

El Observatorio Turístico de Canarias

en la red INSTO

de la Organización Mundial del Turismo

2021

EDITA



Investigadores de la Universidad de La Laguna

Raúl Hernández Martín, Profesor Titular del Departamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos (Investigador Principal).

Noemi Padrón Fumero, Profesora Titular del Departamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos.

Moisés Simancas Cruz, Catedrático del Departamento de Geografía e Historia.

Pablo Rodríguez González, Profesor Contratado Doctor del Departamento de Sociología.

Félix Herrera Priano, Profesor Contratado Doctor del Departamento de Ingeniería Industrial, Universidad de La Laguna.

Manuel A. Santana Turégano, Profesor Contratado Doctor del Departamento de Sociología.

Francisco J. García Rodríguez, Profesor Titular del Departamento de Dirección de Empresas e Historia Económica.

Desiderio Gutiérrez Taño, Profesor Titular del Departamento de Dirección de Empresas e Historia Económica.

Javier Mendoza Jiménez, Profesor Ayudante Doctor del Departamento de Dirección de Empresas e Historia Económica.

Carlos Fernández Fernández, Profesor Contratado Doctor del Departamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos.

Otros miembros del equipo:

Vanessa Guerra Lombardi, Investigadora de la Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna.

Sara García Altmann, Investigadora Contratada Predoctoral del Departamento de Economía Aplicada y Métodos Cuantitativos de la Universidad de La Laguna

Sara García González, Investigadora de la Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna.

Julia Marie Schiemann, Investigadora de la Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna.

Investigadores de la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria

Carmelo J. León González, Catedrático de Universidad, Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (Investigador Principal).

Daniel F. Celis Sosa, Profesor Asociado, Investigador del Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible

Matías Manuel González Hernández, Profesor Titular de Universidad, Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Javier de León Ledesma, Catedrático de Universidad, Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Sergio Moreno Gil, Catedrático de Universidad, Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Juan Carlos Martín Hernández, Catedrático de Universidad, Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Yen E. Lam González, Investigadora del Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Marcelo Mautone, Investigador del Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible

Eugenio Díaz Fariña, Investigador visitante del Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Jaime Blázquez Valerón, Doctorando, Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible.

Otros miembros del equipo:

Omar Jacob Cabrera Alemán, profesional colaborador en el Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES).

Moisés Fabián Perdomo Santana, profesional colaborador en el Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible (TIDES).

El Observatorio Turístico de Canarias

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo



El presente documento constituye la memoria de justificación del Convenio de Cooperación entre la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, a través de la Viceconsejería de Turismo, y la Universidad de La Laguna para el desarrollo de las tareas necesarias para la participación de Canarias en la Red Internacional de Observatorios de Turismo Sostenible de la Organización Mundial del Turismo.

Dicho convenio fue firmado el 15 de octubre de 2021 y publicado en el Boletín Oficial de Canarias número 223 de 28 de octubre de 2021. En él se establece una línea de colaboración entre la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de Canarias, a través de la Consejería de Turismo, Industria y Comercio, y la Universidad de La Laguna para el desarrollo de investigaciones relacionadas con el Observatorio de Turismo de Canarias, particularmente en lo relacionado con la participación del Observatorio Turístico de Canarias en la Red de Observatorios de Turismo Sostenible de la Organización Mundial del Turismo (INSTO-OMT).

En dicho convenio se establecen unas tareas a desarrollar como resultado de dicha cooperación, cuya memoria se presenta en este documento. En la reunión de la Comisión Mixta de Coordinación celebrada el 16 de noviembre de 2021 en la sede de la Consejería de Turismo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias en S/C de Tenerife y con participación de la Viceconsejera de Turismo, técnicos de dicha de la Viceconsejería y miembros de los equipos de investigación de la Universidades de La Laguna y la Universidad de Las Palmas de Gran Canaria se acordó que esta memoria se elaborara solamente en castellano.

La Laguna, 20 de diciembre de 2021

Introducción

9

1. Satisfacción de la población local con el turismo y contribución al bienestar social

25

1.1 Introducción

26

1.2 Indicadores y disponibilidad

27

1.3 Análisis de los indicadores de satisfacción

28

1.4 Conclusiones

2. Los sistemas de formación y cualificación en el sector turismo en Canarias

39

2.1 Introducción

40

2.2 Mapa de niveles y modalidades de formación disponible en turismo en Canarias

42

2.3 Formación en turismo en el ámbito universitario

44

2.4 Formación Profesional

46

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

47

2.6 Formación Profesional para el empleo en el ámbito laboral en materias de turismo

53

2.7 Consideraciones finales

58

3. Innovación, impactos y beneficios

63

3.1 Introducción

64

3.2 Disponibilidad de indicadores

66

3.3 Impactos y beneficios económicos del turismo en Canarias. Tendencias previas y el impacto de la pandemia

79

4. Estacionalidad del turismo

81

4.1 Introducción

82

4.2 Empleo turístico y estacionalidad

83

4.3 Sostenibilidad y estacionalidad

85

4.4 Gastronomía y estacionalidad

79

4.5 Salud y estacionalidad

89

4.6 Estrategias y recomendaciones sobre la estacionalidad en Canarias

90

4.7 Propuesta de indicadores

92

4.8 Conclusiones

93

5. Productos turísticos, cultura, ocio y satisfacción del turista

99

5.1 Introducción

100

5.2 Reflexiones sobre la integración de productos y la cultura y el ocio y deporte

101

5.3 Un análisis de los índices vinculados a la satisfacción de los turistas

103

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

107

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

109

5.6 Análisis de demanda y oferta de producto de naturaleza, la cultura, deportes y actividades de ocio

111

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

112

5.8 Recomendaciones sobre nuevos indicadores potenciales

113

5.9 Reflexiones finales

115

6. Digitalización y Destinos inteligentes

119

6.1 Introducción

120

6.2 Disponibilidad de indicadores

126

6.3 Conclusiones

130

7. Gestión de la energía

133

7.1 Introducción

134

7.2 Demanda energética

136

7.3 Transporte

137

7.4 Puertos y aeropuertos

138

7.5 Indicadores relevantes para tener en cuenta

139

7.6 Conclusiones

140

8. Gestión de agua y saneamiento

145

8.1. Introducción

146

8.2. La sobreexplotación de los recursos hídricos y el sector turístico en Canarias

148

8.3. El consumo de agua del sector turístico en Canarias

150

8.4 Balance crítico acerca de la disponibilidad de indicadores

159

8.5 Conclusiones

161

9. Gestión de los residuos sólidos en el turismo **167**

9.1 Introducción	168
9.2. Diagnóstico de la gestión de los residuos en Canarias	170
9.3 Balance crítico de los indicadores disponibles	179
9.4 Conclusiones	181

10. Cambio climático, impacto y migración **185**

10.1. Introducción	186
10.2 Biodiversidad	188
10.3 Subida del nivel del mar	189
10.4 Fenómenos meteorológicos extremos	190
10.5 Aumento de las temperaturas	192
10.6. Migraciones	193
10.7. Indicadores relevantes a tener en cuenta	194
10.8. Conclusiones	195

11. Gobernanza y escala territorial **199**

11.1 Situación actual	200
11.2 Indicadores y disponibilidad	206
11.3 Una aproximación a la gobernanza en Canarias	207

12. Accesibilidad y conectividad del transporte aéreo **215**

12.1 Introducción	216
12.2 La accesibilidad del transporte aéreo	219
12.3 La accesibilidad y conectividad del transporte aéreo. Los dos lados de la moneda	224
12.4 Datos	228
12.5 Conclusiones	232

13. Overtourism y alquiler vacacional **237**

13.1 Introducción	238
13.2 Disponibilidad de indicadores	239
13.3 Análisis del alquiler de viviendas en Canarias	245

14. Madurez y renovación del destino **249**

14.1 Introducción	250
14.2 Disponibilidad de indicadores	251

15. Capital natural de apoyo al turismo, áreas y ecosistemas protegidos **259**

15.1 Introducción	260
15.2 Los recursos naturales y las áreas protegidas de Canarias	262
15.3 El valor turístico de las áreas protegidas de Canarias: imagen y experiencia	265
13.4 Notas sobre la gestión actual de las áreas protegidas y sus déficits	268
13.5 Hacia una gestión turística sostenible de las áreas protegidas	270
15.6 Indicadores de gestión turística sostenible de las áreas protegidas	272
15.7 Consideraciones finales y hoja de ruta.	273

16. Accesibilidad universal e inclusión **277**

16.1. Introducción	278
16.2. Accesibilidad e inclusividad en Hospitality	281
16.3 Accesibilidad e inclusividad en Food & Beverage	282
16.4 Accesibilidad e inclusividad en MICE	283
16.5 Accesibilidad e inclusividad, tecnología e información	284
16.6 El turismo accesible y sus beneficios para la salud	285
16.7 Accesibilidad y la perspectiva de género	286
16.8 Personas mayores	287
16.9 Accesibilidad e inclusividad y el empleo en turismo	288
16.10 Accesibilidad e inclusividad en el transporte	289
16.11 Accesibilidad e inclusividad en entornos urbanísticos y arquitectónicos	290
16.12 Accesibilidad e inclusividad, necesidades de formación	291
16.13 Accesibilidad e inclusividad, una atención especial al turismo LGTB	292
16.14 Accesibilidad e inclusividad en el turismo en Canarias	293
16.15 Disponibilidad de indicadores para Canarias	294
16.16 Conclusiones	295



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

Introducción

Introducción

Los observatorios turísticos (OT) tienen como finalidad observar y proveer información constante para la toma de decisiones y el diseño de estrategias de desarrollo que se adecuen a las necesidades de cada territorio (Blasco & Cuevas, 2013). Permiten unificar criterios de información estadística entre los actores para el implemento de políticas de desarrollo de manera consensuada (Santágata, 2011). Las políticas públicas y privadas en materia turística deben de estar basadas en información estadística y estudios de mercado; de ahí la importancia de la existencia de los OT, siendo esta consideración más relevante en aquellas regiones insulares vulnerables a los efectos del cambio climático.

El aspecto más valioso de los OT es su capacidad de producir información, generando una ventaja competitiva en el mercado para aquellos que la obtienen; la nueva información recabada no sólo satisface las necesidades de las instituciones que financian el laboratorio, sino que también permite modificar el comportamiento de los operadores del mercado, alterando el mecanismo de formación de precios (Corigliano, 2000). Además, una vez que las políticas definidas sean implementadas, el OT permitirá constatar y evaluar mediante indicadores estadísticos previamente determinados, si dichas políticas han producido los resultados esperados (Valero et al., 2013).

Los OT son un instrumento de utilidad para recopilar, procesar y generar información sobre la actividad turística, con el objetivo de potenciar la competitividad y el posicionamiento de un destino y del producto turístico de una nación, región, provincia o municipio (Valero et al., 2013). El OT debe dotar a las instituciones públicas y privadas de los datos específicos sobre los

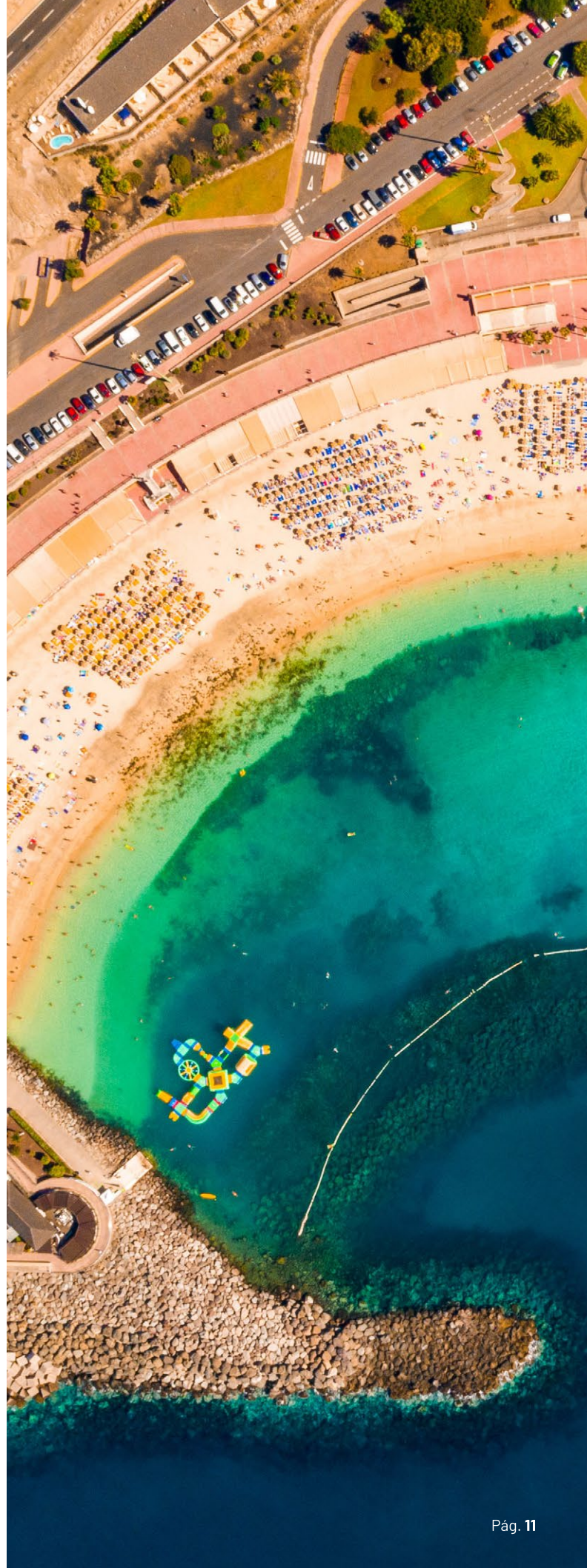
múltiples componentes de la realidad turística y sus conexiones con el territorio, para promover sinergias entre el observatorio y el resto de los actores (Luque et al., 2015). Los objetivos de un OT deben de estar en sintonía con la planificación que lleven a cabo las instituciones públicas para el mismo territorio (Santágata, 2011) ya que, si no, implicaría una pérdida de eficiencia bastante elevada, debido a que se estaría subvencionando la búsqueda de una información costosa que no va a ser productiva.

La información que produce un OT dependerá de la necesidad de información específica que requieran los actores públicos y privados que la demandan (Migliori 2019). Los datos obtenidos serán de ayuda para la evaluación constante de la eficiencia y eficacia de las políticas implementadas, así como de las líneas de actuación; igualmente para la identificación de las estrategias e instrumentos más adecuados para llevarlas a cabo, para ofrecer factores clave para la promoción, y para definir políticas ambientales (Corigliano, 2000; Santágata, 2011).

A pesar de que cada OT dependerá de las variables, problemáticas y necesidades de información específica que requieran los actores claves públicos y privados que la demanden en cada territorio u destino (Santágata, 2011; Molina & Báez 2017), existen ciertos indicadores que tienden a ser más utilizados, como aquellos referentes a los cambios entrecruzados de la demanda y oferta, los indicadores de sostenibilidad, indicadores macroeconómicos (PBI, empleo, inflación), indicadores sectoriales, e indicadores de uso de energía, suelo y agua (Santágata, 2011; Molina & Báez 2017).

Existen paralelismos considerables entre los diferentes OT existentes en el mundo, ya sean nacionales, regionales o locales. Sin embargo, cada país tiene matices en cuanto a la regulación de la actividad o la evaluación de los diferentes instrumentos, derivados principalmente de la diferencia en la industria turística en las distintas partes del planeta (Blasco & Cuevas, 2013).

La Organización Mundial del Turismo (OMT) concede una importancia significativa a los OT. En este sentido, en 2004 la OMT creó la Red de Observatorios de Turismo Sostenible (Red INSTO) con el objetivo de apoyar la mejora continua de la sostenibilidad y la resiliencia en el sector turístico, mediante un seguimiento sistemático y oportuno del desempeño y del impacto del turismo. Desde 2004, un total de 35 observatorios se han unido a la Red INSTO de la OMT: ocho en China, uno en Grecia, uno en México, dos en Brasil, cinco en Indonesia, uno en Croacia, uno en los Estados Unidos, uno en Guatemala, uno en Italia, uno en Argentina, uno en Australia, tres en Portugal, dos en Canadá, uno en Colombia y seis en España (Observatorio de Turismo de Canarias, Observatorio de Turismo Sostenible de Málaga, Observatorio de Turismo de Barcelona; Sistema de Inteligencia Turística de Bizkaia; Observatorio de Turismo de Navarra; Observatorio de Turismo Sostenible de Mallorca). Estos 35 destinos en todo el mundo están comprometidos en la medición continua y oportuna de los impactos del turismo. Esta red internacional es pionera y ejecuta, en muchos casos por primera vez, actividades diseñadas para potenciar y ayudar al sector turístico en la aplicación de un desarrollo sostenible en los destinos. Los miembros de la red aúnan esfuerzos para guiar la transformación del turismo sobre la base de principios sustentados



en enfoques participativos que incluyen a todas las partes interesadas, al objeto de garantizar un desarrollo turístico inclusivo y resiliente.

Las Islas Canarias se incorporaron a la Red INSTO de la OMT en octubre de 2020. El OT de Canarias es el órgano técnico encargado del estudio y seguimiento del sector turístico del archipiélago a través de la gestión del sistema de información turística previsto en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias; tiene, entre sus labores principales, el análisis turístico y la generación de conocimiento a partir de los datos, además de las de coordinación y planificación de posibles estrategias derivadas del análisis que se pueda realizar de esos datos.

A continuación, se describirán de forma resumida los diversos capítulos que forman parte de este libro denominado El Observatorio Turístico de Canarias en la red INSTO de la Organización Mundial del Turismo. 2021. Es indudable el papel fundamental que ejercen los OT no solo en el sector, sino en el conjunto de la sociedad; además de aportar datos, una de sus funciones es actuar como puente entre los tres grupos que lo engloban, estos son, los investigadores, el sector privado y las instituciones públicas, como se pone de relieve a continuación.

La primera contribución de este libro estudia los niveles de satisfacción de la población local con el turismo, además de su contribución al bienestar social. Los autores, Pablo Rodríguez, Manuel Ángel Santana, Desiderio Gutiérrez, Sara García y Vanessa Guerra, han descubierto en su investigación que más del 80% de la población local en Canarias considera que “el desarrollo turístico ha sido positivo para la isla donde reside y sus habitantes”. Resulta significativo que las islas con mayor ratio entre turistas y población

residente, Lanzarote y Fuerteventura, presentan los valores más altos en la valoración de los beneficios del turismo. Los autores también han identificado que en las islas y zonas con mayor presión turística como Fuerteventura, Lanzarote, Tenerife-Sur y Gran Canaria-Sur, la población local tiene una opinión menos positiva sobre las viviendas vacacionales que en otras islas con menor desarrollo turístico, como es el caso de El Hierro, La Palma y La Gomera. Las conclusiones de los autores proponen la creación de indicadores específicos sobre el punto de vista de los residentes sobre la actividad turística en las islas y su opinión sobre la gobernanza del turismo en Canarias. También se debería incluir resultados sobre la percepción y valoración del turismo y el medio ambiente mediante un Barómetro de Opinión Pública de Canarias. Finalmente, a tenor de los desafíos a los que se enfrenta Canarias, se consideraría necesario: a) Proporcionar datos más detallados sobre los impactos positivos y negativos del turismo y la satisfacción local; b) Monitorizar si el nivel de concienciación de los ciudadanos sobre los impactos negativos y positivos aumenta con el tiempo o no; y c) Promover el uso de los datos existentes sobre el bienestar y el apoyo locales en la toma de decisiones por parte de los stakeholders.

Carlos Fernández analiza los sistemas de formación y cualificación en el sector turístico en Canarias. El autor comparte que el turismo se compone de una amplia diversidad de actividades cuyo desempeño conlleva a nutrirse de mercados de trabajo muy transversales. Esta aproximación al mapa de niveles y modalidades de formación, disponible en Canarias, con orientación al turismo, permite identificar el conjunto de la oferta educativa y analizar sus brechas. El autor profundiza en la formación universitaria ofertada para el turismo, la formación profesional

en materias de turismo dispuesta a través del sistema educativo con la incursión en la Formación Profesional Dual y la modalidad bilingüe, y se aborda la Formación Profesional para el empleo en el ámbito laboral en materia turística. Además, se constata la amplia y variada oferta disponible, haciéndose patente la necesidad de contar, a través de un mapa exhaustivo, con todos los recursos formativos disponibles que permita identificar duplicidades, cubrir lagunas y mejorar la eficiencia. El desafío central observado es la necesidad de una planificación exhaustiva de los recursos formativos que facilite su visibilidad, garantice una formación actualizada, y preste una mejor integración entre el sistema de formación y laboral que permita itinerarios de aprendizaje en el puesto de trabajo.



Raúl Hernández, Francisco Javier García, Sara García González y Sara García Altmann estudian la innovación, impactos y beneficios económicos en

el destino. En su investigación consideran que el impacto del turismo en la mejora de las condiciones económicas de la población local ha sido bajo. A pesar del intenso desarrollo turístico, la tasa de paro es de las más altas de la Unión Europea y el PIB per cápita es de los más bajos de las regiones españolas. El desarrollo del turismo en Canarias no ha aprovechado suficientemente un segundo nivel de actividades (diseño, consultoría, agricultura, energías renovables, etc.) que podrían mejorar el nivel de vida de la región. Así mismo, los autores destacan el bajo peso de la I+D realizada por las empresas, (en España, la contribución al gasto en I+D de las empresas es del 56%, en Canarias, del 20%), y la alta dependencia de las universidades y la administración pública, convirtiendo a Canarias en la comunidad autónoma con menor capacidad de atracción y retención de talento. A pesar del liderazgo del sector turístico canario en el mercado turístico europeo, los indicadores de renta, pobreza y empleo han situado tradicionalmente a las islas entre las regiones más pobres de España y Europa. Canarias es una de las comunidades autónomas españolas con mayor tasa AROPE (Personas en Riesgo de Pobreza y/o Exclusión) con un 36,3%. Entre las aportaciones de los autores para hacer frente a estos desafíos destacan las siguientes propuestas: a) Desarrollar y apoyar la inteligencia turística, el conocimiento, y la toma de decisiones basada en la evidencia; b) Abrir los intercambios de conocimientos entre los sectores público y privado, las empresas y las universidades; y c) Fortalecer el sistema de I+D vinculado al turismo. Además, los autores consideran que habría que profundizar sobre las condiciones de empleo, la innovación en las empresas relacionadas con el turismo, los canales de conversión del gasto turístico en ingresos para los residentes e impuestos, las cuestiones de distribución, y la cadena de valor turística e impactos y fugas al exterior.

Daniel Celis, Moisés Perdomo y Omar Cabrera muestran en el siguiente capítulo como ha sido tratado el concepto de estacionalidad a lo largo del tiempo por 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 determinado, 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 medio ambiente 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 senior, 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.

Sergio Moreno aborda una revisión sobre los principales indicadores disponibles y aquellos que pueden ser de interés para el análisis de la satisfacción de los turistas, con especial énfasis a los productos turísticos, culturales y de ocio. El capítulo realiza en primer lugar una reflexión sobre la integración de productos turísticos con la cultura, el ocio y el deporte, y la necesidad de establecer puentes permanentes de comunicación, información y realización de actividades conjuntas entre estos tres ejes a nivel político, empresarial y académico. Esta cooperación debe dar lugar a indicadores conjuntos y sistemas de información más precisos y aplicados. Posteriormente, se analiza los índices de satisfacción del turista en los últimos cuatro años y su relación con la competitividad del destino. Para ello se toma como indicador de aproximación el número de turistas que visitan las Islas Canarias, la estancia y el gasto medios de los turistas en las islas. A continuación, se examina el estudio de indicadores disponibles de la satisfacción de los turistas, con especial énfasis en la naturaleza, la cultura, deportes y actividades de ocio. El autor establece recomendaciones sobre nuevos indicadores potenciales vinculados a la red y el metaverso, analítica web, reputación digital, análisis de sentimientos, fidelidad horizontal y vertical, y un índice de bienestar del destino (turistas y residentes) tomando como referencias otros existentes tales como el índice de vida mejor de la OCDE ajustado al turismo. Además, recomienda mejorar y actualizar los indicadores de seguimiento de la marca, imagen, preferencia, engagement, y la eficacia promocional. Finalmente, este autor incide que las métricas de neuromarketing suponen un nuevo horizonte para las mediciones de la satisfacción del viaje, y entender a los turistas en el destino. Para esto, se utilizan técnicas de eye tracking, face-coding, electroencefalograma, o respuesta fisiológica,



tanto en entorno de laboratorio como en contexto real. Estas técnicas permiten mejorar la eficacia promocional, el impacto de las experiencias, la comunicación entre los propios turistas, optimizar el desarrollo de contenidos a medida, y desarrollar de nuevos productos y la mejora en los procesos. Estos indicadores suplementarios propuestos, y otro conjunto de indicadores sugeridos para su desarrollo futuro, requieren un compromiso por parte de todos los agentes del destino, con acuerdos sobre la estrategia, la ponderación y utilización de los índices. La futura elaboración de indicadores presenta una verdadera oportunidad, acometiendo pruebas piloto para todos los indicadores, incluido el conjunto de indicadores básicos. Por lo que el autor recomienda el impulso de un laboratorio como centro de innovación digital que desempeñe un papel central en el programa Europa Digital, para estimular la aplicación de indicadores vinculados a la inteligencia artificial, la informática de alto rendimiento, el neuromarketing y la ciberseguridad, así como otras tecnologías digitales por parte de la industria y las organizaciones del sector público.

Félix Ángel Herrera, Sara García González y Sara García Altmann presentan la importancia de la digitalización, el conocimiento y el turismo inteligente. Este capítulo destaca que en Canarias no existe una institución específica que controle, gestione o promueva la digitalización del sector de forma homogénea. Canarias cuenta con cinco destinos inteligentes reconocidos por la red española de destinos turísticos inteligentes, 2 islas y 3 municipios. Además, recientemente, se creó la iniciativa "Canarias Destino" para digitalizar tanto la experiencia de compra del turista como la de venta del empresario. En Canarias un 99,3% de las empresas cuentan con conexión a internet; el 67,9% de las empresas de 10 o más empleados tiene página web (78,3% en

España), y el 13,4% de las empresas cuentan con personal especializado en TIC (16,4% en España). Los desafíos que han identificado los autores son: a) Fomentar la digitalización entre las empresas turísticas para promover la eficiencia y aumentar la demanda de recursos humanos cualificados; b) Aprovechar las oportunidades de la digitalización para mejorar la competitividad, la personalización de la experiencia turística y la diferenciación del destino. Para enfrentarlos con cierto grado de éxito, los autores proponen: 1) Promover la investigación sobre digitalización y sostenibilidad, utilizando técnicas de análisis de big data, inteligencia artificial y neuromarketing; 2) Investigar la contribución de la digitalización a la mejora de la experiencia de los turistas y 3) Favorecer el uso de nuevas fuentes de información sobre la sostenibilidad turística a partir de la huella digital: consumo de recursos, comercialización, movilidad de los turistas.

Marcelo Mautone, en el siguiente capítulo, muestra que Canarias cuenta con una alta dependencia histórica de combustibles fósiles, que ha alcanzado en 2020 al 16,96% de aportación de energías renovables a su matriz de generación. En su obra se analiza la energía primaria, importaciones netas de recursos energéticos, la producción interna de energía, variación de existencias y los suministros a la navegación marítima internacional. Las relaciones entre el consumo de energía e indicadores de producción económica proporcionan información sobre el grado de intensidad y rendimiento energético para satisfacer las necesidades humanas y sociales. El autor analiza la estructura de la demanda en Canarias respecto al resto de España y la UE, la cobertura con energías renovables, el transporte, y sus principales indicadores. Mientras la demanda de energía aumenta de forma sostenida, las energías renovables y el

ahorro energético, resultan los principales retos en las líneas estratégicas en el marco de la sostenibilidad. El coste de la generación eléctrica y las infraestructuras de almacenamiento a gran escala como Gorona del Viento (El Hierro), Chira-Soria (Gran Canaria), y dos nuevas centrales en Tenerife y La Palma, resultan de relevancia y actualidad. Para finalizar, se presentan una batería de 10 indicadores sostenibles para el turismo en Canarias referidos a la gestión de la energía.



A continuación, Noemi Padrón, Vanessa Guerra, y Julie Marie tratan la problemática de la gestión del agua y de las aguas residuales. En su capítulo se muestra en primer lugar que no existen datos diferenciados para los residuos turísticos, los industriales y los domésticos en Canarias. No existe un registro oficial regional que aproxime el consumo de agua por parte del turismo de forma anual y homogénea. Además, destacan que alrededor del 90% del agua en las islas orientales

proviene de la desalinización y que existe una baja eficiencia de las redes de distribución urbana, ya que éstas tenían una eficiencia aparente del 65% con pérdidas reales de agua del 35%. En 2018, el coste medio por m³ de agua suministrada fue de 2,10 €/m³, desglosado en 1,72 €/m³ para el suministro y 0,38 €/m³ para el saneamiento y la depuración de aguas residuales. Las autoras comparten que el 70% del agua utilizada por los hogares y la industria va a parar al mar tras su tratamiento. En el capítulo se exponen los principales estudios que han analizado el consumo de agua por parte de los alojamientos turísticos. Resulta significativo que el consumo medio en el turismo alcanza los 600 litros por cama y día, mientras que el consumo medio por habitante es de solo 150 litros al día. Entre los desafíos que debe enfrentar Canarias con relación a la gestión del agua y de las aguas residuales, las autoras proponen: a) Mejorar la información para ayudar a las autoridades municipales a modificar sus sistemas de tarifas para identificar claramente los usos turísticos; b) Controlar el consumo de agua residencial y turístico por separado; c) Recoger y publicar información sobre el consumo de agua en el turismo; y d) Concienciación sobre el agua entre las empresas. En relación con el saneamiento y la depuración de aguas residuales, su situación es muy compleja y preocupante en el archipiélago. Existe escasez de información disponible en este ámbito; un alto porcentaje de población y núcleos urbanos que aún no están conectados a la red de saneamiento; y un porcentaje de aguas residuales se vierten directamente al mar sin tratamiento previo.

La temática de la gestión de los residuos sólidos en el turismo en Canarias es expuesta por Noemi Padrón, Vanessa Guerra, y Julie Marie, donde las autoras descubren que los residuos del turismo permanecen ocultos tras los flujos

de residuos residenciales. Las estadísticas municipales incluyen tanto la recogida de residuos relacionados con el turismo como los no relacionados. Así, la generación global de residuos en Canarias supera ampliamente los 1,2 millones de toneladas alcanzados en 2015, y la mayoría acaba en los vertederos de la isla. La generación de residuos domésticos en Canarias en 2019 fue de 577,7 kg por habitante, por encima de la media nacional de España (483,7 kg por habitante). En algunos municipios turísticos, la generación de residuos en 2017 alcanzó los 964 kg por habitante (Adeje, Tenerife) o los 1.172 kg (Yaiza, Lanzarote). La contribución del sector turístico, como alojamientos y restaurantes, a la generación de residuos mixtos es del 19% en 2019. Las tasas de reciclaje estimadas se sitúan en torno al 13% del total de residuos municipales para 2018. Ante esta situación, las autoras proponen investigar sobre: a) Sensibilización sobre la gestión de residuos en el turismo; b) Indicadores específicos para medir los residuos generados en turismo y c) Producción de residuos directos e indirectos del turismo. A modo de conclusión, las autoras proponen promover cambios en la conciencia de la gestión de residuos en el turismo. En la actualidad, los residuos turísticos se caracterizan por ser residuos sólidos municipales que se incluyen en la generación residencial y turística. Además, es necesario un esfuerzo local para medir, controlar y hacer visibles las diferentes fracciones de residuos generadas por el sector turístico. Finalmente, los autores recalcan que habría que proponer y generar una serie de incentivos para reducir la generación de residuos o para clasificarlos.

Marcelo Mautone, en su capítulo sobre cambio climático, impacto y migración, comparte que Canarias, por su dependencia de combustibles fósiles, tiene una elevada tasa de emisión de

gases de efecto invernadero (GEI), registrando un incremento en sus emisiones totales de casi un 50% desde 1990, algo superior al del resto de España y al asignado en el Protocolo de Kioto. En el capítulo se analizan los tipos de GEI y las emisiones per cápita, las cuales han disminuido un 27,4% en los últimos diez años en Canarias, situándose por debajo de la media española. Sin embargo, si se consideraran los impactos de las emisiones del transporte aéreo y marítimo de los turistas que visitan las Islas Canarias, el nivel de emisiones resulta mucho más elevado. La producción de energía y el tratamiento de los residuos explican casi la totalidad de las emisiones, lo cual se resume en una tabla según categoría. Asimismo, se analizan particularmente el sector del transporte, los fenómenos de pérdida de biodiversidad, la subida del nivel del mar (escenarios), los fenómenos meteorológicos extremos debido al aumento de las temperaturas, y el efecto en las migraciones para Canarias. Por último, se hace referencia a las estrategias de lucha contra cambio climático por las administraciones locales, hojas de ruta, y objetivos para 2030 y 2050. Como conclusión, el autor propone una batería de indicadores relevantes para cada uno de los temas descritos.

Manuel Ángel Santana, Pablo Rodríguez, Raúl Hernández, Sara García Altmann y Vanessa Guerra analizan la gobernanza y la escala territorial. Se destaca que no existe información detallada sobre la coordinación y cooperación entre los agentes del destino, por lo que se necesita una estrategia turística regional que incluya el compromiso de todos los agentes. Actualmente, las principales responsabilidades turísticas recaen en los consejos insulares. En relación con los datos alcanzados, los autores comparten que, sobre la eficacia de la gobernanza, el 57% de la población local está muy o bastante satisfecha con los



servicios turísticos que presta el Gobierno de Canarias. En cuanto al rendimiento de los servicios públicos en Canarias en 2021, el 45,8% de la población local está moderadamente insatisfecha con las administraciones públicas, todas en su conjunto, y el 10,3% totalmente insatisfecha. En relación con la administración pública, en 2021, el 44,7% de la población local está moderadamente o muy satisfecha con el Gobierno de Canarias. El 37% de la población local está moderadamente o muy satisfecha con la administración del Estado. Los autores consideran que sería necesario supervisar la gobernanza del turismo como objetivo clave, destacando: a) Definir claramente las prioridades comunes de actuación y una hoja de ruta para el sector turístico en tiempos de post-pandemia; b) Reforzar la coordinación entre las diferentes escalas del sector público, desde la Unión Europea, hasta el país, la comunidad autónoma (escala regional), las islas y los municipios; c) Reforzar la coordinación horizontal del turismo con diferentes departamentos del sector público: agricultura, infraestructuras, medio ambiente, educación, cultura, deportes, innovación, y ordenación del territorio; d) Reforzar las organizaciones de gestión de destinos; y e) Reforzar la red de agentes turísticos y sus relaciones.

Juan Carlos Martín analiza como la industria del turismo en las Islas Canarias depende en gran medida del transporte aéreo. El transporte 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 que ha sido una prioridad para la región y las islas es una de las políticas más exitosas, premiada con el reconocimiento internacional. La conectividad sigue siendo una

cuestión para mejorar en las islas con un desarrollo turístico menos intenso, como La Palma. El aeropuerto de Gran Canaria es el que mayor número de pasajeros tiene en Canarias, 6.818.862 en 2021. La dependencia de las aerolíneas se suma a la de los principales touroperadores 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 autor propone investigar y desarrollar los siguientes aspectos: 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. Finalmente, cabe destacar los desafíos a los que se enfrenta Canarias son: 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.

Moisés Simancas, Julie Marie y Sara García González han identificado hasta 47 microdestinos en Canarias para analizar el Overtourism y el alquiler vacacional. Estos microdestinos muestran una alta concentración de plazas de alojamiento. Por razones de confidencialidad, los microdestinos deben contar con, al menos, 500 plazas y un número de establecimientos suficiente para mantener el secreto estadístico. El 89,3% de las pernoctaciones en alojamientos turísticos se ubican en tan solo el 1,76% de la superficie total de la región (microdestinos). Los autores afirman que no hay un problema general de congestión y overtourism, pero sí problemas relevantes relacionados con la congestión del tráfico y de

determinados espacios naturales. La gestión de los efectos negativos de la concentración turística en determinados puntos apenas se ha aplicado. La distribución uniforme de las llegadas de turistas a lo largo de todo el año contribuye a evitar que surjan problemas de overtourism. Canarias presenta una media de 75 plazas de alojamiento por km² y una media de 0,26 plazas por habitante. El primer indicador oscila entre 107 en Lanzarote y 10 en El Hierro, y el segundo oscila entre el 0,69 de Fuerteventura, y el 0,19 de La Palma y Gran Canaria. El número medio de habitantes y turistas alojados en Canarias diariamente por km² es de 325,2. Esta cifra oscila entre los 596,3 de Gran Canaria y los 497,0 de Tenerife hasta los 41,7 de El Hierro. El municipio con mayor ratio de plazas turísticas por habitante es Mogán (Gran Canaria) con casi 2 plazas turísticas por habitante. Los microdestinos de Playa del Inglés (Gran Canaria) y Costa Adeje (Tenerife), muestran la mayor concentración de plazas. Ambos microdestinos superan las 14.000 plazas en hoteles y apartamentos por km². Playa del Inglés (Gran Canaria) con tan solo 3,23 km², generó en 2019 más de 10 millones de pernoctaciones en hoteles y apartamentos. Los autores destacan que el 68% de los turistas estarían dispuesto a gastar más en el viaje para reducir su huella de carbono. Los turistas valoran 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 con menor valoración. El 23% de los turistas afirman elegir las opciones más sostenibles cuando reservan un viaje incluso si esto implica algún inconveniente. La cuestión referida a sostenibilidad mejor valorada por los turistas es la tolerancia de la población local hacia el turismo.

Seguidamente, Moisés Simancas, Julie Marie, y Sara García González plantean la temática de la madurez y renovación del destino. En Canarias se registraron en 2019, 15.115.709 llegadas de turistas,

siendo 1.602 los alojamientos turísticos abiertos. Se produjeron 97.964.361 pernoctaciones en hoteles y apartamentos, percibiéndose una estabilidad del alojamiento turístico en hoteles y apartamentos durante la última década. El crecimiento medio de la inversión turística privada fue del 8,5% en el período 2015-2019, y los autores destacan el alto porcentaje de repetidores. Ante este contexto, los autores proponen investigar sobre: 1) Inversión en nuevos activos turísticos y renovación; 2) Percepción de renovación y obsolescencia entre los turistas y 3) Porcentaje de renovación en cada microdestino. Así mismo, los desafíos en esta materia a los que Canarias enfrenta son: a) Adaptar la renovación de la oferta a los cambios que se están produciendo en el comportamiento de los turistas, particularmente a partir de la pandemia de la COVID-19; b) A pesar de ser un destino de dilatada trayectoria, mantener ante los turistas una imagen de modernidad y renovación y c) Incorporar la gestión de los riesgos en la estrategia de renovación.

Matías González muestra que el turismo sostiene una relación intensa y compleja con los ecosistemas de Canarias, en su capítulo denominado capital natural de apoyo al turismo, áreas y exosistemas protegidos. En la primera etapa, estos contribuyeron a conformar la imagen de un destino exótico con una naturaleza única, sobre la que se labró el prestigio y el atractivo que catapultaron al archipiélago a la cúspide de los destinos costeros mundiales. Más tarde, la insensibilidad del desarrollo cuantitativo del turismo a los impactos sobre algunos de los iconos de la naturaleza de las islas, debido a su orientación inmobiliario-especulativa, extendió la percepción del turismo como una industria depredadora de la que había que poner a salvo el patrimonio natural de las islas. Consecuentemente, la red de áreas protegidas que se desarrolla y consolida a partir

de los 90, se concibe y gestiona de espaldas a la realidad turística del archipiélago. Ni las áreas protegidas per se, ni los recursos destinados a interpretarlas y popularizarlas, tienen al turismo como un segmento objetivo relevante. La paradoja es que, albergando Canarias una parte significativa de la biodiversidad europea, consagrada en la Red Natura 2000, los turistas que la visitan, la gran mayoría europeos, desconocen, apenas visitan y escasamente aprecian, este rico patrimonio canario y europeo. El desafío para la gestión de las APs y para la sostenibilidad del turismo en Canarias, consiste en orientar el diseño de productos y experiencias hacia la regeneración de los ecosistemas visitados, y en reenfocar la gestión de las áreas protegidas para integrar al turismo y los turistas, sin desaprovechar el potencial que esto tiene para mejorar la valoración social del patrimonio natural y generar una nueva fuente de financiación del mismo.



Por último, Daniel Celis, Moisés Perdomo y Omar Cabrera comparten que las políticas actuales de la Unión Europea 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 Gran Canaria, 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 en base a las diferentes normas ISO y UNE existentes, con el objetivo de poder medir la situación actual y poder actuar en consecuencia pudiendo alcanzar, de esta manera, una ventaja competitiva para el destino y situándose en la vanguardia de la gestión sostenible.

Bibliografía

Blasco, D., & Cuevas, T. (2013). Observatorio en turismo: Organismo inteligente para la toma de decisiones en el destino. *RITUR: Revista Iberoamericana de Turismo*, 3(2), 25-34.

Corigliano, M.A. (2000). *L'osservatorio turistico: obiettivi, metodologie, strumenti*. Editore EGEA, Milano.

Luque Gil, A.M., Zayas Fernández, B., & Caro Herrero, J.L. (2015). Los Destinos Turísticos Inteligentes en el marco de la Inteligencia Territorial: conflictos y oportunidades. *Investigaciones turísticas*, 10, 1-25.

Nacca, A., Di Maula, R., & Andreoli, A. (2010). The Italian National Tourism Observatory: Governance and statistical issues. Regional example: Umbria's observatory. In *Proceedings of the 10th International Forum on Tourism Statistics*. Lisbon, Portugal.

Migliori, J. (2019). Los observatorios como herramienta de apoyo para la gestión de destinos turísticos. Tesis doctoral, Universidad Nacional de La Plata.

Molina Velásquez., E.R., & Báez Alcocer, S.C., (2017). Los observatorios turísticos a través de los tiempos. *Revista Turydes: Turismo y Desarrollo*, 22, 1-24.

Santágata. H.G. (2011). La importancia de un observatorio turístico en provincia de buenos aires como instrumento de orientación en la toma de decisiones y en la planificación. *Notas en Turismo y Economía*, 3, 8-44.

Silva, G.X.A., & Aranda, M. F. (2019). Concepción para el funcionamiento de un observatorio turístico en Manabí, Ecuador. *Revista Ibero Americana de Estrategia*, 18(3), 482-497.

Valero, B.J., Díaz, L.E.A., González, Y.A., & Novo, A.R. (2013). Observatorios turísticos: un análisis conceptual/Tourist observatory: a conceptual analysis. *Retos Turísticos*, 12(2).



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

1

Satisfacción de la población local con el turismo y contribución al bienestar social

1. Satisfacción de la población local con el turismo y contribución al bienestar social

1.1 Introducción

La satisfacción de la población local es un pilar fundamental de la sostenibilidad del desarrollo turístico en el destino. La experiencia del turista, además, está ampliamente ligada a los residentes y su actitud hacia esta actividad en su región. No obstante, para medir el nivel de satisfacción local y la contribución que el turismo hace a su bienestar, deben tenerse en cuenta múltiples aspectos, tanto directa como indirectamente asociados al fenómeno turístico.

Los últimos datos disponibles, de 2019, apuntan a un alto grado de satisfacción de la población canaria con el turismo. En relación con el fenómeno de la vivienda vacacional, se detecta que la población reconoce en mayor medida sus impactos positivos en las dimensiones cultural y medioambiental, mientras que se da mayor importancia a los impactos negativos en las dimensiones económica y social. No obstante, estas valoraciones son más positivas en las islas en las que esta modalidad alojativa tiene mayor peso dentro de la oferta. Por último, se detecta que la crisis derivada de la pandemia ha impactado de forma muy importante en la valoración de la situación económica personal de la población, con una mayor repercusión en las islas y comarcas turísticas.



1.2 Indicadores y disponibilidad

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 Estadísticas (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, 2021). En la segunda oleada de 2019 de dicha operación se recogió un bloque temático sobre la percepciones y valoraciones de la vivienda vacacional en el que se incluían algunos ítems sobre la actividad turística en general, pero 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. Para contribuir a ello, se propone de cara al futuro ampliar la encuesta ECOSOC para obtener una serie de indicadores específicos sobre el nivel de apoyo de los residentes a la actividad turística en las islas y sus posicionamientos sobre la gobernanza del turismo en la región. El marco teórico sobre el que se basan estos indicadores es la Teoría del Intercambio Social, basada, a su vez, en la percepción de los impactos que produce la actividad. Los impactos se pueden dividir en económicos, sociales, culturales y medioambientales. Adicionalmente, debido a la situación de riesgo sanitario por la COVID-19, podría incluirse también un ítem en relación con esta temática.

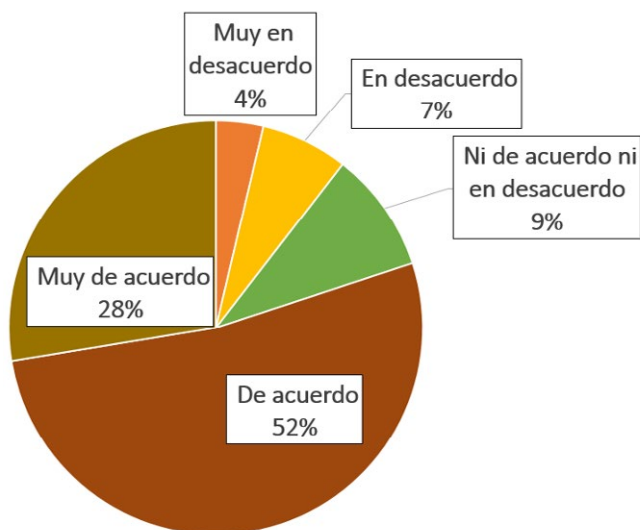


1.3 Análisis de los indicadores de satisfacción

1.3.1 Satisfacción de la población local con el turismo

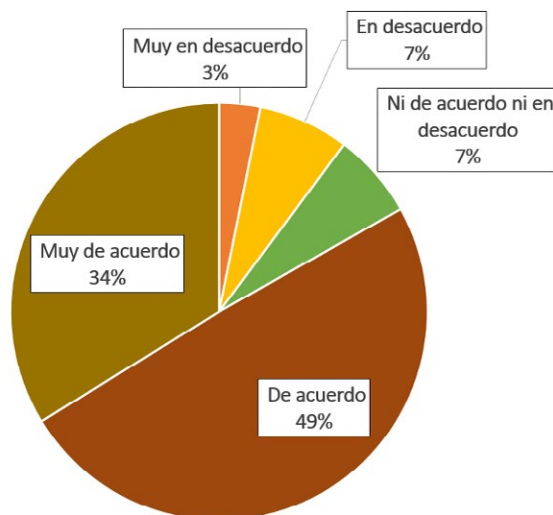
Los últimos datos disponibles apuntan a una elevada satisfacción de la población canaria con el turismo. El 80,0% de la población está de acuerdo o muy de acuerdo con que el desarrollo turístico ha sido muy beneficioso para la isla y sus habitantes y un porcentaje aún mayor (83,2%) apoya seguir potenciando el turismo como uno de los motores básicos de la economía de su isla (Gráficos 1.1 y 1.2).

Gráfico 1.1 El desarrollo turístico ha sido muy beneficioso para la isla y sus habitantes, 2019

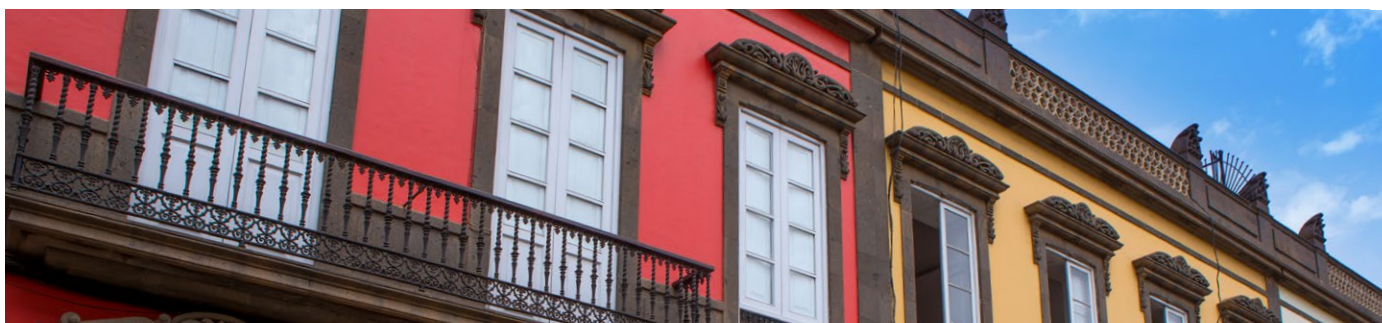


Fuente: ISTAC (2019)

Gráfico 1.2 Se debe seguir potenciando al turismo como uno de los motores básicos de la economía de la isla, 2019



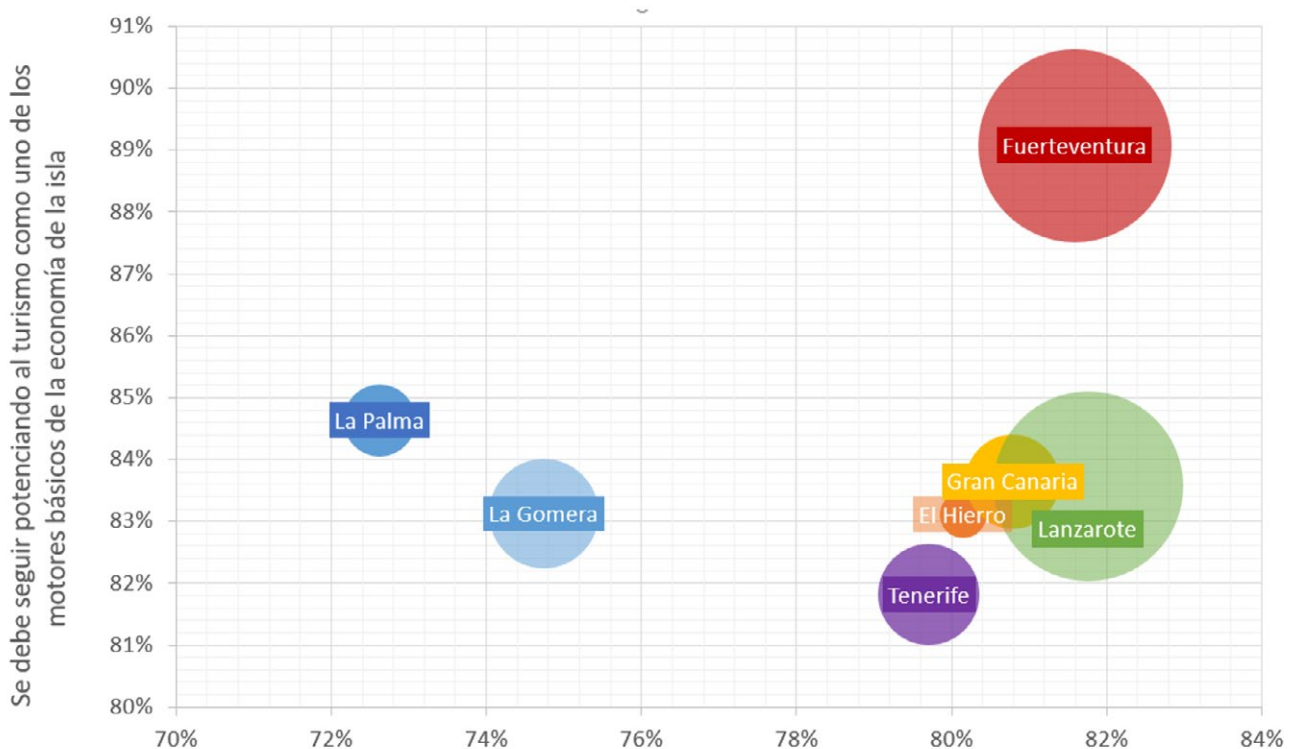
Fuente: ISTAC (2019)



Las diferencias entre las distintas islas en ambos indicadores no alcanzan los 10 puntos. Dentro de este clima mayormente favorable al turismo se encuentran, no obstante, variaciones que permiten hablar de tres situaciones diferentes (Gráfico 1.3):

1. Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote -las tres islas más pobladas y con mayor cuota del mercado turístico- y El Hierro, presentan cifras elevadas, entre 79,7% y 81,7%, en el reconocimiento de los beneficios del turismo y se sitúan entre el 81,8% y el 83,6% respecto a su potenciación.
2. La Palma (72,6%) y La Gomera (74,7%) registran menor grado de acuerdo sobre los beneficios del turismo, pero no se diferencian del grupo anterior en cuanto a su potenciación (84,6% y 83,1%, respectivamente).
3. Fuerteventura presenta un estado de opinión aún más favorable hacia el turismo: junto a un alto grado de reconocimiento de sus beneficios (81,5%), el acuerdo sobre su potenciación sube hasta el 89,1%.
4. Estas diferencias no parecen estar asociadas con la presión turística sobre la población. Si atendemos a la ratio entre población turística equivalente y población residente, vemos que las dos islas con mayor ratio -Lanzarote, 38,8% y Fuerteventura, 40,2%- 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, las más proclive a seguir potenciando esta actividad.

