000, en lo que se ha denominado una «primera etapa de la legislación turística» (Villar Rojas, 2016:36), estas tres cuestiones fueron reguladas de la siguiente manera. En primer lugar, la ocupación del suelo, y la determinación de dónde podía darse la creación de suelo turístico o no, era realizada con base en los Planes Insulares de Ordenación. En segundo lugar, la construcción de establecimientos turísticos era regulada por los cabildos, que otorgaban una autorización previa, y por los ayuntamientos,

quienes otorgaban las licencias municipales. Por último, la forma en que se explotaban los establecimientos turísticos era regulada por la Ley de Turismo de 1995, que establecía, entre otras cuestiones, la unidad de explotación (Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, 1995). Esta regulación implicaba que, por ejemplo, un establecimiento compuesto por 100 apartamentos, que a menudo pertenecían a muchos propietarios diferentes, tenía que ser explotado de manera conjunta, en aras de mejorar y mantener la calidad de la gestión. Por tanto, en la práctica, había diferencia entre la propiedad de la infraestructura turística (pequeños ahorradores, en muchos casos) y la gestión (sociedades de explotación), que solían canalizar la comercialización a través de turoperadores (Santana Turégano, 2003; Simancas Cruz, 2016). Todo ello suponía entonces una mayor intervención en la regulación del turismo, en comparación con otras actividades económicas.

Una segunda etapa de la regulación normativa del turismo en Canarias ha sido denominada «legislación territorial 2001-2015» (Villar Rojas, 2016:38). En esta etapa, en aras de la renovación del destino (Simancas Cruz, 2016), se usa la política territorial como una forma indirecta de política económica turística. A inicios del siglo XXI, con la aprobación de diferentes normativas, se establece lo que se conoce como la *Moratoria Turística* (Ley 6/2001, de 23 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias, 2001; 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, 2003). En un momento en que existían en las islas unas 350.000 plazas alojativas, y en el que el planeamiento existente posibilitaba la construcción de hasta 850.000 plazas nuevas, cuya rentabilidad exigía la llegada de 32 millones de turistas (Villar Rojas, 2016:38), esta moratoria implicó la paralización de creación de nuevo suelo turístico y nueva infraestructura alojativa, con la excepción de hoteles de cinco estrellas asociados a oferta complementaria, como campos de golf o parques temáticos. Los cambios en el contexto mundial, consecuencia, entre otras cuestiones, de la crisis financiera de 2008, llevaron a que en mayo de 2009 se promulgara la Ley 6/2009, con la que se empezaron a desarrollar los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad (Ley 6/2009, de 6 de mayo, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación Territorial para la Dinamización Sectorial y la Ordenación del Turismo, 2009). Estos instrumentos sirvieron para incidir en el urbanismo turístico y en la cualificación del destino, acompañados por otras normativas de renovación y modernización del destino (Ley 2/2013, de 29 de mayo, de Renovación y Modernización Turística de Canarias, 2013), cuyo fin era determinar el tipo de infraestructuras, y oferta turística, que se construía en el destino. Sin embargo, en 2015, una sentencia del Tribunal Constitucional planteó que la planificación o la dirección pública económica de sectores en libre competencia como el turismo, en los que rige la libertad de establecimiento y la libre prestación de servicios, es contraria al derecho europeo, salvo que concurra una causa imperiosa de interés general (Villar Rojas, 2016:45), por lo que las leyes mencionadas debieron ser reformuladas.

En este punto, es útil la comparación con otros sectores económicos para comprender las semejanzas y diferencias que existen con la regulación del sector turístico. Por ejemplo, hay también una regulación que establece dónde se pueden construir establecimientos industriales o qué suelo es susceptible de uso agrícola. Y, si en muchos casos industriales o agrícolas también existe regulación acerca de cómo se ha de producir y de los productos finales, y los poderes públicos intentan orientar la economía, al menos parcialmente, con mecanismos que tienen

que ver con estas regulaciones (se prohíbe, por el ejemplo, el uso de materiales contaminantes), ¿cuál sería la equivalencia en el sector turístico? ¿Y las diferencias? El Decreto 10/2001, modificado por el Decreto 142/2010, podrían considerarse como análogos a una regulación industrial que establece qué requisitos han de cumplirse (Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, 2001; Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, 2010). No obstante, la gran particularidad del turismo es que se trata de una experiencia, que implica un agregado de consumos: aunque se puede regular cómo es el hotel en el que se aloja un turista que visita Canarias, este acude a las islas por toda una experiencia, que es mucho más que eso. En el fondo, como se viene argumentando, el turismo funciona utilizando bienes y servicios comunes y públicos: clima, ambiente, seguridad, aeropuertos, carreteras, etc. La lógica que sostiene la política de renovación en áreas turísticas maduras (Simancas Cruz y Ledesma González, 2016) plantea que puede darse un círculo vicioso de depreciación. Esto es, si no existe inversión en modernizar y renovar, por ejemplo, los alojamientos en un destino, este puede perder su atractivo, lo que repercutirá negativamente en el resto de los establecimientos, que podrían entrar en una espiral de baja rentabilidad y falta de renovación. Instrumentos como los Planes de Modernización, Mejora e Incremento de la Competitividad (PMM) pretendían incidir justamente en esa línea, y entroncan con actuaciones como los planes Futures, el plan de Turismo Español Horizonte 2020, elaborados a nivel estatal; la Estrategia de Mejora de Espacios Públicos Turísticos de Canarias (2009-2013) o el Acuerdo por la Competitividad y la Calidad del Turismo en Canarias 2008-2020, elaborados a nivel autonómico, y a nivel insular, el Convenio de Regeneración del Espacio Turístico de Tenerife del año 2018 (PITCAN).