Gráfico 1.3 Opinión sobre el desarrollo turístico en relación al 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.

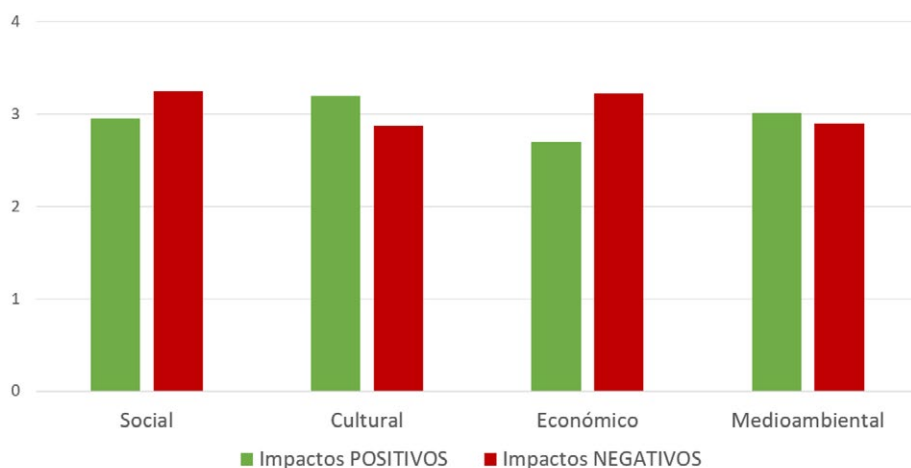
Fuente: ISTAC (2019)

1.3.2 Percepción media de la vivienda vacacional según tipos de impacto

Para atender a la percepción de los distintos tipos de impacto de la actividad turística en las islas, sólo 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. Los impactos se dividen en cuatro bloques: sociales, culturales, económicos y medioambientales.

A partir de estos datos se ha realizado una síntesis de cada bloque por islas, dividiendo los impactos en positivos y negativos y realizando una media de cada grupo. En términos generales, existe una ligera tendencia hacia la percepción negativa de los impactos sociales y económicos, y una tendencia más positiva en el ámbito cultural y medioambiental, aunque este último en menor medida (gráfico 1.4). No obstante, se pueden observar diferencias ligeramente marcadas entre islas. La unidad de medida son puntos en una escala Likert donde 1 equivale a muy en desacuerdo y 5 a muy de acuerdo.

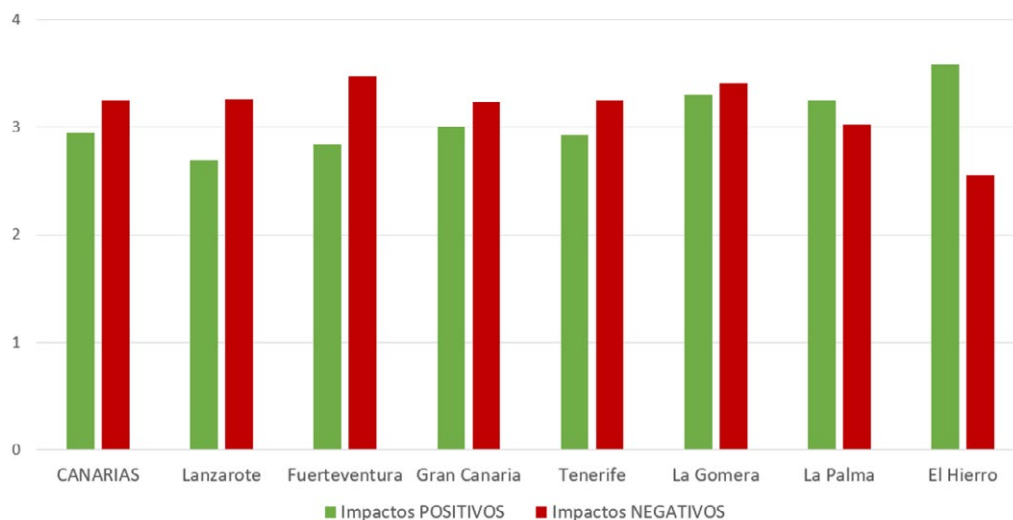
Gráfico 1.4 Percepción media de los impactos de la vivienda vacacional en Canarias en escala de 1 a 5, 2019



Fuente: ISTAC (ECOSOC)

En las dos islas con mayor presión turística en relación con el número de habitantes, Lanzarote y Fuerteventura, la población percibe el impacto social de forma más negativa que en las demás islas. En cambio, en La Palma y El Hierro, las islas con menor presión turística, los encuestados tienen una percepción más positiva hacia los impactos sociales que produce la vivienda vacacional (Gráfico 1.5).

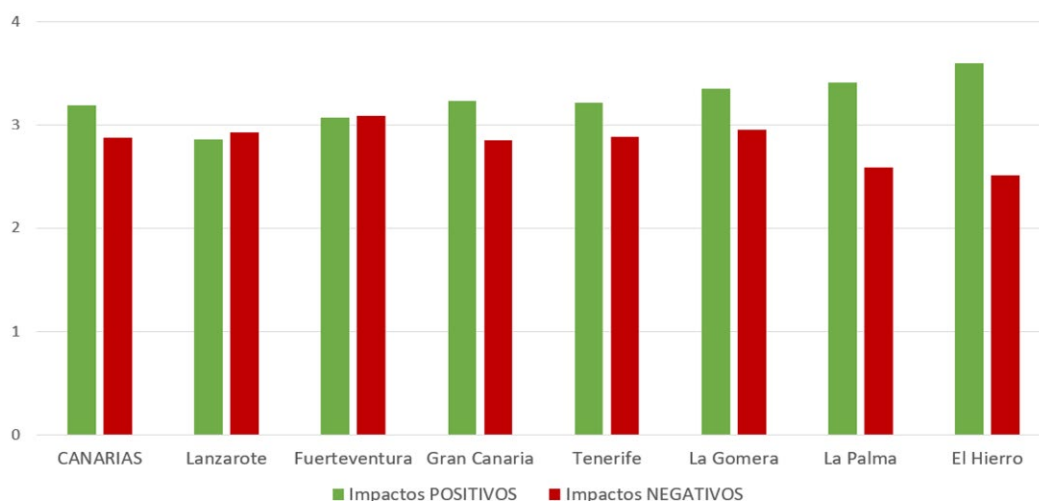
Gráfico 1.5 Percepción de los impactos sociales de la vivienda vacacional en Canarias en escala de 1 a 5, 2019



Fuente: ISTAC (ECOSOC)

En cuanto a la percepción de los impactos culturales, la percepción media tiende a ser positiva a excepción de Lanzarote y Fuerteventura, las dos islas que más población turística equivalente tienen respecto a su población residente. Incluso en el caso de El Hierro y La Palma se acentúa esta percepción positiva ya que a su vez son las dos islas que consideran un menor impacto negativo (véase el gráfico 1.6).

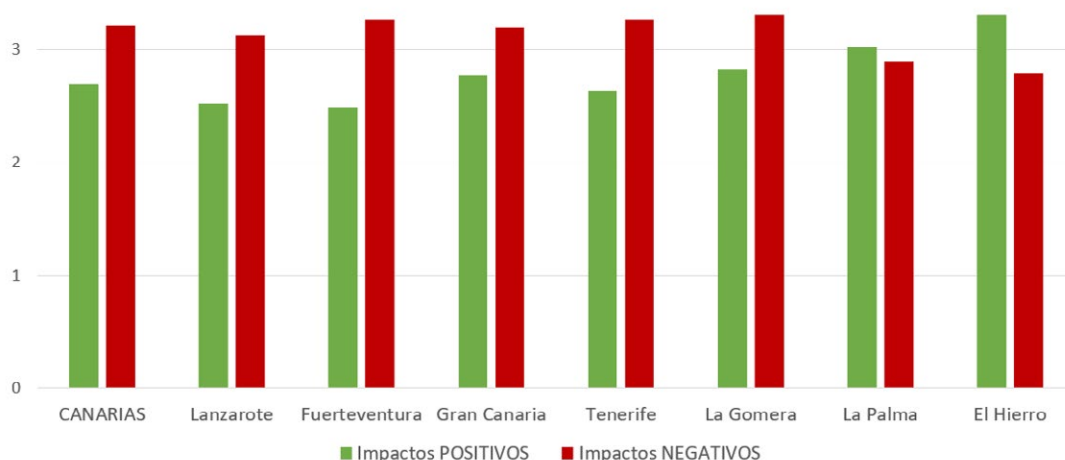
Gráfico 1.6 Percepción de los impactos culturales de la vivienda vacacional en Canarias en escala de 1 a 5, 2019



Fuente: ISTAC (ECOSOC)

En relación con la valoración de los impactos económicos del alquiler vacacional, vuelven a destacar las islas de La Palma y El Hierro debido a que la percepción positiva que tienen acerca de estos impactos es más pronunciada que en las demás islas (gráfico 1.7).

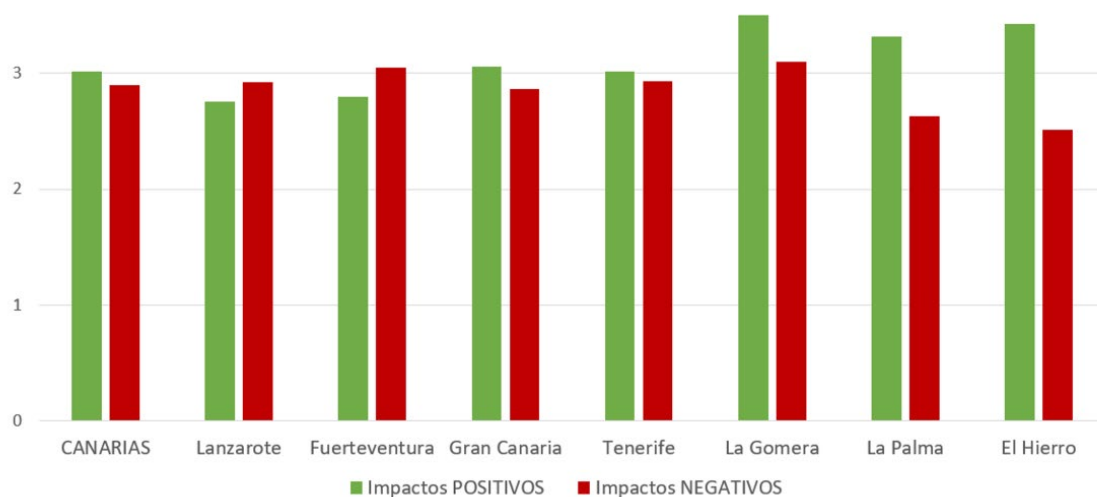
Gráfico 1.7 Percepción de los impactos económicos de la vivienda vacacional en Canarias en escala de 1 a 5, en 2019



Fuente: ISTAC (2019)

La percepción media de los impactos medioambientales de la vivienda vacacional en las islas es positiva a excepción de Fuerteventura y Lanzarote. Destacan la isla de La Gomera, La Palma y El Hierro por tener mayor percepción positiva, mientras que, en las dos islas capitalinas, Tenerife y Gran Canaria, no existe mucha diferencia en la valoración de los impactos positivos y negativos (gráfico 1.8).

Gráfico 1.8 Percepción de los impactos medioambientales de la vivienda vacacional en Canarias en escala de 1 a 5, 2019

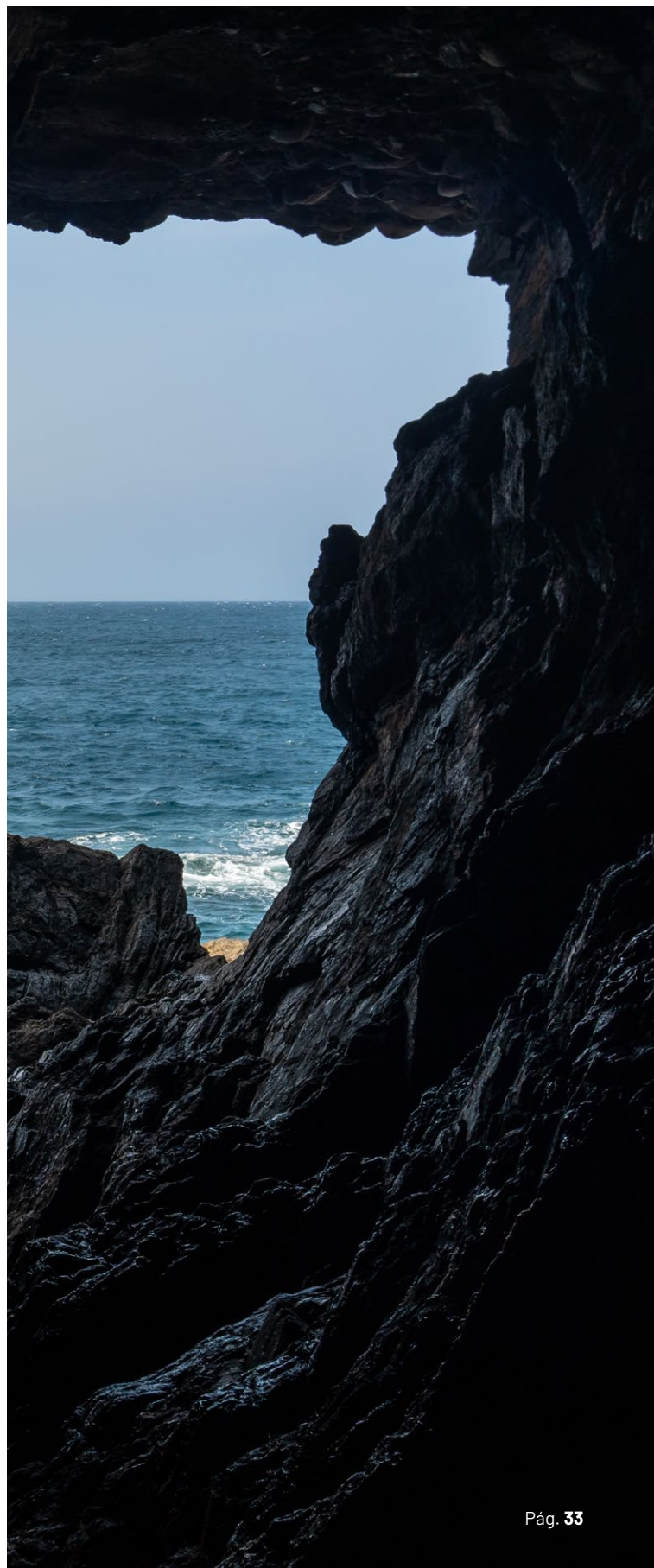


Fuente: ISTAC (2019)

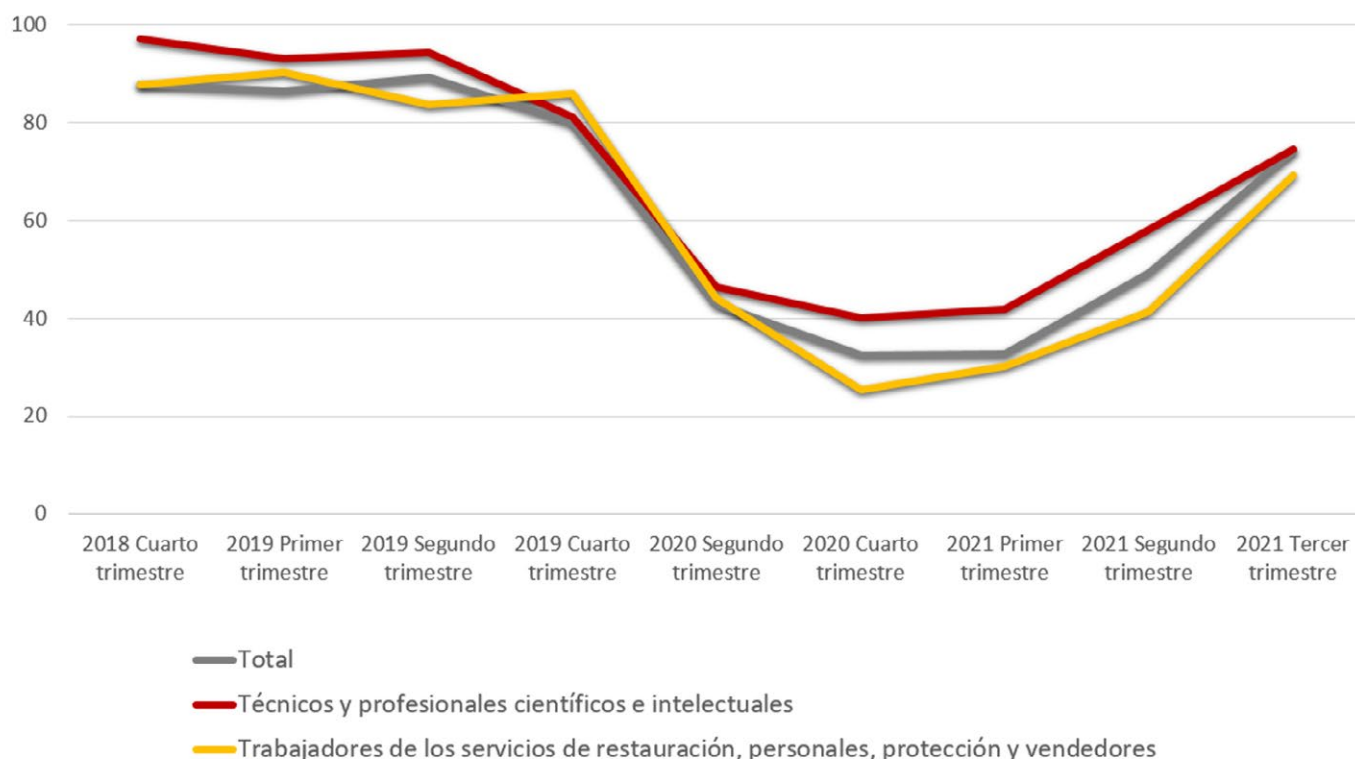
Un dato clave para comprender la diferente valoración de los impactos de la vivienda vacacional en las islas de La Palma y El Hierro es la elevada importancia que tiene este tipo de oferta en ambas islas, un 44,8% de las plazas totales en La Palma y hasta un 60.4% en la isla de El Hierro (Gobierno de Canarias, 2019).

1.3.3 COVID-19 y confianza económica

No contamos con datos más recientes que permitan medir el impacto de la pandemia en la satisfacción de la población con el turismo. No obstante, en la medida en que se ha mostrado que la inmensa mayoría de la población reconoce al turismo como el principal motor de la economía, cabe plantear que la valoración de los canarios de la situación general de la economía de la región, que se viene recogiendo con una periodicidad trimestral en el marco de los Indicadores de Confianza del Consumidor (ISTAC, 2021) puede actuar como un proxy de la percepción del turismo. En este sentido, el Índice de Situación Actual recoge la valoración de los consumidores de la situación actual en relación con la que tenían hace seis meses. Este índice se ofrece en escala de 0 a 200, tomando un valor de 100 cuando se valora igual la situación del momento respecto a seis meses antes.



**Gráfico 1.9 Evolución del índice de valoración situación actual de Canarias.
Total y detalle de categorías profesionales turísticas**



Fuente: ISTAC (2021)

En el gráfico 1.9 se puede observar a nivel general un descenso muy pronunciado desde el cuarto trimestre de 2019 hasta el primer trimestre de 2021, una caída de más de 20 puntos en el valor global del índice que cabe vincular al impacto de la crisis del COVID-19. Focalizando en la población más relacionada con el turismo, vemos que este cambio en la percepción es incluso más significativo en la categoría de trabajadores de los servicios de restauración, personales, protección y vendedores en comparación con los técnicos y profesionales científicos e intelectuales. A partir del segundo trimestre de 2021 comienza una recuperación de los valores de este índice que, no obstante, aún no ha recuperado los valores previos a la pandemia.

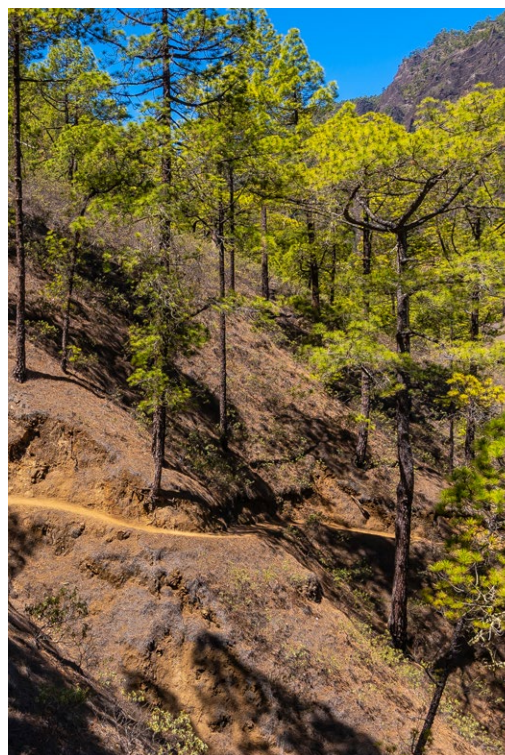
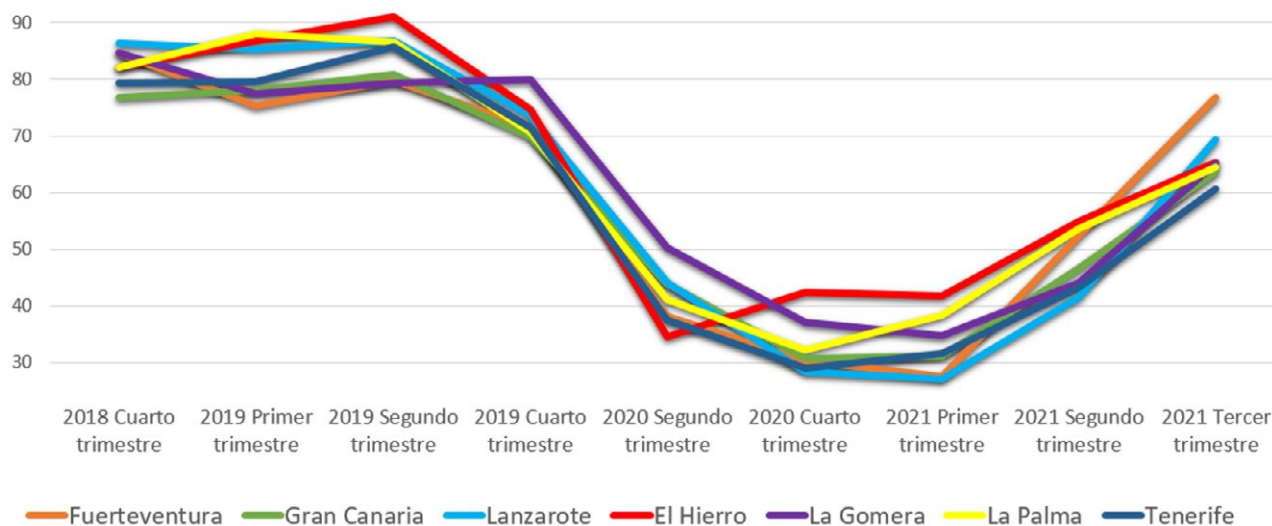


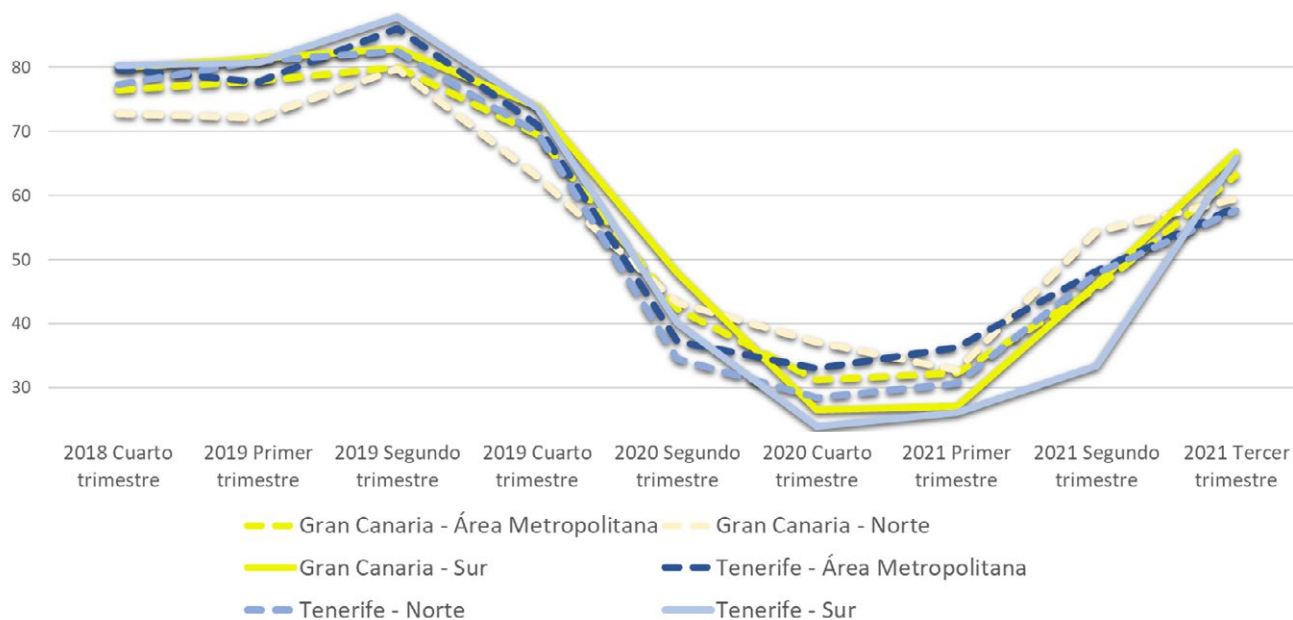
Gráfico 1.10 Evolución del índice de valoración de la situación actual en Canarias según isla



Fuente: ISTAC (2021)

Aunque las diferencias entre islas y comarcas no son muy amplias (gráficos 1.10 y 1.11), se detecta una pauta común por la que en las islas con mayor intensidad turística (Lanzarote y Fuerteventura) y en las comarcas turísticas del sur de las islas capitalinas se produce un mayor deterioro de la valoración de la situación económica en el final de 2020 y comienzos de 2021, de forma que las percepciones de la población se alinean con los impactos económicos que se apuntan en el apartado 1.3.2.

Gráfico 1.11 Evolución del índice de valoración la situación actual en las islas capitalinas según comarcas



Fuente: ISTAC (2021)

1.4 Conclusiones

Aunque los resultados disponibles apuntan a que la satisfacción de la población residente con el turismo no es una cuestión problemática en el contexto general de la sostenibilidad del turismo de las islas, no debe considerarse, ni mucho menos, una cuestión resuelta ni un diagnóstico definitivo. La teoría del intercambio social sugiere que la actitud hacia el turismo depende de la percepción de los impactos positivos y negativos de esta actividad, moderado por la exposición personal a dichos impactos. Es decir, una persona (o colectividad) vinculada económicamente al turismo tenderá a valorar en mayor medida los impactos económicos de dicha actividad y a minusvalorar otros impactos negativos, resultando en una actitud más favorable que otra cuya fuente de ingresos no tenga conexión con el turismo y resida en una localidad en la que esta actividad tenga poca presencia. Los resultados mostrados aquí son coherentes con este planteamiento, mostrando que las islas con mayor intensidad turística muestran una mayor satisfacción con el turismo y que las islas que se perciben como menos beneficiadas por él son tanto o más proclives a que se potencie su desarrollo turístico que las islas donde este tiene una alta trayectoria. Cabe plantear que, en el balance global, pesan más los beneficios económicos que los impactos socioculturales o ambientales y que, por ejemplo, no se encuentran evidencias de que la presión turística (el overtourism) genere un rechazo amplio entre la población.

Sin embargo, es preciso llamar la atención sobre la importancia que tiene la cuestión de la percepción de los impactos. Si algo se desprende del presente informe sobre la actividad del Observatorio es que, aunque cada vez sabemos más, es mucho más lo que no sabemos sobre los diversos impactos del turismo y sus consecuencias en la sostenibilidad a medio y largo plazo de la vida humana en las islas. Y si esta es la percepción de un grupo de especialistas académicos en los distintos aspectos abordados, ¿cuál puede ser la de la ciudadanía? 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 monitorizar en qué medida este conocimiento es recibido por los y las ciudadanas y tomado en cuenta en su posicionamiento como actores centrales de la gobernanza turística.

Referencias

Gobierno de Canarias (2019). El turismo en Canarias. El alquiler vacacional en Canarias: Demanda, Canal y Oferta.

Observatorio Turístico de Canarias (2020). Tourism Observatory of the Canary Islands. Preliminary report. Preliminary Report. Gobierno de Canarias, Universidad de La Laguna y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

ISTAC (2019). Módulo de Vivienda Vacacional de la Encuesta de Hábitos y Confianza Socioeconómica (ECOSOC).

ISTAC (2021). Indicadores de Confianza del Consumidor (ICC).



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

2

Los sistemas de formación y cualificación en el sector turismo en Canarias

2. Los sistemas de formación y cualificación en el sector turismo en Canarias

2.1 Introducción

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, 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).

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 esta 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 Medina, A. y Guevara Plaza, A., 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 Rodríguez, 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 por 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 currículums, incidiendo cada vez en mayor medida en el acceso a prácticas externas al ámbito educativo y de integración de la formación en las empresas.



Abordar los problemas asociados a los desajustes entre cualificación de 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 potencial el capital humano disponible y realizar una eficiente asignación de recursos en la política educativa y laboral vinculados al sector del turismo. Una aproximación al estado de la cuestión permitirá introducir cambios en las políticas y los sistemas de incentivos aplicados.

El objetivo propuesto consiste en realizar una aproximación a la oferta formativa vinculada a la actividad turística en Canarias, tratando de identificar brechas que definan necesidades de nueva investigación, elaboración de indicadores, definiciones propuestas, medidas y líneas de acción.

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 TICs principalmente, para la adquisición de competencias y experiencias útiles para el desempeño profesional, ha dejado obsoleto los conceptos de educación formal, no formal e informal. En la actualidad, se considera como formal tanto las enseñanzas de Formación Profesional Inicial (reguladas por las autoridades educativas), así 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).

¹ El artículo 4 del Real Decreto 1224/2009, Real Decreto 1224/2009, de 17 de julio, de reconocimiento de las competencias profesionales adquiridas por experiencia laboral (BOC 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.

2.2 Mapa de 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 2.1 recoge esta información.



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, Universidades, Cultura 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.

Tabla 2.1. 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, Universidades, Cultura 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 Economía, Conocimiento 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

2.3 Formación en turismo en el ámbito universitario

A partir del trabajo de Gutiérrez Mesa et al (2019), que analiza la oferta universitaria en materias de turismo en Canarias para el curso académico 2018-2019, se realiza una actualización de los grados y másteres disponibles ².

La formación turística disponible en Canarias está ofertada por tres universidades y tres Escuelas de Turismo³, siendo el conjunto de la oferta de 9 títulos de graduado (2 de ellos de doble grado), y 7 posgrados. El detalle se recoge en la tabla 2.2.

Tabla 2.2. 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
				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)	
	Santa Cruz de Tenerife	Pub	Universidad de La Laguna ULL	Grado en Turismo (GT La Laguna)	Dirección y planificación del turismo
				Grado en Turismo (GT Adeje – Campus Sur)	Innovación en diseño para el sector turístico interuniversitario y semipresencial
		Pub	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
		Pub	Escuela de Turismo Iriarte*. ETI	Grado en Turismo (GT)	
		Priv	Universidad Europea de Canarias. UEC	Grado en Turismo	

(*) Centros adscritos. NOTA: No se ha considerado la oferta de titulaciones de universidades a distancia u on-line.

Fuente: Adaptación a partir de Gutiérrez Mesa et al, 2019.

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 2.3. 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. En la actualidad se recogen cinco (ver tabla 2.4).

Tabla 2.4. Títulos propios turismo universidades de Canarias

Universidad	Título propio (no máster)	Años	Concertado con
EUTUR	Especialista en turismo	2	Titulación propia
ETI	Gestión de eventos e intermediación turística	2	Titulación propia
ETI	Guía, información y actividades turísticas	2	Titulación propia
ETI	Diploma en dirección de empresas turísticas	1	Titulación propia
ULL	Diploma en gastronomía y alimentación	0.2	Titulación propia

Fuente: Elaboración a partir de Gutiérrez Mesa et al, 2019.

Para completar, el catálogo de formación turística impartida por las universidades atiende 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 extensa y variada, y trata de alcanzar tanto a un público general como aquel interesado en algún aspecto de especialización.

La incorporación del análisis de la formación universitaria orientada al turismo disponible en Canarias, bajo la perspectiva de un Observatorio de Sostenibilidad Turística (OST), requiere de un análisis crítico en cuanto a aspectos relevantes de competencias y funcionalidad, que contribuya a fortalecer el ecosistema productivo y de gestión turístico.

Ello demanda 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 idiomáticas 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.

2.4 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 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 Laboral⁶. 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 hacen atendiendo a los dos subsistemas señalados.



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.

2.5 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 1200 y 2000 mil 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 Betancor, 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 Profesional⁷. 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 se marca a través del Plan Canario de Formación Profesional 2018-2022⁸ (Gobierno de Canarias, 2018) y cuenta como órgano consultor 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 mil (CEC, 2021).



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

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 (LOE)(CFGS Servicios Socioculturales y a la Comunidad) o aplicaciones en el caso del CFGS de Actividades Físicas y Deportivas (LOE).

2.5.1 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 Turismo⁹. El conjunto de los títulos de la familia de Hostelería y Turismo, implantados en Canarias por la Consejería de Educación, Universidades, Cultura y Deportes en el curso 2021-2022 son 9 y se muestran en la tabla 2.5.

Tabla 2.5. 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 Formativos 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, Universidades, Cultura y Deportes del Gobierno de Canarias

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 en base a 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 educativa¹⁰.

En el presente curso lectivo 17 títulos de Formación Profesional Básica, de todas las familias profesionales, se imparten en Canarias. 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.

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.

2.5.1.1 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, que tienen por objeto la cualificación profesional de las personas, armonizando los procesos de enseñanza y aprendizaje entre los centros docentes y los centros de trabajo”¹¹, se encuentra implementada con gran debate respecto a su adecuación y grado de éxito en Canarias. En el curso 2020-2021 no alcanzó el 5% de las plazas ofertadas, y de las dificultades en su implantación y bajas previsiones de crecimiento se responsabiliza a las características del sistema productivo canario (excesiva especialización en turismo) y su estructura empresarial (prevalencia de las pequeñas y microempresas y profesionales en su estructura)(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 ofertados; pero, más aún, resulta inmenso el recorrido posible si se toma en consideración el 95% de plazas que no cuentan con este sistema y que resultarían prioritarias, al menos ofertar para FPD en el campo del turismo. La tabla 2.6 muestra los datos con los centros receptores de estos proyectos de FPD, algunos de los cuales están radicados en reconocidos enclaves turísticos de las islas, aspecto que se debe potenciar y monitorizar su crecimiento.

Tabla 2.6. 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	Hostelería y Turismo
	IES MARÍA PÉREZ TRUJILLO	Dirección de Servicios de Restauración	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	Hostelería y Turismo
	IES FARO DE MASPALOMAS	Gestión de Alojamientos Turísticos	2º	Hostelería y Turismo
Lanzarote	CIFP ZONZAMAS	Dirección de Cocina	1º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Dirección de Cocina	2º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Guía, Información y Asistencia Turísticas	1º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Guía, Información y Asistencia Turísticas	2º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Gestión de Alojamientos Turísticos	1º	Hostelería y Turismo
	CIFP ZONZAMAS	Gestión de Alojamientos Turísticos	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.

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.

Mejorar las condiciones de implantación de la Formación Profesional, la disposición de una oferta variada y de calidad en conexión con las necesidades de los mercados de trabajo turísticos es materia de estudio del Observatorio de Sostenibilidad Turística.

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 “prospector 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, 2011). O 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 (deportivos, 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 necesarias para superar estas limitaciones.



2.5.2 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, responden a proyectos presentados por los centros y que son 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 Turismo¹³. La tabla 2.7 muestra la información.

Tabla 2.7. 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 no puede sino considerarse testimonial en la formación turística. 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. Si observamos las tablas anteriores 2.6 y 2.7 se deduce que este hecho solo se produce en una única titulación impartida en el Archipiélago.

No obstante, se observa un avance en la incorporación de idioma extranjero en los ciclos formativos en general, con incorporación de 2 horas en 1º y 2º curso de los ciclos de grado medio y su extensión a 2º en los ciclos formativos de grado superior (CEC, 2021, p. 20). Las acciones seguidas para impulsar este camino de mejora en las enseñanzas de FP es un factor que debe ser contemplado desde la perspectiva del OST.

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.

2.5.3 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 Turismo¹⁴.

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 propio¹⁵, 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. En relación con el epígrafe que se aborda a continuación, la ley canaria contempla las bases de coordinación entre la administración educativa y laboral para garantizar niveles de eficiencia en el desempeño y una gestión de las ofertas de enseñanzas complementaria.

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

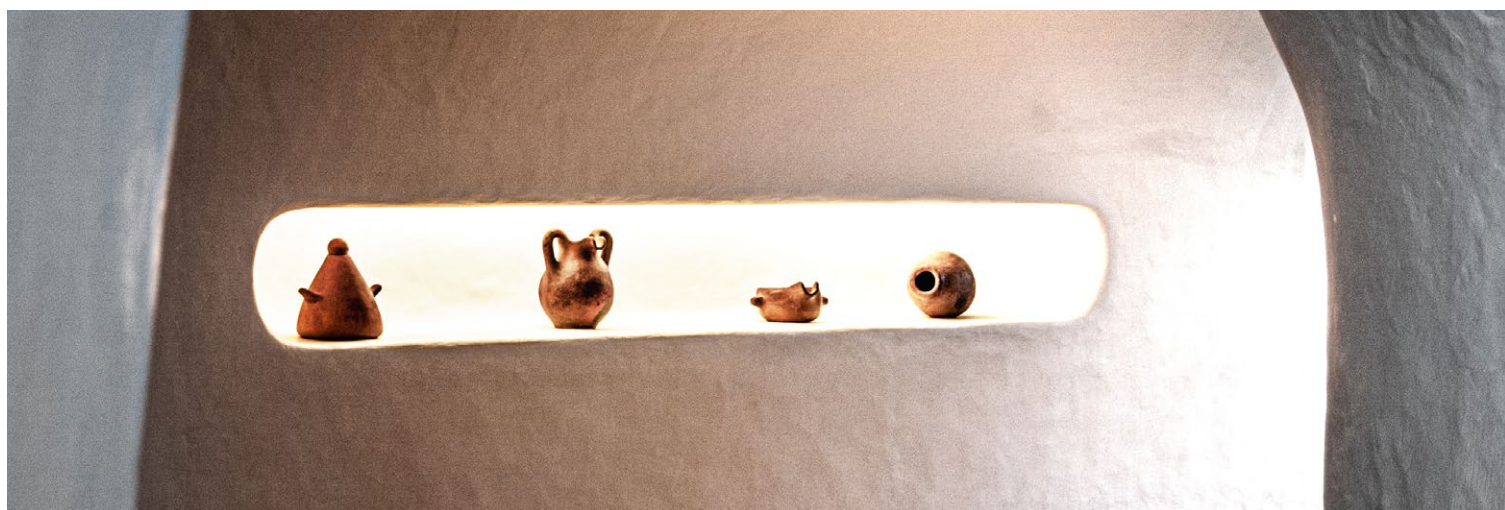
¹⁵ Ley 6/2014, de 25 de julio, Canaria de Educación no Universitaria.

2.6 Formación Profesional para el empleo en el ámbito laboral en materias de turismo

2.6.1 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 totalmente¹⁷.

El catálogo nacional de cualificaciones profesionales ordena en la actualidad 736 especialidades formativas que se corresponden con CP, agrupadas en 26 familias profesionales¹⁸, 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 2.8). 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 Empleo¹⁹, dispone e implementa en 2022 una programación que, dirigida prioritariamente a personas desempleadas, permite obtener 17 tipos de certificados de profesionalidad en esa familia profesional (véase tabla 2.9).



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.

¹⁸ El Real Decreto 1128/2003, de 5 de septiembre, 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).

Tabla 2.8. Certificados de profesionalidad de la Familia profesional Hostelería y Turismo

Código	Nivel	Certificado de profesionalidad	Real Decreto
HOTR0308	1	Operaciones básicas de catering	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
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 2.9. 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 dispone de una o varias especialidades formativas programadas. 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).

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 (BOC 72, 24 de marzo de 2010); que se pueden encontrar en: <https://sede.sepe.gob.es/especialidadesformativas/RXBuscadorEFRED/EntradaBuscadorCertificadosFormDual.do>

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). Un cometido en el marco del OST debe tratar con los indicadores que permitan hacer balance del aporte de la formación profesional a la mejora de la cualificación de los profesionales del sector. Una información, global y desagregada por islas, actualizada, es la base de una planificación que resulta deficiente a la luz del vigente Plan Canario de Formación Profesional (Gobierno de Canarias, 2018). Entre estos indicadores se podrían considerar: especialidades formativas disponibles, total de acciones formativas por especialidad, oferta total de plazas por especialidad, personas involucradas en acciones formativas, personas que han alcanzado un CP por niveles y especialidades, entre otras.

2.6.2 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 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 1600 horas de programación, mitad del tiempo dedicado a formación y 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, 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.

Siguiendo los listados de Formación en Alternancia con el Empleo en Canarias de 2021, 29 PFAEs han estado funcionando relacionados con actividades turísticas de un total de 186, tal como se muestra en la tabla 2.10.

Tabla 2.10. Formación en Alternancia con el Empleo con orientación al turismo en Canarias 2021

Cocina	1
Promoción turística local e información al visitante	11
Servicios de alojamiento y hostelería	7
Servicios de bar, cafetería y servicios de restaurante	10
Total	29

Fuente: Elaboración propia a partir de SCE

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.

La estructuración del sistema adolece de los problemas apuntados anteriormente en relación con los certificados de profesionalidad. Ahondando en las limitaciones, además, cabría señalar:

- En ocasiones, el cumplimiento de un itinerario formativo completo con certificados de profesionalidad (alcanzado el nivel 3) no se encuentra soportado, debido a restricciones normativas, con salidas laborales apropiadas. Es el caso en Canarias de disponer del certificado “Promoción turística local e información al visitante” y los requisitos por los que se regula el acceso y ejercicio de la profesión de guía de turismo en la Comunidad Autónoma de Canarias²¹.
- Inexistencia de Certificados de Profesionalidad para responder a las exigencias de cualificación que se exige por reglamentación, como es el caso de la normativa canaria reguladora el ejercicio profesional en las actividades de turismo activo²². Como caso concreto, se encuentra regulado que el personal responsable técnico, así como las personas monitoras e instructoras de estas actividades “deberá disponer de las titulaciones oficiales correspondientes o cualificaciones profesionales acreditadas a través de los correspondientes certificados de profesionalidad de la familia profesional que corresponda” (art. 17, 2, a y b), sin que existan tales certificados creados.
- Determinados certificados de profesionalidad vienen reglamentados con la adquisición de competencias idiomáticas, las que no se pueden alcanzar con el solo desempeño del módulo correspondiente, viéndose limitada la capacidad de certificación al final del ciclo.

²¹ Decreto 13/2010, de 11 de febrero, modificado por el Decreto 83/2020, de 6 de agosto, que modifica el Decreto 13/2010, de 11 de febrero de la Consejería de Turismo, Industria y Comercio.

²² Decreto 226/2017, de 13 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento por el que se establece el régimen jurídico para el desarrollo de las actividades de turismo activo.

2.7 Consideraciones finales

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. Definir el marco de necesidades para tal realización, el seguimiento y sucesivas mejoras, la incorporación de indicadores de evaluación es un propósito que puede acoger el Observatorio de Sostenibilidad Turística.

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 puede debe abordar con la revisión e incorporación de sistemas de flexibilidad en las titulaciones, la implementación de títulos propios, entre otras opciones; siendo además preciso el crecimiento en oferta formativa de doble grado, la descentralización de la formación en todo el territorio de Canarias (en modo presencial o mixto online) y una mayor vinculación con el sector para el desarrollo de prácticas a lo largo de todo el recorrido formativo.

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 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 (incorporación de prospectores laborales, etc.), 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 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, a la adquisición de competencias idiomáticas. 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).

Cerezo Medina, A. y Guevara Plaza, A. (2015). Necesidades formativas tecnológicas en turismo. Estudio de caso de Andalucía. Revista Pasos, 13, 4. Número especial. (913-929).

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.

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, 2018). Gobierno de Canarias.

(https://www.gobiernodecanarias.org/cmsweb/export/sites/educacion/web/_galerias/descargas/plan_canario_fp/Plan_Canario_FP_2018_2022.pdf)

González Betancor, S. M. (2007). Un análisis de la formación profesional específica en la isla de Gran Canaria. Delta Publicaciones. Madrid.

Gutiérrez Mesa, 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 Bañuls, A. Ramón Rodríguez, 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 Rodríguez, J. R. (2020). Retos para el empleo y la formación posteriores al cero turístico: ¿continuidad o cambio?. En Simancas Cruz, M., Hernández Martín, R. y Padrón Fumero, N. Turismo pos-Covid-19. Reflexiones, retos y oportunidades (385-394). Catedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna. Tenerife.

Medina Fernández, O. y Miranda Santana, 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.

Rivero Ceballos, J. L. y Padrón Fumero, N. (2020). Impacto de la COVID-19 en las relaciones laborales del turismo en España. En Simancas Cruz, M., Hernández Martín, R. y Padrón Fumero, N. Turismo pos-Covid-19. Reflexiones, retos y oportunidades (375-383). Catedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna. Tenerife.



El Observatorio Turístico
de Canarias

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

3

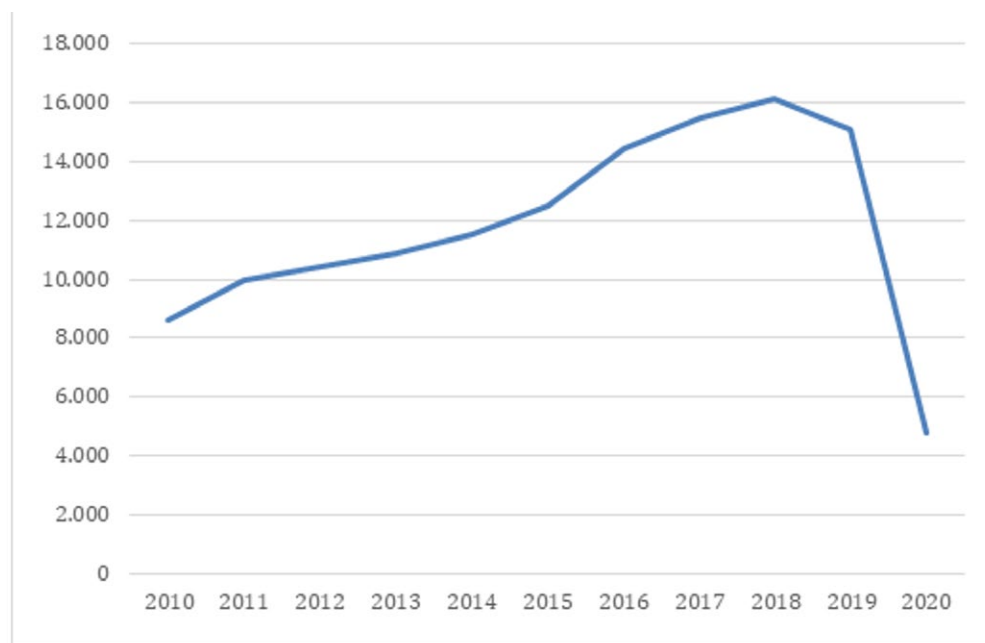
Innovación, impactos y beneficios

3. Innovación, impactos y beneficios

3.1 Introducción

El turismo ha sido sin lugar a duda el motor económico de Canarias a lo largo de las últimas décadas. Sin embargo, se trata del sector en el que el impacto generado por el covid-19 a partir del mes de marzo de 2020 ha sido más destacado. A partir del año 2010 (gráfico 3.1) el gasto global de los turistas que visitan Canarias mantuvo una senda de crecimiento importante, pasando desde los 8.600 millones de 2010 hasta el máximo histórico de 16.100 millones en 2018, algo menos en 2019 y la caída

Gráfico 3.1 Gasto turístico agregado a precios corrientes de los extranjeros y peninsulares que visitan Canarias. Millones de €



Fuente: Encuesta de gasto turístico, ISTAC

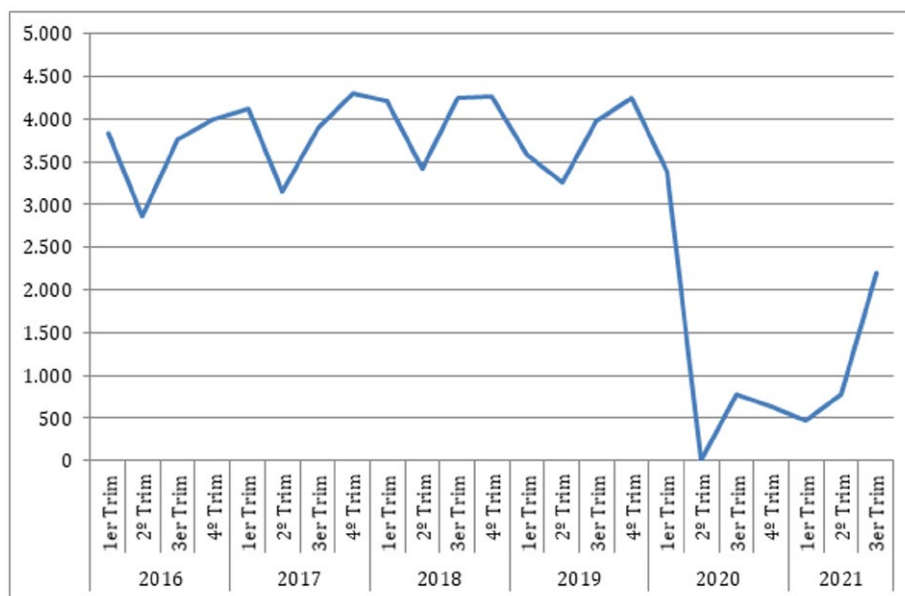
histórica de 2020, año en que, tras un primer trimestre positivo, se produce una caída histórica que dejó el conjunto del año en unas cifras de 4.800 millones de €, de los cuales un 70% se gastaron en el primer trimestre. Es preciso señalar que estas cifras incluyen todo el gasto que realizan los turistas peninsulares y extranjeros que nos visitan: transporte aéreo, alojamiento, ocio, etc. Aunque la tasa de conversión de cada componente de este gasto turístico en ingresos para los residentes en Canarias es desigual, esta aproximación global al gasto nos da una visión general de la actividad que genera el turismo que recibe el Archipiélago.

Una visión más detallada, por trimestres, permite comprobar la magnitud de la caída generada por la pandemia en 2020 y la tímida recuperación durante 2021 (gráfico 3.2). Durante el último trimestre de 2019 el gasto turístico en Canarias se situaba algo por debajo de los 4.300 millones de €, 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 del covid-19, el gasto fue de 3.400 millones, un 6% menos que el mismo trimestre del año anterior, puesto que 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, 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. Tras el verano de 2020 se produce una nueva caída, que se recupera posteriormente, alcanzando los 2.200 millones de € en el verano de 2021.