Este somero repaso de la regulación institucional a nivel local (Gobierno de Canarias, cabildos insulares y ayuntamientos) del turismo en Canarias pone de manifiesto dos cuestiones que nos interesa destacar. Por un lado, el turismo en Canarias es un ámbito privilegiado para el estudio de la gobernanza por la interacción entre las distintas administraciones, los agentes interesados (*stakeholders*) y la ciudadanía. En un entorno como Canarias, donde el litoral es una pieza clave del sistema turístico, las competencias de costas han estado hasta muy recientemente en manos del Gobierno central (ahora transferidas al Gobierno autonómico). Además, en un mismo ámbito: el espacio público turístico, en el que intervienen agentes públicos y privados, todos con intereses comunes y particulares, como la imagen de marca del destino, que se abordará en el próximo apartado.

En la práctica, en los últimos veinte años, la gestión del turismo en Canarias se ha consolidado en torno a lo que podría denominarse un modelo mixto, tanto para el conjunto de la C. A. como para cada una de las islas. Es decir, en lo relacionado con la creación de suelo turístico, de infraestructuras y de estándares, la gestión se ha mantenido en la Administración pública. Por otro lado, la gestión de la promoción turística se ha transferido a distintas organizaciones con colaboración público-privada. Al nivel del Gobierno de Canarias, la gestión del turismo se ha centralizado habitualmente en una consejería específica que ha incluido también a otras materias, con la única excepción de la legislatura 2007-2015, en la que las temáticas relacionadas con el turismo fueron gestionadas directamente desde Presidencia. Este modelo incorporó interesantes matices a la gestión del turismo, puesto que se trata de una actividad

que, en general, pero especialmente en territorios como el de Canarias, muestra un carácter transversal, siendo muy dependiente de la coordinación con otras áreas de la C. A., como el transporte, las infraestructuras, la cultura, el deporte, el comercio, el medioambiente o la educación. Además, la denominación de la Consejería competente, en cualquier caso, ha variado en el tiempo: entre 1991 y 1993 se denominó Consejería de Turismo y Transportes, posteriormente Consejería de Presidencia y Turismo, también Consejería de Turismo, Cultura y Deportes en la legislatura 2015- 2019 y en el momento de realizar este capítulo, en 2023, Consejería de Turismo, Industria y Comercio.¹ Por su parte, los cargos asociados a la dirección de las Consejería y Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias son nombrados desde el nivel político. Asimismo, tratándose de un ámbito estratégico de la C. A., se entiende que podrían aplicarse mecanismos que ayuden a nombrar a individuos clave altamente cualificados y experimentados en el sector, a implicar a los distintos agentes en la gestión del destino y a fomentar la cogobernanza para dicha gestión.

En cualquier caso, de la Consejería de Turismo, Industria y Comercio emanan las Viceconsejerías encargadas de cada área. En el caso de la Viceconsejería de Turismo, según puede verse en el organigrama oficial, disponible en la web correspondiente, las tareas que lleva a cabo se canalizan a partir de dos Direcciones Generales. Por un lado, la Dirección General de Infraestructura Turística,² cuyas labores tienen que ver con el planeamiento y la construcción de infraestructuras turísticas, tanto las alojativas (hoteles y apartamentos) como de otras complementarias. Por otro lado, la Dirección General de Ordenación y Promoción Turística, que tiene entre sus competencias la revisión de la clasificación de los establecimientos, la propuesta de dispensa de cumplir determinados requerimientos, la inspección y las sanciones y la elaboración de planes regionales de promoción turística. Según la información disponible, dependen también de la Viceconsejería de Turismo la Fundación Canaria Museo de la Ciencia y la Tecnología de Las Palmas de Gran Canaria, entidad sin ánimo de lucro, y dos órganos colegiados que dependen de la Dirección General de Ordenación y Promoción Turística, la Comisión para la Formación Profesional Turística, órgano colegiado con representación de distintos agentes y que tiene como misión el impulso de la cualificación y la mejora de la gestión del sector turístico, y la Agencia de Calidad Turística de Canarias, a la que se le encomienda el impulso de la cualificación y mejora del sector turístico.³ Depende directamente de la Viceconsejería el Consejo Canario de Turismo, órgano colegiado de asesoramiento y consulta, y las siguientes Sociedades Mercantiles Públicas: Sociedad Anónima de Promoción del Turismo, Naturaleza y Ocio (SATURNO), Canarias Congress Bureau Tenerife Sur, S.A, Canarias Congress Bureau Maspalomas Gran Canaria, S.A, Hoteles Escuelas de Canarias, S.A (HECANSA) y Promotur Turismo de Canarias, S.A. Las dos entidades destinadas a congresos fueron creadas en el contexto de la construcción en el sur de Tenerife y de Gran Canaria, respectivamente, y en la actualidad, su uso y gestión se encuentran cedidos. HECANSA, creada en 1994, nace en un momento en que se entendía que hacía falta una mayor formación en el sector turístico y en que no existían centros universitarios de formación dedicados al turismo en Canarias. En la actualidad, HECANSA

1 <https://www.gobiernodecanarias.org/turic/>

2 <https://www.gobiernodecanarias.org/turic/consejeria/laConsejeria/ELConsejero/>

3 <https://www.gobiernodecanarias.org/organigrama/ficha-fundaciones-publicas/?ou=41612>

ofrece Formación Profesional Dual, adaptándose así a la situación actual y a las necesidades que el sector presenta, y que no se cubren por parte de otras instituciones formativas y las titulaciones ofertadas por estas.

3. La gobernanza *promocional* del turismo

Si en el apartado anterior se ha abordado cómo se producen servicios turísticos en Canarias, en este apartado nos centraremos en cómo se comercializan y venden. Por obvio que pueda parecer, no basta con tener buenos hoteles y espacios turísticos, hace falta comunicarlos y ofrecerlos a los turistas. Y eso, en un destino como Canarias, insular, a una distancia importante de sus principales mercados emisores, implica el establecimiento de sinergias y complejos mecanismos de gobernanza entre distintos subsectores turísticos, como los de alojamiento y transporte. En los inicios del desarrollo turístico en Canarias, la promoción turística de las islas era realizada fundamentalmente por los turoperadores, los cuales proporcionaban los aviones que, operando a través de vuelos chárter, trasladaban a la inmensa mayoría de los turistas hasta las islas. En este modelo tradicional, las islas ocupaban una posición subordinada en la cadena de valor, al no controlar los eslabones con mayor valor añadido, que suelen ser aquellos con un contacto más estrecho con los clientes, en origen (Hernández Martín, 2016).

Hasta los inicios del siglo XXI existía una corriente de pensamiento fuertemente influyente en la academia, que consideraba que el funcionamiento de los turoperadores podía implicar para los destinos una situación de dependencia, similar a la de los países colonizados respecto a sus colonias (Santana Turégano, 2006). Por ello, no es extraño que, prácticamente desde los inicios de la etapa autonómica, la Administración pública en turismo no se limitara a realizar tareas como las anteriormente tratadas, sino que intentara además asumir funciones de promoción. Así, en 1989 se crea por parte de la Consejería de Turismo del Gobierno de Canarias la empresa pública SATURNO, precisamente con el objetivo de promoción turística, si bien en marzo de 2006 la actividad principal de dicha empresa comenzó a canalizarse a través de Promotur. Sin embargo, las islas fueron creando sus propias entidades de promoción. La primera es la Sociedad de Promoción Exterior de Tenerife (SPET), empresa pública dedicada a la promoción de Tenerife, que en 2005 (un año antes de la constitución de Promotur) se transforma en la actual Turismo de Tenerife. En 1998, el Patronato de Turismo de Gran Canaria asume las funciones de promoción y, en 2007, se crea la entidad mercantil Sociedad de Promoción Exterior de Lanzarote (SPEL), que asume las funciones que hasta entonces tenía el Patronato de Turismo de Lanzarote. Aunque existe un Patronato de Turismo de Fuerteventura, a fecha de realización de este capítulo no ha sido posible recabar información sobre el mismo, ya que su página web de transparencia no se encuentra en funcionamiento.

En definitiva, y antes de entrar un poco más en detalle en el funcionamiento de cada una de estas entidades, la idea que nos interesa remarcar es que, si bien la gobernanza del turismo en lo relacionado con las infraestructuras se hace desde la Administración, lo relacionado con la promoción turística se hace desde entidades público-privadas. Como ya vimos en apartados anteriores, un actor clave en la gestión del turismo en Canarias es Promotur, Turismo de

Canarias.⁴ Como se puede ver en la página de transparencia de dicha entidad, se trata de una Sociedad Mercantil Pública, cuyo capital es propiedad en su totalidad del Gobierno de Canarias, fundada en 2005 con el objeto social del «estudio, promoción, fomento, difusión y comercialización de los distintos productos y servicios turísticos de Canarias y potenciación de la oferta turística del archipiélago».⁵ Desde su fundación, ha tenido ocho gerentes, con perfiles técnicos, y un organigrama en el que los recursos se organizan de acuerdo con las tareas. Así, además de un director gerente, existen cinco grandes áreas: «branding», «comunicación y marketing», «investigación y conectividad», «informática y desarrollos tecnológicos» y «administración», que, por exceder los objetivos de este capítulo, no trataremos aquí. La toma de decisiones, al tratarse de una Sociedad Mercantil Pública, pasa por el Consejo de Administración. Lo que analizaremos a continuación será la composición de la Junta General de Accionistas, tal y como puede verse en la web de transparencia.⁶ Si hacemos un análisis de los agentes representados en la misma observamos que tienen representación, básicamente, agentes de la Administración y agentes relacionados con las patronales turísticas. El listado completo sería:

1. Sector patronal, un representante de cada una de las patronales de alojamiento reglado de las islas de Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura.
2. Un representante de AENA, ente clave que facilita la llegada a los turistas a Canarias.
3. Un representante de un actor territorial, el Cabildo Insular de La Gomera.
4. Un representante del Museo ELDER, entidad que depende de la Consejería.
5. Dos representantes de la Viceconsejería de Turismo, el Director General de Promoción y Ordenación Turística y el Director General de Infraestructura Turística.
6. Dos representantes de la Viceconsejería de Industria: el Director General de Comercio y Consumo y el Viceconsejero de Industria y Comercio.
7. Una representante de la Consejería de Hacienda, la Directora General del Tesoro y Política Financiera.
8. Presidenta: la Consejera de Turismo, Industria y Comercio.
9. Vicepresidenta: la Viceconsejera de Turismo.

Una revisión de la identificación del listado de participantes en el Consejo de Administración de Promotur podría sugerir que los agentes institucionales, especialmente relacionados con la Viceconsejería de Turismo, tienen una alta representación. Se debe tener en cuenta que varios de los agentes con representación son también nombrados por la Consejería de Turismo. Por otro lado, no se identifica gran cantidad de agentes insulares y municipales en la Junta, lo que igualmente ocurre con otros subsectores del turismo o relacionados. Además, hay que tener en cuenta que el hecho de que en la actualidad la promoción turística del archipiélago se haga a través de una Sociedad Mercantil implica que se dedican importantes recursos públicos a la promoción de un determinado sector económico. Por ello, son deseables y recomendables mecanismos

4 <https://turismodeislascanarias.com/es/>

5 https://transparencia.turismodeislascanarias.com/sites/default/files/documents/informacion_general_entidad.pdf

6 <https://transparencia.turismodeislascanarias.com/sites/default/files/documents/IdentificacionResponsableOrganos.pdf>

de gobernanza transparentes, como pueden ser los portales de transparencia, que se analizan en este capítulo, y que permiten visualizar fácilmente los criterios de toma de decisiones.

Pasando de la entidad de carácter autonómico (Promotur), se debe estudiar la primera por antigüedad de carácter insular: Turismo de Tenerife. Es una entidad anterior a la propia fundación de Promotur, y tiene un capital social del que el 90 % corresponde al cabildo insular y el resto a distintos municipios, aunque no todos estos tienen representación en el Consejo. Tal y como se expresa en su propia página web, Turismo de Tenerife es una empresa pública dependiente del Cabildo de Tenerife que, con una plantilla de más de 50 empleados, trabaja con un objetivo claro y definido: «hacer de la isla un destino líder, referente internacional, moderno y diverso, que responda a las demandas del viajero actual». Por tanto, sus tareas, aunque tienen que ver con la promoción turística, no se acaban ahí. Las funciones de esta entidad se agrupan en tres grandes áreas: «promoción turística», «actuaciones en destino» y «promoción económica». La primera está referida a la promoción, mientras que las actuaciones en destino incluyen cuestiones de mejora del espacio turístico. Como se expone en su propia web, cerca de 500 empresas están asociadas al turismo de Tenerife, donde se ofrecen servicios para las distintas empresas en función de su sector, haciendo de Turismo de Tenerife un caso interesante de colaboración público-privada.⁷ Si bien indirectamente, a través de la generación de riqueza y de empleo, las actividades de esta institución acaban beneficiando a quienes viven en la isla.