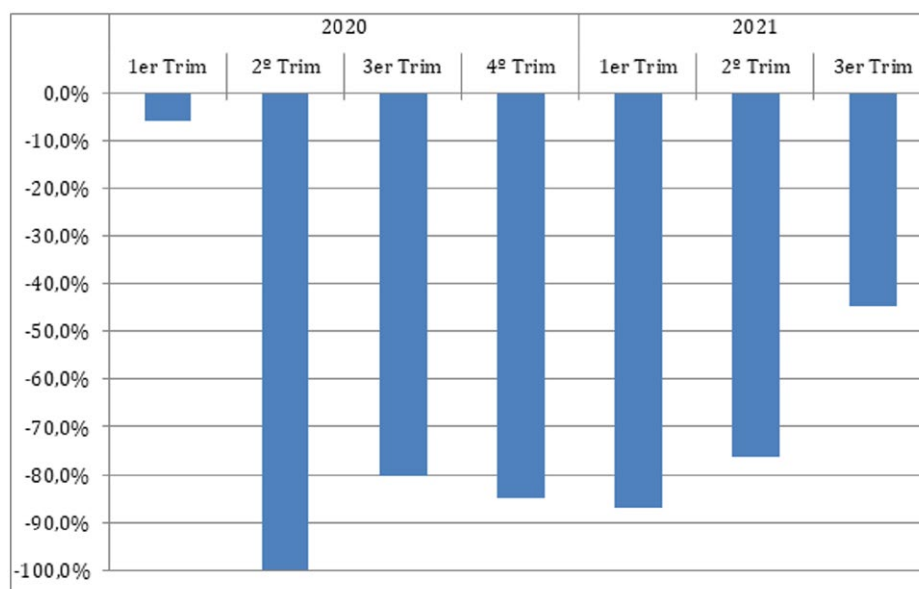
La caída registrada en el gasto turístico agregado a precios corrientes en 2020 fue del 80% respecto al año anterior (gráfico 3.3). El año se había iniciado con una leve caída, del 6% interanual para, posteriormente, en el segundo trimestre de 2020 que corresponde aproximadamente con el periodo de confinamiento, observarse una disminución de prácticamente del 100%. En la segunda mitad de 2020 y el primer trimestre de 2021 las caídas de gasto se mantuvieron en torno al 80% respecto a niveles previos al covid-19. A partir del segundo trimestre de 2021 hay una leve mejoría, con una caída aún del 76% frente a niveles precovid-19, mientras que en el verano de 2021 (tercer trimestre) la caída del gasto respecto al último verano previo a la pandemia fue sólo del 45%.

Gráfico 3.2 Gasto turístico agregado trimestral en Canarias



Fuente: Instituto Canario de Estadística

Gráfico 3.3 Caída porcentual del gasto turístico agregado respecto el mismo periodo del año precovid-19



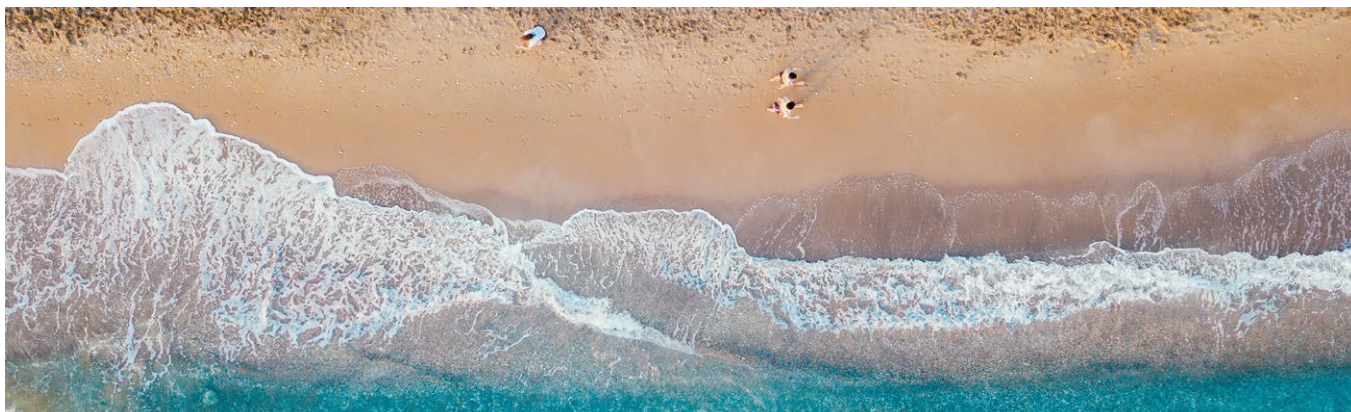
Fuente: Instituto Canario de Estadística

3.2 Disponibilidad de indicadores

En el informe preliminar del Observatorio Turístico de Canarias (2020) se presentaban tres tipos de indicadores para analizar la innovación, los impactos y los beneficios del turismo en Canarias.

Uno de esos indicadores se relacionaba con la contribución del turismo al bienestar económico de los residentes a través de las oportunidades y condiciones del empleo. Un segundo tipo de indicadores se relacionaba con la generación de valor añadido relacionado con el turismo y particularmente con la evolución del gasto turístico en las islas y su conversión en rentas para los residentes a través del valor añadido turístico y el PIB turístico. Este tipo de indicadores sintetiza la capacidad de la región para convertir el ingreso por turismo en valor añadido local en el conjunto de la economía y en las diferentes actividades (primarias, secundarias y terciarias) y los diferentes agentes (salarios, excedente bruto de explotación e impuestos).

Un tercer tipo de indicadores está relacionado con la investigación, el desarrollo y la innovación en el sector turístico. La innovación en el turismo es una dimensión esencial para economías como la de Canarias cuya fuente de competitividad en los mercados competidores no son los bajos salarios. La única manera en que a largo plazo las islas pueden obtener mayores ingresos que se transformen en renta que se distribuya entre los residentes es a través de la diferenciación y la innovación, creando valor añadido y empleo bien remunerado a través de estos procesos.



3.2.1 Indicadores de generación y calidad del empleo en el turismo

Los indicadores sobre las oportunidades y las condiciones del empleo en el turismo muestran una variedad de situaciones en relación con la disponibilidad. Por un lado, los indicadores de empleo registrado por la Seguridad Social en la industria turística (actividades características del turismo) están bastante desarrollados como se verá en el próximo apartado. Esta información es publicada por el ISTAC para 35 actividades diferentes dentro de la denominada industria turística, para cada isla y con carácter trimestral. Los resultados para el primer trimestre de 2020 (antes de la pandemia) mostraban que el 23,3% del empleo en Canarias, desde una perspectiva de oferta, estaba localizado en la industria turística.

El Instituto Canario de Estadística también proporciona información sobre el empleo a escala municipal basado en la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE, 2009), que contiene información sobre los grupos 55, Alojamiento; grupo 56, Restaurantes; grupo 79, agencias de viaje y turoperadores; y el grupo 93 actividades deportivas, recreativas y de entretenimiento. Esta información se proporciona también con carácter trimestral y se encuentra actualizada.

Otra información relevante sobre el empleo en el turismo que puede obtenerse del Instituto Canario de Estadística se relaciona con el grupo de cotización de los trabajadores afiliados a la Seguridad Social, pues permite aproximarse a la cualificación y la calidad del empleo en el sector. Hay diez grupos de cotización que van desde los ingenieros y licenciados a los peones, como se observa en la tabla 3.1.

Tabla 3.1 Grupos de cotización a la Seguridad Social para los que el ISTAC publica información

Grupos de cotización	Subalternos
Ingenieros y licenciados	Auxiliares administrativos
Ingenieros técnicos, peritos y ayudantes titulados	Oficiales de primera y segunda
Jefes administrativos y de taller	Oficiales de tercera y cuarta
Ayudantes no titulados	Peones
Oficiales administrativos	Trabajadores menores de 18 años

Fuente: ISTAC

Igualmente, el ISTAC ofrece información relevante sobre el empleo en el turismo relacionada con los lugares de nacimiento de los empleados en las actividades características. En el caso del turismo es de esperar que el porcentaje de trabajadores nacidos en otros países sea mayor.

Existen dos debilidades relevantes del sistema de estadísticas en relación al impacto del turismo sobre el empleo. Por un lado, no existe información detallada sobre los salarios y las condiciones laborales en el sector. Por otro lado, no existe información oficial sobre el empleo en el sector desde una perspectiva de demanda (United Nations et al., 2010), es decir, el empleo creado en el conjunto de la economía de Canarias, tanto en actividades turísticas como no turísticas, como consecuencia del consumo realizado por parte de los visitantes. El único informe existente sobre el tema son los informes Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2019) que contienen una interesante perspectiva sobre la materia, pero que carecen de la credibilidad de las estadísticas oficiales. Los resultados de estos informes reflejan que casi la mitad del empleo creado por la demanda turística en Canarias se localiza fuera de la industria turística (ver más abajo).

Con respecto a desarrollos futuros de las estadísticas públicas para la toma de decisiones en el turismo, sería conveniente que el ISTAC proporcionara información para su explotación por parte del observatorio sobre los lugares de residencia y de trabajo de los empleados en el archipiélago, información que está ya disponible en los registros internos del ISTAC.

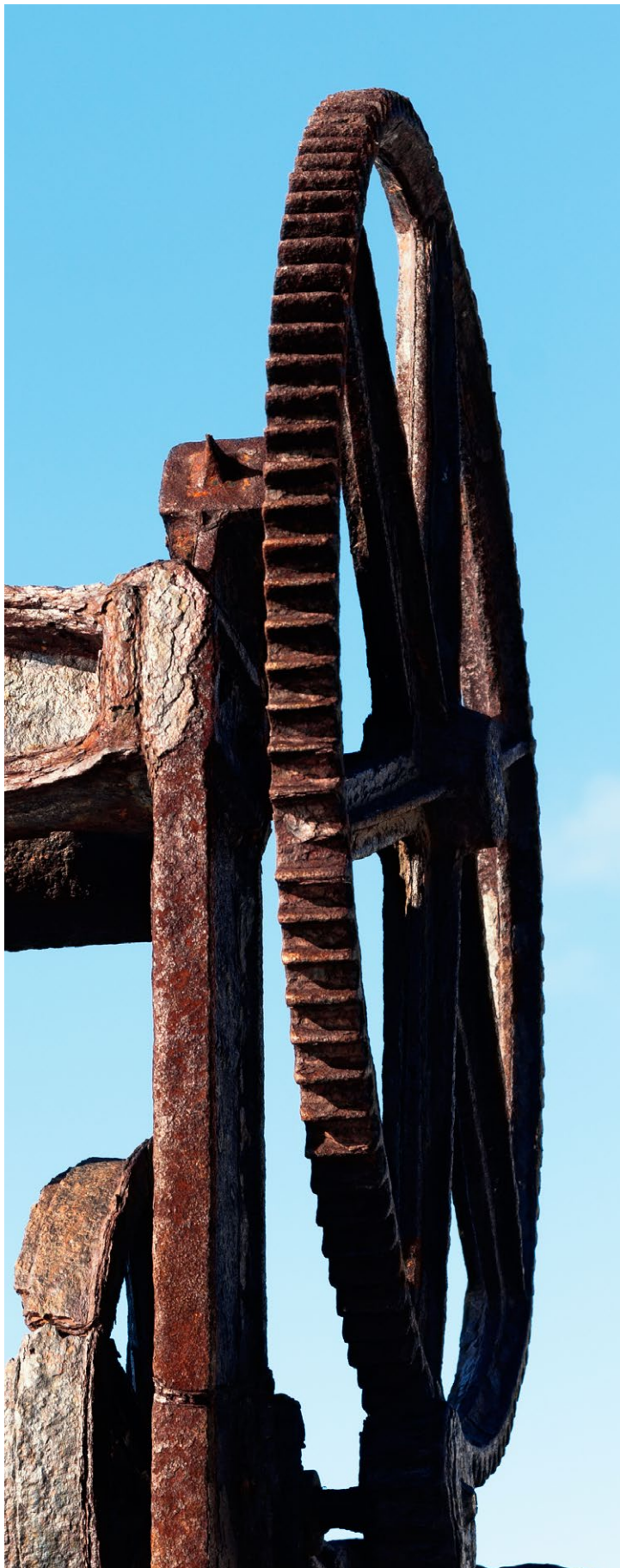
3.2.2 Indicadores de gasto y valor añadido

El segundo grupo de indicadores propuestos en el informe preliminar se relacionan con la contribución del turismo al valor añadido, fundamentalmente a través del gasto generado por los turistas. Como veremos más adelante, este tipo de información está incluida en la Cuenta Satélite del Turismo, que solamente ha sido publicada oficialmente en Canarias en 2008 utilizando como año base el 2002 (ISTAC, 2008). Sin embargo, como se ha mencionado, existe fuente no oficial sobre el tema, los informes de impacto económico Impactur Canarias elaborados por el departamento de investigación del lobby turístico Exceltur con datos proporcionados por el Gobierno de Canarias (Exceltur y Gobierno de Canarias, 2019). Estos informes han sido de gran importancia para las Islas en los últimos casi veinte años, aunque seguramente ha llegado el momento de que se genere de forma oficial este tipo de información. La inconsistencia de algunos de los resultados generados durante los años y el potencial conflicto de intereses sugieren que se plantee 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.

Con respecto a la encuesta de gasto turístico, puede considerarse una de las operaciones estadísticas más importantes que se desarrollan por parte del 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.

3.2.3 Indicadores sobre investigación e innovación

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 del 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. En el próximo apartado se ofrecen algunas cifras para el conjunto de Canarias que pueden servir como una aproximación

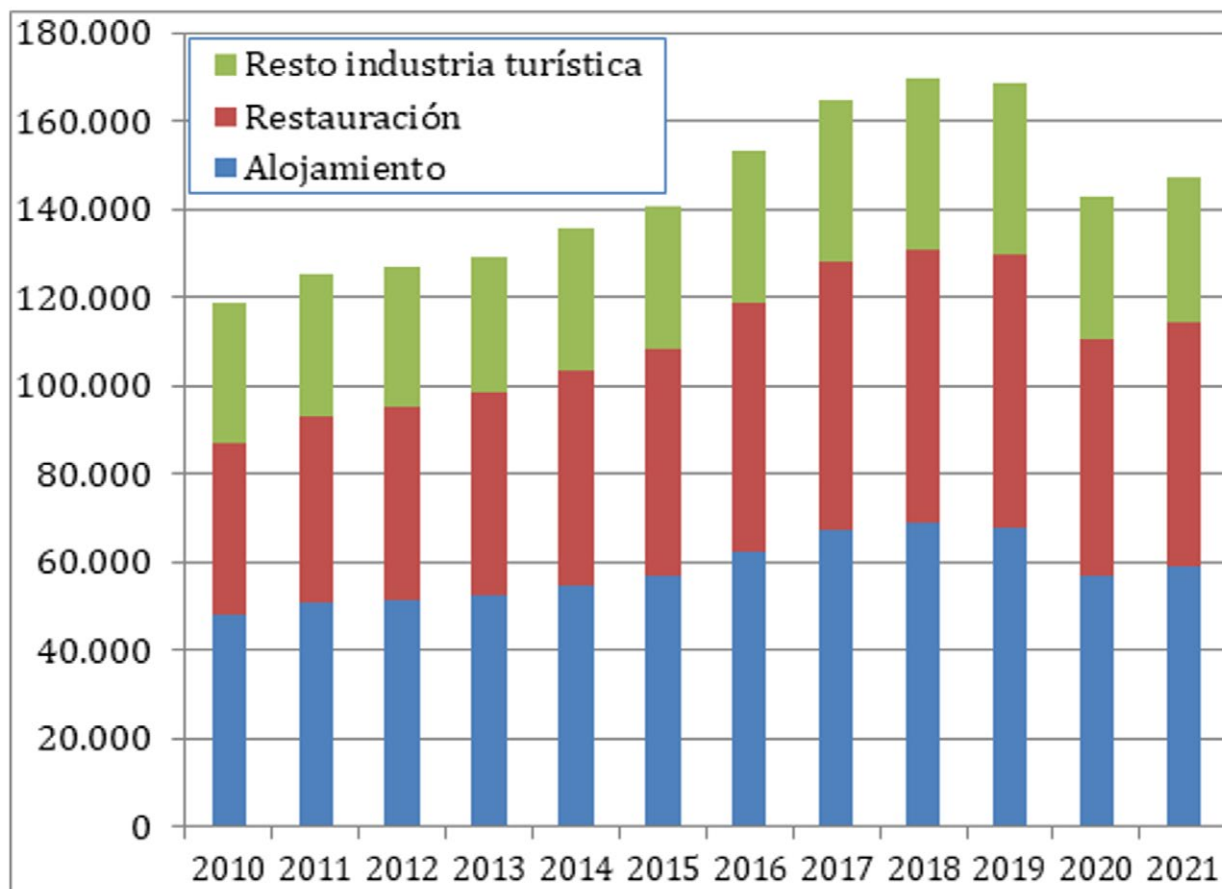


al tema a partir de informes elaborados por la Fundación COTEC, el Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas o el INE. En cualquier caso, teniendo en cuenta el protagonismo ya indicado de la actividad turística, es necesario seguir profundizando en la disponibilidad de indicadores para disponer de información en un sector tan importante en la estructura económica del Archipiélago y en un tema tan sensible.

3.3 Impactos y beneficios económicos del turismo en Canarias. Tendencias previas y el impacto de la pandemia

Los impactos del turismo en Canarias se aprecian en el empleo tanto en términos cuantitativos, de generación de empleo, como cualitativos, sobre la calidad de los puestos de trabajo creados. En el ámbito del empleo siempre está latente el debate sobre el crecimiento económico basado en el turismo en el Archipiélago no se acompaña de una reducción clara de las elevadas tasas de desempleo estructural, aspecto que sobre el que no entraremos en este momento. Igualmente, los aspectos vinculados con la calidad del empleo en las actividades turísticas, es de gran relevancia, aunque la información disponible sea relativamente escasa. Se trata de cuestiones que están en la agenda del Observatorio Turístico de Canarias.

Gráfico 3.4 Evolución del número de afiliados a la Seguridad Social en actividades características del turismo. Septiembre de cada año

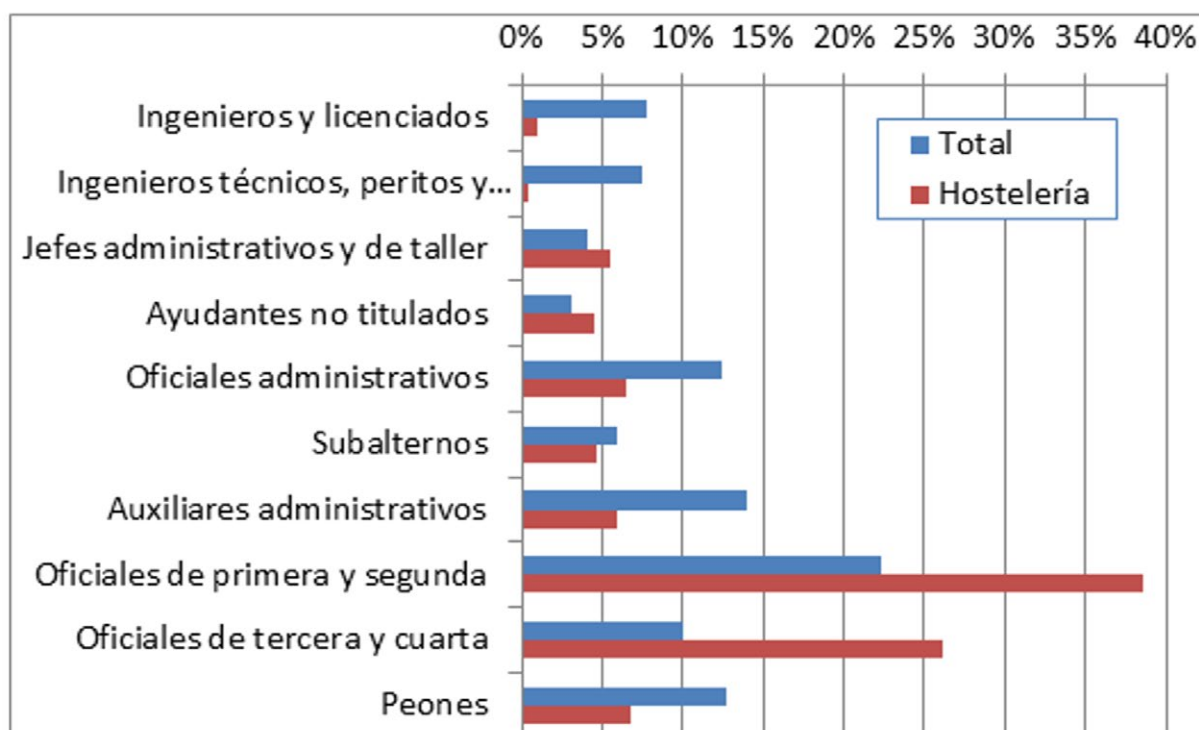


Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC) a partir de datos de la Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto Social de la Marina.

A lo largo de la última década aproximadamente un 21% del empleo en Canarias, medido en términos de afiliados a la Seguridad Social, se registraba en actividades características del turismo (gráfico 3.4). De esta cifra el 41% aproximadamente se ha concentrado en las actividades de alojamiento, un 37% en bares, restaurantes y cafeterías, mientras que el 22% restante se distribuye entre el transporte de pasajeros, las agencias de viaje y las actividades culturales, recreativas y deportivas. El crecimiento del empleo desde 2010 a 2019 fue de un 23,9%, observándose en septiembre de 2020 durante la pandemia una caída del 15,7% (sin considerar a los trabajadores sometidos a expedientes de regulación temporal de empleo), cifra que no se ha recuperado en 2021.

Uno de los grandes debates tradicionales en torno al empleo en el turismo es el relacionado con la calidad del empleo y los requerimientos de cualificación. Si bien las estadísticas oficiales sobre este particular son muy escasas, existen algunas fuentes que nos permiten aproximarnos a esta realidad. Así, la comparación entre los grupos por los que cotizan las empresas a la Seguridad Social muestra una diferencia importante entre la hostelería (códigos 55 y 56 de la CNAE) y el conjunto de la economía (gráfico 3.5). De este modo, mientras que los ingenieros, licenciados, ingenieros técnicos y peritos representan un 15,2% de los cotizantes a la Seguridad Social en el conjunto de Canarias, en el caso de la hostelería, dicho grupo de cotización solamente alcanza el 1% de la afiliación. Por su parte, los oficiales de primera, segunda, tercera y cuarta y peones, representan en la hostelería el 71,4% de los cotizantes a la Seguridad Social, mientras que para el conjunto de la economía representan el 45%. Estas cifras son una primera aproximación al tema de la cualificación del empleo en el turismo, que requiere una profundización en el futuro.

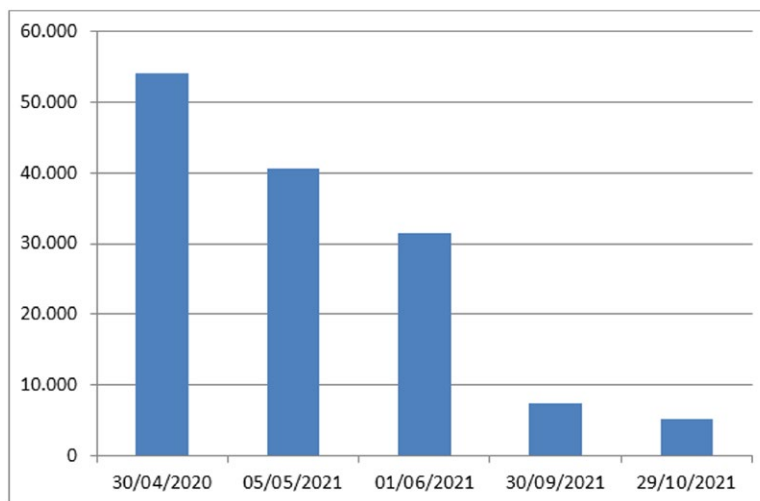
Gráfico 3.5 Comparación de los grupos de cotización en el turismo y el conjunto de Canarias. 2021



Fuente: ISTAC a partir de datos de la Tesorería General de la Seguridad Social e Instituto Social de la Marina.

La actividad económica en la hostelería y, especialmente, en alojamiento se ha visto muy afectada por la pandemia (gráfico 3.6). Esto ha supuesto que el recurso a los expedientes de regulación temporal de empleo haya sido muy común en el sector. A finales de abril de 2020, en pleno confinamiento, había en Canarias más de 54 mil trabajadores de alojamiento en ERTE, lo que representaba el 90% de los trabajadores del sector. Dicho porcentaje fue bajando muy lentamente y no fue hasta el verano de 2021 que las cifras de trabajadores en ERTE pueden considerarse relativamente bajas. A finales de octubre de 2021 los trabajadores en actividades de alojamiento en ERTE representaban un 8% del total de los trabajadores en dicha actividad.

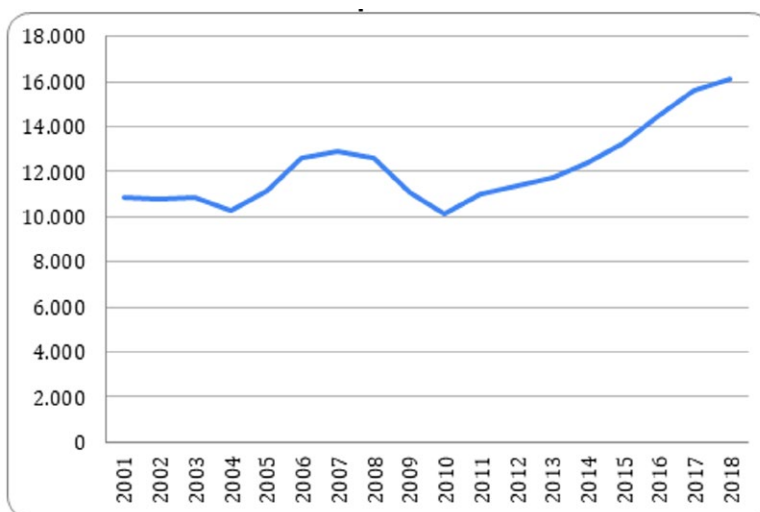
Gráfico 3.6 Trabajadores CNAE 55 en ERTE en alojamiento (CNAE 55) Canarias



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social. Publicado por el Observatorio de Sostenibilidad Turística de Ashotel

La traslación del gasto turístico en rentas del trabajo, del capital e ingresos fiscales de las Administraciones Públicas en Canarias se puede analizar a través de las cifras de Producto Interior Bruto que genera la demanda turística (gráfico 3.7). 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 2018, proporcionada por los informes anuales Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias, varios años). Debido a las rectificaciones publicadas en años anteriores respecto a los datos publicados previamente, se hace complicado elaborar una serie histórica, de modo que se ha tomado como definitivo el dato más reciente correspondiente a cada año considerado. Como se puede apreciar en el gráfico, el PIB turístico ha tenido una tendencia creciente durante el periodo mencionado, a excepción de la caída en el año 2007 causada por la crisis económica internacional, apreciándose a partir de 2010 un nuevo crecimiento sostenido que alcanza su pico en 2018, año en el que el turismo aportó al PIB de Canarias más 16.000 millones de €.

Gráfico 3.7 Evolución del PIB turístico a precios corrientes en Canarias. Millones de €

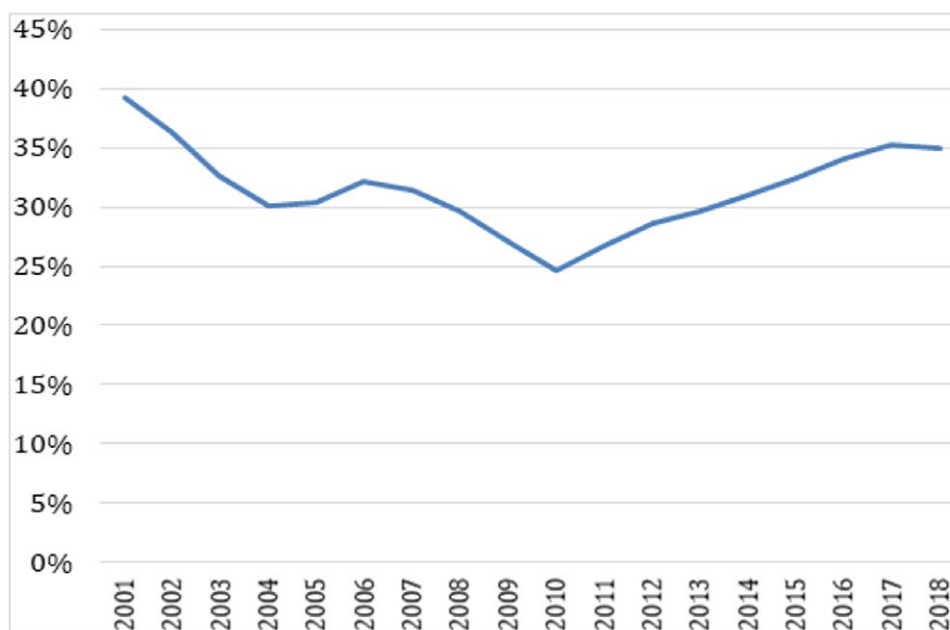


Fuente: Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias)



La evolución creciente del PIB turístico ha dado lugar a lo largo de la última década a una participación creciente del PIB en la economía del Archipiélago (gráfico 3.8). Sin embargo, si observamos la evolución más a largo plazo siguiendo los informes de Impactur Canarias (Exceltur y Gobierno de Canarias), se observa una dinámica que resulta difícil de entender y que puede estar relacionada con errores de estimación en los informes Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias, varios años), especialmente en la primera década del siglo XXI. Si observamos el periodo 2002 a 2018 puede observarse una notable caída de la contribución del turismo al PIB durante la primera década del siglo. La caída observada, de unos 15 puntos porcentuales, muy probablemente esté sobrevalorada, seguida de una sorprendente recuperación de 10 puntos porcentuales entre 2010 y 2018, hasta alcanzar un peso del 35% este último año.

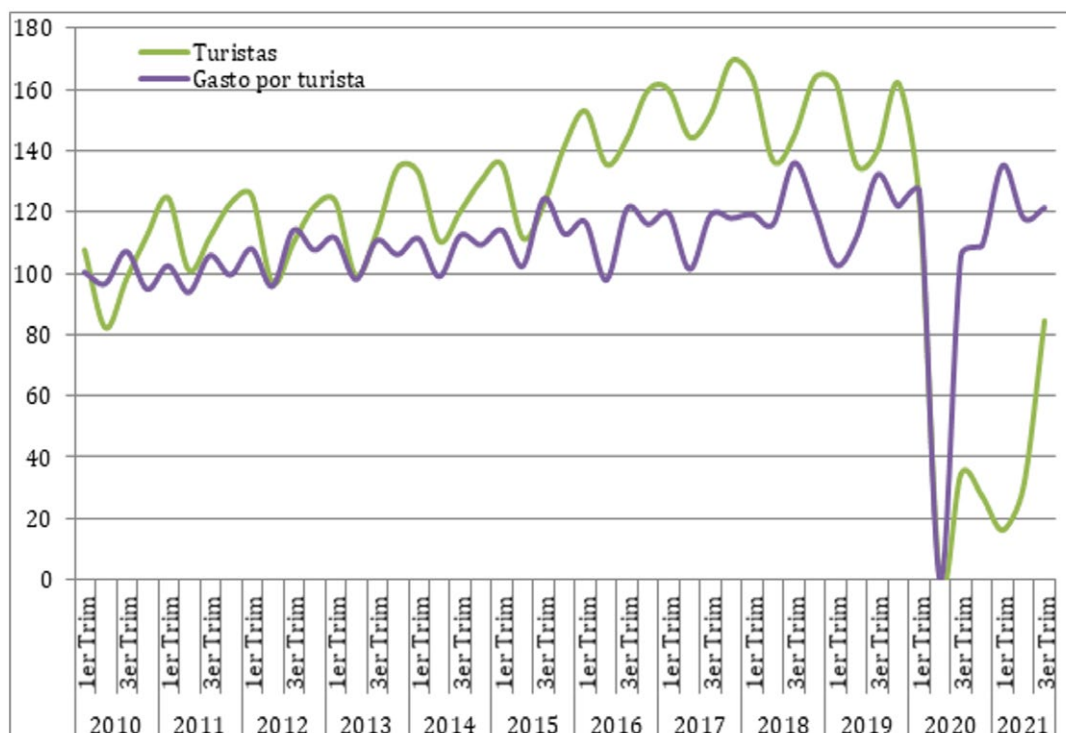
Gráfico 3.8 Evolución estimada de la contribución del turismo al PIB de Canarias



Fuente: Impactur (Exceltur y Gobierno de Canarias)

La evolución del gasto turístico agregado en Canarias es el resultado del gasto realizado por cada turista a lo largo de su viaje (incluyendo pagos en origen) y del número de turistas recibidos. Para conocer la importancia del gasto turístico agregado en Canarias de extranjeros y peninsulares, que es la información que publica el ISTAC, es interesante comprobar si dicho gasto está impulsado por un mayor gasto realizado por cada turista que llega al Archipiélago o por un mayor número de turistas. Para eso, hemos construido un índice con base 100 en el año 2010 que refleja la evolución de las dos variables por separado, los turistas y el gasto por turista. Como puede observarse en el gráfico 3.9., el gasto turístico se ha mantenido mucho más estancado, incluso a precios corrientes, que el número de turistas. Este hecho refleja que el crecimiento del turismo en Canarias antes de la pandemia venía marcado especialmente por un incremento en las cifras de llegadas y, no tanto, en una mayor capacidad para generar un mayor gasto por parte de cada turista recibido. Se trata de una tendencia que refleja una debilidad, puesto que el incremento de los ingresos totales de cara al futuro deberá apoyarse más en el gasto por turista que en el número de llegadas, si quiere mantenerse la sostenibilidad turística del Archipiélago.

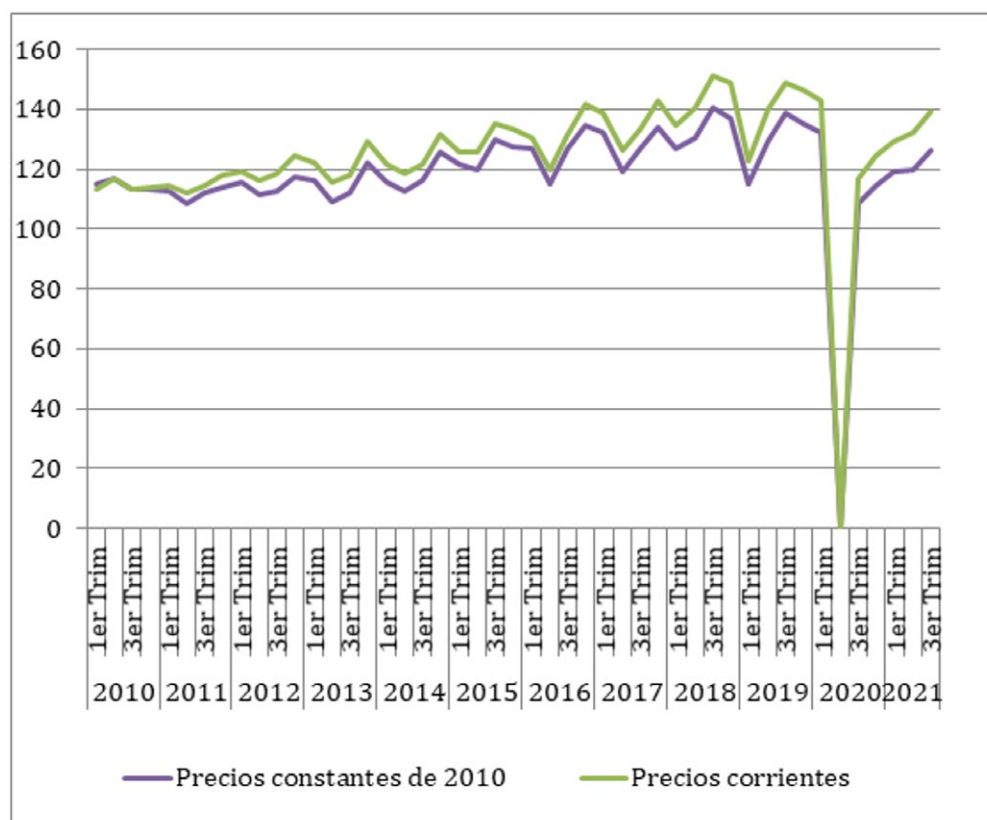
Gráfico 3.9 Evolución del índice trimestral del número de turistas y del gasto por turista a precios corrientes.
Media trimestral de 2010=100



Fuente: Instituto Canario de Estadística

Esta dificultad de Canarias para incrementar el gasto realizado por cada turista se refleja en la estadística del gasto medio diario por turista durante el periodo 2010 y 2021, tal y como muestra el gráfico 3.10. Tal y como muestra el gráfico, el gasto medio por turista diario a precios corrientes ha tenido un crecimiento muy ligero a lo largo del periodo llegando a su pico máximo en 2018 con un gasto medio de 143,59€ por turista y día, aunque a partir de entonces se aprecia un ligero descenso en 2019. El descenso de 2020 viene marcado por la pandemia. Si eliminamos el efecto de la inflación el incremento real del gasto turístico durante la década fue aún más modesto, pues los datos del gasto turístico pre-pandemia de 2019 son solamente un 13,1% a los de 9 años antes, mientras que en ese mismo periodo el número de turistas se incrementó en un 50%.

Gráfico 3.10 Evolución trimestral del gasto turístico medio diario en Canarias en €



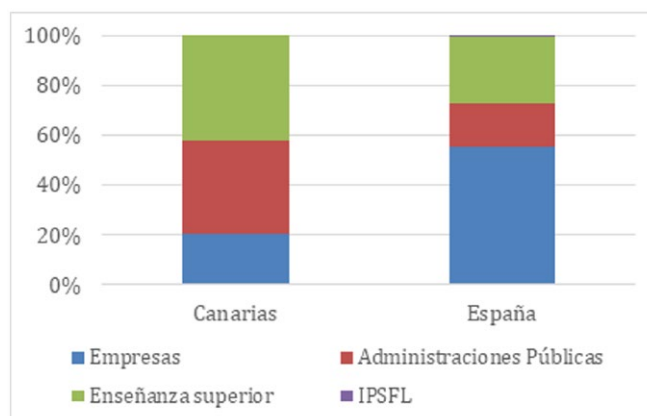
Fuente: Impactur (Excetur y Gobierno de Canarias), varios años

En estos párrafos finales de este apartado centraremos el foco en la innovación y la investigación en el sector turístico, en la medida de lo posible y de Canarias, en general. Atendiendo al Informe Fundación COTEC para la innovación del año 2020, España invirtió en 2018 en I+D un porcentaje del 1,24% de su PIB, aún lejos del nivel máximo previo a la crisis, que alcanzó el 1,4% en 2010. En esta estadística Canarias se sitúa como una de las comunidades autónomas con los peores porcentajes, con tan sólo un 0,47% de su PIB invertido en I+D, superando únicamente a Baleares. Idéntica penúltima posición ocupa Canarias si analizamos el personal de I+D como porcentaje de la población ocupada (0,39%), superando en este caso, por muy poco, únicamente a Castilla La Mancha.

El Instituto Nacional de Estadística (INE) realiza anualmente la denominada Encuesta sobre Innovación en las empresas. Los últimos datos disponibles apuntan a que en el periodo 2017-2019 el 20,8% de las empresas españolas tuvieron el carácter de innovadoras. En el caso de Canarias, este valor se sitúa en tan sólo el 15,5 %, lo que coloca a nuestra región en el penúltimo lugar de este ranking, por encima únicamente de Extremadura (14,9%).

Siguiendo con información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística en su Estadística sobre Actividades de I+D, el gasto en Investigación y Desarrollo interna alcanzó en España en 2020 los 15.768 millones de euros y 231.761 empleados equivalentes a tiempo completo, lo que representó un 1,41% del PIB y un 0,12% de la población ocupada (gráfico 3.11). De esa cifra, la contribución de Canarias es muy modesta, situándose en 218 millones de euros el 1,4% del total y 3.729 trabajadores equivalentes a tiempo completo, un 1,6% del total de España. Esta contribución a la Investigación y Desarrollo, en torno al 1,5% contrasta con la aportación de Canarias al PIB de España del 3,8% y de la población, el 4,6%. 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. Así, la media en España de contribución al gasto de I+D de las empresas es del 56%, mientras que en Canarias dicha cifra se sitúa solamente en el 20%. Por su parte, la contribución al gasto de las universidades y la administración pública en Canarias es del 80%, siendo la cifra correspondiente de España del 44%.

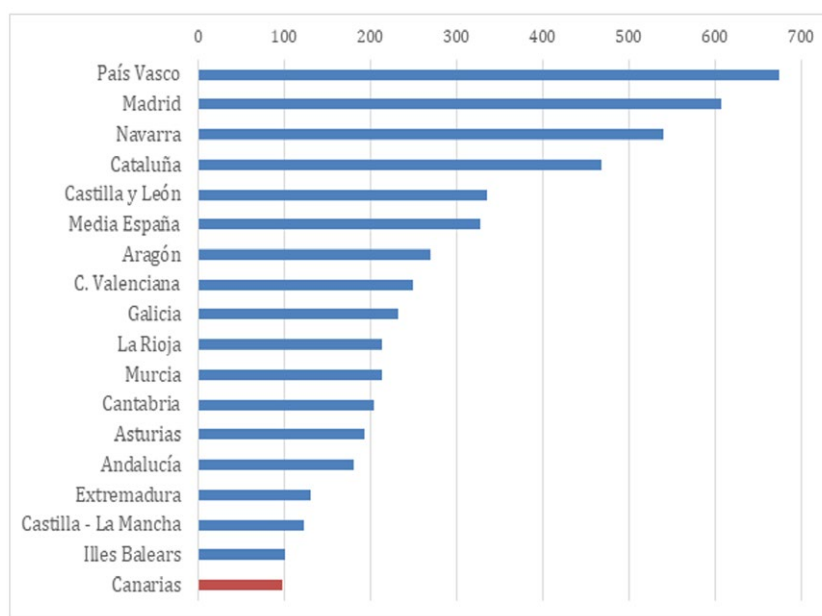
Gráfico 3.11 Distribución porcentual del gasto en I+D en 2020



Fuente: INE. Estadística sobre Actividades de I+D

La debilidad del sistema de I+D en Canarias se refleja en las cifras de gasto por habitante que publica el INE. Así, Canarias es la Comunidad Autónoma que realizó un menor gasto por habitante en I+D. Esta diferencia tan importante que se observa por Comunidades Autónomas puede tener muchas causas y debe ser objeto de un mayor estudio. Pero lo cierto es que Canarias muestra grandes debilidades que podrían afrontarse tratando de aumentar la aportación que realiza el sistema de I+D al desarrollo del turismo, que actualmente es bastante limitado (gráfico 3.12).

Gráfico 3.12 Gasto en I+D interna por habitante por CC.AA. Año 2020 en euros



Fuente: INE. Estadística sobre Actividades de I+D

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 (GTCI), 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 2020, recogía datos de 132 países y España se situaba en la posición 32 del ranking, una menos que la correspondiente a 2019 y 2018 y muy cerca del mejor lugar ocupado en el año 2014, el número 30.

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) y con idéntico valor que el de otra región con un alto peso en la actividad turística, como es Baleares.

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 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.

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.

Referencias

ISTAC (2019). Encuesta sobre Gasto Turístico.

ISTAC (2021). Encuesta sobre Gasto Turístico.

ASHOTEL (2021). Observatorio de Sostenibilidad Turística.

<https://observatorio.ashotel.es/>

COTEC (2020). Mapa del Talento en España 2020. COTEC e Ivie.

<https://cotec.es/informe-cotec>

EXCELTUR Y GOBIERNO DE CANARIAS (2018): Impactur Canarias. Estudio del Impacto Económico del Turismo.

<https://www.exceltur.org/impactur-2/>

INSEAD (2021). Global Talent Competitiveness Index: Fostering green and digital jobs and skills crucial for talent competitiveness in times of COVID-19.

Instituto Nacional de Estadística (2019). Encuesta sobre Innovación en las Empresas. Madrid.

Instituto Nacional de Estadística (2020). Estadística sobre Actividades de I+D (2020). Madrid.

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.

United Nations, & World Tourism Organization (Eds.). (2010). International recommendations for tourism statistics 2008. United Nations.



4

Estacionalidad del turismo

4. Estacionalidad del turismo

4.1 Introducción

Los primeros estudios sobre la estacionalidad en el turismo datan de 1975 con la propuesta de Baron (1975) y autores como Butler (1994) la definieron como un desequilibrio temporal en la actividad turística en la que puede expresarse en función del número de turistas, el gasto turístico, en 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 deber ser considerada 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.

La estacionalidad en turismo desde sus inicios se ha considerado un problema muy significativo según Butler (2001) 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, Flognfedt (2001) comparte que, en determinadas circunstancias, la estacionalidad en turismo puede representar grandes oportunidades para un destino turístico.

Las causas de la estacionalidad en 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.



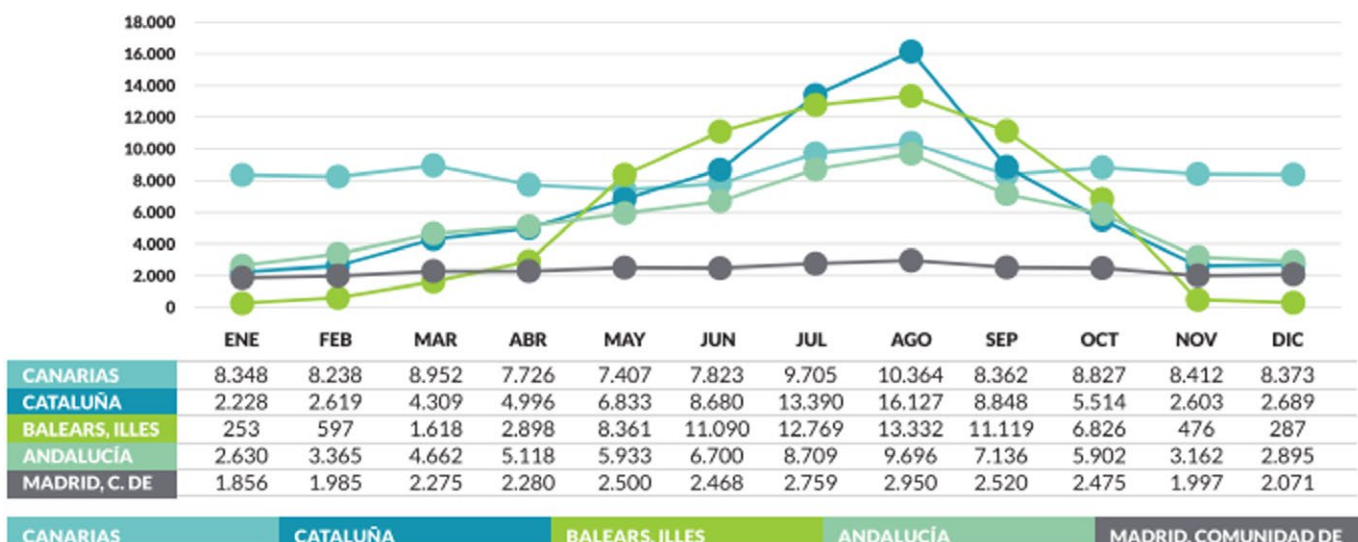
4.2 Empleo turístico y estacionalidad

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 situación 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 de 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 Alburquerque, 2003). El siguiente gráfico 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.

Del gráfico 4.1. se puede extraer dos aspectos fundamentales. En primer lugar, el componente estacional en el apartado alojativo no presenta, en la actualidad, un impacto tan significativo en comparación con el resto de las comunidades con las que se compara. En segundo lugar, los meses comprendidos entre marzo y mayo, presentan los niveles más bajo de ocupación, comportándose de forma anómala al resto de comunidades.

Gráfico 4.1. Pernoctaciones Hoteleras según Comunidad Autónoma (2016)



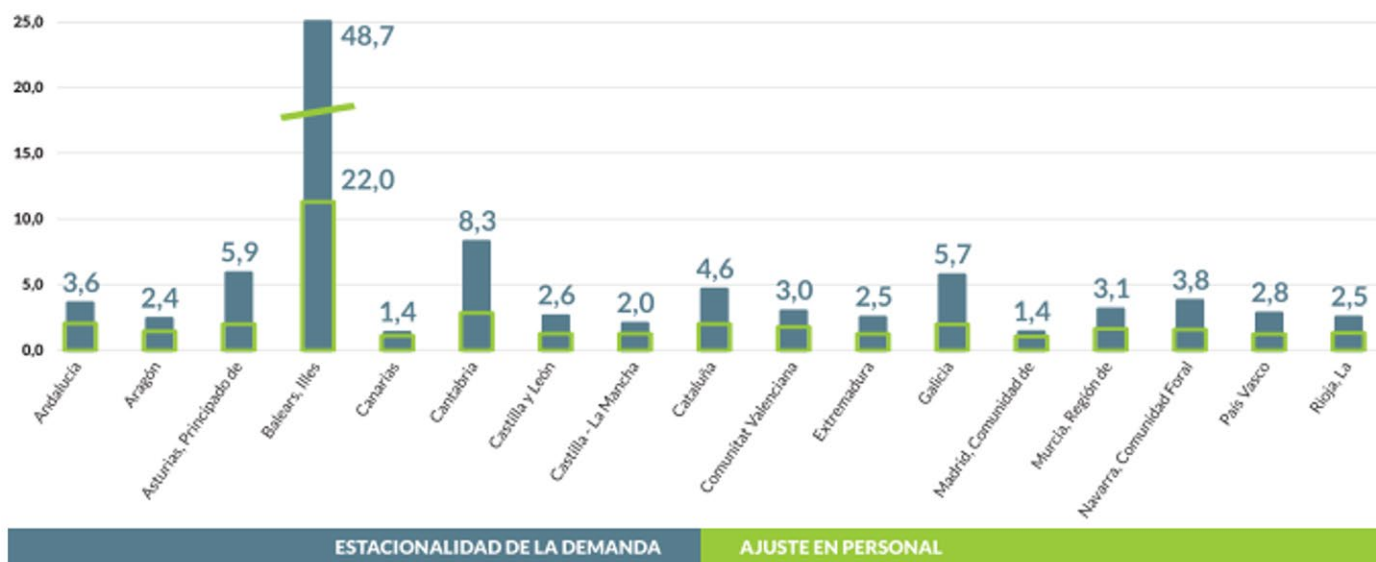
Fuente: Exceltur, 2018.

En el gráfico 4.2. 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 entre el 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 en general 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 puede apreciar ciertas variaciones, incluido el caso de Canarias.



Gráfico 4.2. Relación de ajuste en personal y estacionalidad de la demanda (2016)



Fuente: Exceltur, 2018.

4.3 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.

4.3.1 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, generan un mayor deterioro del 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 en la forma 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, empleo que produce una baja cualificación de este (Pedreño et al., 1990). Esta situación crea una degeneración de la 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 mermadas (García y Albuquerque, 2003).

4.3.2 Estacionalidad y el cambio climático

La relación entre el clima y el turismo ha sido objeto de investigación desde la década de los 60, no obstante, fue en la década de los 90 cuando comienza a obtener mayor importancia debido a las posibles consecuencias en uno de los sectores más importantes de la economía mundial, el turismo (Scott et al. 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 cambio en el desarrollo normal de las actividades turísticas (Rasilla y Calleja, 2016). El aumento de las temperaturas es 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 destino 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 (UNWTO, 2021).

4.4 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).



4.3.3 Creación del contexto de los productos gastronómicos estacionales

La creación de productos gastronómicos está estrechamente ligado 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 pueda estar muy delimitado 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 puede alargarse, incluso pudiendo estar disponible 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 la desestacionalización de la demanda, propiciando una mejor experiencia para el turista (Fusté-Forné, 2019).



4.5 Salud y estacionalidad

Atendiendo a la definición propuesta por OMT (2019, p.38), el turismo de salud 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, este impacto está condicionado por el componente estacional, en los periodos de mayor actividad, se pueden registrar una mayor presión en los servicios de atención primaria afectando a la calidad del servicio de la población local (Mateu, 2015).
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, unido al carácter no urgente de parte de estos cuidados permite al turista planificar el viaje, genera un suministro constante a lo largo del año que satisface la demanda, por lo que permite 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 los internacionales.