Al igual que en el caso de Promotur, existe también una estructura orgánica, similar a la de otras empresas. A diferencia de lo que sucedía en el caso de Promotur, las áreas aquí son las siguientes: «administración, finanzas, jurídico y atracción de inversiones», «producto turístico», «investigación turística», «espacio turístico, RRHH y Tenerife Film Commission», «promoción turística», «innovación, IT y TCB» y «marketing y comunicación». La representación de los agentes puede verse en la ficha de transparencia del Consejo de Administración.⁸

Aunque tiende a pensarse que esta sería la entidad «equivalente» para Gran Canaria a Promotur a nivel regional, o a Turismo de Tenerife en el caso de dicha isla, el Patronato de Turismo de Gran Canaria es un «Organismo Autónomo Público».⁹ Mientras que Promotur y Turismo de Tenerife son Sociedades Mercantiles Estatales, y, en cuanto que tales, pueden considerarse estructuras más «ágiles», un «Organismo Autónomo Público», incluso en la presentación de la entidad en la web, efectivamente recuerda más a una entidad pública que a una empresa privada. Tal y como puede verse en su página de transparencia, en el apartado de información institucional, sus funciones «van más allá de las tareas propias de una organización de marketing de destino, ocupando también el papel de la gestión administrativa de un sector, el turismo, sobre el que crece la economía de la isla». Las líneas sobre las que se estructuran los cometidos de Turismo de Gran Canaria son, por tanto, la promoción exterior de Gran Canaria, la mejora continua del destino y la gestión pública del sistema turístico insular. Por la información que se ha podido recabar, se trata de un organismo que tiene su origen en 1975, si bien en sus inicios tuvo un carácter provincial y no insular. En su forma actual se constituyó en 1998, con fines promocionales y de mejora de la imagen turística,

7 <https://www.webtenerife.com/corporativa/asociados/porque-asociarse/>

8 <https://www.webtenerife.com/corporativa/transparencia/>

9 <https://www.grancanaria.com/turismo/es/area-profesional/transparencia/informacion-institucional>

entre otros. Está regida por un Consejo Rector, debido a su carácter público, y es llamativo que, en este caso, la patronal de alojamiento no tiene representación, y la estructura es un tanto distinta, con más peso para los agentes políticos presentes en cada momento en el Gobierno insular. Es su presidente el Consejero Insular de Turismo, un cargo de designación política, si bien existe también un cargo técnico de gerente. En cuanto a su organigrama, es ligeramente más parecido al de una Administración pública que al de una empresa o corporación de carácter privado.¹⁰

La más reciente de las entidades dedicadas a la promoción turística en Canarias que se ha podido analizar (debido a la imposibilidad de acceder a información sobre el Patronato de Turismo de Fuerteventura) tiene algunas particularidades que la hacen especialmente interesante desde el punto de vista de la gobernanza. Tal y como aparece en su página de transparencia, SPEL, Turismo de Lanzarote es una entidad mercantil de carácter mixto creada en 2007 con el objetivo de convertirse en el «órgano promocional de Lanzarote, asumiendo la totalidad de funciones en esa materia que el Patronato de Turismo de Lanzarote tenía conferidas hasta la fecha».¹¹ Sus actividades principales son: «promoción y potenciación del turismo en Lanzarote y en el exterior», «unificar la política de Promoción Turística de Lanzarote», «estudio, investigación, documentación e información y difusión de la imagen de Lanzarote», «ejecución de acciones derivadas del Plan de Marketing Turístico de Lanzarote» y «actividades dirigidas a mejorar la imagen y embellecimiento del paisaje de Lanzarote». El capital está repartido entre el cabildo insular, propietario del 52 % de las acciones, los siete ayuntamientos de la isla, que a razón de un 4 % cada uno poseen el 28 % de las acciones en conjunto, y el Ente Público Empresarial de Lanzarote (Centros de Arte, Cultura y Turismo), que posee también un 4 %. La Asociación Insular de Empresarios de Hoteles y Apartamentos de Lanzarote (ASOLAN), la Federación Turística de Lanzarote, la Federación Insular de la Pyme de Lanzarote (FELAPYME) y la Cámara de Comercio de Lanzarote y La Graciosa poseen también, cada una, un 4 %. Desde el punto de vista de su estructura de gobernanza, podría decirse que se trata de la entidad que mayor número de actores públicos y privados reúne en su representación.

La gobernanza de la promoción turística en Canarias ha tenido como una de sus señas de identidad la relevancia otorgada a la marca paraguas o general (islas Canarias) que integra a todas las islas canarias. Es interesante observar cómo en la promoción turística la marca de Canarias incluye la palabra «islas», que no se encuentra en el nombre oficial de la C. A., pero que desde la perspectiva turística tiene una doble virtualidad. Por una parte, es un concepto atrayente, que atrae la atención de los visitantes y, por otra parte, el término en plural da una idea de diversidad. En general, la utilización de esta marca puede considerarse un factor de éxito en Canarias, aunque a veces ha originado diferencias entre las islas por el papel otorgado a cada una de ellas como productos por separado. Igualmente, algunos municipios turísticos han cuestionado en alguna ocasión su falta de visibilidad dentro de la marca regional e, incluso, de las marcas insulares.

10 https://www.grancanaria.com/turismo/fileadmin/transparencia/1018-Organigrama_de_la_entidad.pdf

11 <https://spel.sedelectronica.es/info.0>

4. La gobernanza *del destino*

Además de la gobernanza urbanística territorial y la gobernanza de la promoción, son necesarias algunas reflexiones sobre la gobernanza del destino. La confluencia de competencias variadas en materia turística de Administraciones de distintas escalas territoriales, desde la Unión Europea hasta el municipio, así como de departamentos variados de estas Administraciones públicas con amplios efectos, como el transporte, el medioambiente, la cultura, las infraestructuras, la educación, etc., hacen de la gobernanza turística de lo público una amalgama difícil de coordinar.

Además, el sector privado, más allá de las grandes patronales de alojamiento, tiene una estructura muy sólida y coordinada, con numerosas organizaciones con intereses muy variados. De hecho, la estructura de un destino puede llegar a ser tan compleja que en numerosas ocasiones confluyen organizaciones que cooperan y compiten al mismo tiempo en el destino, lo que se llama «coopetición» (Czakon & Czernek-Marszałek, 2021; Luo, 2007). A través de relaciones de colaboración, los competidores trabajan juntos para mejorar el rendimiento global del destino, compartiendo recursos comunes y trabajando en objetivos comunes, y a su vez compiten tomando medidas independientes en otras áreas para mejorar su propio rendimiento, para adquirir ventajas de posicionamiento dentro del destino. Finalmente, la ciudadanía no suele encontrar fórmulas alternativas, más allá de las citas electorales, de influir en la forma en la que se desarrolla el turismo. El turismo es una actividad económica que se desarrolla haciendo uso de unos recursos patrimoniales y naturales comunes y compartidos con la ciudadanía y, por ello, es necesario encontrar puntos de encuentro para articular destinos turísticos que satisfagan las necesidades de visitantes y de residentes.

Para alcanzar los objetivos compartidos en torno al turismo es necesario contar con una estrategia elaborada con el máximo consenso social posible, y con el consenso político que permita darle continuidad en el tiempo. Esta estrategia explícita y pública nunca se ha llevado a cabo, aunque ha habido intentos por alcanzarla. Así, en el año 2019 se presentó públicamente el Plan de Canarias para el Turismo 2025. Se trataba de un documento que tenía algunas características muy innovadoras en cuanto a enfoque respecto a lo que tradicionalmente se ha entendido por planes turísticos. Por un lado, no se trataba el turismo desde un enfoque territorial o urbanístico, pero tampoco se trataba de un plan promocional. Este plan pretendía incluir aspectos de la buena gobernanza del destino (cooperación público-privada, gestión ágil, coordinación intraadministrativa), la inteligencia turística y datificación (digitalización, innovación, conocimiento y transferencia tecnológica), la generación de demanda (conectividad), la sociedad como destino (formación, empleo, emprendimiento, cadenas de valor), la sostenibilidad (descarbonización, renovables, movilidad sostenible), internacionalización, y cualificación del territorio (renovación, cualificación del espacio turístico). Un documento de esta naturaleza, que fue presentado públicamente en el Consejo Canario de Turismo y confeccionado con base en consultas con expertos que se hicieron en su proceso de redacción, no contó con mecanismos que aseguraran una mayor participación social. Desde ese momento, y con el cambio de dirección en la Consejería tras las elecciones de 2019, no ha habido una hoja de ruta clara más allá de la Estrategia Canarias Destino, desarrollada en el contexto de la pandemia y cuyo alcance no ha calado al conjunto de la sociedad.

Todo esto plantea una de las cuestiones cruciales que la literatura conecta con el concepto de «buena gobernanza» (Beaumont & Dredge, 2010; Pulido Fernández & Pulido Fernández, 2019), una de las acepciones asociadas al término de gobernanza sobre el que este capítulo reflexiona. Una de estas cuestiones es el apoyo de la población local hacia la actividad turística, un hecho de vital importancia para garantizar la sostenibilidad del desarrollo en este sector, otro de los aspectos perseguidos por la «buena gobernanza». Desde la Declaración de Manila (OMT, 1980), se ha subrayado la necesidad de fomentar la comunicación entre visitantes, residentes y personas trabajadoras del sector turístico, promoviendo así una conciencia o cultura turística compartida entre los agentes sociales. En ella, además, se plantean metas deseables como el bienestar de la comunidad local y su participación en las estrategias de desarrollo turístico (OMT, 1980), a su vez, objetivos finales de una «buena gobernanza» de destino, y que, en el caso de Canarias, se ve en muchos casos dificultada por la gran descentralización de las instituciones, derivada de la insularidad, y la compleja amalgama de relaciones establecidas para la gestión y toma de decisiones.

Es por todo ello que se demuestra necesaria la reflexión sobre la gobernanza de destino en Canarias como una herramienta que ayude, en adelante y de forma transparente y efectiva, a conectar y comunicar la gestión del turismo a la sociedad local del territorio donde dicho fenómeno se desarrolla, logrando transmitir y divulgar las estrategias, decisiones y retos de la actividad turística para una mayor implicación y participación de la población en todo ello. Por tanto, en esta línea, la actitud de los residentes hacia el turismo es un factor crucial para la viabilidad de esta actividad en un destino, ya que, durante la estancia de los turistas, se producen interacciones con la población local, y estas respuestas se convierten en un componente central de la experiencia turística. Esto lleva a entender otro aspecto crucial para la gobernanza del destino: la existencia de una opinión pública sobre el turismo y su influencia en la agenda política de los destinos donde ocurre. Al igual que otras, las políticas turísticas requieren del respaldo de los ciudadanos para ser sostenibles en el tiempo. Si se desean promover políticas turísticas sostenibles, es necesario contar con ciudadanos preocupados por esta cuestión que ejerzan presión sobre sus representantes para impulsarlas.