4.6 Estrategias y recomendaciones sobre la estacionalidad en Canarias

Para proponer nuevas estrategias y recomendaciones sobre la estacionalidad turística conviene no sólo atender a las causas que la provocan en el destino, sino también atender 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 senior presenta un componente desestacionalizado en sus preferencias a la hora de elegir destino, presentan un menor grado de obligaciones familiares y profesionales, por lo que disponen de mayor tiempo libre y pueden viajar en temporada baja. Esta medida tiene como finalidad incrementar el bienestar social y reducir la estacionalidad (Sedley 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 debe 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 ofrecidas, 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 las diferentes islas 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).



4.7 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 puede destacar:

- Número de turistas y visitantes.
- Número de pernoctaciones en alojamientos turísticos.
- Empleos en el sector turístico.
- Número de llegadas vía aérea.
- Número de llegadas 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, 1976; 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. 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 y otros (2022), realizan una aproximación al análisis de la evolución de los precios de los alojamientos ubicados en la plataforma con relación a la estacionalidad.



4.8 Conclusiones

Si bien el componente estacional no presenta severos efectos en el caso de Canarias como en otras Comunidades de España, en mayor medida en los empleos derivados del sector turístico (Exceltur, 2018), el cambio climático podría suponer un incremento en los niveles de estacionalidad (Rasilla y Calleja, 2016). Por otra parte, tal y como afirma el Premio Nobel de economía, Amartya Sen, el Índice de Gini se presenta como 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 (Sen, 1976).

Referencias

Allcock, J. (1989). Seasonality, In Witt, S. F. and Moutinho, L. (eds), *Tourism Marketing and Management Handbook*, London, Prentice Hall, 387-392.

Baron, R. R. V. (1975). Seasonality in tourism: A guide to the analysis of seasonality and trends for policy making. Economist Intelligence Unit.

Baum, T., Mooney, S.K., Robinson, R.N. y 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: Seaton, A.V. (ed), *Tourism: The state of Art*, 332-339.

Butler, R. (2001). Seasonality in tourism: issues and implications, in Baum T., Lundtrop, S., *Seasonality in tourism*, Pergamon, Amsterdam, str., 5-22

Butler, R. y Mao, B., (1997). Seasonality in Tourism: Problems and Measurement, in Murphy, P. *Quality Management*, Chichester, New York, Wiley.

Casamatta, G., Giannoni, S., Brusntein, D. y Jouve, J. (2022). Host type and pricing on Airbnb: Seasonality and perceived market power. *Tourism Management*, 88. Recuperado de:
<https://doi.org/10.1016/j.tourman.2021.104433>

Chaney, S. y 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. y Mak, A. (2018). Understanding gastronomic image from tourists' perspective: a repertory grid approach. *Tourism Management*. 68, 89-100.

Consejo Económico y Social España. (2021). La digitalización de la economía. Informe. Actualización del Informe 3|2017. Recuperado de:
<http://www.ces.es/documents/10180/5250220/Inf0121.pdf>

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. Recuperado de: <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 Val 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 áreas. *Tourism Geographies*. <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*, nº 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*.

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*, Oxford University Press, 153-178.

Kim, S., Park, E., y Lamb, D. (2019). Extraordinary or ordinary? Food tourism motivations of Japanese domestic noodle tourists. *Tourism Management Perspectives*, 29, 176-186.

Kivela, J. y Crotts, J. (2006). Tourism and Gastronomy: Gastronomy's Influence on How Tourists Experience a Destination. *Journal of Hospitality y Tourism Research*. 30(3), 354-377.

Lusseau, D. y Higham, J.E.S. (2004). "Managing the impact of dolphin-based tourism through the definition of critical habitats: the case of bottlenose dolphins (*Tusiops ssp*) in Doubtful Sound", *Tourims Management*, nº 25, 657-667.

Loh, C. (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.

Mateu, J. (2015). Estacionalidad e impacto del turismo en la atención urgente hospitalaria y primaria. Universidad de Málaga. Recuperado de:
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. Recuperado de:
https://www.miteco.gob.es/es/cambioclimatico/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>

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. Recuperado de:
<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, Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Alicante, 2.

Picornell, C. (1993). Los impactos del turismo. *Papers de Turisme*, 11, 65-91.

Rasilla, D. y Calleja, G. (2016). Impactos del cambio climático en la estacionalidad turística. Depto. Geografía, Urbanismo y OT. Universidad de Cantabria. Recuperado de:
<http://hdl.handle.net/10045/58033>

Ritchie, J. R. B., y Beliveau, D. (1974). Hallmark events: An evaluation of a strategic response to seasonality in the travel market. *Journal of Travel Research*, 14, 14-20.

Robinson, R., Martins, A., Solnet, D. y Baum, T. (2019). "Sustaining precarity: critically examining tourism and employment", *Journal of Sustainable Tourism*, 27, 7,1008-1025.

Roney, S., y 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*, Organización Mundial del Turismo, Madrid.

Schulp, C., Thuiller, W. y Verburg, P. (2014). Wild food in Europe: A synthesis of knowledge and data of terrestrial wild food as an ecosystem service. *Ecological Economics*, 105, 292-305. doi: 10.1016/j.ecolecon.2014.06.018

Scott, D., & Jones, B. (2006). *Climate change and seasonality in Canadian outdoor recreation and tourism*. Waterlò: Report prepared for the Government of Canada Climate Change Action Fund, University of Waterlò.

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.

Sen, A. (1997). *Sobre la desigualdad económica*. Ediciones Folio, S.A., Barcelona.

OMT (2017). *Affiliate Members Report, Volume Sixteen. Second Global Report on Gastronomy Tourism*. Organización Mundial del Turismo (OMT). Recuperado de:
<https://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418701>

OMT (2019). *Definiciones de turismo de la OMT*. Organización Mundial del Turismo (OMT). Recuperado de:
<https://doi.org/10.18111/9789284420858>

OMT (2021). *Desarrollo Sostenible*. Organización Mundial del Turismo (OMT). Recuperado de:
<https://www.unwto.org/es/desarrollo-sostenible>



5

Productos turísticos, cultura, ocio y satisfacción del turista

5. Productos turísticos, cultura, ocio y satisfacción del turista

5.1 Introducción

Esta sección realiza un breve análisis de los indicadores disponibles y más relevantes en relación con la satisfacción de los turistas, y con especial énfasis y 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.



5.2 Reflexiones sobre la integración de productos y la cultura y el ocio y 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.

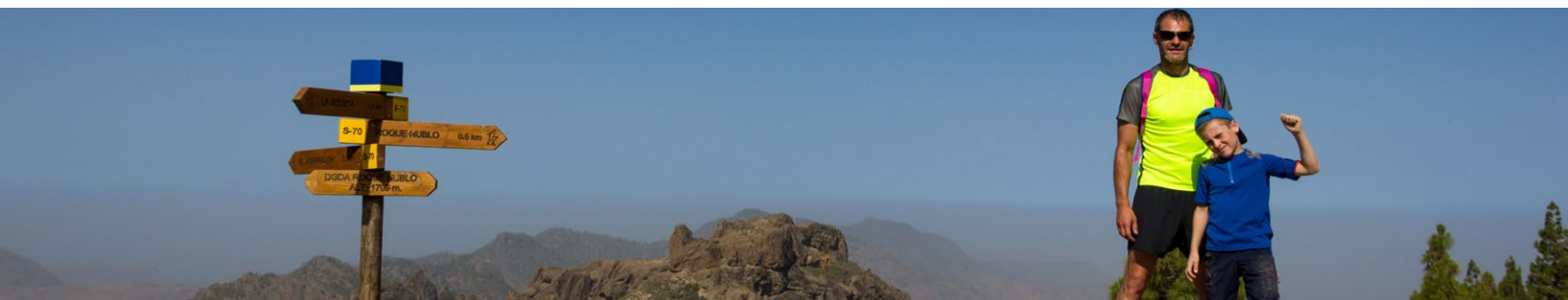
Turismo y deporte son dos fuerzas que están contribuyendo a acelerar la velocidad a la que los países se acercan más unos a otros, y a la que los distintos grupos sociales, al conocerse, se hacen más próximos. Deporte y Turismo son dos actividades que hasta hace poco tiempo evolucionaban de forma poco coordinada, a pesar de tener muchos puntos en común. De hecho, 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 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. En particular, se ha acentuado el interés y consumo de cultura como manifestación 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 otro lado, 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 (UNWTO, 2019).

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 asociada 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 OMT (2019), 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, es necesario 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.

Todo lo comentado anteriormente sólo 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.

5.3 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, 2022), 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 5.1., 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 Lanzarote la isla con mayor grado de satisfacción en 2021 con un (8.99) y Gran Canaria la de menor grado de satisfacción (8.79).

Tabla 5.1. Valoración media de la satisfacción general del viaje a las Islas Canarias

	2021	2020	2019	2018
TOTAL				
CANARIAS	8,86	8,70	8,70	8,59
LANZAROTE	8,99	8,85	8,85	8,71
FUERTEVENTURA	8,86	8,68	8,70	8,54
GRAN CANARIA	8,79	8,64	8,64	8,52
TENERIFE	8,86	8,67	8,66	8,58
LA PALMA	8,85	8,84	8,86	8,73

Fuente: ISTAC



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 (ver tabla 5.2), como en análisis anterior, una tendencia creciente de la media de satisfacción con el destino. Los británicos son los más satisfechos en general con 9,12 de media para las Islas Canarias, seguido de los alemanes y españoles a la par con un 8,82.

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 (9.10) y en la que menos en Lanzarote (8.76), mientras que los españoles muestran una mayor satisfacción en la isla de Lanzarote (8.98) y menor en Tenerife (8.77). Los turistas británicos tuvieron mayor nivel de satisfacción en Lanzarote (9.16) y el menor en Gran Canaria (9.07). Por último, en el grupo de otros países, al igual que los alemanes, experimentaron mayor grado de satisfacción en La Palma (8.97) y menor en Gran Canaria (8.71), evidenciado que los índices de satisfacción varían en función de la procedencia de turista.

Tabla 5.2. Valoración media de la satisfacción de los turistas teniendo en cuenta su país de residencia.

	2021	2020	2019	2018
ALEMANIA				
CANARIAS	8,82	8,61	8,64	8,49
LANZAROTE	8,76	8,73	8,73	8,60
FUERTEVENTURA	8,86	8,58	8,64	8,50
GRAN CANARIA	8,81	8,61	8,64	8,44
TENERIFE	8,80	8,55	8,59	8,46
LA PALMA	9,10	8,89	8,81	8,78
ESPAÑA				
CANARIAS	8,82	8,70	8,61	8,51
LANZAROTE	8,98	8,78	8,71	8,65
FUERTEVENTURA	8,83	8,76	8,69	8,55
GRAN CANARIA	8,79	8,62	8,60	8,50
TENERIFE	8,77	8,69	8,53	8,45
LA PALMA	8,76	8,92	9,00	8,79
REINO UNIDO				
CANARIAS	9,12	8,87	8,87	8,76
LANZAROTE	9,16	8,99	8,99	8,82
FUERTEVENTURA	9,15	8,88	8,84	8,71
GRAN CANARIA	9,07	8,95	8,84	8,81
TENERIFE	9,10	8,80	8,80	8,71
LA PALMA	8,56	8,82	9,04	8,94
OTROS PAÍSES				
CANARIAS	8,79	8,62	8,61	8,51
LANZAROTE	8,92	8,75	8,72	8,61
FUERTEVENTURA	8,76	8,66	8,66	8,45
GRAN CANARIA	8,71	8,58	8,57	8,45
TENERIFE	8,79	8,59	8,58	8,54
LA PALMA	8,97	8,70	8,77	8,56

Fuente: ISTAC

En lo relacionado a la satisfacción media de los turistas por el tipo de alojamiento, se aprecia que en el destino Islas Canarias la satisfacción es mayor para los alojados en viviendas propia o vivienda de amigos o familiares o intercambio gratuito de vivienda u otros alojamientos privados (9.12), seguido de los apartahoteles o villas turísticas (8.91), teniendo menor satisfacción los alojados en hoteles de 4 estrellas (8.79).

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 primero o segundo en nivel de satisfacción (tabla 5.3). Por otro lado, la isla de La Palma muestra un mayor índice de satisfacción en establecimientos colectivos y vivienda o habitación alquilada a un particular. Por último, en todos los tipos de alojamiento la isla con menor media de satisfacción es la isla de Gran Canaria, excepto para los que se alojaron viviendas propia o viviendas de amigos o familiares o intercambio gratuito de vivienda u otros alojamientos privados.

Tabla 5.3. Valoración media de la satisfacción general del viaje a Canarias por tipos de alojamiento.

	2021	2020	2019	2018
HOTEL DE 5 ESTRELLAS Y 5 GL				
CANARIAS	8,90	8,75	8,80	8,70
LANZAROTE	8,99	8,86	8,85	8,66
FUERTEVENTURA	9,00	8,71	8,82	8,79
GRAN CANARIA	8,86	8,75	8,83	8,61
TENERIFE	8,88	8,72	8,76	8,74
LA PALMA	.	.	.	.
HOTEL DE 4 ESTRELLAS				
CANARIAS	8,79	8,65	8,67	8,53
LANZAROTE	8,89	8,77	8,83	8,63
FUERTEVENTURA	8,81	8,62	8,67	8,44
GRAN CANARIA	8,73	8,60	8,60	8,55
TENERIFE	8,78	8,63	8,63	8,51
LA PALMA	8,74	8,71	8,77	8,67
HOTEL DE 1, 2, 3 ESTRELLAS				
CANARIAS	8,80	8,56	8,55	8,48
LANZAROTE	8,84	8,65	8,65	8,61
FUERTEVENTURA	8,94	8,74	8,62	8,52
GRAN CANARIA	8,63	8,54	8,56	8,38
TENERIFE	8,86	8,43	8,45	8,51
LA PALMA	8,60	9,07	8,77	8,62
APARTAHOTEL O VILLA TURÍSTICA				
CANARIAS	8,91	8,70	8,67	8,54
LANZAROTE	9,16	8,92	8,89	8,73
FUERTEVENTURA	8,86	8,65	8,71	8,60
GRAN CANARIA	8,78	8,52	8,54	8,43
TENERIFE	8,85	8,72	8,62	8,52
LA PALMA	9,09	8,81	8,90	8,73
OTROS ESTABLECIMIENTOS COLECTIVOS (ALOJAMIENTO RURAL, CRUCERO, CAMPING, ETC.)				
CANARIAS	8,80	8,62	8,76	8,65
LANZAROTE	9,02	9,02	8,81	8,82
FUERTEVENTURA	8,67	8,83	8,73	8,62
GRAN CANARIA	8,72	8,60	8,79	8,58
TENERIFE	8,82	8,50	8,74	8,63
LA PALMA	9,08	9,01	8,79	8,84
VIVIENDA O HABITACIÓN ALQUILADA A UN PARTICULAR				
CANARIAS	8,89	8,72	8,76	8,67
LANZAROTE	8,99	8,94	8,86	8,91
FUERTEVENTURA	8,94	8,89	8,85	8,77
GRAN CANARIA	8,85	8,68	8,67	8,54
TENERIFE	8,86	8,65	8,72	8,60
LA PALMA	9,25	8,91	9,06	8,86
VIVIENDA PROPIA O VIVIENDA DE AMIGOS O FAMILIARES O INTERCAMBIO GRATUITO DE VIVIENDA U OTROS ALOJAMIENTOS PRIVADOS				
CANARIAS	9,12	9,02	8,92	8,90
LANZAROTE	9,14	9,19	9,10	9,04
FUERTEVENTURA	9,09	9,12	9,02	8,99
GRAN CANARIA	9,11	9,01	8,86	8,81
TENERIFE	9,12	8,98	8,88	8,93

Fuente: ISTAC

Con respecto a la satisfacción en función de la duración de la estancia, 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 Lanzarote la que cuenta con un mayor grado de satisfacción media, teniendo en cuenta el número de noches pernoctadas, excepto cuando son más de 31 noches, siendo en este caso cuando presenta el menor grado medio de satisfacción (tabla 5.4).

Tabla 5.4. Valoración media de la satisfacción general del viaje a Canarias por el número de noches pernoctadas.

	2021	2020	2019	2018
DE 1 A 7 NOCHES				
CANARIAS	8,85	8,64	8,67	8,55
LANZAROTE	8,99	8,78	8,83	8,66
FUERTEVENTURA	8,85	8,66	8,68	8,50
GRAN CANARIA	8,76	8,58	8,61	8,51
TENERIFE	8,85	8,61	8,62	8,54
LA PALMA	8,80	8,81	8,89	8,69
DE 8 A 15 NOCHES				
CANARIAS	8,85	8,75	8,74	8,62
LANZAROTE	8,97	8,94	8,90	8,78
FUERTEVENTURA	8,85	8,70	8,73	8,57
GRAN CANARIA	8,79	8,73	8,69	8,53
TENERIFE	8,84	8,72	8,70	8,63
LA PALMA	8,89	8,83	8,78	8,79
DE 16 A 31 NOCHES				
CANARIAS	9,00	8,82	8,83	8,76
LANZAROTE	9,18	9,05	8,94	8,94
FUERTEVENTURA	8,94	8,76	8,79	8,70
GRAN CANARIA	8,92	8,68	8,68	8,63
TENERIFE	9,06	8,87	8,92	8,84
LA PALMA	8,95	9,01	9,06	8,83
MÁS DE 31 NOCHES				
CANARIAS	9,05	8,88	8,78	8,69
LANZAROTE	8,97	9,16	8,81	9,01
FUERTEVENTURA	9,41	9,01	8,42	8,90
GRAN CANARIA	9,02	8,72	8,62	8,51
TENERIFE	9,00	8,87	8,95	8,77
LA PALMA	9,68	9,07	8,81	8,64

Fuente: ISTAC y Promotur

5.4 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 2018), 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 el principal indicador 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 tratan de las islas que reciben un mayor porcentaje de turistas año tras año. En 2020, Tenerife (38.1%), Gran Canaria (28,4%), Fuerteventura (13%) y Lanzarote (16%), fueron las islas con el mayor número de visitantes. La isla de La Palma obtuvo el (1,9%) 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 5.5).

Tabla 5.5. Número de turistas que visitan las Islas Canarias como proxy de competitividad.

	2021	2020	2019	2018
CANARIAS	-	4.631.803	15.110.866	15.559.787
LANZAROTE	-	739.697	2.913.037	2.880.051
FUERTEVENTURA	-	600.534	1.894.946	2.123.951
GRAN CANARIA	-	1.301.36	4.189.013	4.402.945
TENERIFE	-	1.857.41	5.729.162	5.758.323
LA PALMA	-	81.836	257.852	274.238

Fuente: ISTAC



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 Tenerife las mejores situadas en cuanto a estancia media, pero con isla de La Palma siendo líder entre todas las islas. Por otro lado, en relación con el gasto medio, se puede observar que las islas líderes son Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote.

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 Gran Canaria (8.79) y Tenerife son las islas con índices de satisfacción más bajos en comparación con el resto, siendo Lanzarote (8.99) la isla con mayor grado de satisfacción, seguida de Fuerteventura.

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 Lanzarote y La Palma son en general las islas con mayor índice de satisfacción a pesar de no ser las más competitivas entre las demás. Así queda patente que la isla de Gran Canaria es la isla con menor índice de satisfacción para los británicos y el grupo de "resto de países", 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 Lanzarote es la de mayor satisfacción independientemente del tipo de alojamiento encontrándose en primer o segundo lugar y La Palma va ganando terreno en algunos casos a pesar de ser la isla menos competitiva de todas (tabla 5.6).

Tabla 5.6. Estancia y gasto medios de los turistas en las Islas Canarias.

	2021	2020	2019	2018
ESTANCIA MEDIA				
CANARIAS	-	10.14	9.09	9.32
LANZAROTE	-	9.47	8.75	8.80
FUERTEVENTURA	-	9.81	9.27	9.40
GRAN CANARIA	-	10.67	9.30	9.92
TENERIFE	-	10.12	8.97	9.00
LA PALMA	-	10.77	10.42	10.50
GASTO MEDIO				
CANARIAS	-	135.3	138.9	143.6
LANZAROTE	-	138.6	135.3	146.0
FUERTEVENTURA	-	138.9	136.6	133.33
GRAN CANARIA	-	140.1	141.5	143.2
TENERIFE	-	130.4	139.8	147.4
LA PALMA	-	116.4	131.4	120.4

Fuente: ISTAC y Promotur.

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

Para conocer la experiencia de los turistas, el ISTAC realizó una calificación de la experiencia en Canarias de los turistas preguntando sobre su experiencia en el viaje, calificándolo como “peor o mucho peor de lo esperado”, “a la altura de lo esperado” y “mejor o mucho mejor de lo esperado”, en este caso se pueden ver muchas variaciones en los últimos años.

En 2020 la isla que fue calificada como una experiencia “peor o mucho peor de lo esperado” fue Tenerife, y la que menos Fuerteventura y Lanzarote. Por otro lado, la que fue mayormente calificada como “a la altura de lo esperado” fue Gran Canaria, y la que menos La Palma. Por último, respecto a las experiencias que fueron “mucho o mucho mejor de lo esperado” destaca con un mayor porcentaje La Palma, y la que menos Gran Canaria. 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 en un 97,1% con un 56,1% a la altura de sus expectativas y un 41,0% superando estas.



La isla con mayor grado de satisfacción es Lanzarote desde 2020 y, a su vez, una de las islas que cuentan con un porcentaje alto (97,1%) de satisfacción en su experiencia. Por otro lado, Gran Canaria es la isla con el menor grado de satisfacción junto con Fuerteventura, pero son las islas con el menor porcentaje de calificación en experiencia como “peor o mucho peor de lo esperado”. A pesar de esto, Gran Canaria es la isla con el mayor porcentaje con una experiencia que está a la altura de lo esperado por los turistas (58,1%). En resumen, se puede decir que existe una correlación entre ambos índices. Se puede observar que, en 2020, la isla de Lanzarote, con mayor grado de satisfacción es, a su vez, una de las islas que tiene una mayor experiencia positiva general con un 97,1%. Por otro lado, la isla de La Palma se encuentra en el segundo lugar en lo referente al grado de satisfacción, pero es una de las islas con el menor porcentaje de turistas que han tenido una experiencia positiva (solo un 96,9%). A pesar de esto, es la isla que más superó las expectativas de los turistas con un 43,5%. Por último, la isla de Gran Canaria, a pesar de ser la isla con menor índice de satisfacción en los últimos años, es una de las islas 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 58,0% (tabla 5.7).

Tabla 5.7. Calificación de la experiencia de los turistas en las Islas Canarias.

	2021	2020	2019	2018
PEOR O MUCHO PEOR DE LO ESPERADO				
CANARIAS	-	2,9%	2,3%	2,9%
LANZAROTE	-	2,9%	1,8%	2,7%
FUERTEVENTURA	-	2,6%	2,1%	3,0%
GRAN CANARIA	-	2,6%	2,2%	2,7%
TENERIFE	-	3,3%	2,8%	3,2%
LA PALMA	-	2,8%	1,9%	1,7%
A LA ALTURA DE LO ESPERADO				
CANARIAS	-	56,1%	55,6%	57,4%
LANZAROTE	-	54,6%	55,4%	58,1%
FUERTEVENTURA	-	58,0%	56,5%	56,5%
GRAN CANARIA	-	58,1%	57,7%	60,1%
TENERIFE	-	54,6%	54,1%	55,5%
LA PALMA	-	53,4%	51,5%	54,6%
MUCHO O MUCHO MEJOR DE LO ESPERADO				
CANARIAS	-	41,0%	42,1%	39,7%
LANZAROTE	-	42,5%	42,9%	39,1%
FUERTEVENTURA	-	39,4%	41,3%	40,5%
GRAN CANARIA	-	39,2%	40,1%	37,2%
TENERIFE	-	42,0%	43,1%	41,3%
LA PALMA	-	43,5%	46,6%	43,7%

Fuente: Elaborado en base a los datos de la ISTAC y Promotur.

5.6 Análisis de demanda y oferta de producto de naturaleza, la cultura, deportes y actividades de ocio

Con relación al análisis de la demanda y oferta de los productos turísticos relacionados con la naturaleza, cultura, deporte y actividades de ocio, se puede observar (tabla 5.8.) que, entre ellas, las actividades más demandadas son las ocio (visitas a parques o atracciones) y de ocio nocturno, conciertos o espectáculos. A continuación, se encuentran como las más demandadas las actividades deportivas, seguido de las de naturaleza y las culturales. Las actividades menos demandadas son las actividades culturales y las de naturaleza, con un número de turistas que las realizan que no supera los 1.5 millones (tabla 5.8).

Tabla 5.8. Número de turistas que realizan actividades turísticas de naturaleza, culturales, deportivas y de ocio.

	2021	2020	2019	2018
ACTIVIDADES DE NATURALEZA	-	-	1.376.060	1.354.691
ACTIVIDADES CULTURALES	-	-	1.345.133	1.326.824
ACTIVIDADES DEPORTIVAS	-	-	1.784.045	1.923.975
ACTIVIDADES DE OCIO NOCTURNO, CONCIERTOS O ESPECTÁCULOS	-	-	2.060.649	2.092.594
ACTIVIDADES DE OCIO (PARQUES O ATRACCIONES)	-	-	1.877.512	2.092.661

Fuente: Promotur.

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 5.9 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.

Tabla 5.9. 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 en base a los datos del Gobierno de Canarias y Turismo de Canarias.

5.7 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 que todas tienen una buena puntuación general, ya que tienen una media de 8,75, en una escala del 0 al 10. La actividad con mayor puntuación es la de actividades de ocio relacionadas con el ocio nocturno, conciertos y espectáculos (8,78 puntos), seguido muy de cerca por las actividades culturales (8,77 puntos). Por otro lado, las actividades con menos satisfacción son las actividades deportivas (8,71 puntos) y la de ocio relacionado con parques o atracciones (tabla 5.10).

Tabla 5.10. Satisfacción de los turistas en relación con las actividades realizadas en las Islas Canarias.

	2021	2020	2019	2018
ACTIVIDADES DE NATURALEZA	-	-	8,75	8,64
ACTIVIDADES CULTURALES	-	-	8,77	8,68
ACTIVIDADES DEPORTIVAS	-	-	8,71	8,63
ACTIVIDADES DE OCIO NOCTURNO, CONCIERTOS O ESPECTÁCULOS	-	-	8,78	8,67
ACTIVIDADES DE OCIO (PARQUES O ATRACCIONES)	-	-	8,73	8,61

Fuente: Promotur.



5.8 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 declaradas de los visitantes también son importantes para determinar 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 es 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. 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.

Una medida comparable del grado de satisfacción de los visitantes y la intención de repetir las visitas. Las pruebas de la capacidad de convertir el interés y la satisfacción en visitas adicionales, los beneficios económicos y la influencia social se asociarán a un alto nivel de competitividad.

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 medio ambiente 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. 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 políticas 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. Deberán complementarse con indicadores que describan la sostenibilidad del bienestar a lo largo del tiempo.

El índice de vida mejor de la OCDE ajustado por el turismo. Se puede elaborar un índice específico para el turismo específicamente para permitir a los ciudadanos comparar la vida sobre la base de un subconjunto centrado en el turismo de las 11 dimensiones (vivienda, ingresos, empleos, comunidad, educación, medio ambiente, 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 desarrollar a partir de los conocimientos y prácticas existentes entre los miembros. Es necesario realizar tracking de marca 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. 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 eye tracking, face-coding, electroencefalograma, respuesta fisiológica, etc., 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.

Algunas de las distintas metodologías disponibles para el estudio de las emociones y que pueden ser aplicadas al sector turístico, y de utilidad en la situación actual son los siguientes. Los métodos que se introducen son siete: el análisis de la expresión facial, y la electromiografía facial (fEMG), el análisis del movimiento ocular, la imagen de resonancia magnética funcional (fMRI), la espectroscopía funcional de infrarrojo cercano (fNIRS), la electroencefalografía (EEG), la actividad electrodérmica (EDA) y la frecuencia cardíaca (FC).

A su vez, estos indicadores son complementarias con otros de demanda, 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 review, así como en portales generalistas (Wikipedia); Trazabilidad y movimiento de los turistas dentro del destino: lugares visitados, medios utilizados, etc.

5.9 Reflexiones finales

Estos 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 algunos indicadores. Esto 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, sobre todo cuando las tasas de muestreo y de respuesta son incongruentes, cuando se utilizan probabilidades, cuando el enfoque tiene que hacer frente a un sesgo y a un metaanálisis. La ponderación puede complicarse y amplificar el problema de la varianza y el sesgo. También puede utilizarse indebidamente para producir 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 puedan 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 miembros del observatorio adopten medidas directas para impulsar el programa de medición en beneficio de todo el destino 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) y la ciberseguridad, neuromarketing, así como 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

Gobierno de Canarias (2022). Listado de actividades de Turismo Activo [Archivo Excel]. Turismo activo. http://www.gobiernodecanarias.org/turismo/dir_gral_ordenacion_promocion/TurismoActivo/index.html

Gobiernodecanarias.org (s/f) (2022). ISTAC: Estadísticas de la Comunidad Autónoma de Canarias. Recuperado el 21 de marzo de 2022, de <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/galerias/documentos/C00028A/egt-metodologia-2018-series-trimestrales-caracteristicas-satisfaccion.html>

Gobiernodecanarias.org (s/f). (2022). ISTAC: Estadísticas de la Comunidad Autónoma de Canarias. Recuperado el 21 de marzo de 2022, de <http://www.gobiernodecanarias.org/istac/jaxi-istac/menu.do?uripub=urn:uuid:69b157fd-faf6-4647-ae6c-80f1851458ca>

Hola Islas Canarias (2021). Centros de ocio. Recuperado el 21 de marzo de 2022, de <https://www.holaislascanarias.com/centros-de-ocio/islas-canarias/all/>

Hola Islas Canarias (2021). 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/>

Promotur Turismo de Canarias (2018). Perfil del turista que visita canarias 2018. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_islas_canarias_2018.pdf

Promotur Turismo de Canarias (2019). Perfil del turista que visita canarias 2019. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_islas_canarias_2019_0.pdf

Promotur Turismo de Canarias (2018). Plan de Marketing Estratégico 2018-2022 de la marca turística Islas Canarias. Promotur Turismo de Canarias. [https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/plan_de_marketing_estrategico_2018-](https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/plan_de_marketing_estrategico_2018-2022_0.pdf)

[2022_0.pdf](https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/plan_de_marketing_estrategico_2018-2022_0.pdf) Promotur Turismo de Canarias (2020). Perfil del turista que visita canarias 2020. Promotur Turismo de Canarias. https://turismodeislascanarias.com/sites/default/files/promotur_islas_canarias_2020_0.pdf



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

6

Digitalización y Destinos inteligentes

6. Digitalización y Destinos inteligentes

6.1 Introducción

El sector turístico, al igual que otros muchos sectores, ha estado experimentando en los últimos años una inevitable transformación hacia la digitalización. Se trata de un reto - tanto para destinos como para empresas - donde los beneficios a aportar son innumerables. Por esta razón en Canarias se han diseñado y desarrollado planes que pretenden llevar a cabo esta transformación de la manera más eficiente posible y aprovechar al máximo los beneficios en los diversos sectores y actores del turismo.

En este punto se abordarán dos conceptos fundamentales para este ámbito: la digitalización y los destinos inteligentes.

6.1.1 Digitalización

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. 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.

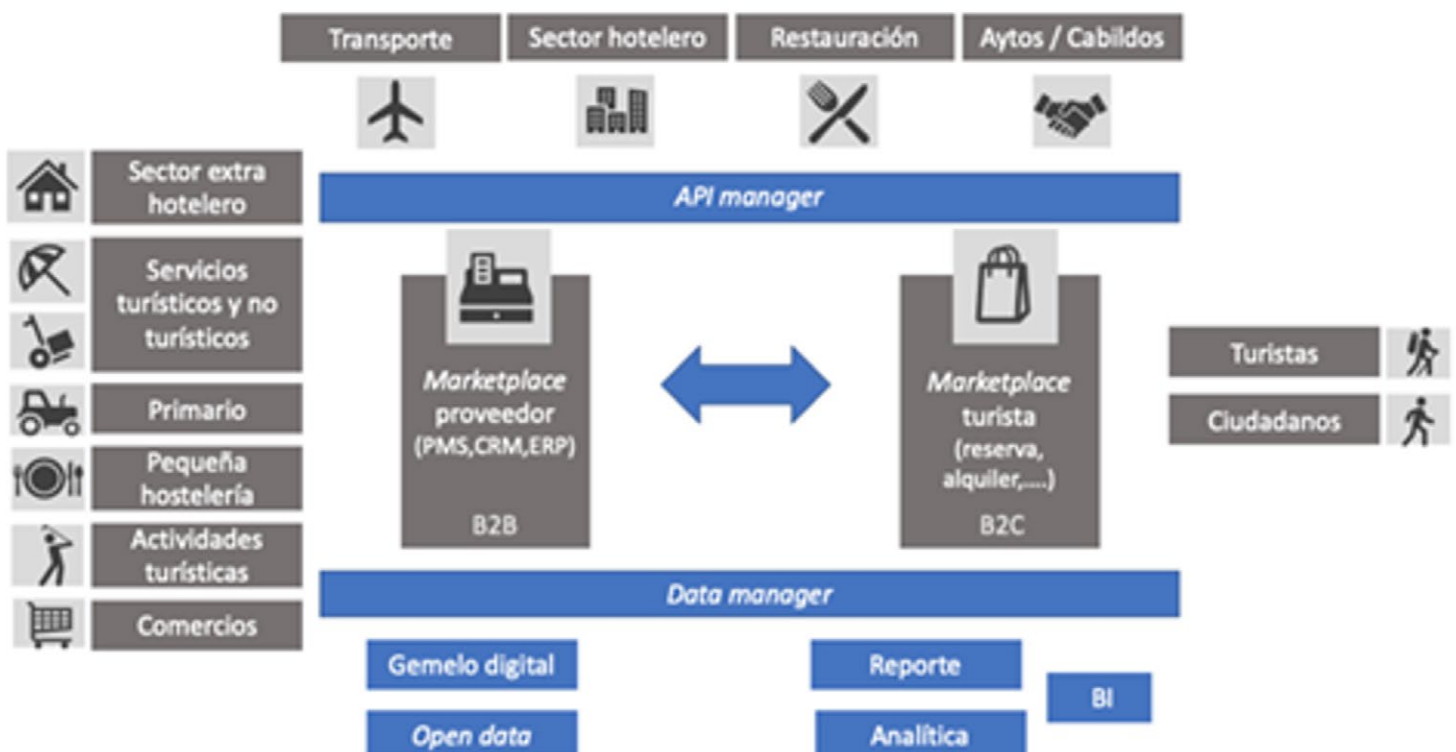
En lo que respecta al sector turístico, hasta el momento, no se dispone en Canarias de un órgano o institución específico que controle, gestione o impulse la digitalización del sector de forma homogénea. Sin embargo, desde Promotur Turismo de Canarias (ahora Turismo de las Islas Canarias) se potencian iniciativas en esa línea. Se trata de una sociedad mercantil pública encargada de la gestión de la marca turística Islas Canarias. Este año 2021 ha puesto en marcha un ambicioso proyecto denominado "Canarias Destino" que incluye muchas iniciativas en esta línea. Según se desprende de la información preliminar, se trata de un proyecto de transformación 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 de la iniciativa 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 propone crear una plataforma online con dos mercados o “marketplaces”: uno para la venta de plazas de alojamiento, transporte y diversas actividades que los turistas podrán encontrar en un único lugar, y, por otro, 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 fase de entrevistas con los agentes del sector para acercarlos a la iniciativa y encontrar máximas sinergias (figuras 6.1 y 6.2).

Figura 6.1 Resumen del proyecto Canarias Destino



Fuente: Canarias Destino

Figura 6.2. Esquema de la plataforma de Canarias Destino

La implementación y puesta en marcha de la nueva Plataforma reúne equipos multidisciplinares de trabajo para cubrir todas las necesidades tanto técnicas como de definición, colaboración y gestión de los proveedores y actores que van a interactuar en el futuro con dicha Plataforma. Este equipo se sustenta en tres pilares fundamentales:

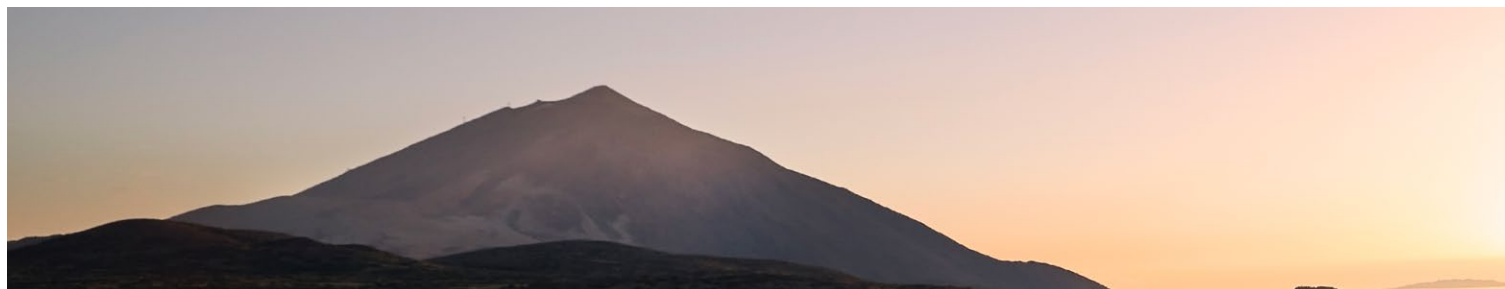
- Equipo Plataforma
- Equipo HUB e Innovación
- Equipo Oficina Digital de Transformación y Adopción

"Nuestro objetivo, facilitar y asegurar el éxito del proyecto, dando apoyo y soporte a todos los colectivos impactados con la nueva plataforma"



Fuente: Canarias Destino

Otra importante iniciativa llevada a cabo en Canarias en el ámbito de la digitalización ha sido por parte de Ashotel, que 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. Está desarrollado por Red.es, entidad dependiente de la Secretaría de Estado de Digitalización e Inteligencia Artificial, y se enmarca en el Plan de Digitalización de Pymes 2021 - 2025, que cuenta con más de 4.000 millones de euros de presupuesto.



Contará finalmente con unas 90 oficinas repartidas por toda la geografía española. 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.

6.1.2 Destinos inteligentes

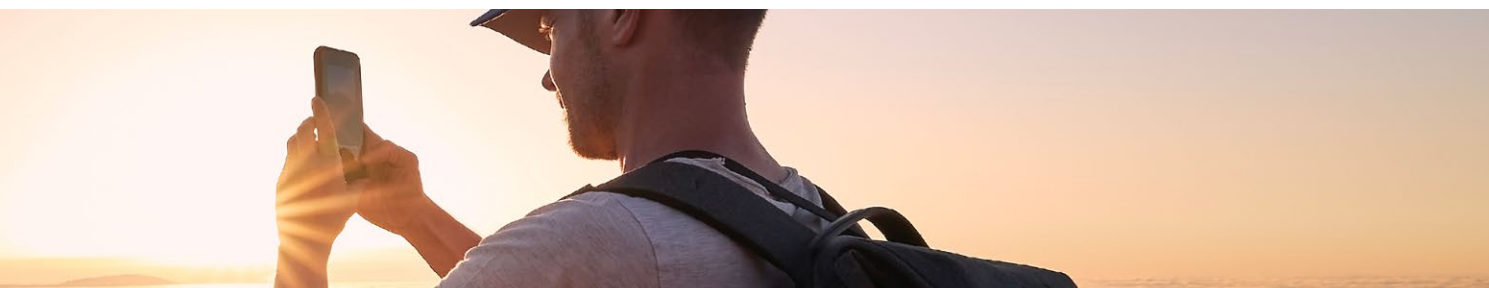
El concepto de destino inteligente - o en este caso, Destino Turístico Inteligente DTI - engloba el concepto de destino turístico innovador, que cuenta con una infraestructura tecnológica que garantiza el desarrollo sostenible del territorio, accesible, que incremente la calidad de la experiencia de los turistas y que mejore la calidad de vida de los residentes. El proyecto Destinos Turísticos Inteligentes (DTI) es liderado por la Secretaría de Estado de Turismo e impulsado por SEGITTUR (Sociedad estatal dedicada a la Gestión de la Innovación y las Tecnologías Turísticas) con el objetivo de mejorar la competitividad y desarrollo del turismo basado en la gobernanza y corresponsabilidad turística.

Actualmente Canarias cuenta con cinco Destinos Inteligentes reconocidos por la red española de Destinos Turísticos Inteligentes, de los cuales dos son islas y tres son municipios (tabla 6.1). Aunque ya son 31 los destinos, instituciones y colaboradores de Canarias adheridos a la red (tabla 6.2), lo que infiere que existen más destinos en las Islas con la intención de ser reconocidos dentro de la red.

Tabla 6.1 Destinos inteligentes reconocidos por la red

Arona
El Hierro
Tenerife
Las Palmas de Gran Canaria
Puerto de la Cruz

Fuente: Segittur. Red de Destinos Turísticos Inteligentes



En la siguiente tabla se muestran los miembros en Canarias de la red de destinos turísticos inteligentes.

Tabla 6.2 Miembros de la red de destinos turísticos inteligentes

Adeje	Guía de Isora	San Cristóbal de La Laguna	Asociación Empresarial Multisectorial Innovadora Smart Island Clúster <u>IncoLAB</u>
Antigua	La Oliva	Santa Cruz de Tenerife	<u>Ashotel</u>
Arona	Las Palmas de G.C.	Santiago del Teide	Clúster <u>Turisfera</u>
Cabildo El Hierro	Mogán	Teguise	Sociedad de Desarrollo de S/C de Tenerife
Cabildo Gran Canaria	Pájara	Tías	<u>Blogsterapp Ambassador S.L.</u>
Cabildo la Palma	Puerto de la Cruz	Tuineje	Inteligencia Turística S.L.
Cabildo Lanzarote	Puerto del Rosario	Yaiza	Tourism Data Driven Solutions S.L.
Cabildo Tenerife	San Bartolomé de Tirajana	Asociación de Municipios Turísticos Canarias	

Fuente: Segittur. Red de Destinos Turísticos Inteligentes



Para la incorporación de un destino a la Red de Destinos Inteligentes se realiza un análisis del destino teniendo en cuenta 5 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.

Se tratan de dos ciclos (figura 6.3). El primero denominado “diagnóstico y planificación”, es donde se realiza un diagnóstico integral del destino para conocer el punto de partida y diseñar el plan de acción. El segundo denominado “ejecución y seguimiento” conlleva, inicialmente, las acciones necesarias para la conversión del destino en inteligente para, posteriormente, trabajar en una mejora continua del destino (metodología implantada por SEGITTUR).

Figura 6.3 Ciclos previos a la incorporación de un destino a la Red de Destinos Turísticos Inteligentes



Fuente: Segittur. Red de Destinos Turísticos Inteligentes

6.2 Disponibilidad de indicadores

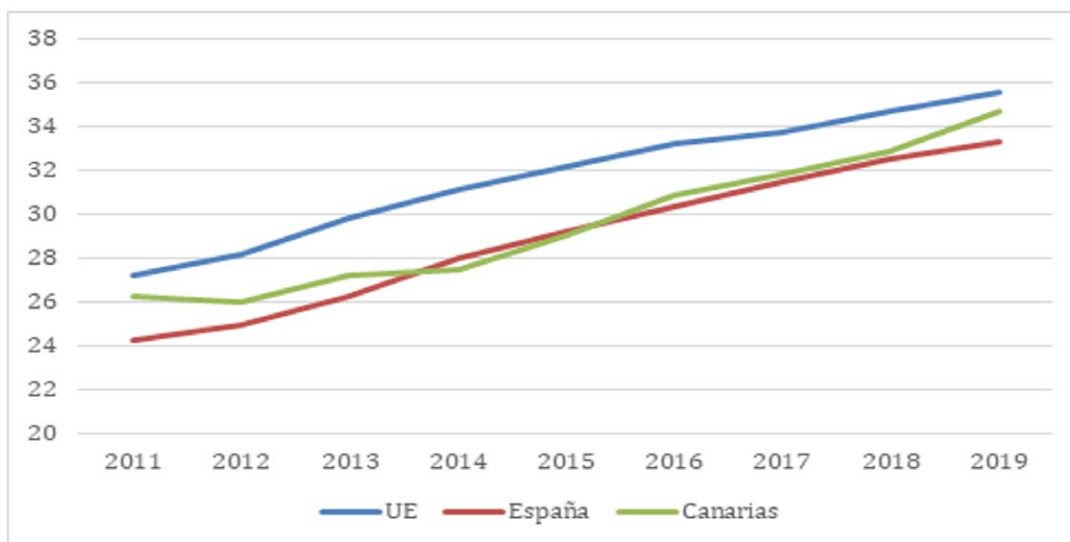
En el informe preliminar presentado a la Red de Observatorios de Turismo Sostenible de la OMT, INSTO (Observatorio Turístico de Canarias, 2020) se propusieron los siguientes indicadores para digitalización y destinos inteligentes:

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

Aunque son indicadores válidos para mostrar el estado de digitalización e inteligencia del sector turístico en Canarias, aún no se dispone de esa información precisa. Por tanto, se proponen una serie de indicadores alternativos con información disponible que, aunque no están referidos explícitamente al sector turístico, pueden ayudar a entender la realidad y el contexto de digitalización en el que se encuentra el sector en Canarias.

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 (gráfico 6.1). Es decir, la existencia de una red de elevada capacidad para transportar información 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. En 2019 (último año del que se dispone el dato) se contabilizaban cerca de 35 líneas por cada 100 habitantes, superando la media nacional, muy próxima a la europea.

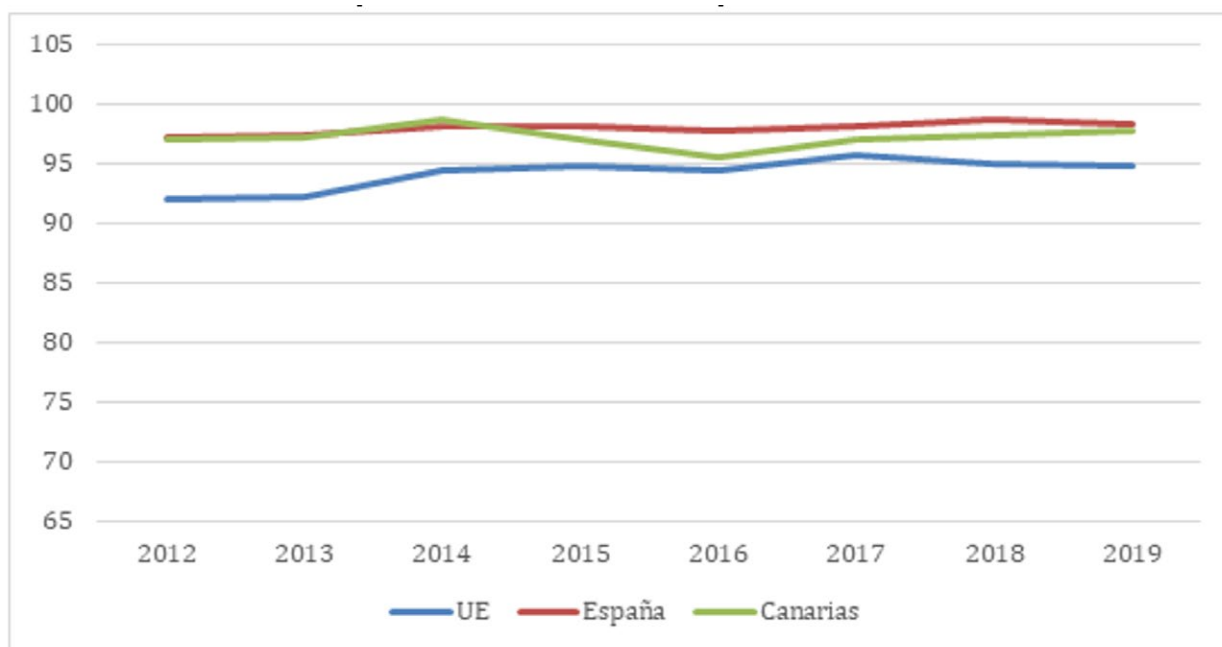
Gráfico 6.1 Penetración banda ancha



Fuente: Eurostat y CNMC

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 (gráfico 6.2). 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 banda ancha. Se trata de un porcentaje mayor que el conjunto de la unión europea y bastante similar al porcentaje nacional.

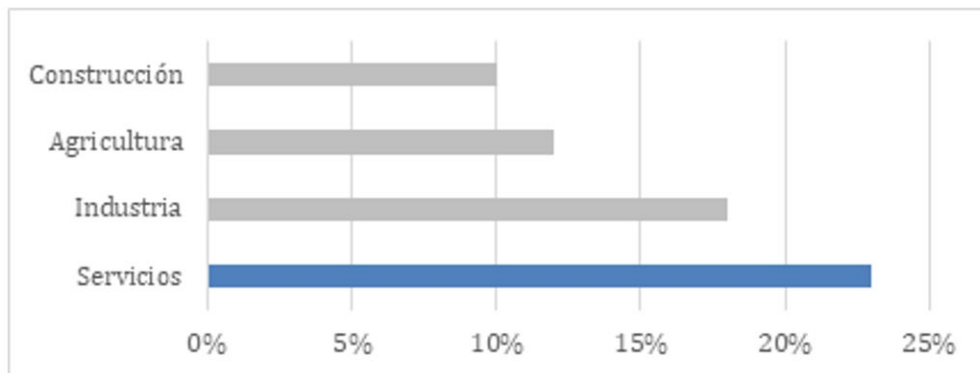
Gráfico 6.2 Empresas de 10 o más empleados con banda ancha



Fuente: Eurostat e INE

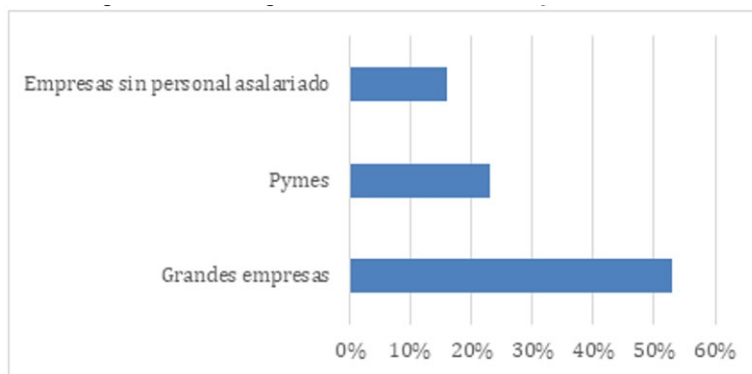
A pesar de que la mayor parte de las empresas canarias cuentan con conexión a internet, actualmente la digitalización media en las entidades canarias es del 22% (Cátedra Cajasiete Big Data, Open Data y Blockchain, 2021). Es un dato que puede considerarse bajo, e implica que no se están aprovechando eficientemente los recursos tecnológicos de los que se dispone. Si analizamos el porcentaje de digitalización por sectores, encontramos que el sector 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 (ver gráfico 6.3.). Además, si tenemos en cuenta el tamaño de las empresas, se observa que las más digitalizadas son las grandes empresas, con 53% en su nivel de digitalización, mientras que las pymes y las pequeñas empresas cuentan con un 23% y 16% en el nivel de digitalización respectivamente (gráfico 6.4.).