5. Conclusiones, limitaciones y líneas a desarrollar

En el contexto del turismo en las islas Canarias, la gobernanza territorial ha experimentado cambios significativos a lo largo de los años, con algunos ciclos de gran intervencionismo legislativo en este sector económico. La gestión del turismo ha seguido un modelo mixto, en el cual la Administración pública se encarga de la creación de suelo turístico, infraestructuras y estándares, mientras que la promoción turística ha sido transferida a organizaciones con colaboración público-privada. Esto ha sido motivado, esencialmente, por la principal particularidad del turismo como fenómeno y actividad económica: trasciende los límites de los establecimientos turísticos y requiere del uso y disfrute de bienes y servicios comunes y públicos, como el clima, el ambiente, la seguridad, los aeropuertos, las carreteras y un amplio etcétera. Esto plantea desafíos adicionales en términos de planificación y gestión, siendo necesario garantizar la sostenibilidad de estos recursos para beneficio tanto de los turistas como de los

residentes. Por todo ello, la gobernanza territorial en el turismo de las islas Canarias ha evolucionado a lo largo del tiempo, adaptándose a los desafíos y demandas cambiantes. Se han implementado medidas para equilibrar el crecimiento turístico con la protección del entorno, al tiempo que se busca mejorar la calidad y competitividad del sector. La participación de múltiples actores y la colaboración entre la Administración pública y el sector privado son elementos clave en la gestión exitosa del turismo en esta región. Sin embargo, la planificación y dirección pública del turismo aún plantea desafíos que requieren una atención continua y un enfoque reflexivo para garantizar un desarrollo sostenible y beneficioso para todas las partes interesadas involucradas.

Respecto a la gobernanza promocional, en el pasado, la promoción turística de las islas Canarias dependía principalmente de los turoperadores, quienes asumían la responsabilidad de promover y vender los destinos canarios. No obstante, con el tiempo, se crearon entidades públicas y público-privadas para asumir estas funciones, reconociendo la necesidad de dominar, como destino, la actividad promocional y de gestión turística, en detrimento de la dependencia de terceros para ello. Entre las entidades relacionadas con la promoción turística en Canarias se encuentran Promotur (Turismo de las islas Canarias), Turismo de Tenerife, Turismo de Gran Canaria y SPEL (Turismo de Lanzarote). En este aspecto, y no habiendo sido posible analizar el caso de la isla de Fuerteventura, se puede considerar que en Canarias se dan al menos tres modelos distintos. En primer lugar, tanto en Promotur (para toda Canarias) como en Turismo de Tenerife, el modelo se acerca a lo que en otros ámbitos se ha denominado «provisión privada de servicios públicos». Es decir, se crea una sociedad mercantil, que se rige por criterios más propios de la empresa privada, a la que se le encarga la promoción turística del destino. Por otro lado, está la línea desarrollada en Lanzarote, en que agentes públicos y privados parecen contribuir en similar medida en la promoción turística. Y, por último, el modelo de Turismo de Gran Canaria, que parece mantener una mayor intervención de la Administración.

La gobernanza de la promoción turística en Canarias, a través de los organismos antes mencionados, involucra la participación de diversos actores, como representantes de la Administración, patronales turísticas, AENA (un ente clave para facilitar la llegada de turistas), museos y otras entidades relacionadas con el turismo. Sin embargo, es importante señalar que, en algunos casos, se presenta como un verdadero reto entender y conocer cómo se conforman los órganos representativos de estas entidades, así como comprender las redes de colaboración y de dependencia con otras instituciones y los mecanismos y criterios de toma de decisiones que se utilizan. En este contexto, se destaca la necesidad de mecanismos transparentes de gobernanza en la promoción turística. Por tanto, la gobernanza promocional en el turismo de Canarias plantea desafíos y oportunidades para impulsar un enfoque integrado y eficiente en la promoción de los destinos canarios. La colaboración público-privada, la representatividad de los agentes locales y una mayor transparencia en los procesos de toma de decisiones se presentan como elementos clave para una gobernanza promocional exitosa. Es indudable que el turismo en Canarias es un motor económico fundamental y su promoción adecuada y sostenible contribuirá no solo al crecimiento económico, sino también al desarrollo social y cultural de las islas.

Por todo ello, es fundamental reflexionar sobre la gobernanza del destino turístico, que plantea desafíos y complejidades, debido en gran medida a la confluencia de competencias

diversas en diferentes niveles territoriales. En este contexto, surge el concepto de «coopetición» en los destinos turísticos, donde las organizaciones compiten y colaboran al mismo tiempo con el objetivo de mejorar el rendimiento global del destino, a la vez que trabajan para mejorar su propio desempeño y posicionamiento relativo. Esta dinámica resalta la necesidad de encontrar puntos de encuentro entre visitantes y residentes, y de articular destinos turísticos que satisfagan las necesidades de ambas partes de manera equilibrada. Para alcanzar este tipo de objetivos compartidos, es fundamental contar con una estrategia global y transversal, que cuente con el máximo consenso social y político, para que tenga continuidad en el tiempo. La participación social en la gobernanza turística desempeña un papel crucial en este sentido y sigue presentándose como un reto dentro del concepto de «buena gobernanza» del destino Canarias, que fomente la participación activa de la comunidad en la toma de decisiones y en la definición de políticas y acciones turísticas. Las políticas turísticas requieren del respaldo y la participación activa de los ciudadanos para ser sostenibles a largo plazo y es esencial contar con ciudadanos preocupados que ejerzan presión sobre sus representantes para impulsar políticas turísticas responsables y sostenibles. La gobernanza del destino turístico debe ser inclusiva, transparente y participativa, buscando siempre el equilibrio entre los intereses de los diferentes actores involucrados y el bienestar de la comunidad local.

En un ámbito más general, el trabajo realizado hasta ahora por las Administraciones públicas de turismo en Canarias es importante, con portales de transparencia que proveen de mucha y variada información. Lo que aquí hemos presentado no es más que una primera aproximación, a partir de la información disponible en los portales de transparencia, a las formas de gobernanza del fenómeno turístico en Canarias. De esta manera, se pretende no incidir en aquellas metodologías que proponen recabar infinidad de indicadores para conocer la evolución de la gobernanza, y que pueden acabar generando el efecto de que «muchos árboles no dejan ver el bosque»; por ello, creemos que de aquí cabe extraerse la primera conclusión de este estudio. La gestión del fenómeno turístico en todas las islas canarias que hemos podido analizar comparte un rasgo común: suele dividirse entre un ámbito más propio de la construcción y las infraestructuras turísticas, que (por motivos que pueden parecer evidentes) suele ser llevada a cabo de forma directa por la Administración, y un ámbito más propio de la promoción turística.