Gráfico 6.3 Digitalización por sectores en Canarias, 2021



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

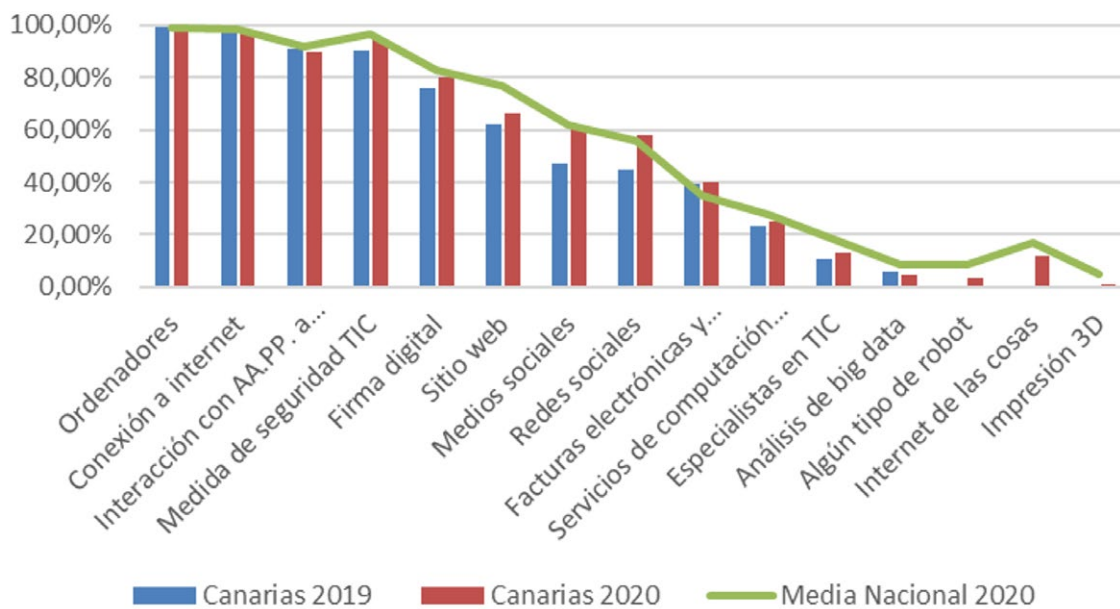
Gráfico 6.4 Digitalización según el tamaño de las empresas en Canarias, 2021



Fuente: Cátedra Cajasiete 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, interacciones con las administraciones públicas vía telemática, medidas de seguridad y la firma digital. Mientras que, 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.).

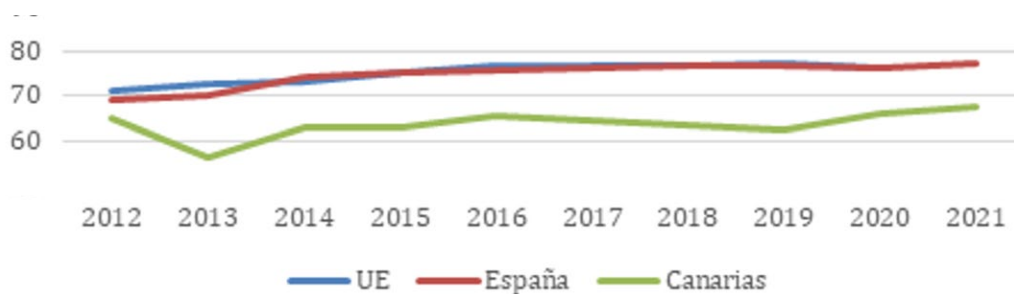
Gráfico 6.5 Recursos y uso de TIC en empresas de 10 o más empleados en Canarias, 2019 y 2020



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 6.5 Recursos y uso de TIC en empresas de 10 o más empleados en Canarias, 2019 y 2020



Fuente: INE (2020)

6.3 Conclusiones

A pesar de que Canarias ha tratado de posicionarse y apostar en digitalización, dentro del sector turístico queda aún camino por recorrer. Si bien existen proyectos que contribuyen intensamente a la transformación digital - como es el caso de "Canarias Destino" - falta concretar su despliegue y su impacto en el sector está aún por determinar. En lo que respecta a los Destinos Turísticos Inteligentes, el porcentaje de destinos reconocidos por la red es muy bajo. De 88 municipios que conforman el archipiélago canario, solo 3 son destinos inteligentes, un 3,4%. Esto se liga a la falta de homogeneidad que existe a la hora de llevar a cabo los procesos de incorporación a la red. Por tanto, podría ser oportuno elaborar unos indicadores estandarizados que permitan a los destinos tomar las decisiones oportunas para ser reconocidos y mostrar atributos y rasgos propios de los destinos inteligentes.

A todo esto, se suma la ausencia de investigación e información por parte de las administraciones públicas en el ámbito de la digitalización en el sector turístico canario. Esto dificulta enormemente la medición de la transformación digital en el sector y, por ende, su desarrollo y mejora.

Finalmente se propone y alienta a las administraciones canarias a llevar a cabo un análisis pormenorizado y coordinado sobre la transformación digital en el sector. Esto ayudaría en gran medida a disponer de los datos necesarios, mejorar la gobernanza y tomar decisiones estratégicas que midan realmente la mejora continua de los destinos.

Referencias

Agencia Canaria de Investigación, Innovación y Sociedad de la Información (XXXX).

<https://www.gobiernodecanarias.org/conocimiento/>

Canarias Destino (2021). Turismo de las Islas Canarias.

<https://turismodeislascanarias.com/es/canarias-destino/#el-futuro-es-nuestro-destino>

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2021).

<https://www.cnmc.es/>

Eurostat (2021).

<https://ec.europa.eu/eurostat>

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.

Cátedra Cajasiete Big Data, Open Data y Blockchain (2021). Informe Mapa Bob 2021. Estado de digitalización de las entidades canarias.

Instituto Nacional de Estadística (2021).

<https://www.ine.es/>

Observatorio Canario de las Telecomunicaciones y de la Sociedad de la Información (XXXX).

<https://www.octsi.es/>

Oficina de Transformación Digital (2021). Ashotel.

<https://otd.ashotel.es/>

Red de Destinos Turísticos Inteligentes (2021).

<https://www.destinosinteligentes.es/>



El Observatorio Turístico
de Canarias

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

7

Gestión de la energía

7. Gestión de la energía

7.1 Introducción

Canarias ha tenido históricamente una alta dependencia de los proveedores extranjeros de combustibles fósiles - principalmente petróleo - para sus necesidades energéticas, con una presencia relativamente baja de energías renovables provenientes de fuentes internas. Actualmente, el 98,6% de las necesidades energéticas son abastecidas por petróleo.

En 2017 se importaron un total de 7.130.415 toneladas de hidrocarburos, entre productos crudos y terminados como gasolina, diésel, fuel oil y queroseno. La energía primaria se calcula como la suma de las importaciones netas de recursos energéticos y la producción interna de energía, deduciendo las exportaciones producidas de estos productos, los suministros a la navegación marítima internacional y la variación de existencias. En Canarias, la producción de energía primaria interna representa una fracción muy pequeña, que corresponde a la aportación conjunta de todas las energías renovables (eólica, fotovoltaica, termosolar, hidroeléctrica, minihidráulica y biogás de vertedero). Pese a depender de las condiciones meteorológicas, la cuota total de energías renovables se ha mantenido prácticamente estable durante años, y su aportación al total de energía primaria se sitúa en el 1,4% en 2017. Las fuentes energéticas con mayor aportación a las renovables en Canarias son la eólica (50,4%), seguida de la solar fotovoltaica (33%).

La demanda energética final se obtiene deduciendo de la energía primaria las pérdidas del sector energético (en centrales eléctricas, derroche energético, autoconsumo, transporte y distribución de energía eléctrica). Por tanto, incluye todo el consumo energético de los procesos que se utilizan para la producción de bienes y servicios.

Se distinguen dos segmentos: i) la demanda de derivados del petróleo y ii) la demanda de electricidad. El suministro de petróleo a los usuarios finales dentro de la estructura de la demanda energética canaria es



de gran importancia, representando el 80,02% del total. El resto se reparte entre electricidad 19,75% y solar térmica 0,23%. Según las capacidades de generación de energía, las energías renovables representaron el 13,6% en 2017, mientras que las centrales térmicas se situaron en el 83,5%.

Sin embargo, no toda esta potencia instalada se convierte en consumo final bajo demanda. Es decir, satisfacer la demanda de energía eléctrica con fuentes renovables es inferior a la potencia instalada, representando solo el 7,5%, aunque las renovables pueden alcanzar picos temporales del 20% en función de las condiciones meteorológicas. La isla de El Hierro es donde se consigue el mayor uso de renovables en la demanda eléctrica con un 45,5% en 2017. Esto se debe a la implantación de un sistema que combina una instalación de fuente hidráulica con la eólica.

Considerando la participación de las distintas fuentes dentro del sector de las renovables, la proveniente de la solar fotovoltaica representó el 38,5%, mientras que la eólica fue del 56,3%. En cuanto al consumo de energía final por sector en 2017, el más importante es el sector del transporte (terrestre, aéreo y marítimo), que representa el 75,1% de la demanda de energía final. En concreto, el transporte terrestre y aéreo (67,11% del consumo de energía final) presenta un consumo del 33,6% para el primero y del 33,4% para el segundo. La agricultura y la pesca tienen una participación de consumo más reducida del total de energía demandada, con un 1,13% conjunto, mientras que la industria representa el 2,5%. El sector servicios, que incluye los servicios de hostelería y turismo, utiliza el 12,21%, y el sector residencial de la población de Canarias representa el 8,6% de la demanda total.

Las relaciones entre el consumo de energía y algunos indicadores de producción económica proporcionan información 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. Así, en 2017 la intensidad energética final fue de 0,0845 Tep / mil €, lo que supone un incremento del 0,79% respecto al año anterior, mientras que el consumo energético por habitante fue de 1,7241 Tep / hab, un 3,41% superior al año anterior.



7.2 Demanda energética

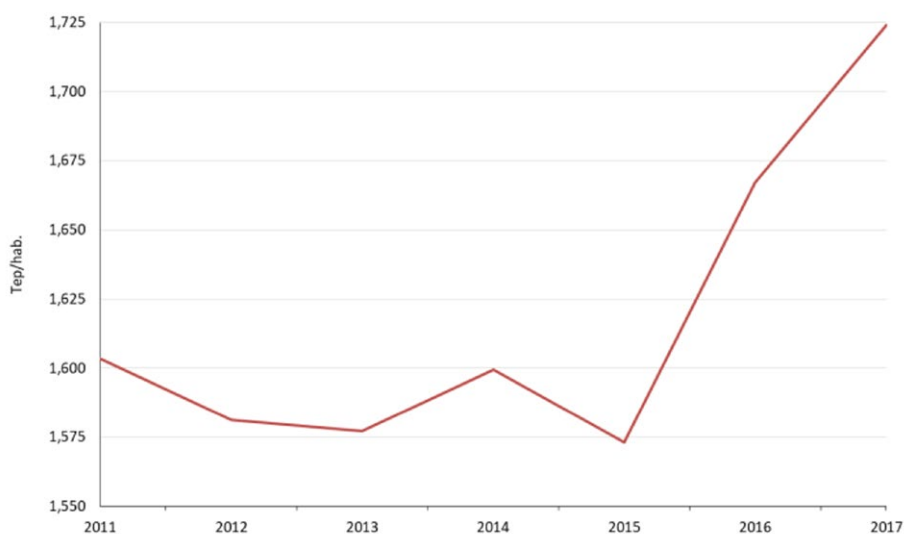
La estructura de la demanda de energía en las Canarias muestra diferencias relevantes con respecto a la Península o a los países de la Unión Europea, y está especialmente definida por la suavidad del clima, que produce menores necesidades de calefacción, la demanda de los turistas, el sector del transporte (Canarias tiene una ratio de vehículos per cápita un 20% superior a la media nacional, y un parque móvil envejecido).

La necesidad de producción de agua potable, a través de la desalinización del agua de mar, ejerce una presión adicional sobre la generación de electricidad (gráfico 7.1).

La demanda de energía en el sector residencial es inferior a la media nacional, no sólo debido al clima templado, sino también a la inadecuada cobertura de las necesidades de calefacción y refrigeración. De hecho, sólo el 30% tiene sistemas de aire acondicionado, y de la demanda energética de los hogares sólo el 3% corresponde a la climatización

(calefacción/refrigeración). Este 3% se elevaría al 10% con un nivel de nivel de incorporación deseable.

Gráfico 7.1. Evolución de la energía final por habitante en Canarias



Fuente: Anuario Energético de Canarias 2017

El elevado coste de la generación de electricidad, debido a la gran dependencia de los combustibles fósiles, es un problema clave. Los costes de generación de electricidad en las Islas Canarias, 237 € / MWh (según los últimos datos de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC) están entre los más altos de los mercados eléctricos europeos. Para evitar que la factura eléctrica canaria sea más alta que la del resto del Estado, estos sobrecostes se reparten en la factura de todos los clientes del país, es decir: se subvencionan. La Estrategia Energética de Canarias (2015-2025), contempla dos 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, M, 2018).

7.3 Transporte

Canarias no tiene recursos propios de combustibles fósiles, todos los combustibles son importados. La economía regional registra un grave déficit comercial que aumentó considerablemente. La evolución de las importaciones está impulsada esencialmente por las importaciones de combustibles minerales, aceites minerales y otros productos refinados (más de 2.800 millones de euros en 2017).

Mientras que el transporte marítimo mundial de mercancías crece constantemente con el comercio mundial, el transporte de personas por barco ha sido sustituido por el avión. Los únicos barcos de pasajeros con tasas de crecimiento positivas e ingresos en aumento son los cruceros, una actividad vacacional con un mercado en rápido crecimiento.

Las islas, y por tanto los canarios, participan en esta última, pero tienen más razones para el transporte marítimo de mercancías: dependen de recursos (como combustibles, alimentos, material de construcción bienes de consumo como coches, etc.) que llegan a la isla en barco. Ambas actividades se han mantenido relativamente estables en los últimos cinco años.

Al ritmo de crecimiento anual del movimiento de pasajeros que experimenta el aeropuerto desde hace una década, el Aeropuerto de Gran Canaria no alcanzará su máxima capacidad de carga hasta el año 2037. Hasta entonces no alcanzaría la cifra de 20 millones de pasajeros que, según AENA, haría necesaria la creación de una tercera pista si se mantiene el incremento medio anual resultante del periodo 2008-2018, que asciende a 336.119 pasajeros. La cercanía de zonas pobladas ha generado una gran oposición ciudadana y municipal a este proyecto.

Los Cabildos (Administración Local a nivel insular) de La Gomera, Gran Canaria y Lanzarote han aprobado recientemente estrategias de acción sobre el cambio climático, pero sólo la isla de Gran Canaria ha activado la aprobación en Consejo de Gobierno de su Plan de Acción como hoja de ruta cuyos horizontes y objetivos se fijan en 2030 y 2050. El Cabildo de Gran Canaria ha participado también en proyectos con instituciones locales, nacionales e internacionales como el relacionado con los fenómenos meteorológicos adversos con la Agencia Estatal de Meteorología. Esta Agencia ha publicado en 2018 un catálogo de fenómenos meteorológicos adversos en la isla de Gran Canaria. En el informe "Diagnóstico de riesgos y vulnerabilidades y adaptación al cambio climático en la isla de Gran Canaria", se señalan tres áreas principales en las que el CC debe ser considerado en relación con las infraestructuras. Estas son la energía, el agua, los puertos y los aeropuertos. La energía y el agua están entrelazadas debido a que casi el 44% del total de los recursos hídricos de la isla tienen su origen en plantas desalinizadoras, que dependen totalmente de los combustibles fósiles y son muy intensivas en energía. En los próximos años es necesario plantear una estrategia de reducción de la dependencia de los combustibles fósiles tanto para la producción de energía como de agua.

7.4 Puertos y aeropuertos

En relación con los puertos, la altura actual de los muelles portuarios parece ser suficiente para cubrir el aumento del nivel del mar hasta finales de siglo. El aeropuerto local tiene algunos planes de contingencia en relación con la protección del medio ambiente, pero no tiene preparados "planes específicos planes para las infraestructuras que se encuentran al nivel del mar expuestas en caso de fenómenos meteorológicos adversos hasta hoy inusuales, pero más probables en un futuro próximo.

Los principales proyectos de futuro son, la ampliación del puerto de Playa Santiago, con un presupuesto de 73 millones de euros, la ampliación del Puerto de Las Nieves, con un presupuesto de 1723 millones de euros, la ampliación del Puerto de Corralejo, con un presupuesto de 50 millones de euros, y la nueva construcción de un puerto en el Puerto de la Cruz con un presupuesto de 170 millones de euros. En la medida en que la resistencia al cambio climático forma parte de la planificación sigue abierta (Rodríguez Keller, S. 2018).

Canarias sigue creciendo con un 1,6% anual a lo largo del periodo 2015-2100. Los principales impulsores del crecimiento son las inversiones y el consumo público, con una tasa media de crecimiento anual del 1,5% durante todo el periodo de proyección. Aunque se prevé que las tasas de crecimiento del consumo privado se sitúen en torno al 1%, la reducción a largo plazo del déficit comercial también influye.



7.5 Indicadores relevantes para tener en cuenta

Energía

1. Capacidad de autogeneración de energías renovables respecto del consumo eléctrico total en establecimientos turísticos
2. Porcentaje de consumo anual de fuentes renovables (megavatios/hora) en comparación con el consumo total de energía del destino.
3. Porcentaje de empresas turísticas que participan en programas de eficiencia energética.

Agua

4. Consumo de agua diario por turista según localidad
5. Porcentaje de ahorro y eficiencia uso del agua (jardines, habitaciones, piscinas).
6. Porcentaje de aguas residuales tratadas en el destino, al menos en un nivel secundario antes del vertido.

Transporte

7. Huella de carbono media de los turistas y visitantes de un día que viajan desde su domicilio hasta el destino.
8. Nivel de calidad del aire del destino.
9. Porcentaje de uso del transporte público en el destino por parte de los turistas.
10. Mapa de ruido en ciudades/localidades



7.6 Conclusiones

Ante un aumento sostenido de la demanda de energía en Canarias, y la carencia total de recursos energéticos convencionales (Schallenberg Rodríguez, J. C. 2011), con una importación de energía primaria un 98% del consumo del Archipiélago, las energías renovables, con un alto potencial, representan sólo un 2% del consumo primario.

De acuerdo con las conclusiones del Informe de la Comisión Europea COM (2013), España incrementó sus emisiones en un 23,9% entre 1990 y 2011, debido fundamentalmente al transporte por carretera, la producción de electricidad y calor y al sector industrial. Es necesario revertir esta tendencia para cumplir el objetivo.

Para el desarrollo de la Estrategia Europa 2020 en Canarias se definieron un conjunto de prioridades de desarrollo económico y social, basadas en un análisis de la situación del archipiélago en su contexto socioeconómico y cultural, alineadas con los ámbitos y sectores con mayor potencial de desarrollo y dirigidas a afrontar los retos identificados (gráfico 7.2).

Gráfico 7.2. Prioridades de la Estrategia Europa 2020 en Canarias



Fuente: Plan de Acción de la Estrategia Europa 2020 en Canarias

El coste de la generación eléctrica basado en energías fósiles en Canarias ha venido superando en los últimos años más de mil millones de euros anuales. Desde 2014, los extracostes derivados de la actividad de producción de energía eléctrica que se desarrolla en los sistemas eléctricos aislados de los territorios no peninsulares se financian en un 50% con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (el 50% restante se financia a través del sistema eléctrico) de acuerdo con lo dispuesto en la Ley.

del Sector Eléctrico. Teniendo en cuenta la realidad de los sistemas eléctricos insulares aislados y el ámbito de planificación en el que se enmarcan la EECan25, cobran especial interés las infraestructuras de almacenamiento a gran escala. Las instalaciones hidráulicas de bombeo se han revelado como elementos para dotar a los sistemas eléctricos de capacidad de respuesta rápida y segura. Esto resulta especialmente relevante en sistemas aislados y de reducido tamaño como son los sistemas eléctricos canarios, especialmente vulnerables, por lo que la seguridad de suministro aumentaría con la incorporación de este tipo de instalaciones, que a su vez podrían favorecer la penetración de las energías renovables no gestionables. Se contempla que Canarias disponga, al menos, de cuatro centrales de bombeo reversible: la central de Gorona del Viento en la isla de El Hierro ya en funcionamiento, la central de bombeo de Chira – Soria en Gran Canaria, actualmente en tramitación y, además, dos nuevas centrales, una en Tenerife y otra en La Palma, aumentado con ello la capacidad total instalada en esta tecnología en el horizonte 2025.

Referencias

Anuario energético de Canarias (2020). Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, Gobierno de Canarias.

Plan de Transición Energética de Canarias (PTECan) 2021-2030.

Seguimiento del ODS 7: Informe sobre los avances en materia de energía (2019). Banco Mundial, la Agencia Internacional de Energía (AIE), la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), la División de Estadística de las Naciones Unidas (DENU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Diagnóstico de Riesgos y vulnerabilidades y adaptación al cambio climático en la isla de Gran Canaria (2018). Consejo Insular de la Energía del Cabildo de Gran Canaria.

Suárez Molina, D., Fernández Monistrol, J. A., & Uriel, A. (2018). Catálogo-guía de fenómenos meteorológicos adversos que afectan a la isla de Gran Canaria.

Rodríguez Keller, S. (2018). Del sector primario al turístico en la comarca de Playa de Santiago: Análisis territorial y valoración de sus habitantes.

Muñoz, V. Z., Cava, N. F., & Petz, M. (2016). Análisis de GEI en el sector del transporte en España. *Técnica Industrial* 313, 313, 38-42.

Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo de 30 de mayo de 2018 sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) 525/2013.



8

Gestión de agua y saneamiento

8.1. Introducción

Históricamente, 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 y países a escala global. La mayoría de las actividades turísticas no sólo dependen de la disponibilidad de agua, sino que su uso en dichas actividades impacta directamente en calidad y cantidad para otros sectores. De hecho, a pesar de los avances tecnológicos que permiten la producción de agua a través de procesos industriales tales como la desalación de agua de mar o la regeneración de las aguas residuales, 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 (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 conflictos políticos y sociales.

En los destinos con estrés hídrico y con mayor vulnerabilidad a los impactos del cambio climático preocupan significativamente los escenarios de aumento de las temperaturas, la desertificación y los cambios en los regímenes hídricos, además de otros impactos sobre la calidad del agua y su contaminación. A pesar de ello, y en comparación con otros sectores, no existe actualmente información estadística oficial que refleje ni el consumo ni las necesidades de agua del sector turístico. En otros destinos existen estudios analizando el consumo de agua en el sector del alojamiento, observándose una enorme variabilidad de los consumos por pernoctación incluso dentro de un mismo destino, con una media conservadora de 222 litros/día por turista (Gössling & Peeters, 2015). 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 interrelacionados 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.

Sin embargo, el impacto más preocupante e invisible del turismo en el consumo global de agua es indirecto y está estrechamente relacionado con el tipo de alimentación de los turistas y su elevada huella hídrica. 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, con la mayor huella hídrica; y, 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. De hecho, (Gössling et al., 2011) estiman en 70m³ la huella hídrica de la alimentación de una estancia media de 14 días.

Un último aspecto no menos relevante del consumo de agua en el sector turístico es su impacto en la calidad de las aguas disponibles. De hecho, resulta sistemático y paradójico 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 y estados insulares. El uso extensivo de pozos de aguas negras y de vertidos directos al mar sin tratamiento previo en la costa supone no sólo un riesgo en la calidad del agua dulce de los destinos sino la reducción de la calidad de otros recursos turísticos disponibles como playas y 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 es 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. Una evaluación previa es condición indispensable para potenciar mejoras en la gestión del agua en los destinos y de 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). De hecho, en los últimos años, se ha avanzado sustancialmente en los conocimientos y tecnologías dirigidas a incrementar la eficiencia del consumo de agua y la reutilización en el sector turístico sin comprometer los objetivos de satisfacción del turista. Especialmente en el ámbito del alojamiento, las medidas de ahorro en los sistemas de grifería como reductores de caudal y perlizadores, sistemas de recirculación de agua caliente, interruptores de descarga en inodoros, sistemas de riego automatizados e inteligentes, y la reutilización de las aguas grises para riego están permitiendo reducir sustancialmente los consumos de agua en los establecimientos turísticos.

Sin embargo, frente a estos esfuerzos individuales que requieren en algunos casos inversiones considerables por parte de todas las empresas turísticas en el destino, existe un gran potencial para incrementar la eficiencia hidráulica y reducir las fuentes de contaminación de las aguas en el contexto territorial y sectorial más amplio de los destinos, con una mayor escala e impacto. En este ámbito, el grupo de investigación Insulab.TEAM de la Universidad de La Laguna está llevando a cabo diversas investigaciones en municipios turísticos de las islas Canarias que miden el potencial de ahorro de agua en las redes de abastecimiento y saneamiento de agua municipales, a través de inversiones en mantenimiento e inteligencia de las infraestructuras. De hecho, la implantación generalizada de la telelectura en los establecimientos alojativos, por poner un ejemplo, puede reducir el tiempo de detección de las fugas y reparaciones que disparan sistemáticamente el consumo de agua en los establecimientos. Además, los sistemas de telelectura pueden promover el desarrollo de aplicaciones que faciliten el seguimiento de los consumos de agua y comportamiento de trabajadores y clientes que logren una reducción de consumos considerables sin grandes gastos de inversión por parte de las empresas turísticas.

8.2. La sobreexplotación de los recursos hídricos y el sector turístico en Canarias

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 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 y hasta bien entrado el siglo XX. Sólo 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 aprobados en el año 2012. Resulta extremadamente complejo establecer la producción de agua por islas y por tecnologías de forma precisa. De forma sistemática, las fuentes de información en este ámbito citan estimaciones en base a criterios y fuentes originales de la información no contrastables. Sin embargo, esta combinación también dificulta significativamente la modernización y el acondicionamiento de las infraestructuras a los retos actuales, la conservación del recurso y la eficiencia en su gestión.



Tabla 8.1 Datos aproximados de la producción de agua en Canarias según origen. Hm³

Origen de las aguas	Lanzarote	Fuerteventura	Gran Canaria	Tenerife	La Gomera	El Hierro	La Palma	Canarias
Superficiales	0	2	11	5	3	0	4	25
Subterráneas	0	0	35	153	14	2	69	273
Desalación agua subterránea	0	1	26	9	0	0	0	36
Desalación agua de mar	27	31	102	27	0	1	0	188
Depuración	24	16	76	40	2	1	8	167
Reutilización	10	8	43	32	0	0	2	95
Totales	37	43	218	225	17	3	75	618

Fuente: Fundación Centro canario del Agua

Como se puede observar en la tabla 8.1, el porcentaje de aguas subterráneas sobre el total de agua producida en las islas orientales de Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote es casi residual. Por otro lado, en la isla de Tenerife la producción de agua subterránea todavía supone más del 50% de la producción total de agua, pero los acuíferos se encuentran en declive. Finalmente, 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 unas 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 70, por el conflicto de disponibilidad existente entre el sector agrario y el turismo, que puso de relieve la escasez física y 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 finales de energía 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 derivan 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 ha aportado no sólo agua de calidad suficiente para el consumo, sino que ha contribuido a la reutilización de las mismas una vez depurada, contribuyendo también la desalación a reducir el nivel de sales disueltas de las aguas depuradas.

8.3. El consumo de agua del sector turístico en Canarias

Tal y como se ha señalado, resulta extremadamente complejo identificar fuentes de información homogéneas tanto sobre la producción como de los consumos 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 8.2 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 8.2 Demandas de agua estimadas por sectores de consumo en Canarias en 2015 en Hm³

	Urbano	Turístico	Recreativo	Industrial	Agrícola	Total
Lanzarote	15,16	7,41	1,48	0,70	1,20	25,95
Fuerteventura	10,42	5,55	2,70	0,66	0,97	20,30
Gran Canaria	66,93	16,74	11,87	8,28	63,30	167,12
Tenerife	89,30	30,96	9,53	8,66	91,10	229,55
La Gomera	1,41	0,46	1,47	0,07	4,50	7,91
La Palma	7,26	2,63	0,00	0,38	62,80	73,07
El Hierro	0,90	0,07	0,00	0,08	2,20	3,25
Totales	191,38	63,82	27,05	18,83	226,07	527,15

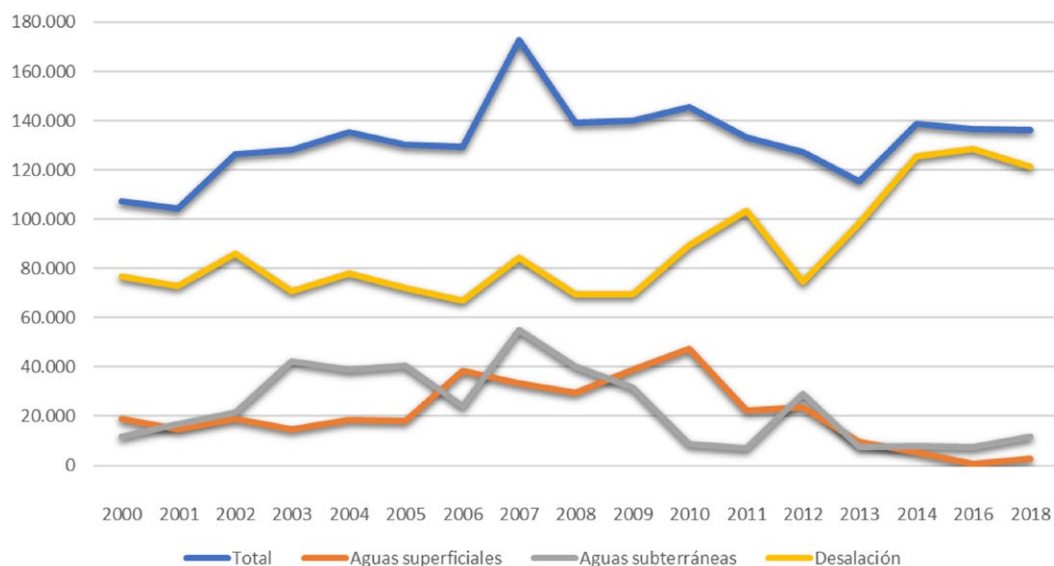
Fuente: Estimaciones de la Dirección General de Aguas del Gobierno de Canarias.

De acuerdo con esta información, que debe referirse más a las dotaciones por sectores que a las demandas efectivas 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 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 integral 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 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

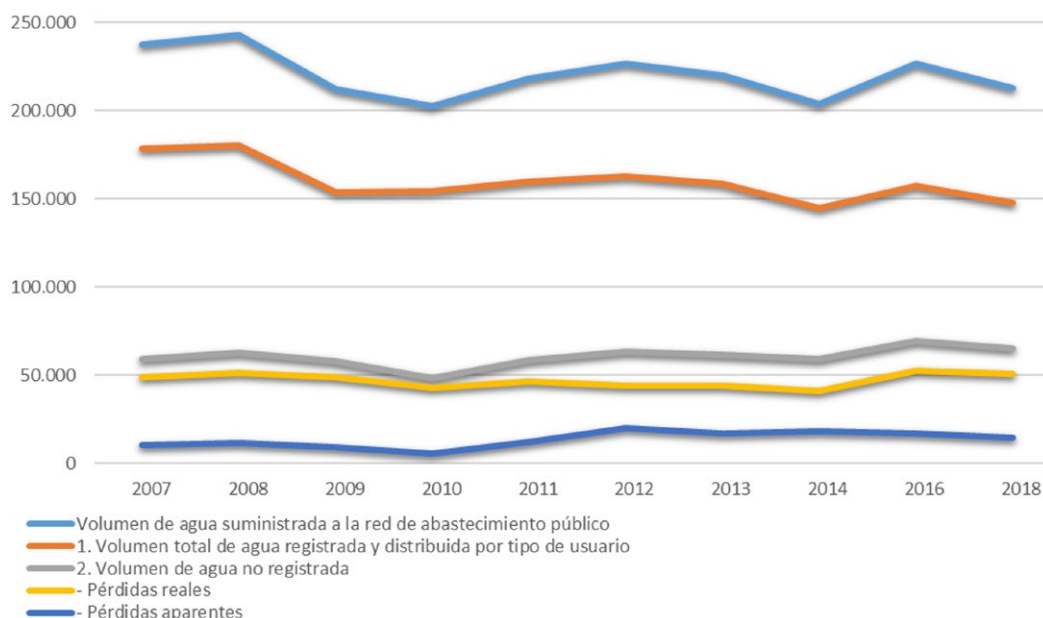
de agua en el contexto agrícola y el abastecimiento realizado directamente por los propios municipios (gráficos 8.1, 8.2 y 8.3).

Gráfico 8.1 Captación de agua realizada por las propias empresas de abastecimiento en Canarias en miles de m³ en 2000-2018



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

Gráfico 8.2. Volumen de agua suministrada en las redes de abastecimiento en Canarias en miles de m³ en 2007-2018



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

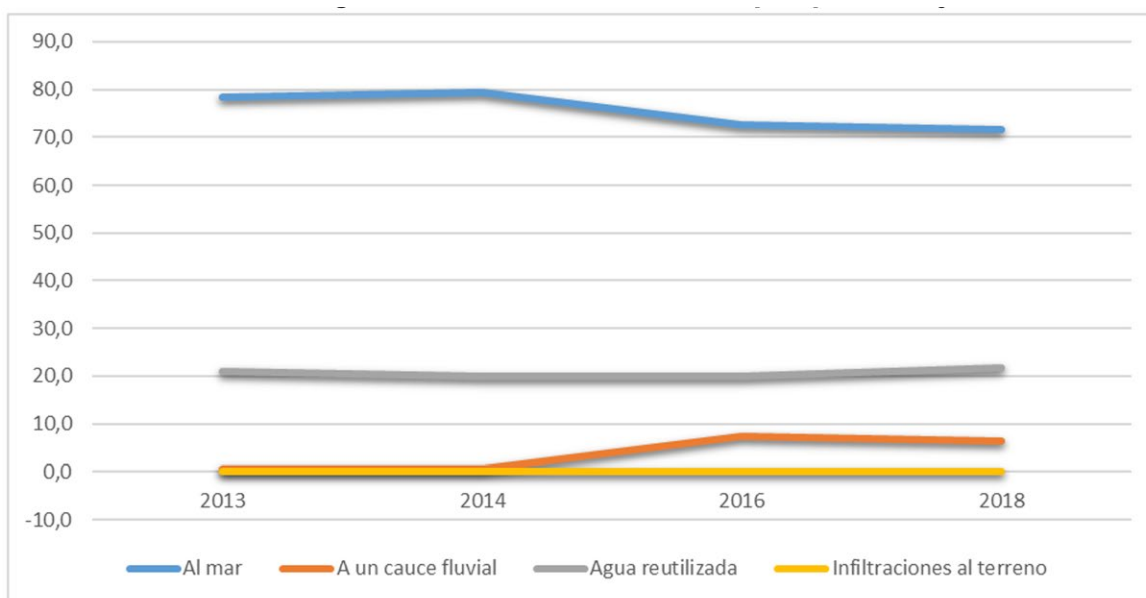
De acuerdo con los datos disponibles, las redes de distribución urbanas arrojaban una eficiencia aparente en el año 2018 de un 65%, con pérdidas reales de agua de un 35%. Este es sin duda uno de los problemas más graves históricamente en el archipiélago: la baja eficiencia de las redes en alta y en baja.

El INE también ofrece indicadores de carácter económico sobre el coste medio de abastecimiento y alcantarillado y depuración. En el año 2018, el coste medio por m³ de agua suministrada alcanzó los 2,10€/m³, repartidos en 1,72€/m³ de abastecimiento y 0,38€/m³ por el concepto de alcantarillado y depuración. En todo caso, es conveniente advertir que la situación difiere significativamente por municipio y por isla.

En relación con el saneamiento y la depuración de aguas residuales, la situación resulta extremadamente compleja y preocupante en el archipiélago, no sólo por la escasez de información disponible en este ámbito, sino por elevado porcentaje de población y de núcleos urbanos que aún no tienen conexión a la red de alcantarillado, y por el porcentaje de aguas residuales que se vierten al mar de forma directa, sin tratamiento previo. Adicionalmente, hay que tener en cuenta que la falta de conexión a la red de saneamiento resulta de forma sistemática en un desaprovechamiento de la capacidad instalada de depuración. Es importante destacar las dificultades que genera el relieve de las islas y la elevada dispersión de la población en núcleos urbanos en la costa en el ámbito del saneamiento y de la depuración de las aguas residuales.

En todo caso, la situación en cada una de las islas es heterogénea. En islas como Tenerife, un porcentaje significativo de depuradoras se encuentran en desuso, bien porque su tecnología está desfasada, bien porque los sistemas de alcantarillado no recogen adecuadamente las aguas residuales, bien porque 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. Destino de las aguas residuales en Canarias por porcentajes entre 2013 y 2018



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

8.3.1 Estimación del consumo de agua del sector alojativo en Canarias

Sin duda alguna, el sector de alojamiento es una de las actividades turísticas que más agua consume (Gössling, 2002). Existe evidencia de que el consumo de agua derivado de las actividades turísticas es superior al consumo de agua de uso residencial (Cazcarro et al., 2014; Gössling et al., 2012).

Además, en los municipios turísticos, que suelen ser destinos de “sol y playa”, los recursos hídricos son escasos. Para hacer frente a la creciente demanda de agua, se han instalado sistemas de desalación, que requieren de un alto gasto energético para su funcionamiento y que están generando grandes externalidades negativas, como el aumento en las emisiones de CO².

El consumo de agua en los establecimientos turísticos está condicionado, entre otros factores, por las características individuales (oferta de restaurantes, bares, piscinas, jardines o lavanderías), por el tipo de destino, por las condiciones climáticas donde se ubica el establecimiento o por los segmentos de mercado. Por lo tanto, esta heterogeneidad puede determinar diferentes patrones de consumo de agua en el sector de alojamiento (Estévez Bauluz, 2021).

Diferentes autores han concluido que la categoría del establecimiento tiene el efecto de incrementar el consumo de agua, ya sea medido a través del consumo de agua total anual (Gössling et al., 2012; Hamele & Eckardt, 2006), por litros por pernoctación (Hadjikakou et al., 2013) o como la razón entre el consumo de agua, medido en metros cúbicos, y el área total del establecimiento (S.-M. Deng & Burnett, 2002).

Por otro lado, la capacidad del establecimiento es otra de las variables determinantes del consumo de agua en los establecimientos turísticos. Aunque se pueden aplicar diferentes métodos para medir la capacidad del hotel (Deyà Tortella & Tirado, 2011), lo más frecuente es contar el número de habitaciones o plazas disponibles. Existe extensa evidencia empírica de que la capacidad del hotel es un determinante del consumo de agua (Charara et al., 2011; S.-M. Deng & Burnett, 2002; Gabarda-Mallorquí et al., 2015; Gopalakrishnan & Cox, 2003; Gössling & Peeters, 2015).

Otro de los factores físicos estudiados previamente es el área o superficie del establecimiento. A pesar de que algunos autores toman como referencia el área construida, otros incluyen el resto de la parcela, existe evidencia de que el área del establecimiento tiene un impacto positivo en el consumo de agua (Bohdanowicz & Martinac, 2007; S. Deng, 2003).

Los estudios realizados en relación con el efecto de los jardines sobre el consumo de agua concluyen que existe correlación entre ambas variables. Sin embargo, dependiendo de la región en la que se centre el análisis, del tipo de vegetación de los jardines y de los sistemas de riego, la magnitud del impacto cambia (Bohdanowicz & Martinac, 2007; Compston, 2010; Deyà Tortella & Tirado, 2011; Gopalakrishnan & Cox, 2003; Gössling & Peeters, 2015).

Existen también evidencias a escala internacional de que la existencia de piscinas, como es previsible, tiende a incrementar el consumo de agua de los hoteles. Sin embargo, al igual que ocurre con los jardines, la

magnitud del efecto se ve condicionada a las características climatológicas del entorno (Gössling y Peeters, 2001; Gopalakrishnan y Cox, 2003; Bohdanowicz y Matinac, 2007; Antakyali, Krampe y Steinmetz, 2008; Corbella y Pujol, 2009; Deya y Tirado, 2011).

La lavandería es también un factor determinante del consumo de agua en los establecimientos hoteleros. Aquellos establecimientos que no tienen externalizado el servicio utilizan entre el 30% y el 47% del uso total del agua en esta actividad (Deng y Burnett, 2002; Antakyali et al., 2008).

No existen muchos estudios en los que se analice el efecto que tiene el número de pernoctaciones sobre el consumo de agua en los establecimientos. En un estudio realizado con una muestra de 17 hoteles de Hong Kong, Deng y Bunett (2002) estiman que una pernoctación adicional supone un incremento en el consumo de agua mensual de 0,109 m³.

Finalmente, otro de los factores cuyo efecto se ha analizado internacionalmente ha sido el que los hoteles pueden pertenecer o ser gestionados, por una cadena nacional o internacional, u operar de forma independiente. Carlbäck (2012), señala que los hoteles que están afiliados a una cadena, generalmente, presentan mejores resultados que los que pertenecen a una explotación independiente porque, entre otras razones, se benefician de economías de escala. Por el contrario, Deyà y Tirado (2011) no encuentran evidencia de que exista relación entre la propiedad del establecimiento y el consumo de agua.

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) recoge un consumo medio de 289 litros por pernoctación entre 5 hoteles de distintas características en la isla de Tenerife en el año 2016. Esta cantidad, que representa más del doble del consumo medio de los hogares en España en ese mismo año (136 litros por habitante y día, INE), arrojaría una estimación total de 31.769.941 m³ de consumo por parte de hoteles y apartamentos turísticos en Canarias. Es importante tener en cuenta que en los datos que se proporcionan en este capítulo sobre consumo de agua en alojamiento no se está teniendo en cuenta el alquiler vacacional, aspecto que podrá ser incorporado en futuras investigaciones.

Una segunda fuente de información corresponde al consumo de agua bimestral de los establecimientos considerados grandes consumidores turísticos del municipio de Arona, en la isla de Tenerife, durante el período 2011-2018. 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 período de estudio (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 pueden utilizarse para estimar el consumo de agua de los establecimientos turísticos en Canarias. Es importante destacar que se trata del primer estudio sobre los consumos de 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.



8.3.2 Un caso de estudio, el consumo de agua en alojamientos en Arona

El municipio de Arona ocupa el 2º puesto en el ranking de municipios turísticos de la isla, por detrás del municipio de Adeje y el 3º de Canarias. Pese a ocupar un 4,02% de la superficie insular y un 1.09% de la superficie del archipiélago, es el tercer municipio más poblado de la isla de Tenerife y el quinto de Canarias, con 81.216 habitantes en el año 2019 (ISTAC). En el año 2019, el destino registró 1,36 millones 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 10.23% de pernoctaciones de Tenerife y del conjunto de las islas Canarias respectivamente. El 98,2% de los turistas fueron extranjeros, con una mayor representatividad de ingleses (54,6%), seguido de alemanes (4,9%), holandeses (4,4%), suecos (3,9%), belgas (3,5%), daneses (2,4%) y, el 26% restante proceden de otros países no identificados (ISTAC).

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 SA). 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.

Con el objetivo de completar la base de datos de los registros por contador de grandes consumidores de agua en Arona, se realizó una integración con otra base de datos de información turística por establecimiento con información del ISTAC y del registro de establecimientos de TURIDATA del Gobierno de Canarias. La integración de ambas bases de datos ha sido posible gracias a la información derivada de la geolocalización de los establecimientos y de sus contadores (Estévez Bauluz, 2021).

En la tabla 8.3 se presentan los principales descriptivos del consumo de agua del panel resultante. Las pernoctaciones de cada establecimiento se han calculado a partir del número de plazas del establecimiento y su tasa de ocupación por plaza bimestral. En esta tabla se proporcionan las medias anuales de los consumos bimestrales de la muestra.

Tabla 8.3 Consumos medios de agua, Arona, 2011-2018, en litros

Año	Apartamentos				Hoteles			
	Consumo bimestral	Por Pernoctación	Por Plaza	Por Habitación	Consumo bimestral	Por Pernoctación	Por Plaza	Por Habitación
2011	2.598.348,6	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

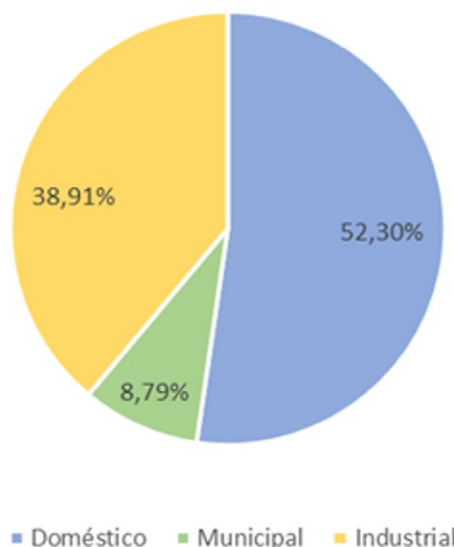
Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de Estévez Bauluz, 2021

El consumo medio de agua por pernoctación en los complejos de apartamentos se ha reducido a lo largo del periodo de estudio un 11,04%. Sin embargo, cabe destacar que, a partir del año 2017 se produce un incremento del 8,5% que continúa, en menor medida, en el año posterior. En el caso de los establecimientos hoteleros, a pesar de que entre los años 2011 y 2016 se observa una desaceleración del crecimiento y que, en los dos últimos años se produce una caída en el consumo medio por pernoctación, el consumo por pernoctación aumenta a lo largo del periodo de estudio en un 2,22%. De forma general, a partir del año 2016, se observa un efecto sustitución en la evolución del consumo por pernoctación, es decir, en aquellos años en los que se reduce el consumo medio por pernoctación en los complejos de apartamentos, aumenta en los establecimientos hoteleros y viceversa. Además, si atendemos al consumo medio por pernoctación de 2011 a 2018 en la muestra los hoteles y apartamentos consumen 329,49 y 282,4 litros por pernoctación, respectivamente, lo que supone que, en promedio, una pernoctación en los hoteles consume un 16,67% más que en los apartamentos.

Atendiendo a los datos proporcionados por la empresa de suministro urbano del municipio, en función del tipo de tarifa de los clientes, el consumo promedio de agua por habitante en el municipio es de 149,64 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 ser un 120,2% y 88,7% mayores, respectivamente, que el 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 período de estudio, pasando, además, de representar el 37,6% del consumo industrial del municipio en el año 2011, al 45,2% en el año 2018. Se considera consumo industrial a todos aquellos clientes que están sujetos a la tarifa industrial de abastecimiento, alcantarillado y saneamiento de agua en el municipio. 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 (gráfico 8.4).

Gráfico 8.4 Distribución de los consumos de agua por tipos de clientes en Arona: 2011-2018



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

8.3.3 Estimación del consumo de agua de los establecimientos turísticos en Canarias

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 en el periodo 2011-2018 (gráfica 8.5).

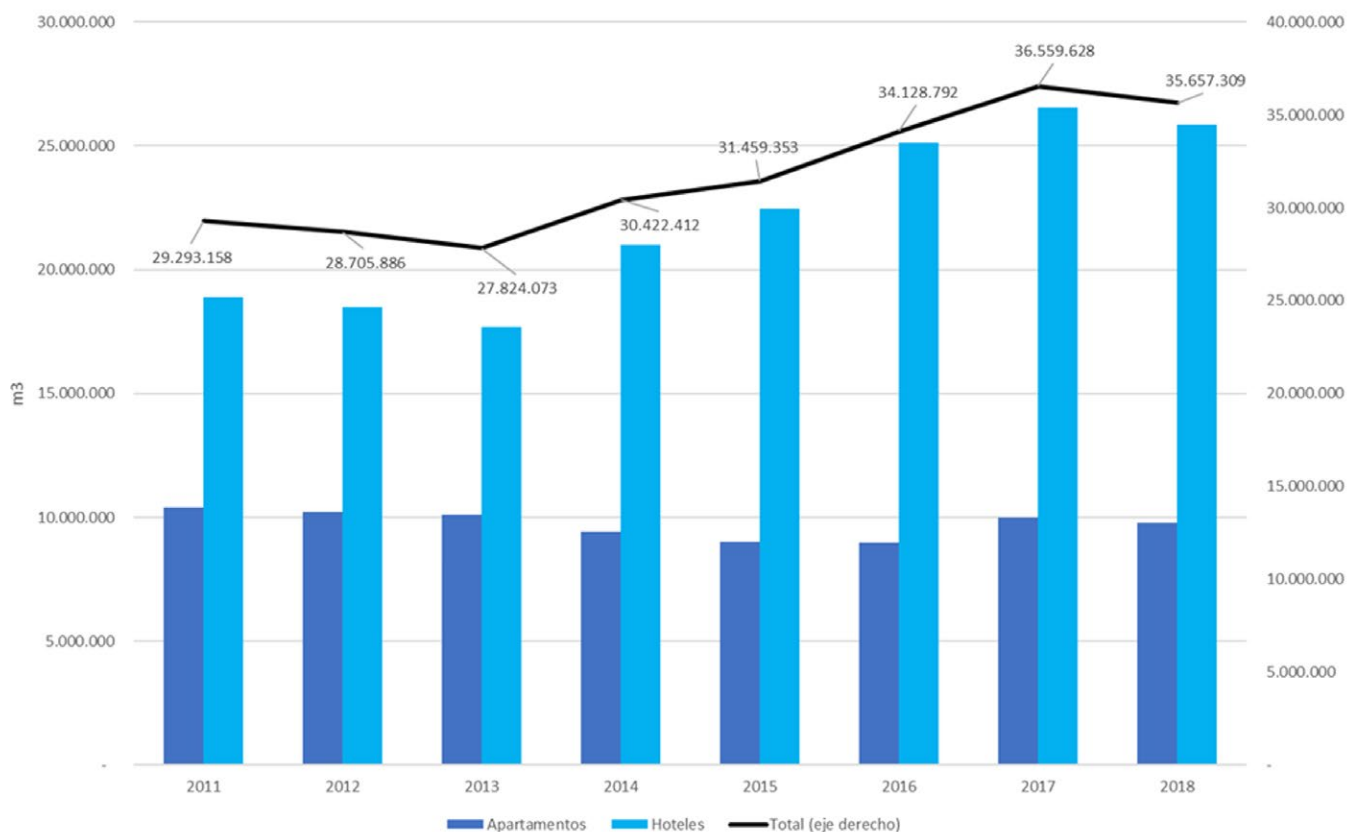
Tabla 8.4 Estimación de los consumos del sector de alojamiento en Canarias: 2011-2018

Estimación del consumo del sector alojativo en Canarias (m3)			
Año	Apartamentos	Hoteles	Total
2011	10.388.519	18.904.639	29.293.158
2012	10.211.864	18.494.022	28.705.886
2013	10.120.299	17.703.775	27.824.073
2014	9.417.727	21.004.685	30.422.412
2015	9.006.160	22.453.193	31.459.353
2016	8.996.207	25.132.585	34.128.792
2017	9.998.104	26.561.525	36.559.628
2018	9.797.027	25.860.282	35.657.309

Fuente: Elaboración propia

En la tabla 8.4 se presentan los resultados de aplicar los consumos estándares por pernoctación tomados de la referencia de Arona, a las pernoctaciones anuales por tipo de establecimiento en Canarias.

Gráfico 8.5 Evolución del consumo de agua del sector de alojamiento en Canarias: 2011-2018



Fuente: Elaboración propia

Se ha comprobado previamente que el comportamiento de las pernoctaciones de Arona es similar al que se observa en todas las islas. Es por ello que se realizan las estimaciones de este apartado.



8.4 Balance crítico acerca de la disponibilidad de indicadores

En el informe preliminar del Observatorio Turístico de Canarias (2020) para su entrada en la red INSTO de la OMT se propusieron una serie de indicadores para el seguimiento de la gestión del agua y saneamiento en Canarias (tabla 8.5).

Tabla 8.5 Indicadores propuestos en el informe preliminar del Observatorio

Indicador	Descripción
Volumen total consumido en el sector turístico	Total de agua consumida en el sector turístico en metros cúbicos
Litros consumidos por turista y día	Agua consumida por turista y por día
Litros consumidos por habitante y día	Agua consumida por habitante y día
Concienciación sobre la gestión del agua en el sector privado	Porcentaje de empresas tomando iniciativas activas para la reducción del consumo de agua
Esfuerzos/Iniciativas por la reutilización del agua	Porcentaje de agua reciclada del total de consumo

Fuente: Observatorio Turístico de Canarias, 2020

De estos indicadores propuestos, actualmente contamos con los datos de consumo de agua por alojamiento, en base a los cuales podemos construir el consumo por turista equivalente. No obstante, como se ha comentado anteriormente, existen múltiples dificultades para obtener información homogénea y completa sobre la gestión del agua en Canarias actualmente.