No obstante, y como se ha venido destacando a modo de conclusiones, existen aún limitaciones a la hora de poder conocer por completo la estructura de la gobernanza en sus distintas dimensiones solo a través de la información obtenida de los portales de transparencia de las diferentes instituciones. Aun así, la realización de este capítulo ha demostrado que la información que las Administraciones públicas españolas han de publicar en sus páginas web es una puerta de acceso muy interesante para estudiar la estructura de gobernanza de las distintas estructuras públicas y parapúblicas. En concreto, para el caso que nos ocupa, para las que tienen que ver con la gestión del turismo en Canarias. Una forma de recabar y hacer un seguimiento fácil es a partir de lo que las propias Administraciones publican. ¿Cumplen? ¿Mejoran? ¿Empeoran? Esta información es, en gran medida, accesible en la web y parece conveniente recabarla y estudiarla antes de proponer nuevos indicadores y metodologías.

Para terminar, tras este estudio pueden señalarse pistas para continuar esta línea de estudio. Un análisis cualitativo, con entrevistas en profundidad, grupos de discusión, consulta con expertos, etc., por ejemplo, podría ser muy beneficioso e interesante. Se muestra, por tanto,

necesario avanzar en el conocimiento de la gobernanza desde los distintos enfoques, a nivel empírico; ya que el análisis de contenido y de legislación, apoyado en la revisión de literatura, si bien ha servido para una aproximación inicial, aporta una información limitada que difícilmente puede ser generalizada o concluyente.

Referencias

- Baggio, R., Scott, N., & Cooper, C. (2010). Improving tourism destination governance: a complexity science approach. *Tourism Review*, 65(4), 51-60. <https://doi.org/10.1108/16605371011093863>
- Baggio, R. (2020). Tourism destinations: A universality conjecture based on network science. *Annals of Tourism Research*, 82, 102929. <https://doi.org/10.1016/j.annals.2020.102929>
- Beaumont, N., & Dredge, D. (2010). Local tourism governance: A comparison of three network approaches. *Journal of Sustainable Tourism*, 18(1), 7-28. <https://doi.org/10.1080/09669580903215139>
- Bono i Gispert, O. y Antón Clavé, S. (2020). Dimensions and Models of Tourism Governance in a Tourism System: The Experience of Catalonia. *Journal of Destination Marketing & Management*, 17, 100465. <https://doi.org/10.1016/j.jdmm.2020.100465>
- Cabildo de Gran Canaria (s.f.). *Turismo Gran Canaria*. <https://www.grancanaria.com/turismo/es/area-profesional/>
- Cabildo de Lanzarote (s.f.). *Sede Electrónica de Promoción Exterior de Lanzarote*. <https://spel.sedelectronica.es/info.1>
- Cabildo de Tenerife (s.f.). *Web corporativa de Turismo de Tenerife*. <https://www.webtenerife.com/corporativa/asociados/porque-asociarse/>
- Candela, G., & Figini, P. (2012). *The Economics of Tourism Destinations*. Heidelberg: Springer Berlin. <https://doi.org/10.1007/978-3-642-20874-4>
- Czakon, W., & Czernek-Marsza ek, K. (2021). Competitor Perceptions in Tourism Coopetition. *Journal of Travel Research*, 60(2), 312-335. <https://doi.org/10.1177/0047287519896011>
- Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, Pub. L. No. Decreto 10/2001, BOC-2001/017 (2001). <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2001/017/002.html>
- Decreto 142/2010, de 4 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Actividad Turística de Alojamiento y se modifica el Decreto 10/2001, de 22 de enero, por el que se regulan los estándares turísticos, Pub. L. No. Decreto 142/2010, BOC-2010/204 (2010). <http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2010/204/001.html>
- Duran, C. (2013). *Governance for the Tourism Sector and its Measurement*. OMT. <https://doi.org/10.18111/9789284415632>
- Eurostat (2021). *Eurostat regional yearbook: 2021 edition*. Luxembourg: Publications Office of the European Union. <https://data.europa.eu/doi/10.2785/762788>

- Gobierno de Canarias. (s.f.-a). *Consejería de Turismo, Industria y Comercio*. <https://www.gobiernodecanarias.org/turic/>
- Gobierno de Canarias. (s.f.-b). *Gobierno de Canarias*. <https://www.gobiernodecanarias.org/principal/>
- Gobierno de Canarias. (s.f.-c). *Turismo Islas Canarias (Promotur)*. <https://turismodeislascanarias.com/es/>
- Gómez, D., Muñoz, A. y Lafuente, M.^a C. (2016). La rendición de cuentas como elemento clave en la gobernanza de los destinos turísticos. *PASOS, Revista de turismo y patrimonio cultural*, 14(3), 659-673. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.043>
- Hernández Martín, R. (2016). Impactos económicos del turismo. En M. Simancas Cruz y E. Parra López (coords.), *¿Existe un modelo turístico canario?* Promotur. Turismo de Canarias. ISBN: 978-84-617-6282-8
- Leiper, N. (1990). Tourist attraction systems. *Annals of Tourism Research*, 17(3), 367-384. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(90\)90004-B](https://doi.org/10.1016/0160-7383(90)90004-B)
- Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo de Canarias, Pub. L. No. Ley 7/1995, BOE-A-1995-12102, 15038 (1995). <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/1995/04/06/7>
- Ley 6/2001, de 23 de julio, de Medidas Urgentes en Materia de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias, Pub. L. No. Ley 6/2001, BOE-A-2001-15386, 29216 (2001). <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/2001/07/23/6>
- 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, Pub. L. No. Ley 19/2003, BOE-A-2003-13621 (2003). <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2003-13621>
- Ley 6/2009, de 6 de mayo, de medidas urgentes en materia de ordenación territorial para la dinamización sectorial y la ordenación del turismo, Pub. L. No. Ley 6/2009, BOE-A-2009-9047 (2009). <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2009-9047>
- Ley 2/2013, de 29 de mayo, de renovación y modernización turística de Canarias, Pub. L. No. Ley 2/2013, BOE-A-2013-6584, 45790 (2013). <https://www.boe.es/eli/es-cn/l/2013/05/29/2>
- Luo, Y. (2007). A coopetition perspective of global competition. *Journal of World Business*, 42(2), 129-144. <https://doi.org/10.1016/j.jwb.2006.08.007>
- Luthe, T., Wyss, R., & Schuckert, M. (2012). Network governance and regional resilience to climate change: Empirical evidence from mountain tourism communities in the Swiss Gotthard region. *Regional Environmental Change*, 12(4), 839-854. <https://doi.org/10.1007/s10113-012-0294-5>
- Moreno Mendoza, H., Santana Talavera, A., & León, C. J. (2018). The Role of Stakeholder Involvement in the Governance of Tourist Museums: Evidence of Management Models in the Canary Islands. *Heritage & Society*, 11(3), 229-48. <https://doi.org/10.1080/2159032X.2019.1693862>
- Organización Mundial del Turismo (OMT) (ed.) (1980). Declaración de Manila sobre el turismo mundial. *Declaraciones de la OMT*, 1(1), 1-34. <https://doi.org/10.18111/unwto/declarations.1980.01.01>

- Pascual-Fernández, J. J., Chinea-Mederos, I., & Cruz-Modino, R. (2015). Marine Protected Areas, Small-Scale Commercial Versus Recreational Fishers: Governability Challenges in the Canary Islands, Spain. En S. Jentoft & R. Chuenpagdee (eds.), *Interactive Governance for Small-Scale Fisheries: Global Reflections* (pp. 397-412). Springer International Publishing. <https://doi.org/10.1007/978-3-319-17034-3>
- Pulido-Fernández, J. I. & Pulido-Fernández, M. C. (2018). Proposal for an Indicators System of Tourism Governance at Tourism Destination Level. *Social Indicators Research*, 137(2), 695-743. <https://doi.org/10.1007/s11205-017-1627-z>
- Pulido-Fernández, M. C. & Pulido-Fernández, J. I. (2019). Is There a Good Model for Implementing Governance in Tourist Destinations? The Opinion of Experts. *Sustainability*, 11(12), 3342. <https://doi.org/10.3390/su11123342>
- Rodríguez-Díaz, M., & Rodríguez-Díaz, R. (2018). A Decision-Making and Governance Framework for the Renewal of Tourism Destinations: The Case of the Canary Islands. *Sustainability*, 10(2), 310. <https://doi.org/10.3390/su10020310>
- Santana Turégano, M. Á. (2003). *Formas de Desarrollo Turístico, Redes y Situación de empleo. El caso de Maspalomas (Gran Canaria)*. Tesis Doctoral. Universitat Autònoma de Barcelona. Barcelona.
- Santana Turégano, M. Á. (2006). Dependency and development patterns in tourism: A case study in the Canary Islands. *Tourism and Hospitality Planning & Development*, 3(2), 117-130. <https://doi.org/10.1080/14790530600938337>
- Simancas Cruz, M. (2016). La política canaria de renovación de las áreas turísticas del litoral. En M. Simancas Cruz y E. Parra López (coords.), *¿Existe un modelo turístico canario?* Promotur. Turismo de Canarias. ISBN: 978-84-617-6282-8
- Simancas Cruz, M. R. y Ledesma González, O. (2017). El papel de los stakeholders en los procesos de gobernanza y renovación de las áreas turísticas de litoral. *Estudios y perspectivas en turismo*, 26(2), 348-369. <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6327729>
- Simancas Cruz, M. y Ledesma González, O. (2016). La planificación territorial de la política de renovación de las áreas turísticas maduras. Planes de Renovación, Mejora e Incremento de la Competitividad de Canarias. *PASOS, Revista de turismo y patrimonio cultural*, 14(2), 335-52. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2016.14.022>
- Villar Rojas, F. J. (2016). El marco normativo de definición del modelo turístico canario. En M. Simancas Cruz y E. Parra López (coords.), *¿Existe un modelo turístico canario?* Promotur. Turismo de Canarias. ISBN: 978-84-617-6282-8

FUNDAMENTOS PARA LA MEDICIÓN DE LA SOSTENIBILIDAD DEL TURISMO

El Observatorio Turístico de Canarias

Coordinadores:

Raúl Hernández-Martín y Carmelo J. León

El turismo enfrenta importantes retos a una escala tanto global como regional y local, como el cambio climático, la generación de residuos y la masificación de visitantes, que demandan información necesaria para la adopción de decisiones eficientes y eficaces de gestión, y que permitan a los destinos transitar con éxito hacia la sostenibilidad, con un balance y un equilibrio adecuados entre los aspectos sociales, económicos y ambientales.

En esta obra se realiza una aportación a los fundamentos de la medición de la sostenibilidad del turismo, abarcando un compendio de dieciséis temas que incluyen el atractivo del destino para los turistas, el sobre-turismo, la satisfacción local, la conectividad, el capital natural utilizado en el turismo, el impacto del cambio climático, el uso de la energía, el agua y los residuos, la estacionalidad, la digitalización, la formación y el empleo, los impactos económicos, la madurez del destino, la accesibilidad, y la gobernanza. En cada uno de estos temas, se abordan los avances más actuales así como las necesidades que deben afrontar futuras investigaciones.

La selección de temas se inscribe en el marco del operativo del Observatorio Turístico de Canarias como miembro de la *Red Internacional de Observatorios Turísticos Sostenibles de la Organización Mundial del Turismo*, que se distingue por la excelencia en la aplicación y medición de la sostenibilidad del turismo, con una orientación al desarrollo de indicadores y mediciones regulares de la sostenibilidad, en los diversos ámbitos de la economía, la sociedad y el ambiente. El objetivo fundamental es que estas mediciones empíricas sirvan para la orientación de políticas y medidas turísticas sostenibles y transversales basadas en la evidencia.