Para comprender cómo otros Observatorios de la red INSTO afrontan este punto y su seguimiento, se han revisado varios informes anuales de estos observatorios y sus metodologías. Se ha encontrado que algunos observatorios trabajan con estimaciones de consumo de artículos científicos publicados que estudian alguna zona de su ámbito territorial. Esto puede presentar problemas, ya que una estimación o proyección en base a un año “t” puede arrojar datos no adaptados a la realidad. Otros observatorios proponen, como se hizo en el informe preliminar del Observatorio Turístico de Canarias, un sistema de indicadores aún por construir, ya que no cuentan con datos disponibles.

En el caso de Canarias, el presente informe permite comprobar que 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 o a identificar los determinantes del consumo en actividades como el alojamiento, estos esfuerzos resultan claramente insuficientes para obtener indicadores que permitan realizar un seguimiento del sector debido a varias 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 sólo no realizan un seguimiento adecuado del servicio, sino que la estructura tarifaria que se deriva de las ordenanzas municipales, y que determina la estructura de los consumos, no permite diferenciar el uso residencial e industrial, de los usos turísticos y comerciales. Resulta urgente, por tanto, que las autoridades municipales modifiquen sus sistemas tarifarios para identificar claramente los usos turísticos y comenzar a realizar un seguimiento diferenciado del consumo de agua residencial y turístico. Así mismo, resulta aconsejable que los municipios y cabildos insulares (a través de los Consejos Insulares de Agua) realicen de forma sistemática mayores esfuerzos para recoger y publicar información referida a la evolución 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 en alta, así como en el ciclo urbano y en el ciclo agrario del agua, no permite que el sector público tenga una cifra precisa de los flujos de agua en los distintos segmentos, ni de producción, ni de consumo, ni de las pérdidas en las redes (y, por tanto, de sus niveles de eficiencia).

En tercer lugar, el grado de heterogeneidad entre islas y entre los servicios de abastecimiento, saneamiento y depuración de agua a escala municipal e insular, tanto por la procedencia del agua como por su modelo de gestión y costes, es tan elevado, que desaconsejan absolutamente agregar la información a escala regional. Resulta aconsejable, por tanto, que los indicadores de agua en todas sus dimensiones se desarrollen a escala insular.

8.5 Conclusiones

La disponibilidad de agua ha sido un factor determinante en el desarrollo turístico en muchas regiones. El sector turístico compite de forma evidente por los recursos hídricos con otros sectores, pudiendo llevar a tensiones. Los destinos con estrés hídrico, además, ven aumentada su vulnerabilidad ante el cambio climático, subida de temperaturas especialmente. No obstante, y a pesar de esta realidad, no existe información estadística fiable que refleje el consumo o la necesidad de agua de este sector, que según diversos estudios supone una mayor carga de consumo de los destinos. Esto probablemente se deba al tipo de alimentación de los turistas, los desperdicios generados y el consumo energético derivado del transporte aéreo. Todo este impacto del sector turístico al consumo de agua afecta también a la calidad de las aguas disponibles, poniendo en riesgo otros recursos turísticos.

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 calidad de los destinos. Si bien son múltiples las opciones dirigidas a incrementar la eficiencia del consumo de agua, estas pueden verse limitadas por los costes de las tecnologías disponibles y la capacidad de extender su uso a todas las empresas.

En el caso de las Islas Canarias, se ha logrado expandir su actividad turística en base al dominio de las técnicas de desalación masiva. Sin embargo, resulta extremadamente complejo establecer la producción de agua por islas y por tecnologías de producción de forma precisa. Todo ello a pesar de la transposición de la Directiva Marco del Agua, en 2003, que propició la consideración del agua como un factor clave de la conservación de los sistemas naturales más allá de un recurso, y que ha obligado a la revisión de todos los Planes Hidrológicos de Canarias para su adaptación.

Como se ha expresado en este apartado, resulta muy complejo identificar 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. Dado además que la situación en cada una de las islas es heterogénea, se hace necesario reducir la escala territorial de la información para que los indicadores aporten un diagnóstico útil sobre la escasez de agua en el archipiélago.

En este capítulo, habiendo comprobado previamente que el comportamiento de las pernoctaciones de Arona es similar al que se observa en el resto de municipios del archipiélago, se han proyectado los consumos por pernoctación de dicho municipio sobre las pernoctaciones anuales de la región. Los estándares de consumo de agua por pernoctación en hoteles y apartamentos utilizados en dicha proyección proceden de un estudio que integra los datos de consumo de agua bimestrales proporcionados por la empresa proveedora del servicio de abastecimiento y una base de datos de variables turísticas del municipio elaborada ad hoc para el estudio.

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 329,49 y 282,4 litros por pernoctación, respectivamente, mientras que un habitante consume 149,64 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.

Referencias

- Antakyali, D., Krampe, J., & Steinmetz, H. (2009). Water use and recycling in a Turkish tourist resort. *Water and Waste*, 11.
- BOE. (2001). Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Aguas.
<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2001-14276>
- 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, 82-95. <https://doi.org/10.1016/j.enbuild.2006.05.005>
- Carlbäck, M. (2012). Strategic Entrepreneurship in the Hotel Industry: The Role of Chain Affiliation. *Scandinavian Journal of Hospitality and Tourism*, 12.
<https://doi.org/10.1080/15022250.2012.748506>
- 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, 231-245.
<https://doi.org/10.1080/09669582.2010.502577>
- 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* – J CLEAN PROD, 18, 695-695.
<https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2009.09.019>
- Corbella, H. M., & Pujol, D. S. i. (2009). What lies behind domestic water use?: A review essay on the drivers of domestic water consumption. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 50, 297-314.
- 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.-M., & 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>

Efe. (2018). La Comisión Europea denuncia a España por no actualizar sus planes hidrológicos de Canarias. *ElDiario.es*.

https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/comision-europea-espana-hidrologicos-canarias_1_2088290.html

Estévez Bauluz, A. (2021). Determinantes del consumo de agua en establecimientos alojativos en destinos turísticos: El caso de Arona (Tenerife). *Universidad de La Laguna*.

Gabarda-Mallorquí, A., Ribas Palom, A., & Daunis-i-Estadella, P. (2015). Desarrollo turístico y gestión eficiente del agua. Una oportunidad para el turismo sostenible en la Costa Brava (Girona). *Investigaciones Turísticas*, 9, 50-69.

<https://doi.org/10.14198/INTURI2015.9.03>

Gobierno de Canarias. (1990). Ley 12/1990, de 26 de julio, de Aguas.

<https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-1990-23087&p=20150105&tn=2>

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. (2002). Global environmental consequences of tourism. *Global Environmental Change*, 12(4), 283-302.

[https://doi.org/10.1016/S0959-3780\(02\)00044-4](https://doi.org/10.1016/S0959-3780(02)00044-4)

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. *Tourism Management*, 33(1), 1-15.

<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., & Eckardt, S. (2006). Environmental initiatives by European tourism businesses: Instruments, indicators and practical examples. *Ecotrans*.

Kaza, S., Yao, L. C., Bhada-Tata, P., & Van Woerden, F. (2018). *What a Waste 2.0: A Global Snapshot of Solid Waste Management to 2050*. World Bank.

<https://doi.org/10.1596/978-1-4648-1329-0>

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>

Tourism Observatory of the Canary Islands. Preliminary Report (2020). Gobierno de Canarias, Universidad de La Laguna y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Unión Europea. (2000). Directiva 2000/60/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2000, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

<https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=DOUE-L-2000-82524>



9

Gestión de los residuos sólidos en el turismo

9. Gestión de los residuos sólidos en el turismo

9.1 Introducción

Uno de los problemas ambientales que mayor preocupación genera en la industria turística a escala global es el creciente impacto de los residuos en los destinos y, de forma más específica, el desperdicio de alimentos y los plásticos de un solo uso en la industria. 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, a ritmos más rápidos que en el resto de la economía. Ciertamente, el aumento global del número de turistas, el tamaño de los establecimientos y la integración de servicios de restauración ha contribuido a exacerbar el problema. Sin embargo, todo parece indicar que ni la industria de alojamiento, ni otros segmentos de la industria, se han acometido los esfuerzos necesarios para desacoplar su expansión de la generación de residuos derivados de la actividad turística, al menos de forma sistemática y mayoritaria por parte de las empresas del sector (Díaz-Fariña, 2020).

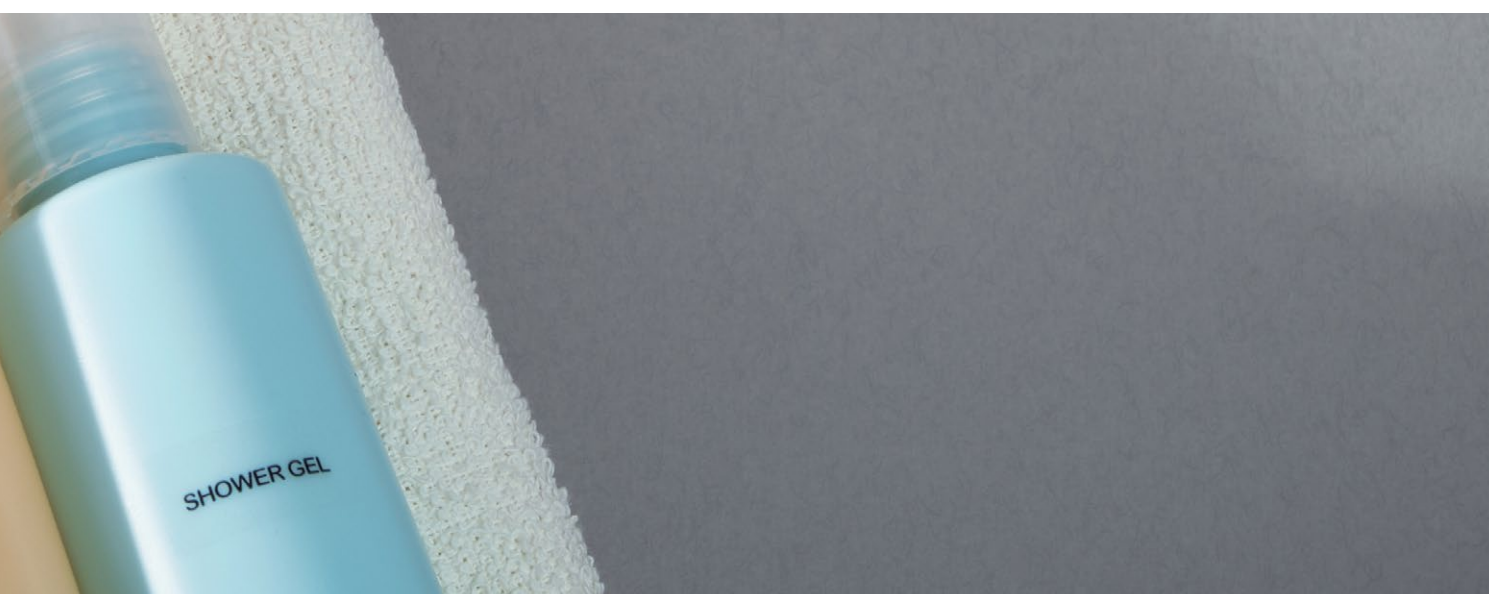
Los problemas ambientales derivados de la generación de residuos se ven agravados en los destinos insulares y en los territorios remotos donde, si bien la cadena de suministro de materias primas del sector se encuentra fuertemente globalizada, no existe una logística inversa para asegurar la recuperación y el tratamiento de los residuos. Como resultado, la mayoría de los residuos en las islas acaban en los vertederos. De hecho, tanto la escasez de suelo, como la vulnerabilidad de sus ecosistemas terrestres y marinos en estos territorios, convierten a los vertederos en la opción menos recomendable para el tratamiento de los residuos. Sin embargo, los territorios insulares presentan también débiles economías de escala para el desarrollo de una industria del reciclaje y un elevado coste de una logística inversa, lo que obstaculiza la incorporación de una proporción importante de los residuos a las redes de reciclaje continentales. En la mayoría de ellos, la existencia de una elevada estacionalidad turística tiende a aumentar los costes de



desarrollo de infraestructuras especializadas para el desarrollo de una economía circular local, que alargue el ciclo de vida de las materias primas (Díaz-Fariña, 2020). Pero incluso en los destinos menos estacionales como las islas Canarias, unos pobres indicadores de separación y reciclaje indicarían la existencia de barreras específicas también en este ámbito.

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 mayoría de los residuos generados por el sector turístico se derivan de la actividad hotelera y de la restauración, es decir, residuos mayoritariamente asimilables a los residuos domésticos generados por los hogares y, por tanto, de competencia municipal. En este contexto, la mayor proporción 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-Fariña, 2020; Pirani & Arafat, 2014) y se constata la existencia de subvenciones cruzadas entre residentes y actividades turísticas.

Cualquier cambio en los escenarios actuales requiere un esfuerzo local de medición, seguimiento y 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. En este sentido, las políticas voluntarias de autorregulación de las empresas del sector turístico, especialmente impulsadas a través del compromiso social y ambiental de grandes grupos empresariales, no sólo quedan diluidas en los indicadores más agregados del sector (e incluso en las malas prácticas de gestión de residuos de los destinos), sino que, a medida que aumentan significativamente sus costes de gestión, proporcionan ventajas competitivas al resto de empresas o de destinos menos implicados en un correcto modelo de gestión de sus residuos.



9.2. Diagnóstico de la gestión de los residuos en Canarias

Canarias arroja, desde hace algunos años, unos indicadores de generación de residuos mezcla (es decir, residuos domésticos y asimilables sin separación en origen), unas tasas de separación y unas ratios de reciclaje muy alejados de la media nacional. De hecho, las dos regiones insulares de España –Canarias y Baleares– lideran las tasas de generación de residuos domésticos per cápita a escala nacional. En ambos casos, los problemas están derivados de la doble insularidad, que aumenta el coste de recuperación y de reciclaje (gráfico 9.1).

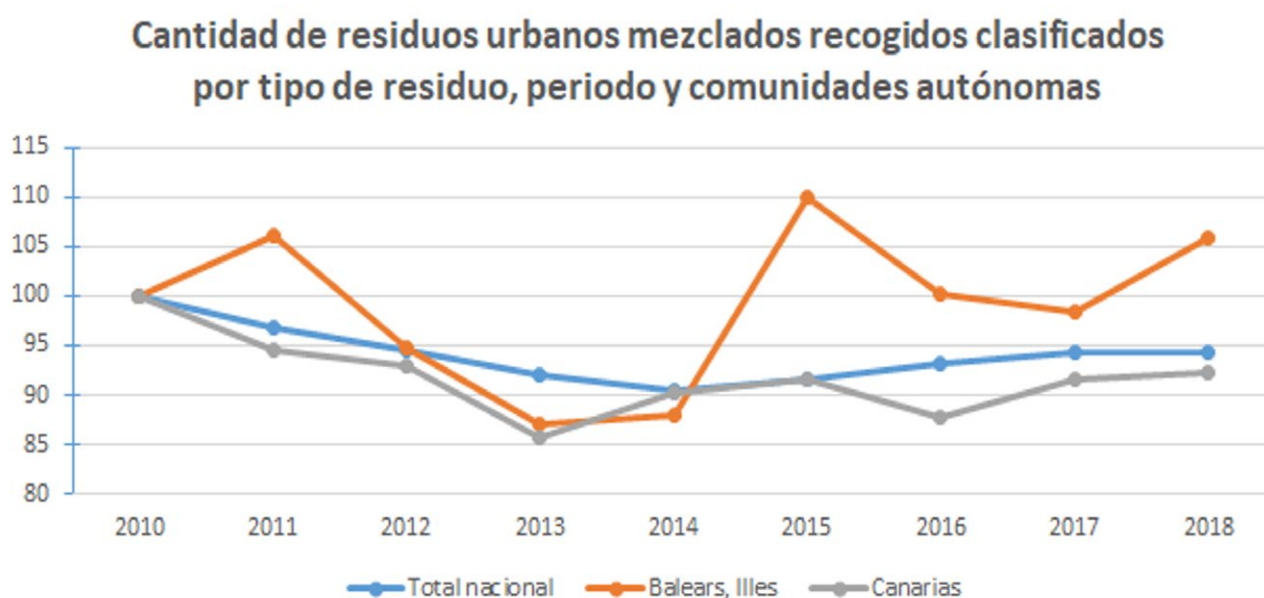
A escala regional, no se realiza actualmente ningún esfuerzo por monitorizar la generación de residuos, tanto en el caso de los domésticos como en el resto de los residuos. Por un lado, la recogida, transporte y tratamiento de los residuos domésticos son competencia de las entidades municipales (Ley de Residuos 1/1999), que a su vez tienen transferida la competencia de tratamiento de dichos residuos a los Cabildos Insulares de cada una de las islas (a través de sus respectivos Complejos Ambientales de Residuos. 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 o Sistemas Colectivos de Responsabilidad Ampliada del Productor, 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 los Sistemas Colectivos de Responsabilidad Ampliada del Productor (ECOEMBES y ECOVIDRIO, mayoritariamente), son dichas entidades las responsables de la recogida monomaterial en la vía pública a través de contenedores en calle. De manera cada vez más extendida, tanto ECOEMBES (para Papel y Cartón y Envases Ligeros) como ECOVIDRIO realizan recogida Puerta-a-Puerta (PaP) en los establecimientos turísticos del archipiélago a coste cero para estos establecimientos. Sin embargo, en algunos municipios intensamente turísticos existen dificultades de carácter normativo y técnico para extender el servicio de recogida separada PaP de los residuos en el sector turístico.

Si bien el Gobierno de Canarias tiene atribuidas competencias para el resto de residuos (los no domésticos) en el sistema 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, 1999), no realiza ni publica ningún tipo de información que permita realizar un seguimiento de los residuos generados o tratados en la región en ningún ámbito de actividad, y mucho menos del sector turístico.

A escala nacional, y solo con algunos indicadores publicados para las regiones, el Instituto Nacional de Estadística publica los resultados de varias operaciones en el ámbito de la gestión de residuos. Concretamente, de las Cuentas Ambientales publicadas en 2019, y en relación con la generación y gestión de residuos, se desprende que en España se generaron en 2019 un total de 133,2 millones de toneladas de residuos, un 3,3% menos que en el año anterior. Aproximadamente un 2% de estos residuos correspondieron 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) mientras que el 17% restante los generan los hogares. 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 información diferenciada que permita medir la distancia a los objetivos comunitarios (EU Waste Framework Directive) ni a escala nacional ni regional.

Gráfico 9.1 Evaluación comparada de la generación y gestión de residuos mezcla en Canarias

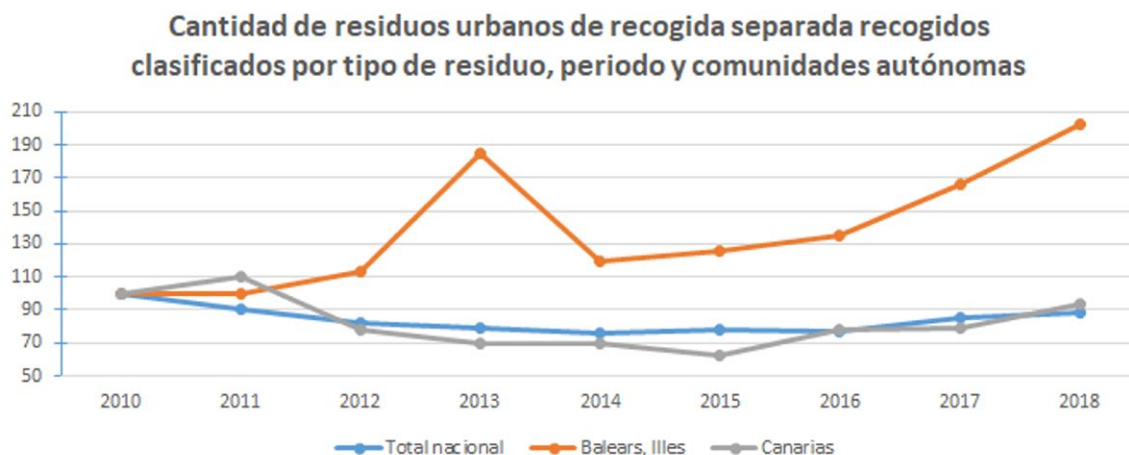


Nota: El gráfico refleja la evolución de la cantidad de residuos generados tomando el año 2010 como año base.
Fuente: Recogida de residuos urbanos. Resultados por comunidades autónomas. Cantidad recogida. Serie 2010-2018 del INE.

El INE sí publica a escala regional la operación estadística que recoge la información sobre recogida y tratamiento de residuos desde el año 2010, 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 a través de su evolución.

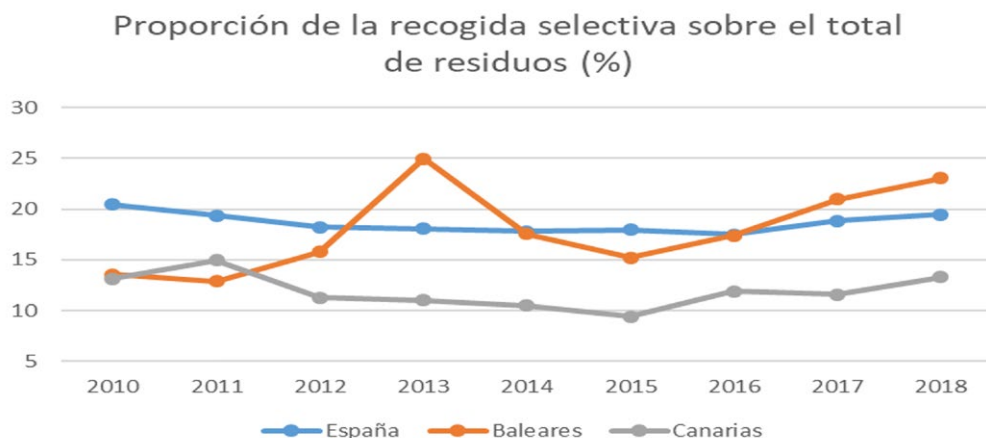
En el año 2019, se estima que en España cada habitante generó una media de 483,7 kg de residuos domésticos. Son los territorios insulares, Baleares y Canarias, los que ostentan los indicadores per cápita más elevados de generación por habitante, con 737,7 kg y 577,7 kg, respectivamente de acuerdo con los indicadores publicados por el INE.

**Gráfico 9.2 Evaluación comparada de la generación y gestión de residuos de recogida separada en Canarias.
Índice 2010=100**



Fuente: Recogida de residuos urbanos. Resultados por comunidades autónomas.
Cantidad recogida. Serie 2010-2018 del INE.

Gráfico 9.3 Evaluación comparada proporción de la recogida selectiva sobre el total de residuos en Canarias

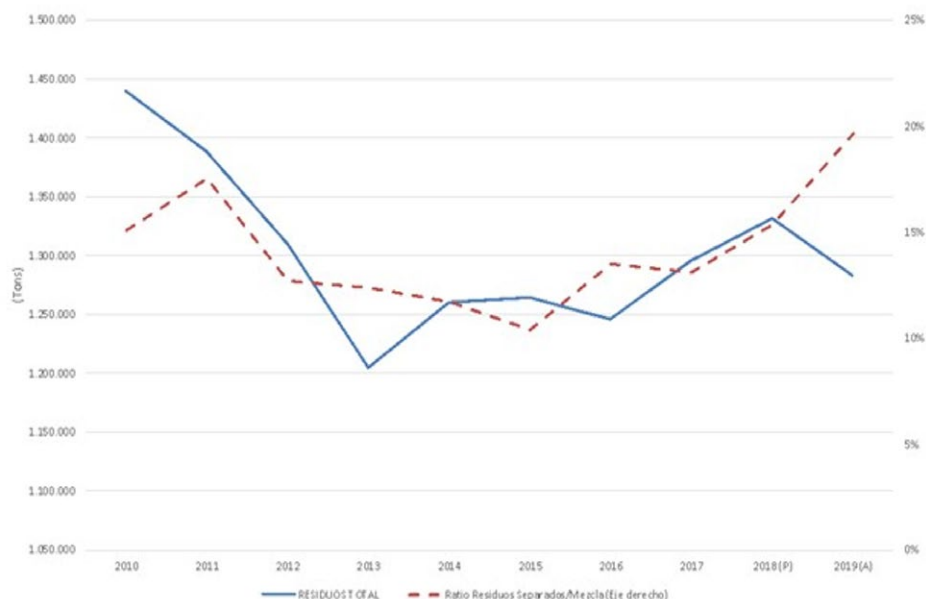


Fuente: Recogida de residuos urbanos. Resultados por comunidades autónomas.
Cantidad recogida. Serie 2010-2018 del INE.

Analizando individualmente los indicadores regionales de residuos que recoge la encuesta se deduce que la cantidad de residuos domésticos y asimilables se ha reducido significativamente desde la caída de actividad provocada por la crisis financiera y económica en 2008 y que no ha recuperado aún los volúmenes previos a la crisis (Gráficos 9.4 y 9.5). Sin embargo, la tasa de separación en origen (es decir, la proporción de residuos domésticos y asimilables separados en origen sólo muestra signos de recuperación sostenidos a partir del año 2017 (Gráficos 9.2 y 9.3).

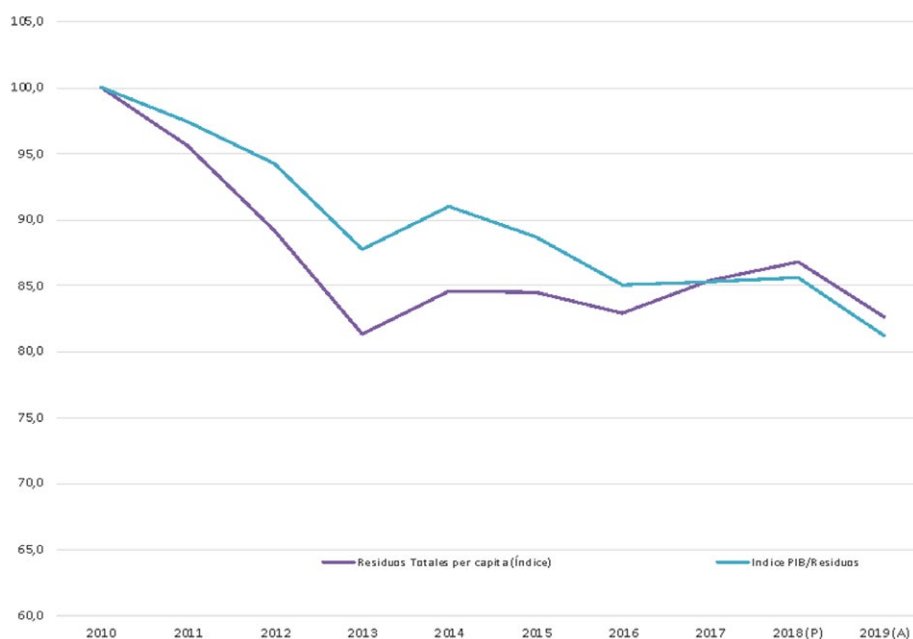
Sin embargo, no es posible establecer ninguna conclusión más allá de la interpretación de estas tendencias dado que se trata de una encuesta a los gestores sobre la recogida y transporte, y que no es posible hacer seguimiento de la tendencia en el resto de los residuos no domésticos (es decir, industriales y del sector servicios) a escala regional.

Gráfico 9.4 Evolución de la recogida de residuos domésticos y asimilables, y de la tasa de separación en origen: 2010-2019



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Recogida de residuos urbanos, Resultados por comunidades autónomas, Cantidad recogida. Serie 2010-2018 del INE.

Gráfico 9.5 Evolución de la generación de residuos domésticos por unidad de PIB real y por población



Fuente: Elaboración propia en base a los datos de Recogida de residuos urbanos, Resultados por comunidades autónomas, Cantidad recogida. Serie 2010-2018 del INE, datos del Padrón municipal a 1 de enero de cada año y los datos de la contabilidad regional de España.

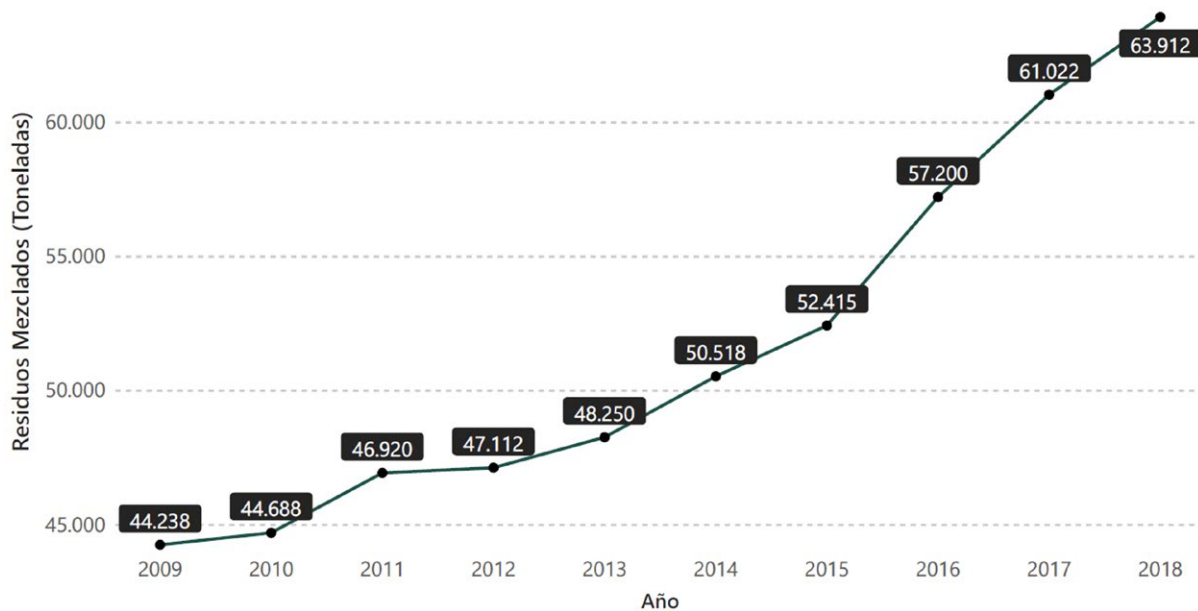


9.2.1 La generación de residuos en el sector turístico en Canarias: una aproximación a través de los indicadores para la isla de Tenerife

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 Generación de residuos del turismo en la isla de Tenerife (Díaz-Farina et al., 2020), que proporciona estándares de generación a escala municipal utilizando los datos de pernoctaciones (vía demanda) y de empleo (vía oferta), y distinguiendo entre municipios turísticos y no turísticos, para el conjunto del archipiélago. 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 que su 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. Además, en términos estadísticos, si bien las estimaciones paramétricas que realiza el estudio referido para 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.

Gráfico 9.6 Evolución de la generación de residuos mezcla del sector de alojamiento en Canarias

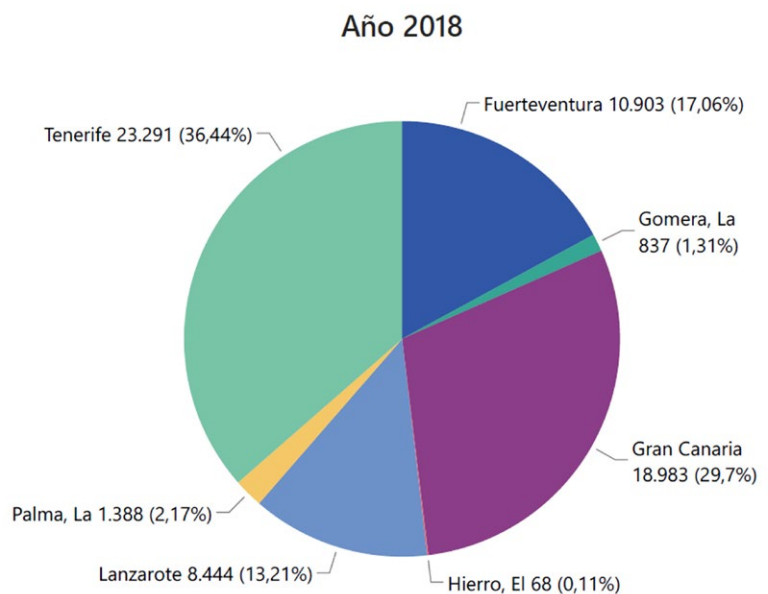


Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

9.2.2 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 utilizado el estándar "generación media de residuos por pernoctación en Tenerife, 2004-2018" (obtenido para la isla de Tenerife, diferenciado entre municipios turísticos y no turísticos) aplicado a los datos de pernoctación históricos de cada municipio tipo en Canarias. El estándar de generación utilizado refleja el efecto marginal de una pernoctación adicional en la generación de residuos media del municipio tipo (turístico y no turístico), asumiendo que las características de los municipios tipo de Tenerife son representativos a escala regional (gráficos 9.6 y 9.7).

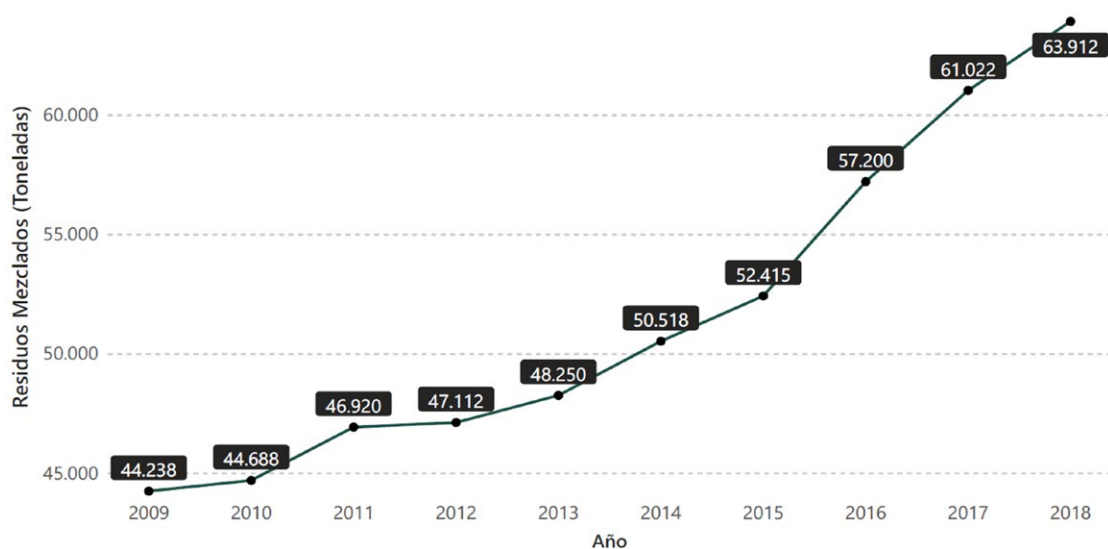
Gráfico 9.7 Distribución por islas de la generación de residuos mezcla del sector de alojamiento en 2018



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

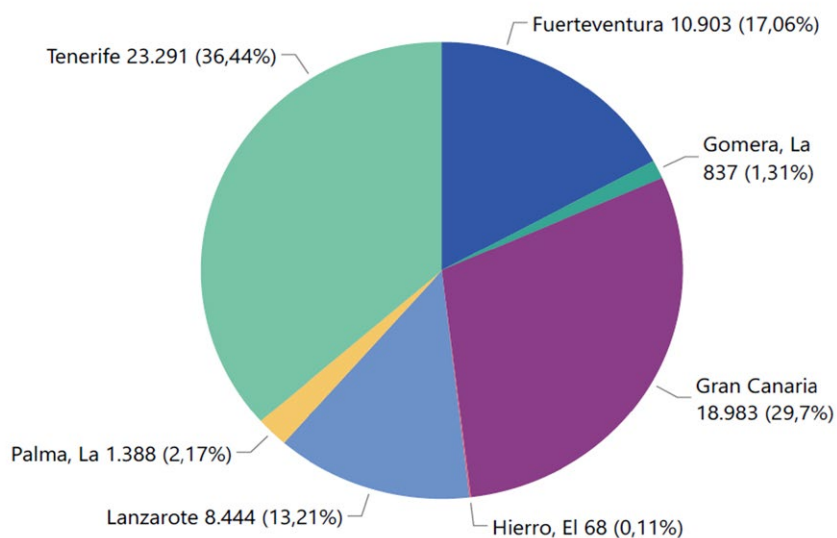
Con el objetivo de capturar el impacto de la oferta turística en la generación de residuos mezcla en Canarias, se han proyectado por separado los estándares de generación media en el municipio tipo (turístico y no turístico) por empleo en el sector alojativo, por un lado, y por empleo en el sector de la restauración, por otro (gráficos 9.8, 9.9, 9.10, 9.11 y 9.12).

Gráfico 9.8 Evolución de la generación de residuos mezcla sector de alojamiento



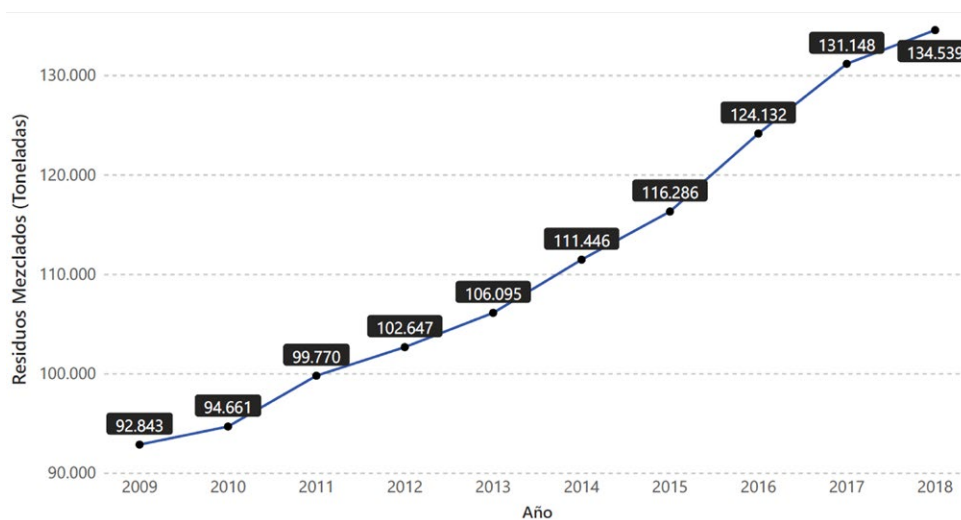
Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

Gráfico 9.9 Distribución por islas de la generación de residuos mezcla sector alojativo
Año 2018



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

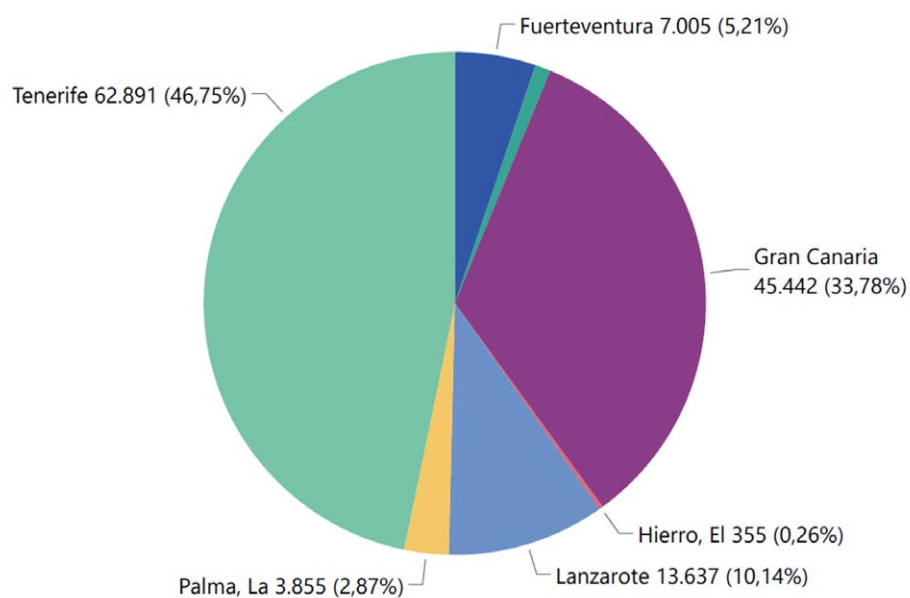
Gráfico 9.10 Evolución de la generación de residuos mezcla sector restauración (Food and Beverage)



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

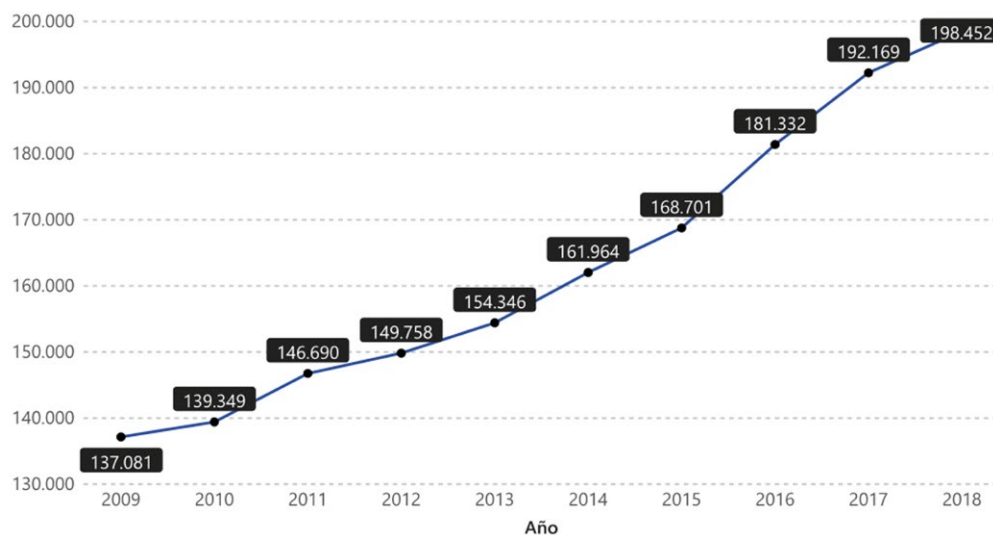
Gráfico 9.11 Distribución por islas de la generación de residuos mezcla sector de alojamiento

Año 2018



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

Gráfico 9.12 Impacto de la oferta turística en la generación de residuos agregando los sectores alojamiento y restauración



Fuente: Elaboración propia en base a los datos del estudio (Díaz-Farina et al., 2020)

Los resultados obtenidos reflejan que una estimación de los residuos generados por el turismo vía oferta, es decir, a través del empleo generado a escala municipal solo en las dos principales actividades turísticas –alojamiento y restauración– casi triplican 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.



9.3 Balance crítico de los indicadores disponibles

En el informe preliminar presentado para la inclusión del Observatorio Turístico de Canarias (2020) en la red INSTO de la OMT se propusieron una serie de indicadores para el seguimiento de la gestión de residuos sólidos en Canarias (tabla 9.1).

Tabla 9.1 Indicadores propuestos en el informe preliminar del Observatorio

Indicador	Descripción
Producción de volumen de residuos mixtos por destino (presión)	Toneladas por residente por año
Sensibilización sobre la gestión de residuos en el turismo	Porcentaje de empresas turísticas que clasifican diferentes tipos de residuos
Volumen de residuos clasificados (esfuerzo de reciclaje)	Porcentaje o por volumen de residuos clasificados por residente por año

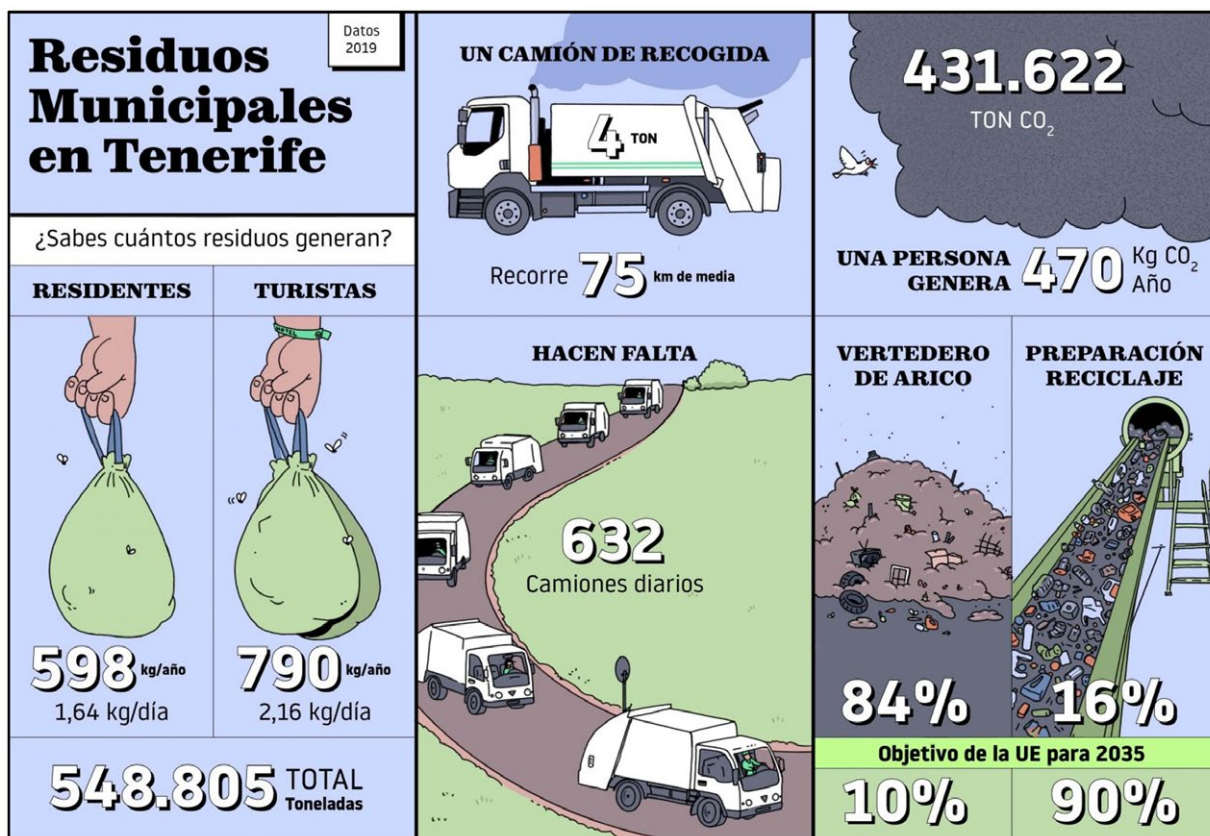
Fuente: Informe preliminar del Observatorio Turístico de Canarias (2020)

De estos indicadores propuestos, actualmente contamos con los datos de recogida de residuos clasificados por tipo de residuos, así como los datos de generación de residuos domésticos por unidad del PIB real y por población. No obstante, como se ha comentado anteriormente, existen múltiples dificultades para obtener información homogénea y completa sobre la gestión de los residuos en Canarias actualmente.

Diversos estudios señalan la invisibilidad de los residuos generados en las actividades turísticas como una de las principales causas de inacción del sector. Los cambios necesarios en los escenarios actuales requieren un esfuerzo local de medición, seguimiento y visibilización de las distintas fracciones de residuos generados por el sector turístico. Sólo así se podrá impulsar el desarrollo de normativa que contribuya a una gestión más eficiente de los residuos sólidos en las islas. Sin embargo, a escala regional no se realiza actualmente ningún esfuerzo por monitorizar la generación de residuos domésticos o de otros tipos.

La elaboración del documento Plan Insular de Residuos de Canarias 2018-2025 (PIRCAN), actualmente en proceso de aprobación, ha puesto de relieve la ausencia de interés y recursos para el desarrollo de una política de gestión de residuos a la altura del PIB de Canarias. No obstante, iniciativas aisladas, como es el caso de La Plataforma Pública de Residuos de Tenerife (PLARES) buscan suplir estas carencias. Esta plataforma es el resultado de un proyecto de investigación independiente, liderado por el grupo de investigación Insulab Team, perteneciente a la Universidad de La Laguna y financiado por el Cabildo Insular de Tenerife.

Figura 9.1 Residuos municipales en Tenerife



Fuente: PLARES

Los objetivos de esta plataforma son 1) el desarrollo de un Sistema de Indicadores Clave sobre la generación y gestión de los residuos que permitan evaluar social, ambiental y económicamente las políticas de prevención, reutilización y reciclaje de los residuos, creando un modelo de cooperación único entre agentes gestores y generadores para la implantación de la economía circular en islas; 2) el desarrollo una herramienta digital que facilite la visibilización y contraste de la información sobre la gestión de residuos, además de comparar a escala municipal el impacto de las políticas locales en la prevención y reciclaje de los residuos; y 3) la promoción de la comunicación de buenas prácticas en materia de residuos para todos los sectores y segmentos sociales, integrando elementos económicos sociales, y culturales propios de la isla como la actividad turística, su patrimonio y paisaje, y sus valiosos ecosistemas naturales. Todo ello, poniéndolo en relación con los objetivos de la Unión Europea y su ambicioso paquete legislativo sobre gestión de residuos. PLARES se encarga de recopilar y analizar la información de todos los agentes en la gestión de residuos en la isla de Tenerife para difundirla a través de Cuadros de Mando (dashboards). El objetivo principal de estos Cuadros de Mando es transformar la complejidad de la información sobre la gestión de los residuos en imágenes que revelan la evolución, el rendimiento y las proyecciones que se derivan del modelo de gestión de residuos actual. Además, para mejorar la comunicación de los problemas ambientales y comprender el sistema de gestión de residuos en la isla, PLARES desarrolla diseños infográficos que transforman la información, las fuentes y los datos en formatos gráficos atractivos. El objetivo de estas infografías es aumentar la sensibilidad social ante los problemas ambientales y facilitar su comunicación efectiva en las redes sociales (véase la Figura 9.1).

9.5 Conclusiones

Una de las grandes preocupaciones de la industria turística a escala global es el creciente impacto de los residuos en los destinos, y especialmente el desperdicio de alimentos y, por otro lado, los plásticos de un solo uso. En el sector turístico viene identificándose un aumento considerable en la generación de residuos, así como en su peligrosidad, que puede deberse al aumento del número de turistas, del tamaño de los alojamientos y de la integración de restauración en estos.

En este contexto, estos problemas se ven agravados en los destinos insulares y territorios lejanos, ya que no existe una logística de recuperación y de tratamiento de residuos. Lamentablemente, la mayoría de los residuos de las islas acaban en los vertederos. Más allá de eso, la invisibilidad de estos residuos generados ampliamente en actividades turísticas es una de las principales causas de la inacción del sector al respecto. No obstante, un esfuerzo de seguimiento y medición será necesario para modificar estos escenarios presentes, intentando impulsar desarrollo de normativa que contribuya a excluir a los grandes generadores turísticos de las redes municipales de recogida y transporte de los residuos domésticos; así como incentivar económicamente a las empresas del sector a prevenir, reutilizar y reciclar.

Específicamente, Canarias arroja desde hace años unos indicadores de generación de residuos mezcla, unas tasas de separación y unos ratios de reciclaje muy alejados de la media nacional. Junto con Baleares, Canarias lidera estos indicadores en el territorio nacional y sus problemas pueden derivarse de la doble insularidad, que aumenta los costes. Además, a escala regional no se realiza ningún esfuerzo por monitorizar la generación de residuos.

En el presente apartado, se han proyectado a Canarias los resultados de un estudio llevado a cabo para proporcionar estándares de generación a escala municipal, utilizando las pernoctaciones y empleo. Dichas proyecciones se han realizado para los residuos mixtos, es decir, los recogidos sin separar. Este ejercicio pone de relieve la gran dificultad de abordar los impactos ambientales del sector turístico en función de la perspectiva de oferta y de demanda de la actividad turística. Los resultados obtenidos reflejan que una estimación de los residuos generados por el turismo vía oferta, es decir, a través del empleo generado a escala municipal en alojamiento y restauración, casi triplican los residuos estimados vía pernoctaciones.

La legislación relativa a este ámbito viene enmarcada, a escala supranacional, por el Pacto Verde Europeo, que contiene la estrategia de economía circular que da forma a toda la normativa de gestión de residuos de la UE. Esta es la herramienta básica en la que los estados miembros deben apoyarse para lograr la neutralidad climática, en el año 2050 como máximo, desvinculando el crecimiento económico de los recursos naturales. No obstante, la distribución de competencias y los modelos de regulación de la UE son considerablemente complejos, entorpeciendo la aplicación efectiva y rápida de sus normativas.

Una de las principales consecuencias del Pacto Verde Europeo fue la introducción del Principio de Responsabilidad ampliada del Productor (EPR), aplicado esencialmente mediante dos modelos: Sistemas Integrales de Gestión o Sistemas Colectivos de Responsabilidad Ampliada del Productor (SCRAP), como

el que funciona en España; o los Sistemas de Depósito y Retorno (SDDR). Todos ellos logran que la responsabilidad del productor del residuo se extienda hasta la etapa posterior al consumo. Sin embargo, a pesar de las directivas aprobadas por la UE respecto a la Economía Circular, España aún no ha aprobado el paquete legislativo para adaptar su normativa, que se debate en el Congreso.

Corresponde a la Comunidad Autónoma el desarrollo legislativo y ejecución de la protección del medioambiente, que en Canarias establece la Ley de Residuos (Ley 1/1999), regida por la Ley 10/98 nacional. Mas se ha puesto de manifiesto la ausencia de interés y de recursos para el desarrollo de una política eficiente de gestión de residuos durante la elaboración del Plan Insular de Residuos de Canarias 2018-2025 (PIRCAN). Es importante destacar que son los Cabildos insulares, en Canarias, los responsables de ejecutar las competencias (transferidas) en materia de suelo y el tratamiento de los residuos domésticos. Sin embargo, la mayor parte de las ordenanzas municipales se encuentran desfasadas e inadaptadas a la legislación nacional y al marco europeo.

Referencias

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-Fariña, 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) [Http://purl.org/dc/dcmitype/Text, Universidad de La Laguna].

<https://dialnet.unirioja.es/servlet/tesis?codigo=286714>

Efe (2018). La Comisión Europea denuncia a España por no actualizar sus planes hidrológicos de Canarias. *ElDiario.es*.

https://www.eldiario.es/canariasahora/politica/comision-europea-espana-hidrologicos-canarias_1_2088290.html

Gobierno de España (2021). Plan de Acción de Economía Circular (p. 74).

https://www.miteco.gob.es/es/calidad-y-evaluacion-ambiental/temas/economia-circular/plan_accion_economia_circular_tcm30-529618.pdf

Padrón Marrero, D., Rodríguez Martín, J. A. (Eds.). (2015). *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>

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.

PLARES – Investigamos, desarrollamos, divulgamos por nuestro ecosistema (2021). (s. f.). Recuperado 14 de diciembre de 2021, de

<https://plaresislands.com/>



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

10

Cambio climático, impacto y migración

10. Cambio climático, impacto y migración

10.1. Introducción

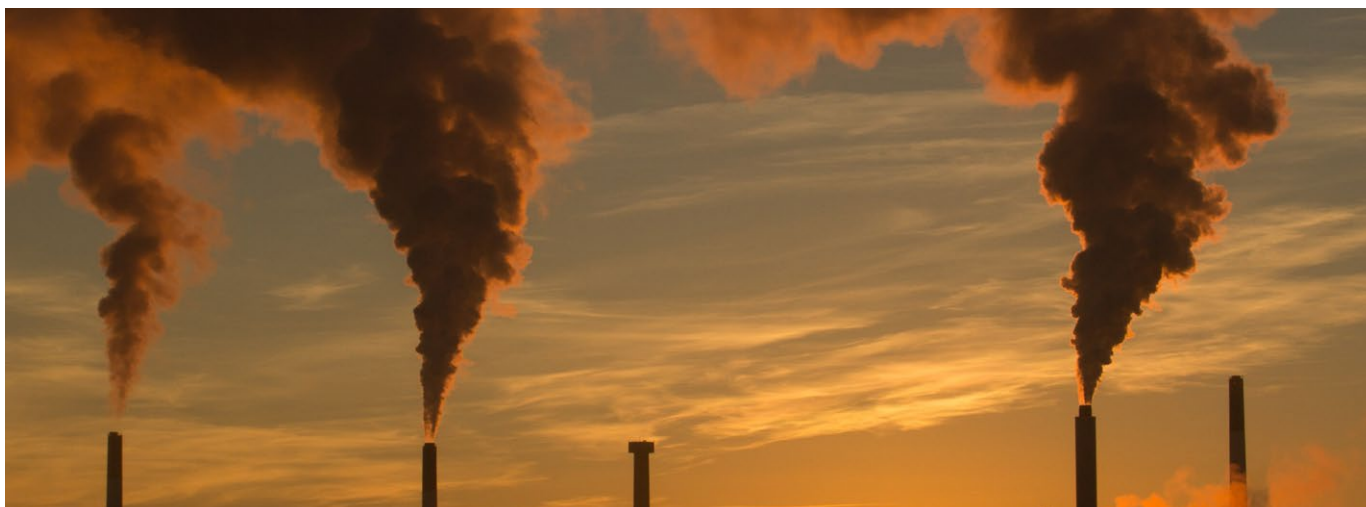
El cambio climático es provocado por las emisiones a la atmósfera de gases que aumentan la dificultad para liberar el calor atrapado en el planeta. Estos gases de efecto invernadero (GEI) son el dióxido de carbono (CO₂), el metano (CH₄), el óxido nitroso (N₂O), los fluorocarbonos (HFC y PFC) y el hexafluoruro de azufre (SF₆), que son liberados principalmente por las actividades humanas a través de la industria y el uso de combustibles fósiles.

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 período. Este crecimiento es algo superior al del territorio peninsular español, y superior al incremento asignado a España en el Protocolo de Kioto.

En 2016, el aumento de GEI fue del 3,4% en comparación con el año anterior. La evolución de las emisiones de GEI en Canarias ha estado íntimamente ligada a su ciclo económico y productivo, hasta 2008 se produjo un aumento casi continuo hasta el nivel de 17.327,5 Gg CO₂-eq en ese año. El mayor nivel de emisiones se obtuvo en 2005 (17.732,3 Gg CO₂-eq), un año de importante crecimiento económico y turístico.

Después de 2008, la crisis económica provocó una reducción sustancial de las emisiones de gases de efecto invernadero, que en 2016 todavía están un 23,6% por debajo de las de 2006.

Según los tipos de GEI, el CO₂ es el más abundante, representa el 85% del total, seguido del metano que representa el 9,7%. Este último ha aumentado su proporción en los últimos años, lo que necesita ser



monitoreado, ya que el metano tiene un mayor potencial de calentamiento global. Los gases restantes representan alrededor del 4,9% de las emisiones de GEI. En el contexto de España, Canarias fue responsable de alrededor del 4% de las emisiones totales de GEI en todo el territorio nacional en 2016, lo que se sitúa 0,9 puntos por encima de la cuota que representaba en 1990. En términos per cápita, las emisiones han disminuido un 27,4% en los últimos diez años hasta las 6,17 toneladas de CO₂-eq/ habitante en 2016, un 12,1% menos que la media española de 7,02 toneladas de CO₂-eq / habitante.

Sin embargo, los niveles de emisión per cápita serían considerablemente más altos si se consideraran los impactos de las emisiones del transporte aéreo y marítimo de los turistas que visitan las Islas Canarias desde el exterior y la península.

Según las fuentes de emisión de GEI, el más importante es el sector de "procesamiento de energía", que contribuyó con el 85,52% de las emisiones totales en 2016. Este sector incluye la producción de electricidad, la refinación de petróleo y el sistema de transporte. Si bien ha ido perdiendo cierta relevancia en los últimos años a favor de los sectores de "procesos industriales y uso de productos" y "tratamiento y disposición de residuos", representaba el 92,2% en 1990, es evidente que muestra un comportamiento muy ligado a el ciclo económico y productivo, con incrementos muy significativos de emisiones durante períodos de fuerte crecimiento del Producto Interno Bruto.

El segundo sector con mayores emisiones de GEI es el de "tratamiento y disposición de residuos" con un 9,15% de las emisiones totales en 2016. El resto de los sectores tienen representaciones muy reducidas. En 2016, los sectores de "procesos industriales y uso de productos" y "agricultura" tuvieron participaciones relativas del 3,86% y 1,47% respectivamente. La creciente importancia de las emisiones de GEI del sector del tratamiento de residuos se debe a la mayor gestión de los residuos en la actividad económica, incluido el turismo. Esto también se ve agravado por el aumento de las emisiones de metano localizadas producidas por la descomposición de los desechos orgánicos enterrados.

Así, las emisiones en Canarias se pueden reducir significativamente con la implementación de políticas de economía circular. El sector de procesamiento de energía involucra grandes cantidades de combustión de combustibles fósiles, y, por lo tanto, es el sector con mayor cantidad de emisiones, ya que incluye todas las que provienen de las industrias de energía, transporte y manufactura. En 2016, el sector energético emitió el 53,4% (5.923,25 Gg de CO₂-eq) del total, mientras que el transporte fue responsable del 42,6% (4.724,31 Gg de CO₂-eq). Entre los tipos de transporte, el mayor emisor de GEI es el terrestre (3.458 Gg de CO₂-eq), seguido del transporte marítimo (604,5 Gg de CO₂-eq) y el transporte aéreo (669,6 Gg de CO₂-eq). Considerando 1990 como año base 100, el transporte terrestre ha aumentado sus emisiones un 217%, mientras que el transporte marítimo las ha reducido al 47%.

Por tanto, la creciente demanda de movilidad terrestre en Canarias por el incremento del número de vehículos particulares ha sido un factor relevante que ha llevado al aumento de las emisiones de GEI, que conviene evitar mediante la implantación de políticas de movilidad más sostenibles.

10.2 Biodiversidad

La pérdida de biodiversidad puede llegar a ser irreversible, poco perceptible y generalmente de efectos muy adversos. El patrimonio animal y vegetal de Canarias, incluidas sus aguas circundantes, es decir, la vida que lo habita, son su mayor capital por conservar. La amenaza que supone para la biodiversidad el cambio climático (inundaciones, sequías, vientos, incendios, etc.) pone en riesgo los equilibrios naturales que se han producido por miles y millones de años.

El uso sostenible de los recursos implica conocerlos, utilizarlos adecuadamente, y conservarlos para las futuras generaciones. Las especies (terrestres, marinas y aves del archipiélago canario), han sido descritas en su mayoría. Su utilización y conservación, es aún materia de estudio, desde diversas aplicaciones de plantas (aloe, hipérico, palmeras, cebadales, etc.) a especies animales (cochinillas, moluscos, etc.).

El Banco del Inventario Natural de Canarias (BIOCAN) es una plataforma impulsada por el Gobierno de Canarias que integra y da acceso a los diferentes bancos de datos que aglutinan la información de especies del archipiélago, favoreciendo además la interoperatividad entre ellas. Mediante esta herramienta de acceso online (<https://www.biodiversidadcanarias.es/>), libre y gratuito, se facilita la divulgación de la información sobre la biodiversidad de las islas y la puesta a disposición de dicha información al servicio de todas las administraciones públicas, sectores sociales y ciudadanía en general, en consonancia con la Ley 27/2006, de 18 de julio por la que se regulan los derechos de acceso a la información de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente. Se contribuye con ello a favorecer la conservación del rico patrimonio natural de Canarias y en particular de su biodiversidad.

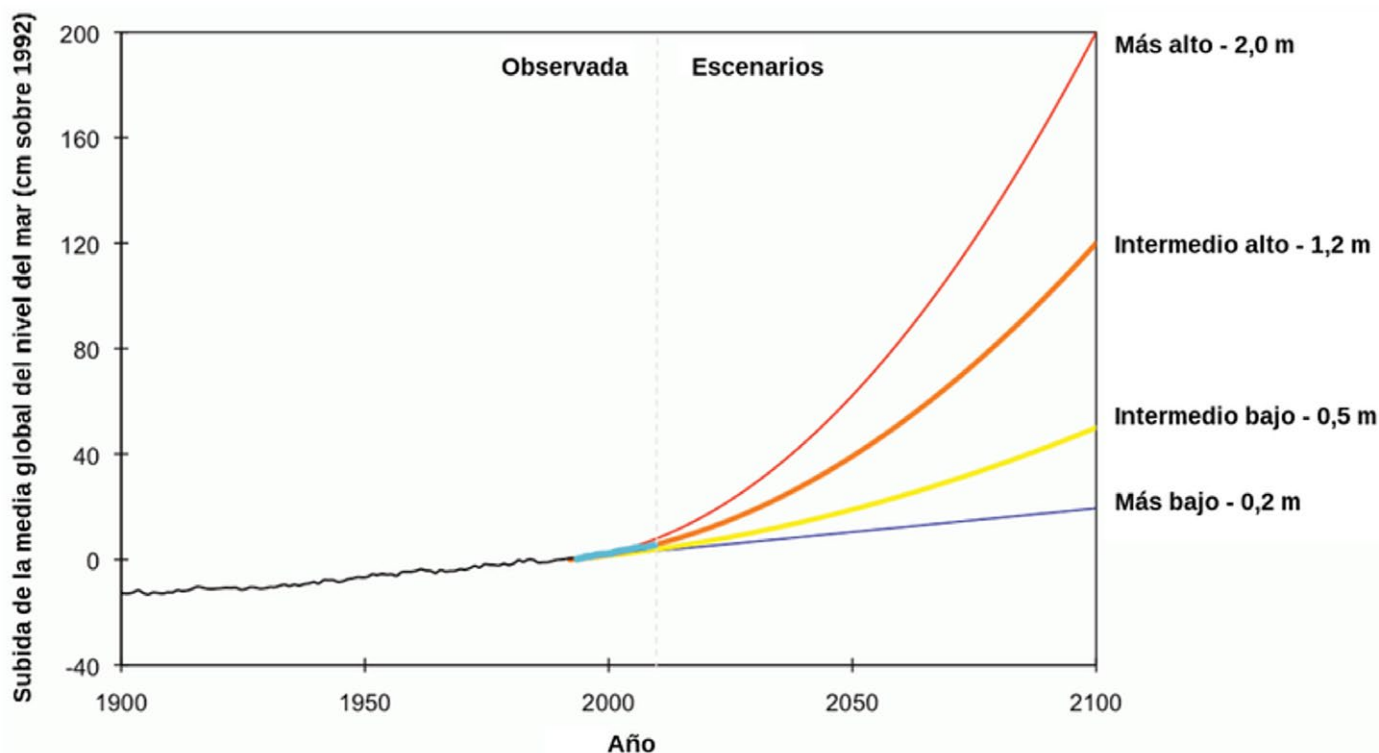
Como se aprecia en la web, el apartado de “estadísticas”, se encuentra en construcción, por lo que establecer un indicador como el planteado para el sector del turismo, resulta altamente conveniente y recomendable.



10.3 Subida del nivel del mar

La subida del nivel del mar a escala planetaria es un fenómeno demostrado y proyectado en diversos escenarios (gráfico 10.1).

Gráfico 10.1. Escenarios climáticos según aumento del nivel del mar



Fuente: Parris et al., 2012.

En el escenario RCP 8.5 de emisiones del IPCC se prevé una subida del nivel del mar hacia final de siglo de 76 cm, pero que podría superar 1 metro. En una playa con una pendiente del 5% esta subida significaría perder una franja de entre 15 y 20 metros de playa. Esto sería devastador para playas como Las Canteras y El Inglés-Maspalomas.

Para las islas del Atlántico se cuenta con simulaciones globales elaborado por Hemer et al. (2013) a través del modelo WaveWatch III de resolución espacial obteniendo simulaciones globales para los escenarios RCP8.5 y RCP4.5.

En el proyecto SOCLIMPACT, se han estimado la inversión necesaria para aumentar la altura de las infraestructuras en 1 metro bajo el escenario de emisiones RCP 8.5, que supone entre 8.000 y 16.000 millones de euros. Una valoración económica del impacto en el turismo ha sido relevada mediante técnicas indirectas en los turistas de los archipiélagos incluidos en el proyecto, cuyas proyecciones se pueden ver mediante la herramienta REIS.

10.4 Fenómenos meteorológicos extremos

Una de las conclusiones y certeza a las que nos enfrentamos con los CC, es el aumento en la frecuencia e intensidad de fenómenos meteorológicos extremos de todo tipo: sequías, inundaciones, vientos, calima, incendios, etc.).

Si bien no podemos predecir cuándo puedan ocurrir, si sabemos que van a ser mucho más frecuentes e intensos también (más graves sus efectos). Es decir, el equilibrio que supone el ciclo del agua (evaporación, condensación, precipitación, escorrentía y transporte), se verán seriamente afectados por los cambios climáticos.

El agua, es el principal modelador del paisaje, mucho más que el viento. Que llueva en zonas donde no llovía (principalmente en islas orientales), podría producir efectos muy significativos de pérdida de suelo, o desertificación, con problemas de productividad agrícola, daños en infraestructuras (invernaderos, caminos, etc.) o expansión de enfermedades asociadas o vectores que no ocurrían anteriormente, todo lo cual incide en la oferta gastronómica y diversificación de la economía local.



El aumento de la intensidad del viento debido a una circulación general de la atmósfera alterada (rachas fuertes, huracanes, tornados, etc.) supone igualmente una amenaza a las infraestructuras públicas (Barton, J. R., 2009) y de particulares, que deben tomar claras medidas de adaptación a estos efectos.

Fenómenos como fuertes vientos, permiten un mayor acarreo de partículas en suspensión como la calima, la cual no solo puede afectar la operativa del turismo en todos los aspectos: vuelos, traslados, disfrute del paisaje, etc., sino afecciones de salud (respiratorias, etc.) o como vector de otros contaminantes.

Las tormentas marinas pueden tener un impacto negativo en el transporte marítimo, el turismo costero y la acuicultura, entre otras actividades. Se pueden utilizar diferentes diagnósticos para caracterizar los eventos de tormenta en términos de intensidad, duración o frecuencia y cada opción es adecuada para diferentes aplicaciones. Por ejemplo, el diseño de infraestructuras suele basarse en los niveles de retorno, mientras que la morfodinámica de playas se basa en los percentiles (Vidal, C., Losada, M. Á., Medina, R., & Losada, Í. 1995).



10.5 Aumento de las temperaturas

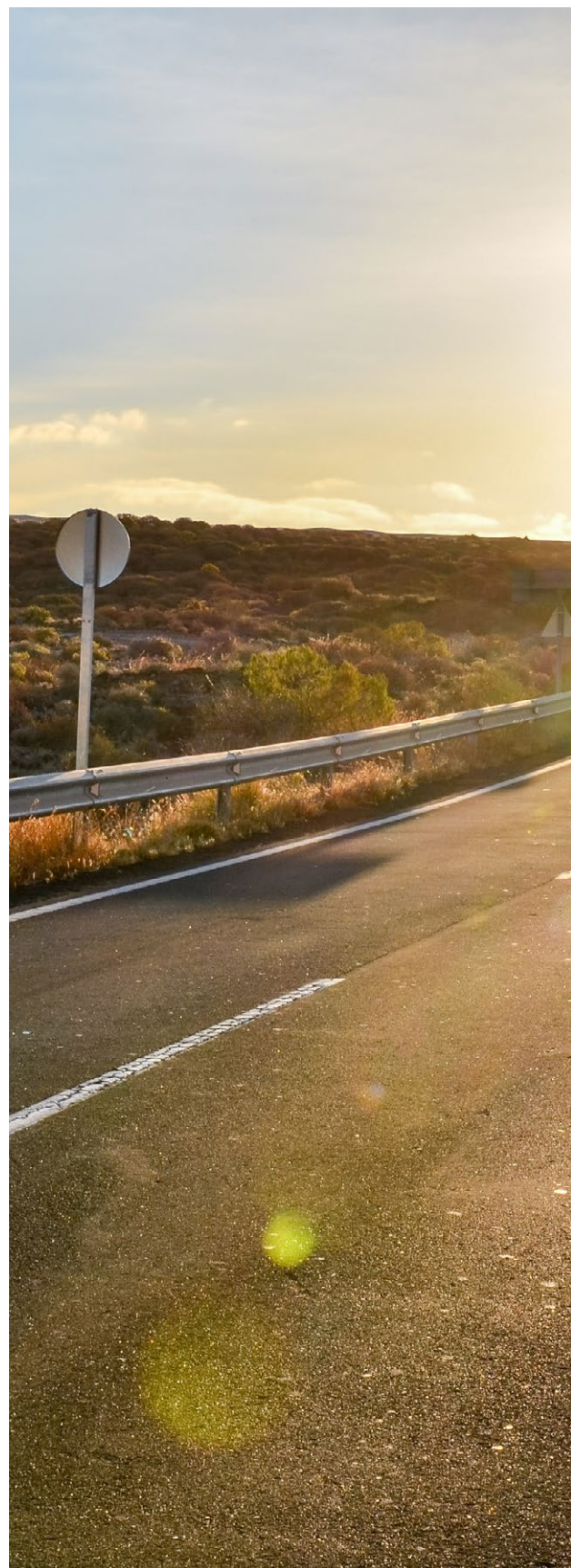
Dentro de los fenómenos meteorológicos extremos, es de destacar las posibles "olas de calor" que afecten al archipiélago. A su vez, una mayor humedad en algunos casos o, por el contrario, un menor índice de humedad relativa ambiente, repercute directamente en la sensación térmica percibida, afectando al confort del turista, y en general de todas las personas que desarrollan su actividad entorno al turismo.

Este estrés térmico, para el sector turístico, tiene incidencia directa en un incremento en la demanda energética y también del agua. Las Islas Canarias conforman el espacio territorial con mayor densidad de desaladoras por km² en el mundo (Martín, V. O. M. 2006).

Con una demanda anual que va en aumento cercana a los 200 Hm³ de agua desalinizada y más de 300 plantas en explotación (600.000 m³/d de capacidad instalada). La actividad hotelera, requiere de ingentes cantidades de agua, para limpieza, ocio y disfrute, o el propio suministro y abastecimiento humano. Producir agua desalinizada genera una dependencia energética en el archipiélago del orden del 10 % de la energía puesta en la red insular (ITC, 2018).

El Índice de Evapotranspiración de Precipitación Estandarizada (SPEI) se presenta como un indicador representativo de los aumentos en la demanda de agua para los residentes de las islas, los turistas y la agricultura, mientras que también proporciona una indicación sobre el agua almacenada en presas o recursos subterráneos.

Las percepciones de riesgo de confort climático de los turistas (Gössling et al., 2006), están modificando las preferencias de la demanda turística (Araña, León, Moreno-Gil & Zubiaurre, 2013). Los estudios disponibles no permiten comprender plenamente estos cambios y las políticas climáticas y turísticas necesarias para afrontarlos (Gössling et al., 2006; Scott, Hall & Stefan, 2012).



10.6. Migraciones

La migración y el desplazamiento relacionados con el cambio climático ya son una realidad para muchas personas. Las condiciones climáticas adversas son además un agravante para dichos desplazamientos, que se traduce en pérdidas de vidas humanas que va claramente en aumento.

Esto supone un debate cada vez más importante en la política internacional, que requiere de un enfoque coherente ante estos desafíos migratorios súbitos o lentos, provocados en gran medida por los desastres naturales. Las islas, enfrentan además la necesidad perentoria de dar respuesta al socorro, primera acogida y distribución de migrantes, respetando sus derechos y atendiendo a sus necesidades básicas vitales.

Pero existe también una migración legal, de ciudadanos de la Unión Europea, por ejemplo, que ven en el archipiélago canario una posibilidad de segunda residencia o residencia permanente de tercera edad.

La aculturación, entendida como el proceso de recepción de otra cultura y adaptación a ella, con pérdida de la cultura propia, resulta un fenómeno altamente significativo en muchas zonas de Canarias.



10.7. Indicadores relevantes a tener en cuenta

Biodiversidad

1. Numero de estudios de conservación y valorización de endemismos y ecosistemas marítimos y terrestres, en relación con la actividad turística.

Subida del nivel del mar

2. Numero de estudios de la franja marítima costera, y regulaciones de uso
3. Nuevas inversiones que permitan mantener la superficie de playa mediante el recrecimiento de arena o la creación de playas artificiales.
4. Actividades marino-marítimas que complementen la oferta de servicios que compensen la pérdida de playas.

Fenómenos meteorológicos extremos

5. Uso de sistemas de alerta temprana en la actividad turística, como método de adaptación a fenómenos adversos por parte de operadores y turistas.

Aumento de las temperaturas

6. Uso de fuentes renovables en la gestión del agua-energía, como reto fundamental en la planificación del turismo.

Migraciones

7. Número de migrantes legales e irregulares en Canarias.



10.8. Conclusiones

El cambio climático y las migraciones producto de ello, son el mayor desafío que enfrenta la humanidad, y en particular, territorios insulares como Canarias, donde la sostenibilidad económica se puede considerar “débil”, en tanto existe una fuerte dependencia de combustibles fósiles, los cuales son los causantes en gran medida del calentamiento global del planeta.

El turismo sostenible, no es una opción, sino la única elección posible de continuidad frente a los inminentes cambios que afronta el planeta. Hoy en día, podemos ver que las condiciones naturales del entorno, que por cientos de miles de años se habría mantenido en un equilibrio dinámico, con un incremento superior a 1,5oC (lo cual ya experimenta el planeta) se ve fuertemente afectado. El turismo, con una fuerte dependencia del ambiente, se ve amenazado cada vez más por el tipo de fenómenos descritos, lo cual implica estar alerta y tomar tempranamente las medidas que mitiguen y permitan la mejor adaptación posible a estos cambios.

Ante la incertidumbre de dichas amenazas, ciertos “Principios” ambientales se imponen, como los de conocer en mejor estos posibles cambios (indicadores fiables), aquel que privilegia el interés colectivo sobre el individual, y no menos importante, el de precaución, ante eventos naturales cada vez más frecuentes e intensos, pero de los cuales desconocemos su magnitud o no existe capacidad de predicción.

Referencias

Anuario energético de Canarias (2020). Consejería de Transición Ecológica, Lucha contra el Cambio Climático y Planificación Territorial, Gobierno de Canarias.

Plan de Transición Energética de Canarias (PTECan) 2021-2030.

Seguimiento del ODS 7: Informe sobre los avances en materia de energía (2019). Banco Mundial, la Agencia Internacional de Energía (AIE), la Agencia Internacional de Energías Renovables (IRENA), la División de Estadística de las Naciones Unidas (DENU) y la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Global Renewables Outlook – Energy Transformation (2050) (IRENA – Edición 2020) Towards 100% Renewable Energy: Utilities in transition, Status, Trends and Lessons Learned. Global Energy Transformation Roadmap to 2050

Banco del Inventario Natural de Canarias (BIOCAN) (2021). (<https://www.biodiversidadcanarias.es/>)

The GMSL rise scenarios of Parris et al. (2012).

Proyecto SOCLIMPACT, Regional Exchange Information System (REIS) (2021). <https://reissoclimpact.net/>

LAS POLÍTICAS, D. A. Y. P. (2008). El agua y la sostenibilidad desde la perspectiva del paisaje. *Ambienta*, 72

Barton, J. R. (2009). Adaptación al cambio climático en la planificación de ciudades-regiones. *Revista de Geografía Norte Grande*, 43, 5-30.

Vidal, C., Losada, M. Á., Medina, R., & Losada, Í. (1995). Modelos de morfodinámica de playas. *Ingeniería del agua*, 2(1-Extraordinario), 55-74.

Martín, V. O. M. (2006). El turismo sostenible en las Islas Canarias: situación actual y perspectivas futuras. *Biotur*, 17.

Pérez, R. C., González, J. A. C., Sánchez, P. M., & Hernández, J. M. (2011). Las energías renovables y la desalación de agua de mar, pilares del desarrollo sostenible de Canarias. *Anuario de Estudios Atlánticos*, 57, 105-135.

Gössling, S., & Hall, M. C. (2006). *Tourism and global environmental change*. Taylor & Francis.

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.

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.



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

11

Gobernanza y escala territorial

11. Gobernanza y escala territorial

11.1 Situación actual

El sistema de gobierno de España se compone de varias escalas administrativas y consta de administraciones públicas a escala nacional, autonómica, municipal y, en el caso de las islas, también a escala insular. Las competencias en materia de promoción y ordenación del turismo dentro del ámbito territorial pueden ser asumidas por las Comunidades Autónomas, tal y como se dispone en el artículo 148.1.18 de la Constitución Española. El artículo 149 del mismo texto no reserva al Estado ninguna atribución directa sobre el turismo.

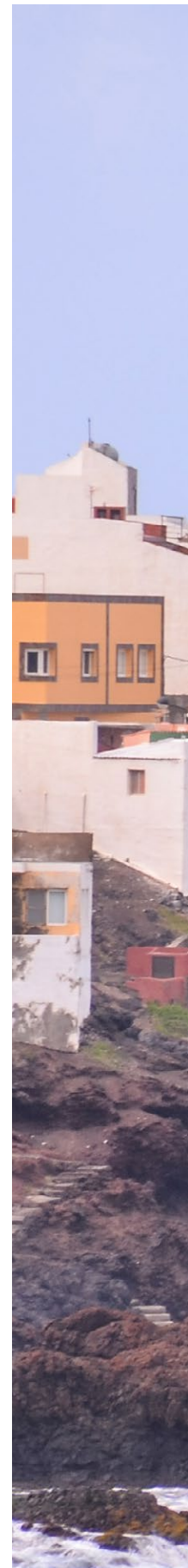
El Gobierno de Canarias dispone de una Consejería de Turismo, Industria y Comercio que tiene atribuidas una serie de funciones en materia de turismo (ver anexo 11.1). Dentro de dicha Consejería se encuentra la Viceconsejería de Turismo, el órgano encargado de la dirección y coordinación de las competencias en materia de infraestructura, ordenación y promoción turística (ver anexo 11.2). Sin embargo, las responsabilidades más relacionadas con la creación de productos están más concentradas a escala insular y municipal.

La entidad encargada de la promoción turística de Canarias en el exterior es Promotur, empresa pública adscrita a la Consejería de Turismo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias, que gestiona el destino bajo la marca turística Islas Canarias. No obstante, las funciones de Promotur van más allá de la promoción turística ya que cuenta con un departamento de investigación que aporta una gran variedad de informes sobre temáticas relacionadas con el turismo en Canarias como, por ejemplo, el perfil de turista que visita cada isla, la conectividad aérea, la oferta de alojamiento, los municipios turísticos o incluso estadísticas sobre COVID-19.

A escala insular, cada isla dispone de su propio Cabildo que tiene una consejería o área de Turismo encargada de gestionar el turismo en su isla. La mayoría de las islas cuentan con entidades públicas dependientes del Cabildo que se encargan de la promoción de su isla:

- El Patronato de Turismo de Gran Canaria (<https://www.grancanaria.com/turismo/es/>)
- Turismo de Tenerife (<https://www.webtenerife.com>)
- Sociedad de Promoción Exterior de Lanzarote (SPEL) (<https://turismolanzarote.com>)
- Patronato de Turismo de Fuerteventura (<https://visitfuerteventura.es>)
- Servicio de Turismo de La Palma (<https://www.visitlapalma.es>)

En el caso del Patronato de Turismo de Gran Canaria y Turismo de Tenerife las funciones que realizan van incluso más allá de las tareas propias de una organización de marketing de destino dedicándose también a tareas administrativas, de gestión, planificación y de seguimiento de la actividad turística.





Por lo contrario, las islas de La Gomera y El Hierro, a pesar de no contar con entidades de esta dimensión, cuentan con su propio portal de turismo que en ambos casos es gestionado directamente por su respectivo Cabildo.

- La Gomera (<https://lagomera.travel>)
- El Hierro (<https://elhierro.travel>)

Finalmente, cada isla está dividida en municipios cuya unidad administrativa son los ayuntamientos. Cada ayuntamiento también puede intervenir a escala municipal tanto en la promoción turística como en la elaboración de planes de actuación dentro del mismo municipio, normalmente variando la relevancia de las tareas de gestión turística en función de la afluencia de visitantes.

En cuanto a la generación del conocimiento turístico en Canarias, intervienen varios agentes además de los ya mencionados. Las principales estadísticas sobre turismo en Canarias son elaboradas por el Instituto Canario de Estadísticas (ISTAC) que opera a escala regional pero también elabora estadísticas turísticas a escala insular, municipal y de los núcleos y entidades de población inframunicipales.

Las dos universidades públicas de Canarias, la Universidad de La Laguna (ULL) y la Universidad de Las Palmas de Gran Canarias (ULPGC), también son dos fuentes de obtención de información relevante para el Gobierno de Canarias, los Cabildos y los Ayuntamientos en la toma de decisiones y la elaboración de estrategias.

Otro destacable grupo de agentes del destino que contribuyen a conformar el entramado de la gobernanza son las asociaciones de empresarios del sector. Se trata de asociaciones que actúan en representación de los intereses de los empresarios ante las administraciones públicas y ofrecen información, asesoramiento e incluso formación a sus miembros asociados. En las islas existen cuatro asociaciones de mayor tamaño:

- Ashotel (<https://ashotel.es>). Se trata de una asociación exclusivamente para establecimientos hoteleros y extrahoteleros autorizados que aglutina empresarios de las tres islas que conforman la provincia de Santa Cruz de Tenerife: Tenerife, La Palma, La Gomera y El Hierro. Sin embargo, cabe destacar que Ashotel realiza también labores de monitorización del destino, ya que recientemente ha desarrollado su propio Observatorio de Competitividad Turística y Desarrollo Sostenible (<https://observatorio.ashotel.es>) con ámbito de actuación en la provincia de Santa Cruz de Tenerife y basado en tres conceptos claves: vigilancia, inteligencia y prospectiva.
- FEHT (<https://www.feht.es>). La Federación de Empresarios de Hostelería y Turismo de Las Palmas también aglutina empresarios no sólo de establecimientos alojativos sino también de bares y restauración, discoteca y ocio e incluso de turismo rural. A esta asociación se encuentran adscritas las siguientes cuatro asociaciones:
 - Asociación de empresarios hoteleros de Gran Canaria, Lanzarote y Fuerteventura. (AEH)
 - Asociación de empresarios de alojamientos turísticos de Las Palmas. (AEAT)
 - Asociación de empresarios de bares, cafeterías, restaurantes y ocio nocturno de Las Palmas. (AEBCRYO)
 - Asociación de empresarios gran canaria natural. (GCN)
- ASOLAN (<https://www.asolan.com>). La Asociación Insular de Empresarios de Hoteles y Apartamentos de Lanzarote, como bien indica el nombre, está formada, al igual que Ashotel, únicamente por establecimientos alojativos, pero en este caso únicamente de la isla de Fuerteventura.
- ASOFUER (<https://asofuer.com>). La Asociación de Empresarios Turísticos de Fuerteventura está conformada por empresarios no sólo hoteleros y extrahoteleros, sino también por empresarios cuya actividad económica esté dentro del ámbito turístico.

Además de los agentes ya mencionados existen multitud de stakeholders y organizaciones que también tienen relevancia ya que también están implicados en el ecosistema turístico. Algunos de ellos se encuentran listados a continuación:

- Asociación Canaria de alojamientos de Turismo Rural (Acantur)
- Asociación Canaria de Emprendimiento Turístico (ASOCET)
- Asociación Canaria de Turismo Activo (Activa Canarias) <https://www.turismoactivocanarias.com/>
- Asociación Canaria del Alquiler Vacacional (ASCAV)
- Asociación de Agencias de Viajes
- Asociación de Empresarios de Restauración y Ocio de Santa Cruz de Tenerife (AERO)
- Asociación de Guías de Turismo de Gran Canaria (APIT)
- Asociación de Municipios Turísticos de Canarias <https://www.amtcanarias.es/>
- Asociación Empresarial del Sector del Ocio (Fecao)

- Asociación para el Desarrollo Turístico La Palma (Asdetur)
- Asociación Profesional de Empresarios Coches de Alquiler de Canarias (apeca)
- Asociación Profesional de Empresarios de Coches de Alquiler de Canarias (APECA) <https://apeca.es/>
- Asociación Profesional de Guías de Turismo de Tenerife (APIT)
- Asociación Turismo Rural Isla Bonita
- Cámaras de Comercio Industria y Navegación
- Cátedra de Turismo CajaCanarias-Ashotel de la Universidad de La Laguna
- Centros de Iniciativas Turísticas.
- Clúster AEI Turismo Innova Gran Canarias
- Clúster de enoturismo de Canarias
- Clúster de Innovación Turística de Canarias (Turisfera)
- Colegio Oficial de Profesionales el Turismo de Canarias (COPTURISMO)
- Concejalías de turismo municipales.
- Instituto Universitario de Turismo y Desarrollo Económico Sostenible de la ULPGC (TIDES)
- Organizaciones ciudadanas, de consumidores y de protección medioambiental.
- Organizaciones sindicales



En la figura 11.1 se puede observar a los agentes implicados en el ecosistema turístico de Canarias según su ámbito de actuación. Cabe mencionar que esta figura es únicamente una aproximación a la realidad ya que no refleja las relaciones entre los agentes, pero ayuda a comprender el y los principales agentes implicados en la toma de decisiones de una forma visual.

Desde la perspectiva del Observatorio Turístico de Canarias existen cuatro entidades destacables que operan a escala regional, en el ámbito público, y realizan funciones de monitorización del turismo en Canarias: la Viceconsejería de Turismo del Gobierno de Canarias, Promotur, el ISTAC y las dos universidades públicas (figura 11.1.). Estas cuatro entidades están integradas en la estructura del Observatorio Turístico de Canarias. A escala insular operan los Cabildos y entidades relacionadas, que apoyan y promocionan el turismo en cada isla. Y, por último, en los municipios coexisten los ayuntamientos, así como agentes individuales que con su información y toma de decisiones contribuyen a la conformación de esta red de agentes que contribuyen a la gobernanza.

Figura 11.1 Agentes por ámbito de actuación



Fuente: Elaboración propia

La coordinación entre todos estos agentes es uno de los requisitos fundamentales para el éxito del destino turístico. En Canarias no existe información detallada sobre la coordinación y cooperación entre agentes del destino por lo que se ha hecho una recopilación de ejemplos de convenios y acuerdos de colaboración recientes que se han firmado entre agentes para tener una aproximación de los temas en los que colaboran estas entidades (tabla 11.1). Hay evidencias de que las administraciones cooperan en temas de promoción turística y ejecutan planes de forma común. Sin embargo, no existe un indicador concreto que refleje si se está llevando a cabo una colaboración adecuada para la existencia de la gobernanza turística.

Tabla 11.1 Ejemplos de colaboración entre administraciones públicas

Entidades	Tipo de colaboración	Enlace
Ayuntamiento de Adeje y Cabildo de Tenerife	Convenio de colaboración para llevar a cabo la promoción turística de la isla de Tenerife en el exterior 2017-2020	https://transparencia.tenerife.es/archivos/113/convenio-convenio-de-colaboracion-con-el-ayuntamiento-de-adeje-para-llevar-a-cabo-la-promocion-turistica-de-la-isla-de-tenerife-en-el-exterior-2017-2020-29-03-2020-5029.pdf
Consejería de Turismo, Industria y Comercio (Gobierno de Canarias) y Promotur Turismo Canarias, S.A.	Gestión de las subvenciones destinadas al restablecimiento de las rutas aéreas con las Islas Canarias y la recuperación de la conectividad y el turismo del archipiélago	http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2021/223/012.html
Promotur Turismo Canarias, S.A. y Vueling Airlines S.A.	Colaboración en el desarrollo y ejecución de acciones y campañas promocionales conjuntas de co-branding en el periodo 2021-2022	http://www.gobiernodecanarias.org/boc/2021/214/011.html
Gobierno de Canarias y Cabildo de Gran Canaria	Ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística de Patrimonio Mundial y Reserva de la Biosfera de Gran Canaria	https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-16064
Promotur Turismo Canarias, S.A. y Cabildo de El Hierro	Promoción turística conjunta	https://transparenciaelhierro.blob.core.windows.net/113/convenio-convenio-de-colaboracion-con-promotur-turismo-canarias-sa-para-la-promocion-turistica-conju-150115.pdf
Gobierno de Canarias y Cabildo de La Palma	Ejecución del Plan de Sostenibilidad Turística de la isla de La Palma	https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2020-16001
Promotur Turismo Canarias, S.A. y Colegio Profesional de Diplomados y Técnicos de Empresas y actividades turísticas de Canarias	Desarrollo de la actuación conjunta y coordinada para la revisión y homogeneización de los contenidos de los protocolos de actuación elaborados y reforzados a causa derivado de la crisis generada por la covid-19	http://sede.gobiernodecanarias.org/boc/boc-a-2021-132-3229.pdf

Fuente: Elaboración propia



11.2 Indicadores y disponibilidad

Tal y como se ha planteado en el estudio preliminar del Observatorio Turístico de Canarias (2020), los tres focos en los que se centrarán los indicadores serán: la efectividad del gobierno, la participación de los stakeholders en el proceso decisivo y la comunicación y responsabilidad entre estos.

Según Duran (2013), la gobernanza turística es una práctica de gobierno que se puede medir y cuyo objetivo es dirigir de manera efectiva los sectores turísticos en los diferentes niveles de gobierno a través de formas de coordinación, colaboración y cooperación que sean eficientes, transparentes y sujetas a rendición de cuentas. No obstante, medir la gobernanza tiene cierta complejidad debido a su carácter no cuantitativo y en Canarias existe una cierta carencia con respecto a la existencia de estadísticas que reflejen el estado de la gobernanza turística. A pesar de la escasez de datos disponibles, la información que más se aproxima a la medición de la gobernanza en Canarias son los obtenidos a través de la encuesta de Administración Pública y Participación Ciudadana de la ECOSOC del ISTAC de 2018. Sin embargo, estos datos no hacen referencia al ámbito turístico en exclusiva.

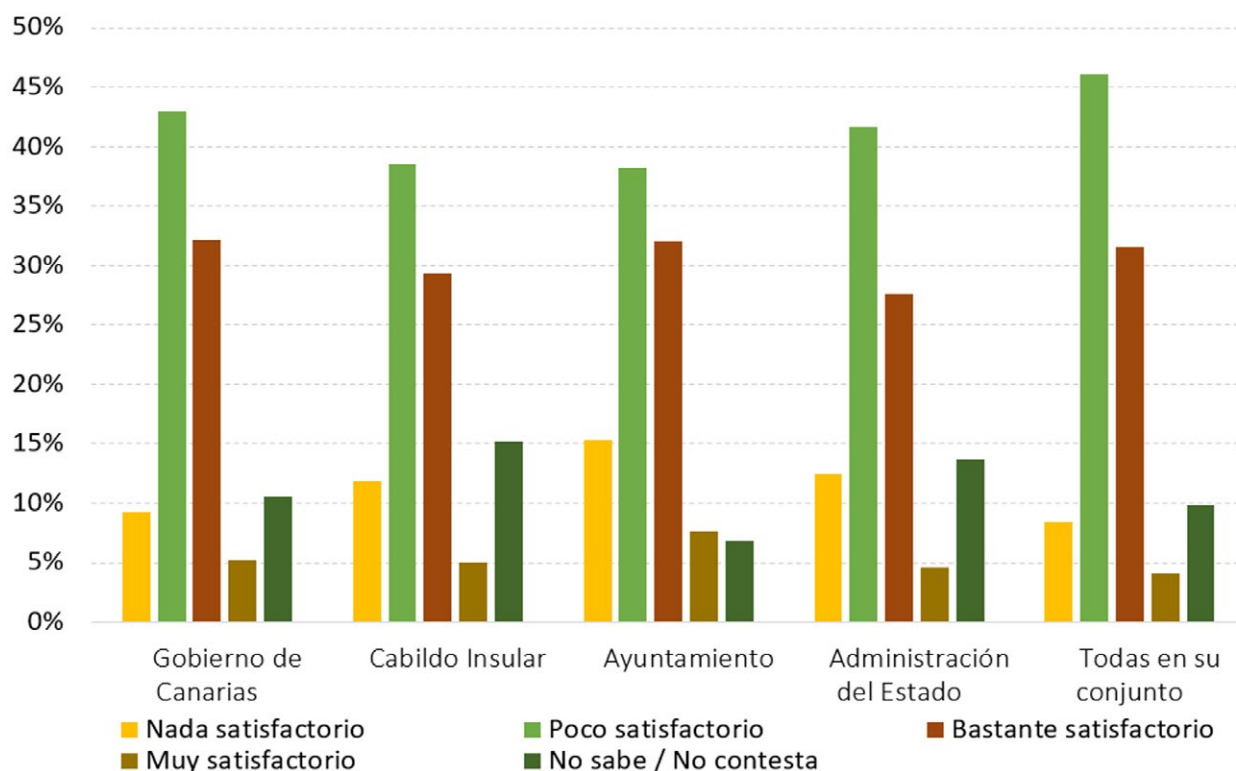
Desde el Observatorio Turístico de Canarias se plantea, no obstante, la necesidad de hacer un seguimiento de la gobernanza turística como un objetivo clave. Pulido-Fernández & Pulido-Fernández (2018) han desarrollado un Sistema de Indicadores de gobernanza turística en destinos turísticos para poder hacer frente al desafío de la medición del progreso en esta materia. Los autores han clasificado un total de 81 indicadores teniendo en cuenta los 9 principios necesarios para cumplir la práctica del buen gobierno: participación, estado de derecho, transparencia, receptividad, orientación al consenso, equidad, efectividad y eficiencia, rendición de cuentas y visión estratégica. Estos indicadores tienen que ser adaptados al territorio en el que se van a aplicar y la selección se deberá realizar con la participación de todos los stakeholders del destino, teniendo en cuenta las características del destino y los objetivos propuestos. No obstante, en el caso de Canarias, como paso previo a la selección e implementación de los indicadores, será necesario identificar claramente a los principales stakeholders y establecer claramente cuáles son sus relaciones.

11.3 Una aproximación a la gobernanza en Canarias

A continuación, se hará un breve análisis de la gobernanza turística en Canarias a partir de los datos más relevantes obtenidos a través de los datos sobre Administraciones Públicas y Participación Ciudadana de la ECOSOC del ISTAC de 2018.

En la valoración del funcionamiento de los servicios públicos en Canarias (gráfico 11.1.) existe una cierta tendencia hacia una opinión negativa. La mayoría de los encuestados consideran el funcionamiento de cada administración como “poco satisfactorio” llegando a sobrepasar el 45% de los encuestados cuando se trata de valorar todas las administraciones en su conjunto. Si a estos porcentajes se le añaden las personas que no están nada satisfechas con el funcionamiento de las administraciones, se puede observar claramente esta tendencia negativa. Sin embargo, no se debe omitir que existe un considerable número de personas que sí valoran de forma positiva el funcionamiento de los servicios públicos en Canarias, aunque sean un grupo minoritario.

Gráfico 11.1 Valoración del funcionamiento de los servicios públicos en Canarias, 2018



Fuente: ISTAC (2018)

En la tabla 11.2 se puede observar el grado de satisfacción de la población con los servicios públicos prestados por el Gobierno de Canarias en el año 2018. El área de Turismo destaca en particular por dos motivos. Por un lado, es el servicio menos valorado de forma negativa y por otro lado es el más valorado de forma positiva frente a los demás servicios. Por el contrario, el servicio peor posicionado es sin duda el empleo.

Tabla 11.2 Grado de satisfacción con los servicios públicos prestados por el Gobierno de Canarias, 2018

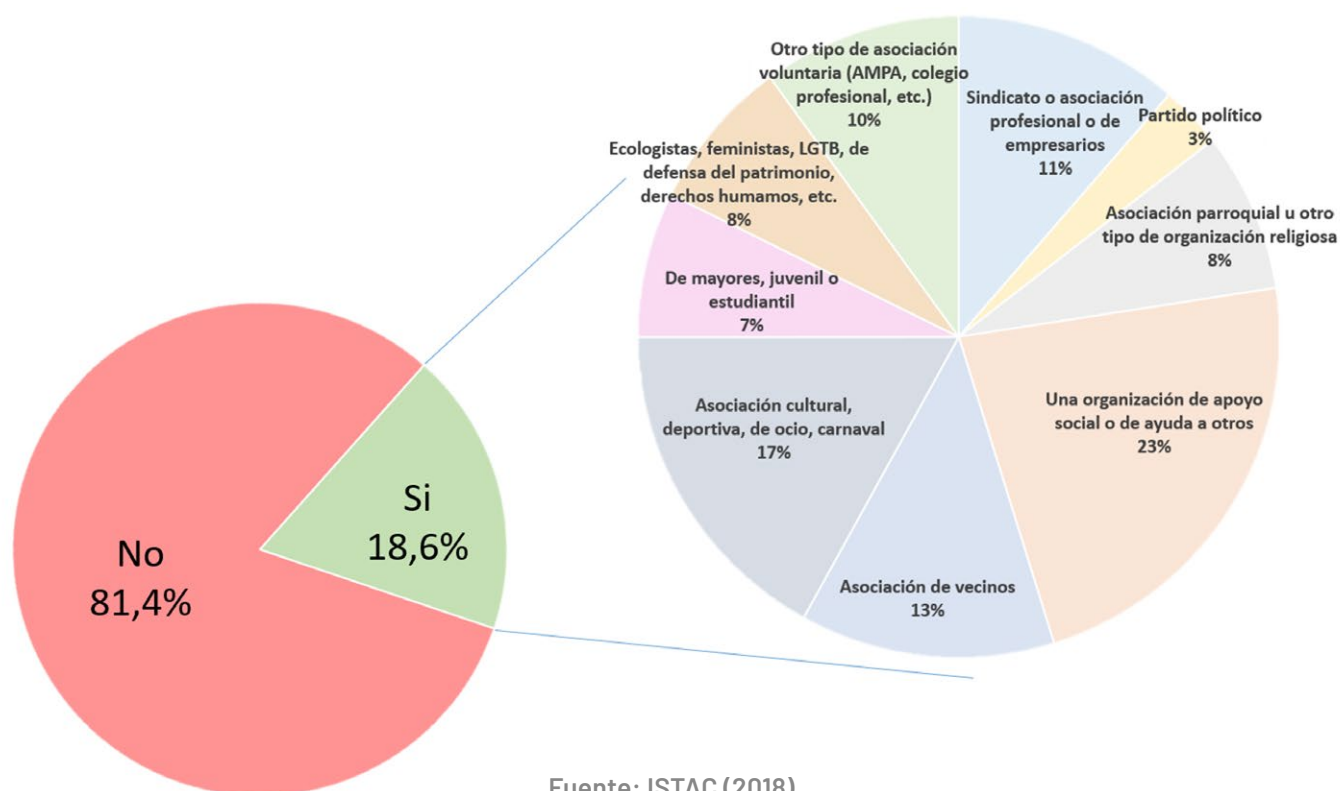
	Valoración negativa	Valoración positiva	No sabe / No contesta
Inclusión social y lucha contra la pobreza	66,78%	18,09%	15,14%
Obras públicas	61,82%	28,44%	9,74%
Transportes	46,86%	46,26%	6,89%
Comercio	37,69%	49,92%	12,40%
Industria y energía	50,41%	31,92%	17,67%
Igualdad	51,44%	35,58%	12,98%
Justicia	59,20%	25,40%	15,41%
Juventud	52,22%	30,94%	16,84%
Seguridad y emergencia	33,96%	55,18%	10,86%
Empleo	78,24%	12,68%	9,08%
Agricultura, ganadería y pesca	51,43%	23,27%	25,31%
Turismo	27,70%	62,04%	10,26%
Cultura y deportes	35,97%	51,43%	12,60%
Educación	50,05%	40,11%	9,85%
Sanidad	61,77%	33,34%	4,89%

Fuente: ISTAC (2018)



En cuanto a la participación ciudadana, los últimos datos disponibles reflejan que el 18,6% de los encuestados participa en alguna asociación en Canarias. Dentro de las personas que participan en algún tipo de asociación la distribución es muy diversa como se aprecia en el gráfico 11.2., siendo las más relacionadas con el turismo el grupo de sindicatos o asociaciones profesionales o de empresarios y las asociaciones culturales, deportivas, de ocio o carnaval, que representan el 11% y el 17%, respectivamente.

Gráfico 11.2 Población según participación en alguna asociación en Canarias en 2018



Fuente: ISTAC (2018)



Referencias

Duran, C. (2013). Governance for the Tourism Sector and its Measurement, UNWTO Statistics and TSA Issue Paper Series STSA/IP/2013/01(Online), available: <http://statistics.unwto.org/en/content/papers>

ISTAC (2019). Módulo de Vivienda Vacacional de la Encuesta de Hábitos y Confianza Socioeconómica (ECOSOC).

Observatorio Turístico de Canarias (2020). Tourism Observatory of the Canary Islands. Preliminary report. Preliminary Report. Gobierno de Canarias, Universidad de La Laguna y Universidad de Las Palmas de Gran Canaria.

Pulido-Fernández, J. I., & Pulido-Fernández, M. de la 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>

**Anexo 11.1 Funciones en materia de turismo atribuidas a la Consejería de Turismo,
Industria y Comercio del Gobierno de Canarias**

- La dirección de la política turística de Canarias orientando la misma hacia la consecución del modelo de desarrollo promovido por las Directrices de Ordenación del Turismo.
- La dirección de la política de rehabilitación de la planta alojativa turística del Archipiélago.
- El impulso de la participación del sector privado en la definición de la política turística de Canarias.
- La propuesta al Gobierno de la aprobación, y en su caso modificación, de los instrumentos de planificación de las infraestructuras y de los sectoriales previstos en normativa sectorial aplicable, así como de los instrumentos económicos y de gestión establecidos en las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y que competan a la Consejería, sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros departamentos.
- La declaración de la no sujeción a la normativa turística de empresas, actividades o establecimientos que pudieran considerarse turísticos cuando se acredite que carecen de tal carácter o naturaleza, en los términos que establece la reglamentación específica.
- La declaración, en su caso, y la delimitación de los núcleos y zonas a rehabilitar, previo informe de la Consejería con atribuciones en materia de ordenación territorial.
- La aprobación de los planes, programas y medidas tendentes a la rehabilitación de los espacios urbanos turísticos o proponer al Gobierno su aprobación cuando competa a este, y sin perjuicio de las competencias que correspondan a otros departamentos u órganos.
- La determinación de la aplicación singularizada de las excepciones respecto a los estándares de densidad en los términos en que así se establezca legalmente.
- El otorgamiento de dispensa de requisitos de ordenación de establecimientos de alojamiento turístico, de conformidad con lo previsto en la normativa sectorial aplicable.
- La propuesta al Gobierno de la regulación de las enseñanzas turísticas y las profesiones del sector y de la habilitación para su ejercicio, sin perjuicio de la distribución competencial prevista por la Constitución y el Estatuto de Autonomía de Canarias, y sin perjuicio de las competencias de otros departamentos.
- La propuesta al Gobierno del informe o acuerdo de declaración de interés general de proyectos turísticos, en los términos previstos en las leyes.
- La resolución de procedimientos sancionadores incoados con motivo de la comisión de infracciones a la normativa turística calificadas como muy graves cuando se impongan sanciones hasta la cuantía de ciento cincuenta mil doscientos cincuenta y tres euros con dos céntimos (150.253,02 euros) y/o la suspensión temporal de actividades o del ejercicio profesional, así como la propuesta al Gobierno de la resolución de tales procedimientos sancionadores cuando la sanción a imponer supere la cuantía de ciento cincuenta mil doscientos cincuenta y tres euros con dos céntimos (150.253,02 euros) o se trate de la clausura definitiva del establecimiento.
- La aprobación de la planificación de la promoción turística interior y exterior, previa audiencia de los cabildos insulares.
- La iniciativa en relación con la determinación de las zonas o núcleos que, por motivos turísticos, se exceptúan del régimen general de horarios comerciales, de conformidad con la normativa de aplicación.
- La declaración de Fiestas de Interés Turístico de Canarias.

Fuente: Gobierno de Canarias (2021)

Anexo 11.1 Funciones en materia de turismo atribuidas a la Consejería de Turismo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias

De carácter genérico

- La coordinación de las actuaciones de las Direcciones Generales adscritas a este órgano.
- Planificar las actividades turísticas de interés regional, así como las que se desarrollen en el exterior.
- La coordinación en la elaboración de las disposiciones de carácter general en las materias relacionadas con el turismo.
- La elaboración de los instrumentos de contenido estratégico o programático en las áreas de su competencia, previa audiencia de los Cabildos Insulares.
- Ostentar la representación de la Consejería en los actos relacionados con el turismo a los que no asista la persona titular del Departamento.
- La imposición de sanciones por infracciones a la normativa turística calificadas como graves cuando dicha potestad sancionadora no esté reservada a la persona titular del departamento.
- Fomentar y promover el turismo en Canarias, planificar las actividades dirigidas a tal fin, así como las acciones para su promoción exterior.
- Impulsar la ejecución de los planes sectoriales aprobados en las áreas de su competencia, en coordinación con el resto de las Administraciones Públicas implicadas en la planificación.
- El fomento de alternativas formativas y de perfeccionamiento de los profesionales del turismo.

De carácter específico

- El impulso, coordinación y seguimiento del sistema de información turística.
- La propuesta al titular del Departamento, para su aprobación, de los planes de promoción turística interior y exterior, previa audiencia de los Cabildos Insulares.
- La propuesta en relación con la declaración, en su caso, y la delimitación de los núcleos y zonas a rehabilitar.
- La propuesta de planes, programas y medidas dirigidas a la rehabilitación de los espacios urbanos turísticos.
- La elaboración, en cooperación con el Instituto Canario de Estadística, y en concierto con los Cabildos Insulares, de un sistema de indicadores ambientales, sociales y económicos para el seguimiento de las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias y la determinación de la capacidad de crecimiento turístico de cada isla y de la modalidad y tipo de establecimiento alojativo.

- La propuesta de los criterios generales aplicables en la calificación como turística de actividades o empresas a los efectos previstos en el artículo 2.2.c), in fine, y h) de la Ley 7/1995, de 6 de abril.
- El impulso de los sistemas de control de la calidad y su coordinación con los planes y campañas de inspección de empresas, actividades y establecimientos turísticos.
- La coordinación y seguimiento que corresponde a la Administración Pública de la Comunidad Autónoma de los órganos de dirección y gestión de las sociedades mercantiles y fundaciones públicas del sector turístico adscritas al Departamento, en los términos previstos legal y reglamentariamente y sin perjuicio de las atribuidas a otros órganos o departamentos.
- La emisión de informes sectoriales relacionados con las infraestructuras turísticas, el ocio y el turismo en las costas.
- La coordinación de la gestión de las actuaciones en materia de costas derivadas de los convenios de cooperación suscritos o que se suscriban con la Administración General del Estado y con los Cabildos Insulares.
- La concesión de dispensa de aplicación del principio de unidad de explotación.
- La coordinación del Registro de entidades facultadas para la emisión de informes técnicos turísticos de acuerdo con lo previsto en la normativa para la renovación y modernización turística de Canarias.
- La resolución de los procedimientos que procedan en relación a la obligación de presentar los informes técnicos turísticos de acuerdo con lo previsto en la normativa para la renovación y modernización turística de Canarias.
- La coordinación con el órgano competente en materia de medio ambiente para la elaboración de los programas y acciones para la protección del medio natural de las zonas turísticas.
- La emisión de informes relativos a proyectos de inversiones estratégicas para Canarias a que hace referencia la disposición normativa que regula las inversiones estratégicas para Canarias.
- Las demás funciones que le vengan atribuidas por el ordenamiento jurídico

Fuente: Gobierno de Canarias (2021)



El Observatorio Turístico
de Canarias

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

12

Accesibilidad y conectividad del transporte aéreo

12. Accesibilidad y conectividad del transporte aéreo

12.1 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 pueden 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-Quién) 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 (quién va). En nuestro caso, los cuatro componentes pueden verse como: (1) microdestinos 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 & 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 empíricamente 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 analizado en la literatura que puede desarrollar el Observatorio de Turismo de Canarias (OTC).



12.2 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 a 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 nodos incluidos en el estudio. Así, los nodos se pueden ordenar por orden de 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 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 Gutiérrez (2001).

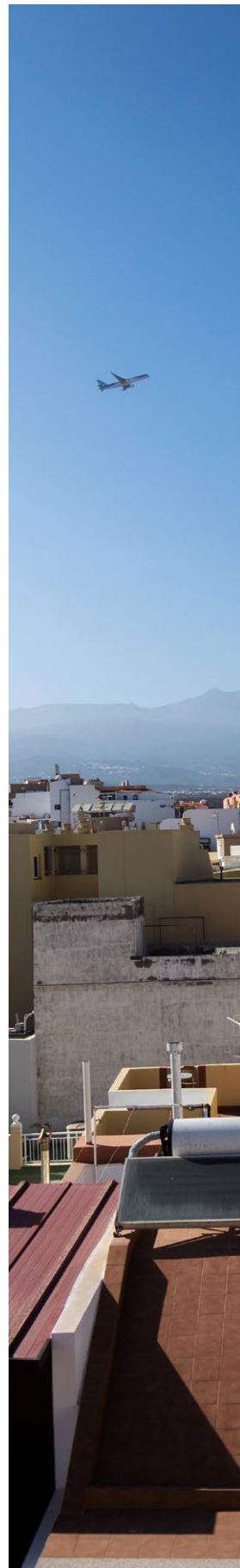
Y finalmente, siguiendo a Hesse et al. (2013), se proponen cuatro indicadores de accesibilidad parcial (potencial, accesibilidad diaria, localización y eficiencia relativa de la red) para analizar la accesibilidad del transporte aéreo en Canarias. Estos cuatro indicadores se han utilizado más ampliamente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

12.2.1. 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:

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

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 auto-potencial (Ec. 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 análisis 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 para 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.



12.2.3. 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 4 horas (European Commission, 2011). En este sentido, puede ser muy ilustrativo realizar el análisis con diferentes umbrales temporales para analizar 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:

$$AD_i = \sum_{j=1}^n POb_j * \delta_{ij} \quad (2)$$

where

$$\delta_{ij} = 1 \quad \text{if} \quad t_{ij} \leq 3; \text{ and } 0 \text{ otherwise}$$

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 79640 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.

12.2.4. 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 el índice 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 ésta es una suposición muy fuerte. El indicador de localización se puede obtener según:

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

(3)

where

$$s_j = \frac{PIB_j}{\sum_{k=1}^n PIB_k}$$

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.



12.2.5. 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; Martín et al., 2004), y se puede obtener de la siguiente manera:

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

(4)

where

$$s_j = \frac{PIB_j}{\sum_{k=1}^n PIB_k}$$

Hesse et al. (2013) calculan el tiempo de viaje óptimo para cada par $(\tilde{t}_{ij})$ 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.



12.3 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). 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). La CNA no está exenta 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.

12.3.1. 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.

12.3.2. 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. 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 importantes. 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.



12.3.3. 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 2.



12.4 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 volados 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 miríada 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). MIDT consiste en datos de reserva anónimos procesados por algún sistema de distribución global (GDS), como Amadeus, Sabre o TravelPort. MIDT generalmente incluye fecha de reserva, aerolínea, número de vuelo, clase de reserva, tarifa, número de pasajeros e itinerario. 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). 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 OTC está interesado en estos productos, deberá suscribirse a los servicios de 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 principalmente 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 autor concluyó 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.

12.4.1. 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, el OTC no sólo 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 del OTC 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 el observatorio.

La información sobre los pasajeros del aeropuerto se ha convertido posiblemente en una necesidad importante de los gerentes del OTC (Martin, Saayman, & du Plessis, 2019). Si bien el enfoque de este capítulo es principalmente proporcionar un análisis profundo de la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo, los administradores del observatorio 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 ahora es aún peor con la pandemia, ya que muchos aeropuertos han instalado más procesos de control para verificar si los pasajeros tienen un certificado válido de COVID-19 o una prueba válida que muestre que el pasajero no está contagiado por el patógeno. Algunos aeropuertos están evaluando e introduciendo tecnología de autoservicio (SST) para algunos de los procesos involucrados para 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, al gerente del observatorio le gustaría saber la dirección exacta de origen de cada turista y las actividades que los turistas han realizado durante su estadía en las islas.

12.5 Conclusiones

Graham y Dobruszkes (2019) 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” (p. 1).

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. 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 del futuro OTC. 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 podrían mejorar la accesibilidad y conectividad del transporte aéreo de los aeropuertos ubicados en el archipiélago.

Referencias

- 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, Switzerland: 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. (2011). *Flightpath 2050. Europe's Vision for Aviation*. Report of the HighLevel Group on Aviation Research. Luxembourg.
- 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*. Amsterdam, Netherlands: Elsevier Inc.
- 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>
- Martin, J. C., Saayman, M., & du Plessis, E. (2019). Determining satisfaction of international tourist: A different approach. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 40(April 2018), 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(February), 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>
- Schossor, 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). Amsterdam, Netherlands.
- 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, 43, 247–258.
<https://doi.org/10.1016/j.tre.2006.10.004>
- Zweig, K. A. (2016). *Network analysis literacy*. Vienna, Austria: Springer-Verlag GmbH.



El Observatorio Turístico
de Canarias

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

13

Overtourism y alquiler vacacional

13. Overtourism y alquiler vacacional

13.1 Introducción

El alquiler vacacional de viviendas particulares es una forma de alojamiento que se ha consolidado en los últimos años como parte de la oferta de un destino. Surge de las facilidades aportadas por las plataformas, que permiten tanto poner en contacto a oferentes y demandantes como su comercialización. El interés para el Observatorio de este producto turístico radica en dos cuestiones básicas. La primera es conocer las características de este tipo de oferta (cuántas hay, dónde se ubican, quienes son sus propietarios y clientes, en cuántas plataformas se comercializan, etc.). La segunda en su impacto: gasto en destino, generación de empleo, satisfacción del cliente, etc.



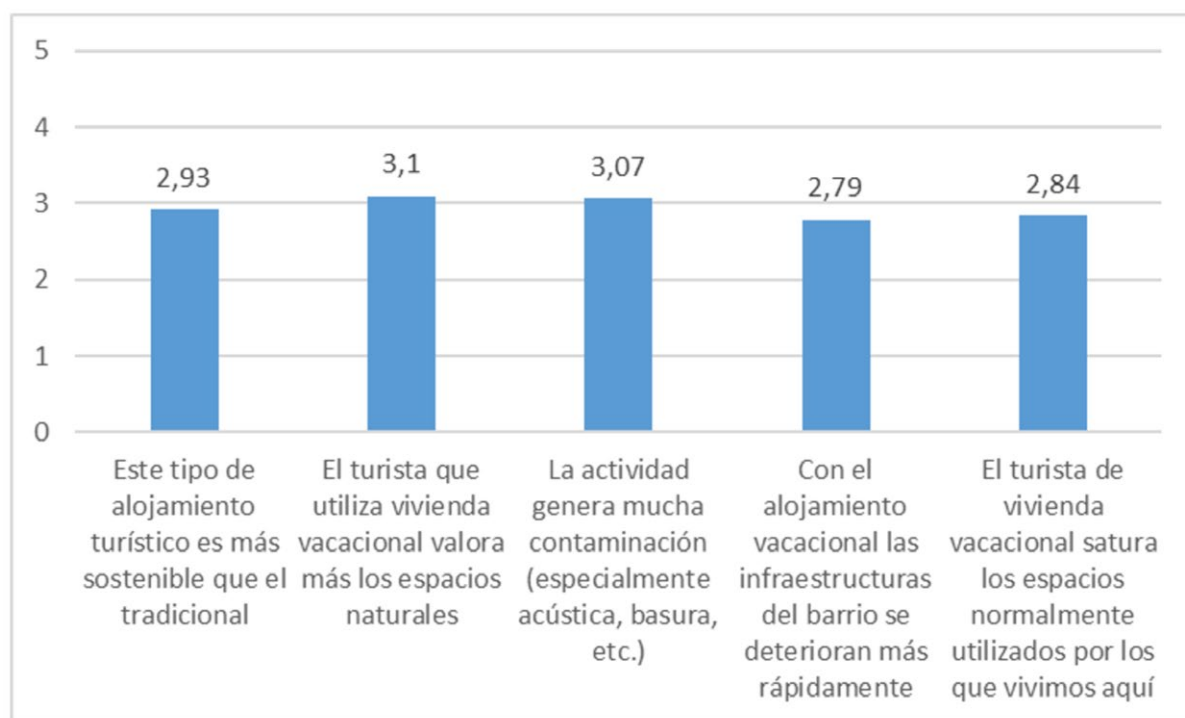
13.2 Disponibilidad de indicadores

13.2.1 Aportación de los Alquileres vacacionales al destino a nivel de Canarias

Para medir la aportación del alquiler vacacional al destino es crucial fijarnos en la percepción de parte de los residentes sobre los impactos medioambientales, económicos, sociales y culturales.

Según lo observado en el gráfico 13.1. podemos concluir que la percepción sobre los impactos medioambientales del alquiler vacacional es positiva (en la escala del 1-5 de Likert, en la cual 5 es muy satisfecho y 1 muy insatisfecho), en especial se percibe al turista de alquiler vacacional más contaminante, incluyendo el ruido, pero valorando más los espacios naturales, otorgando un valor de 3,1 sobre 5.

Gráfico 13.1 Percepción de los impactos medioambientales del alquiler vacacional



Fuente: ISTAC (2019)

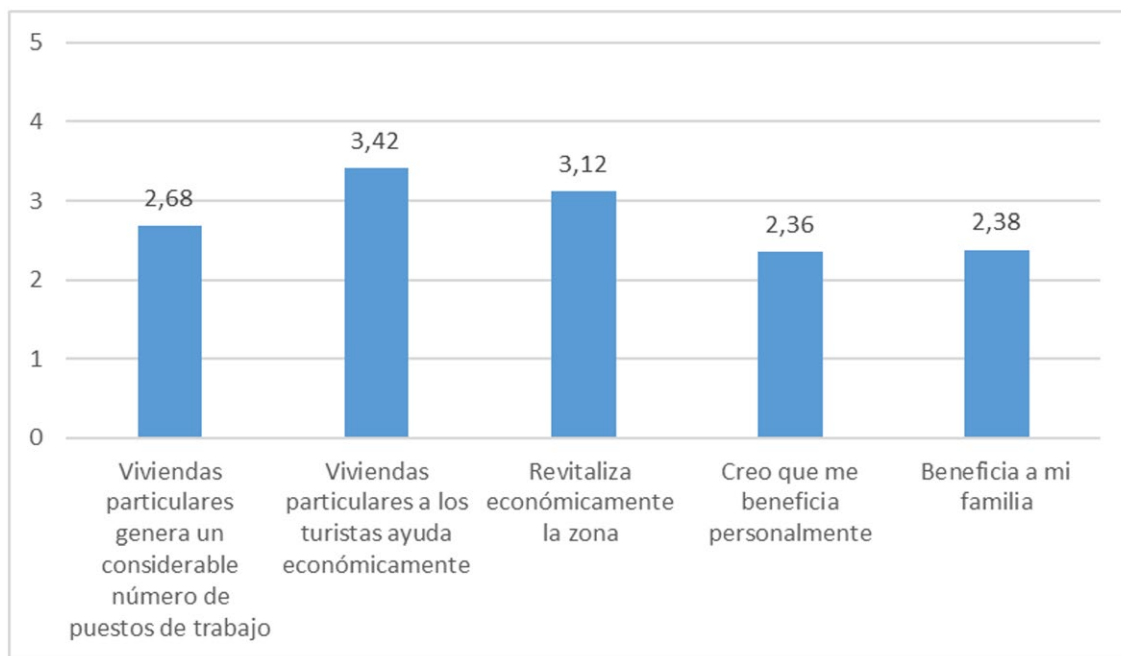
Cabe nombrar el impacto económico en general a la población en su conjunto, disminuyendo los puestos de trabajo en hoteles, pero revitalizando económicamente la zona a través de la aportación económica a particulares (tabla 13.1)(gráfico 13.2).

Tabla 13.1 Preguntas para valorar la percepción de los impactos económicos del alquiler vacacional

El alojamiento de turistas en viviendas particulares genera un considerable número de puestos de trabajo directos e indirectos
El alquiler de viviendas particulares a los turistas ayuda económicamente a muchas familias
La vivienda vacacional revitaliza económicamente la zona donde está ubicado el alojamiento
La actividad de vivienda vacacional, en cierto modo, creo que me beneficia personalmente
Este tipo de actividad alojativa beneficia a mi familia o a gente de mi entorno más cercano
Esta actividad de alojamiento turístico directa o indirectamente mejora mi situación económica
La vivienda vacacional destruye puestos de trabajo existentes en los hoteles

Fuente: ISTAC (2019)

Gráfico 13.2 Percepción de los impactos económicos del alquiler vacacional



Fuente: ISTAC (2019)

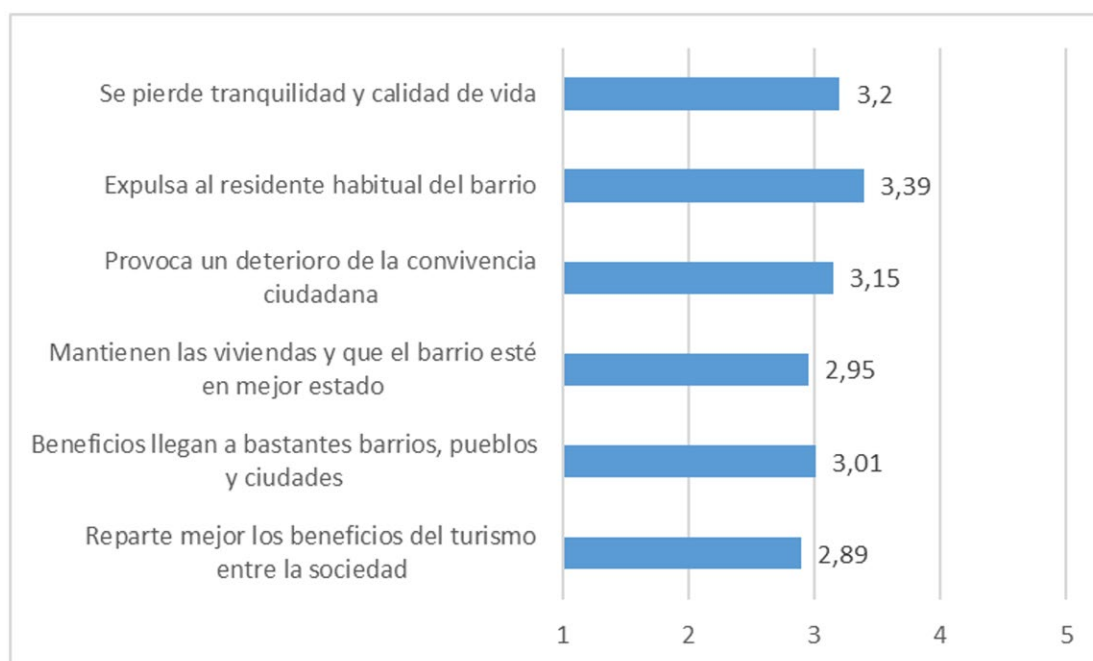
Los impactos sociales y culturales percibidos por los residentes son negativos, en relación con la expulsión del residente habitual por la subida de precios y la pérdida de tranquilidad y calidad de vida. Sin embargo, la posibilidad de relacionarse con los turistas y fomentar el cambio intercultural se valoran positivamente (tablas 13.2, 13.3, 13.4, gráficos 13.3 y 13.4).

Tabla 13.2 Preguntas para valorar la percepción de los impactos sociales del alquiler vacacional

La vivienda vacacional reparte mejor los beneficios del turismo entre la sociedad
Los beneficios que genera la actividad de la vivienda vacacional llegan a bastantes barrios, pueblos y ciudades
Esta actividad alojativa favorece que se mantengan las viviendas y que el barrio esté en mejor estado
Este tipo de actividad provoca un deterioro de la convivencia ciudadana (más ruido, vandalismo, etc.)
Alquilar viviendas particulares a los turistas termina expulsando al residente habitual del barrio
Donde se implanta la vivienda vacacional se pierde tranquilidad y calidad de vida

Fuente: ISTAC (2019)

Gráfico 13.3 Percepción de los impactos sociales del alquiler vacacional



Fuente: ISTAC (2019)

Tabla 13.3 Preguntas para valorar la percepción de los impactos culturales del alquiler vacacional

Esta forma de alojamiento turístico favorece el intercambio y comprensión de culturas diferentes
El desarrollo de esta forma de alojamiento es una oportunidad para relacionarse con personas de otros lugares y conocer otras costumbres
Donde se implanta la vivienda vacacional mejora la oferta de ocio y entretenimiento disponibles para los residentes
Este tipo de actividad alojativa provoca una pérdida de la identidad y cultura local
La vivienda vacacional hace que los propios residentes se sientan como extraños en su isla
Las relaciones con turistas que se alojan en viviendas particulares aportan pocas cosas de interés

Fuente: ISTAC (2019)

Gráfico 13.4 Percepción de los impactos culturales del alquiler vacacional



Fuente: ISTAC (2019)

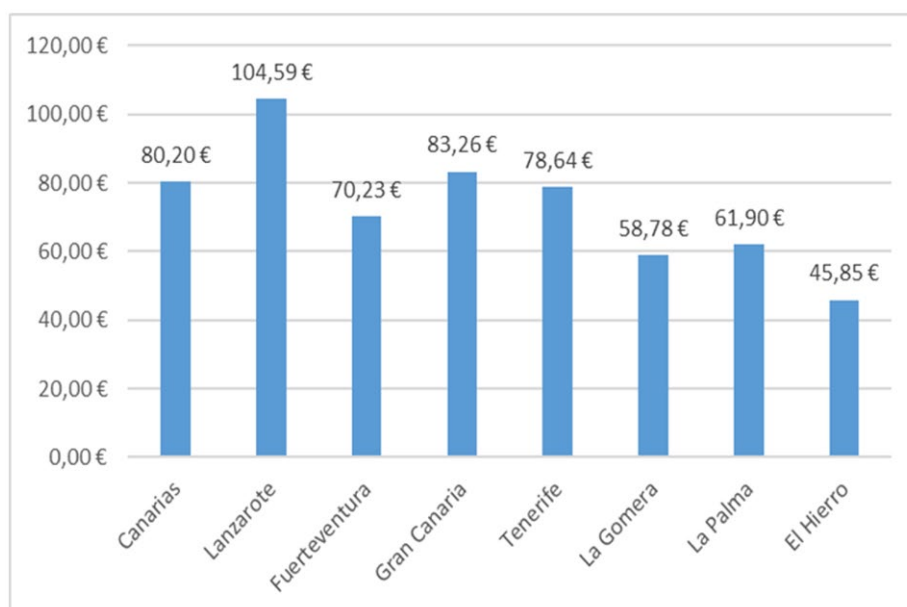
Tabla 13.4 Precio medio del alquiler vacacional por noche e Islas. 2019

Lugar	Precio medio
Canarias	80,20€
Lanzarote	104,59€
Fuerteventura	70,23€
Gran Canaria	83,26€
Tenerife	78,84€
La Gomera	58,78€
La Palma	61,90€
El Hierro	45,85€

Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019

En el año 2019, la isla con mayor precio medio por noche fue Lanzarote, que como se puede ver en el gráfico 13.5 ascendía a 104,59€. El Hierro fue la de menor precio medio por noche (48,85€).

Gráfico 13.5 Precio medio por noche por Islas

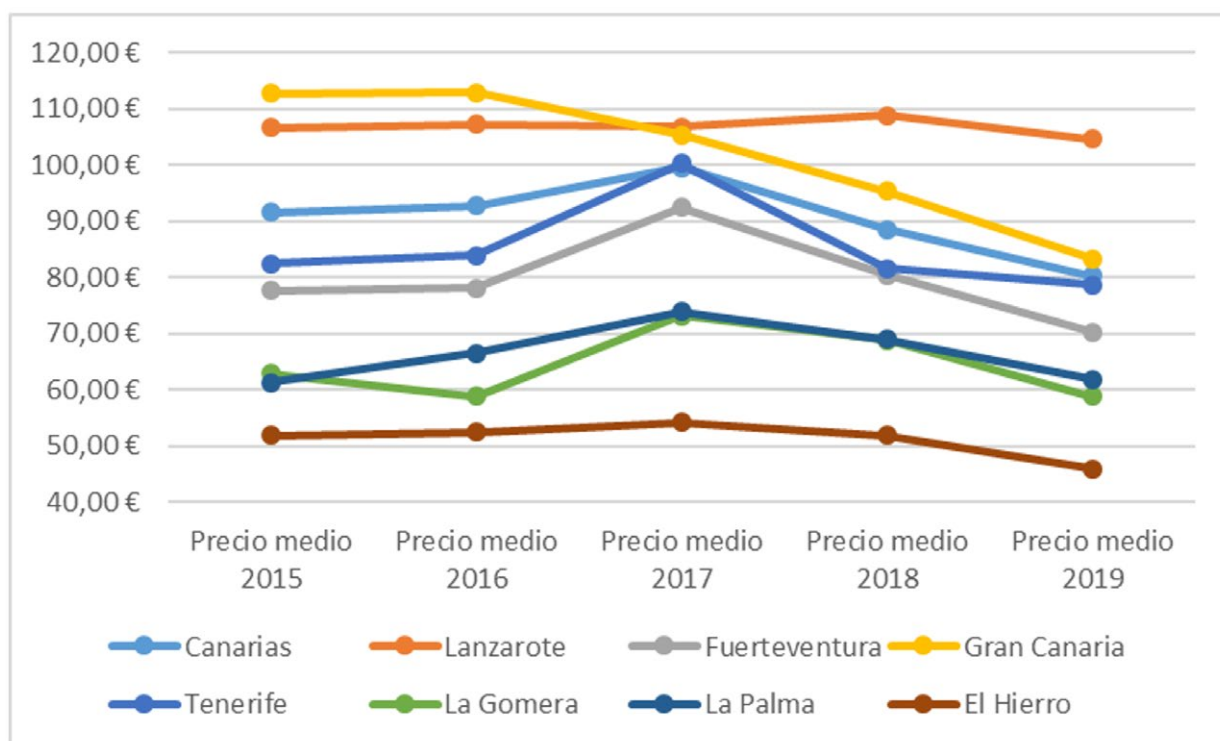


Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019



Según el gráfico 13.6 de la evolución de precios de viviendas vacacionales, se ha notado un descenso del alquiler de viviendas vacacionales en Canarias en su conjunto en 2019, a excepción de Tenerife que se ha mantenido estable a lo largo del año 2019.

Gráfico 13.6 Evolución de precios de viviendas vacacionales en Canarias 2015/2019



Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019

13.3 Análisis del alquiler de viviendas en Canarias

A continuación, veremos los datos resumidos de oferta, demanda y los canales de comercialización. La oferta del alquiler vacacional (diciembre 2018) refleja que, de las plazas totales regladas, el 26,61% que supone 119.783 plazas, forman parte del alquiler vacacional y hay un promedio de 4,17 plazas por vivienda (tabla 13.5).

Tabla 13.5. Oferta del alquiler vacacional. Diciembre 2018

Viviendas publicadas en plataformas	39.081
Total de plazas publicadas	163.205
Promedio plazas por vivienda	4,17
Precio medio por vivienda y noche	80,20€
Plazas en oferta de viviendas completas	157.153
Plazas en oferta de habitaciones	6.080
% de plazas VV sobre la oferta reglada	26,61%
Plazas Totales regladas	450.142

Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019

Los anunciantes distintos, denominados comercializadores únicos a escala regional ascienden a 7.006 en 2019, lo que supone un incremento de 1,73 puntos porcentuales en respecto al año anterior. El 56,97% del total de los anunciantes solo gestionan un inmueble, en cifras absolutas supone un total de 3.758 anunciantes. Estos abarcan el 10,07% de la oferta total de camas (Gobierno de Canarias, 2019)(tabla 13.6).

Tabla 13.6 Canales del alquiler vacacional. 2019

Plataformas estudiadas	6
Anuncios de viviendas vacacionales	82.207
Concurrencia del anuncio (repetidos)	47,54%
Viviendas comercializadas únicas	39.081

Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019

En 2019 había 82.207 viviendas vacacionales en Canarias. Las plataformas más utilizadas son Airbnb, Booking y Homeaway, abarcando casi el 80% de la oferta (tabla 13.7).

Tabla 13.7 Plataformas utilizadas para publicar viviendas vacacionales en Canarias. 2019

Plataforma	Número de viviendas
Airbnb	30.124
Homeaway	18.267
Niumba	11.177
Atraveo	3.829
Rentalia	1.601
Booking	17.209
TOTAL	82.207

Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019

Si se asimilan los datos de vivienda vacacional con el concepto "alojamiento en alquiler" por el que pregunta el ISTAC podría estimarse que un 9,25% de los 15.110.866 de turistas alojados en Canarias en 2018 se alojó en viviendas vacacionales (tabla 13.8).

Tabla 13.8 Demanda de diferentes modalidades de alojamiento. 2018

Hoteles o similares	11.414.320
Alojamientos en propiedad	404.374
Alojamiento en alquiler	1.397.077
Cruceros	280.590
Alojamientos de familiares o amigos y otros alojamientos	1.614.507
CANARIAS	15.110.866

Fuente: Gobierno de Canarias. El alquiler vacacional en Canarias. 2019

Será necesario encontrar una manera más exacta de medir la oferta de alquiler vacacional, filtrando de forma automática los anuncios repetidos y clasificando de forma unificada las viviendas alquiladas por temporada que están utilizadas de forma parcial como viviendas residenciales y vacacionales, incluyendo las viviendas vacacionales no registradas oficialmente.

Referencias

Gobierno de Canarias. (2019). El turismo en Canarias. El alquiler vacacional en Canarias: Demanda, Canal y Oferta. 2019).

<https://www.webtenerife.com/es/investigacion/situacion-turistica/informes-situacion-turistica/documents/vv-canarias-2019-informe-grafico.pdf>



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

14

Madurez y renovación del destino

14. Madurez y renovación del destino

14.1 Introducción

La madurez de un destino supone que se ha alcanzado un estado óptimo de competitividad, presenta una imagen conocida y reconocida y la efectiva capacidad de atracción. Sin embargo, la versión peyorativa de la calificación de un destino turístico —o de un área turística dentro del mismo— como “maduro”, “consolidado”, “estancado”, “saturado”, “con experiencia”, “en la etapa final de crecimiento” o de manera similar según la terminología de las distintas teorías evolutivas, implica la consideración de que se encuentra en un momento decisivo, crítico y de fuerte incertidumbre. Ello se debe a que el destino comienza a presentar algunos síntomas de agotamiento. Ello conlleva una pérdida de capacidad de atracción y cuota de mercado respecto a otros destinos, así como la merma de la experiencia turística que proporciona, con el consiguiente impacto 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.). Por tanto, esta situación puede llegar a convertirse, si no se actúa, en el preámbulo de esta última etapa, con el consiguiente declive. En este punto resulta necesario implementar políticas, planes y proyectos de regeneración de los destinos turísticos.

La medición de la madurez de un destino turístico requiere una serie de indicadores de estado. Estos deben verificar (medir) la existencia de un impacto negativo, entendido como un cambio enjuiciado como indeseable que es percibido por los turistas y que, por tanto, aumenta la diferencia entre el valor percibido y el esperado.



14.2 Disponibilidad de indicadores

En primer lugar, será necesario la definición del concepto madurez, debido a que hay muchas diferentes definiciones de esta. Rodríguez et al (2004) lo define como “El relanzamiento o el diseño de un nuevo producto turístico anexo a un destino turístico considerado desde el punto de vista geográfico y desde el punto de vista del comportamiento del consumidor, es una condición necesaria para el mantenimiento o incremento de la posición competitiva”, Wilde & Cox (2008) lo definen como un destino con una imagen ya consolidada, pero que ya no está de moda y con dependencia de los competidores y Castellucci (2009) caracteriza los destinos turísticos maduros “por la saturación del espacio público, la irregular calidad en los servicios turísticos y urbanos, la escasa capacidad de generar alternativas de productos turísticos, la degradación del paisaje, y la reducción del gasto medio de los turistas. Estos aspectos inciden y configuran el estancamiento en su desarrollo turístico”.



Por lo tanto, las definiciones son muy diversas y carecen de uniformidad, pero tienen algunos elementos en común en relación con la necesidad del cambio para garantizar la sostenibilidad a largo plazo, tanto del punto de vista económico, social y medioambiental. Para medir dicha madurez es necesario la combinación de indicadores ya existentes, pero también añadir otros que analizaremos a continuación, tomando como referencia los indicadores recogidos por Wilde & Cox (2008)

Para poder medir el grado de madurez hay que tener en cuenta los siguientes indicadores disponibles con datos para la estandarización de la medición de los grados de madurez de los destinos (tabla 14.1).

Tabla 14.1 Indicadores disponibles para la medición de la madurez del destino

Llegadas turísticas	<u>Frontur</u>
Pernoctaciones (hoteles)	EAT - ISTAC
Pernoctaciones (apartamentos)	EAT - ISTAC
Pernoctaciones (total)	EAT - ISTAC
Plazas ofertadas (hoteleras)	<u>Promotur</u>
Plazas ofertadas (<u>extrahoteleras</u>)	<u>Promotur</u>
Plazas ofertadas (total)	<u>Promotur</u>
Establecimientos de alojamiento abiertos (hoteleros)	EAT - ISTAC
Establecimientos de alojamiento abiertos (<u>extrahoteleros</u>)	EAT - ISTAC
Establecimientos de alojamiento abiertos (total)	EAT - ISTAC
Estancia media (días)	EGT - ISTAC
Gasto medio por turista y día (€)	EGT - ISTAC
Gasto medio diario (€)	EGT - ISTAC
Gasto turístico	EGT - ISTAC
Visitantes que visitan el destino por 1ª vez	EGT - ISTAC
Visitantes que repiten	EGT - ISTAC

Fuente: Elaboración propia

Además, consideramos los siguientes indicadores cruciales para clasificar un destino como maduro.

Tabla 14.2 Indicadores necesarios para la medición de la madurez del destino

Inversión
Tasa de digitalización
Turistas que viajan con turoperador
Búsquedas internet
Confianza empresarial
<u>Nº de nuevos comercios y empresas de servicios abiertos</u>
Incorporación energías renovables

Fuente: Elaboración propia

Las llegadas turísticas en Canarias se han mantenido estables en aproximadamente 15 millones de llegadas de turistas a lo largo de los últimos años hasta la caída debido al covid-19 en 2020 (gráficos 14.1, 14.2, 14.3, 14.4, 14.5, 14.6 y 14.7). Según García et al. (2013) el estancamiento es uno de los indicadores claves de un destino turístico maduro.

Gráfico 14.1 Evolución de llegadas de turistas a Canarias. En millones

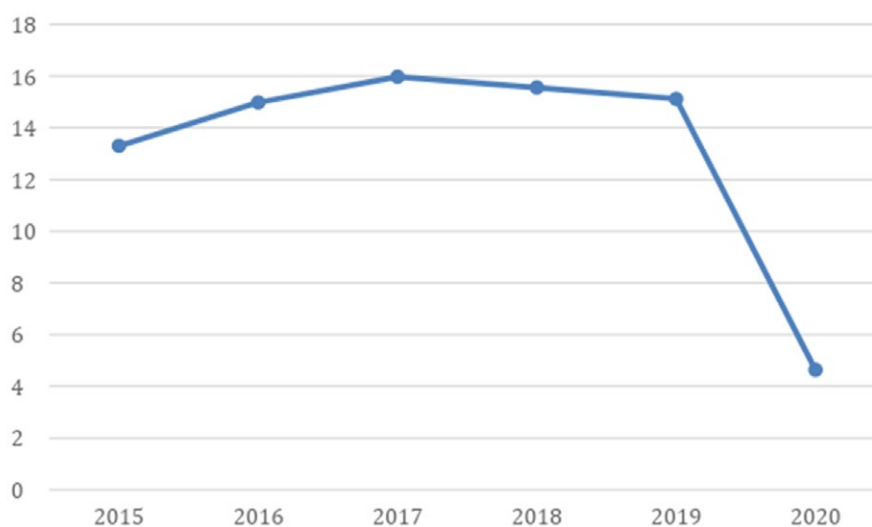
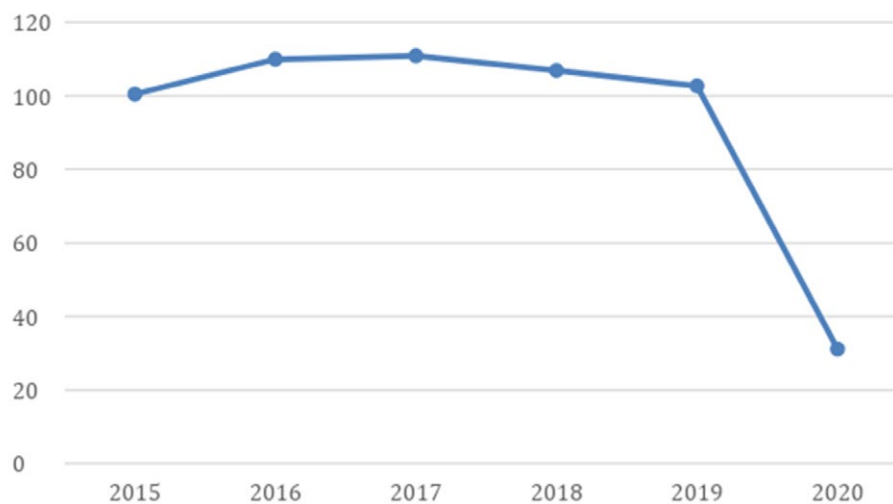
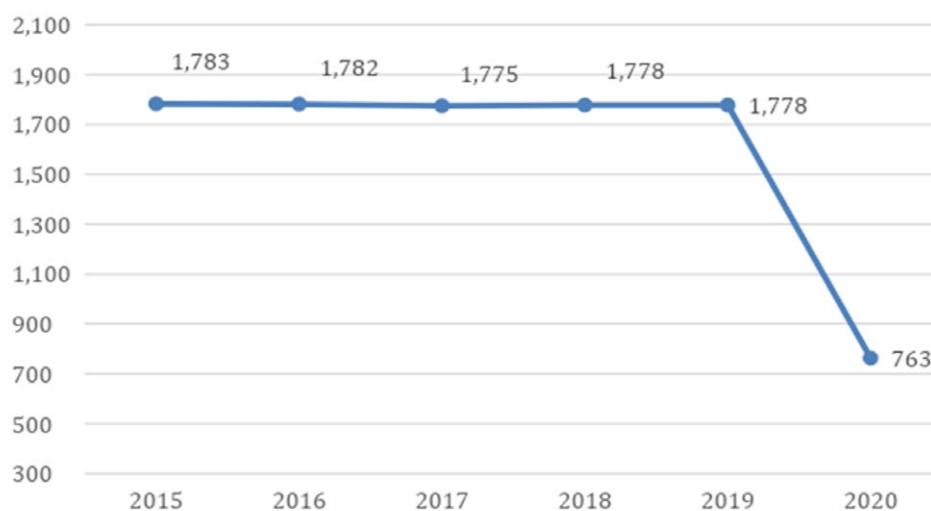


Gráfico 14.2 Evolución de pernoctaciones totales en hoteles y apartamentos en Canarias. En millones



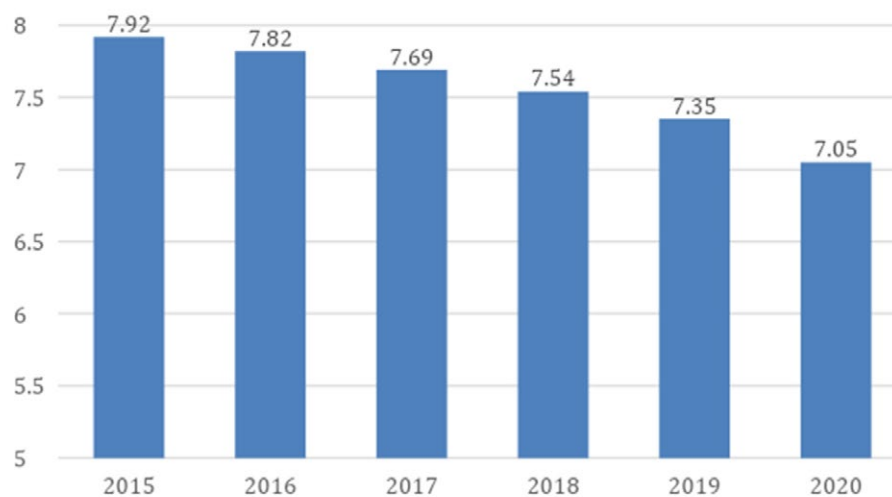
Fuente: EAT - ISTAC

Gráfico 14.3 Evolución de establecimientos hoteleros y extrahoteleros abiertos (totales) en Canarias



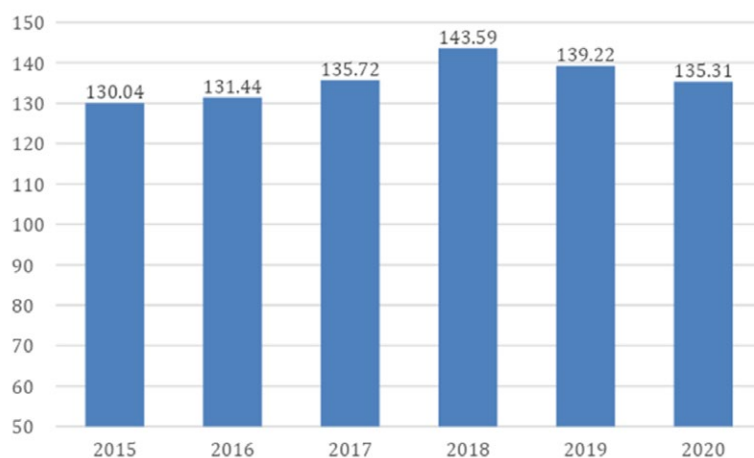
Fuente: EAT - ISTAC

Gráfico 14.4 Evolución de la estancia media en Canarias en días



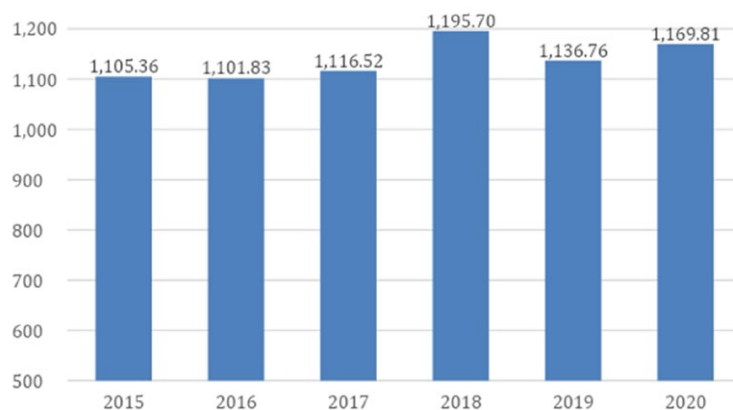
Fuente: EGT-ISTAC

Gráfico 14.5 Evolución del gasto medio por turista y día en €. Canarias



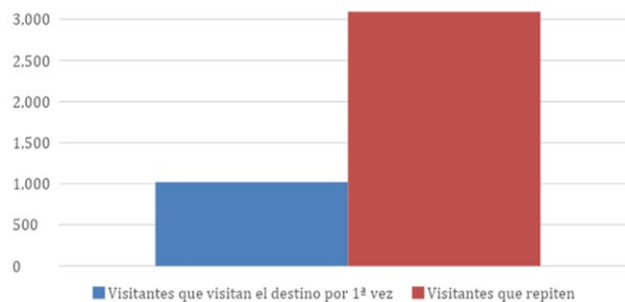
Fuente: EGT-ISTAC

Gráfico 14.6 Evolución del gasto medio por turista en €. Canarias



Fuente: EGT-ISTAC

Gráfico 14.7 Visitantes que llegan al destino por primera vez y los visitantes que repiten. En miles



Fuente: EGT-ISTAC

Referencias

Báez-García, A.J., Flores-Muñoz, F., Gutiérrez-Barroso, J. Maturity in competing tourism destinations: the case of Tenerife (2018). *Tourism Review*, 73, 3, 359-373.

doi.org/10.1108/TR-01-2018-0009

Castellucci, D. (2009). La Calidad y los servicios en destinos turísticos maduros, *Tiempo Libre Turismo y Recreación*, 2, páginas??

García, B., Reinares, E. y Armelini, G. (2013). Ciclo de vida de los destinos turísticos y estrategias de comunicación: los casos de España y Chile. *Tourist Destinations' Life Cycle & Communication Strategies: The Cases of Spain And Chile*. *Revista Internacional de Investigación en Comunicación aDResearch ESIC*, 7, 7, 79-63.

Ramos Domínguez, Á.M. Ramos Domínguez, C.E., Ramos Domínguez, R.M. (2004)., Análisis de las preferencias del turista hacia un destino turístico maduro. *Investigaciones Europeas de Dirección y Economía de la Empresa*, 10, 2, 131-139,

<https://documat.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=1032017>

Wilde, S. J., & Cox, C. (2008). Linking destination competitiveness and destination development: findings from a mature Australian tourism destination. In *Proceedings of the travel and tourism research association (TTRA) European chapter conference-competition in tourism: business and destination perspectives*, Helsinki, Finland, 467-478.



**El Observatorio Turístico
de Canarias**

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo

15

**Capital natural de apoyo al turismo,
áreas y ecosistemas protegidos**

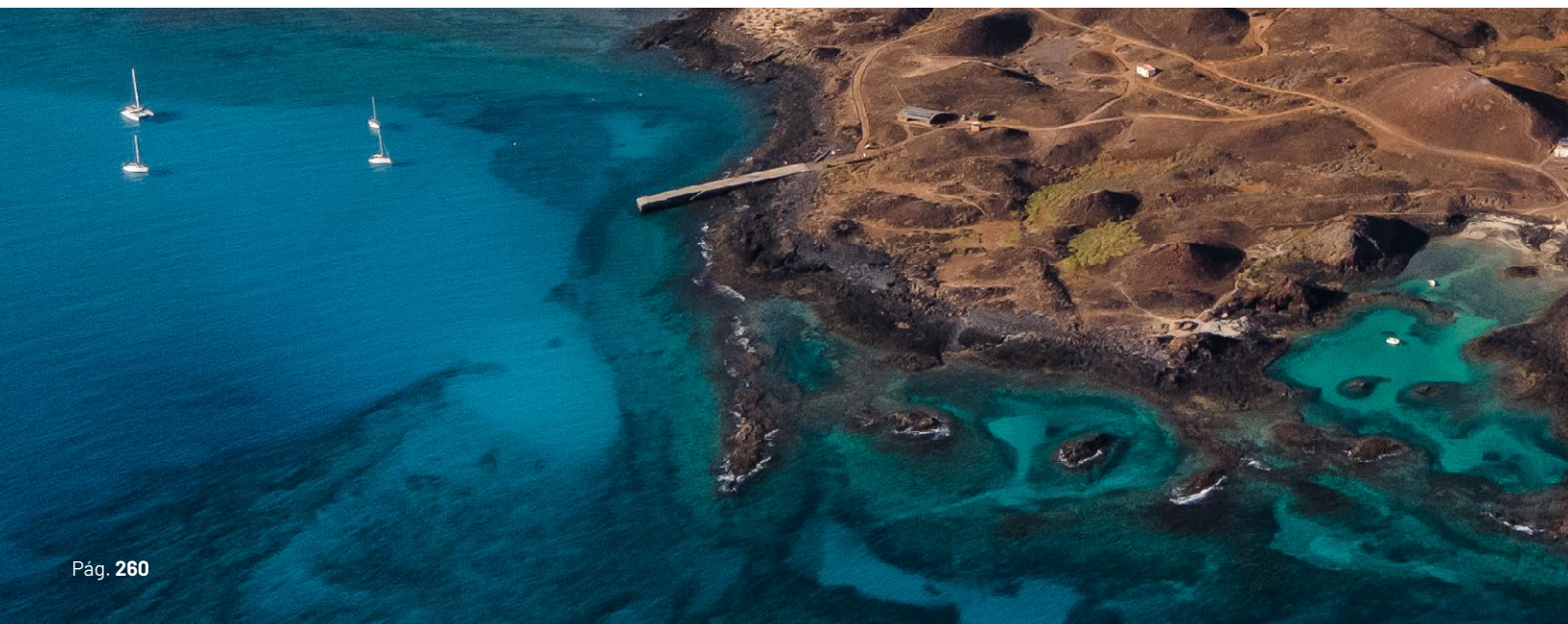
15. Capital natural de apoyo al turismo, áreas y ecosistemas protegidos

15.1 Introducción

El análisis que se desarrolla en estas páginas parte del supuesto de que, en Canarias, una adecuada orientación de la gestión de las áreas protegidas hacia el turismo sostenible no sólo no contribuiría a degradar el estado de conservación de estas si no que, por el contrario, podría contribuir a una mejora significativa de los diferentes parámetros en los que se sustancia la salud de los ecosistemas naturales y culturales que justificaron su protección.

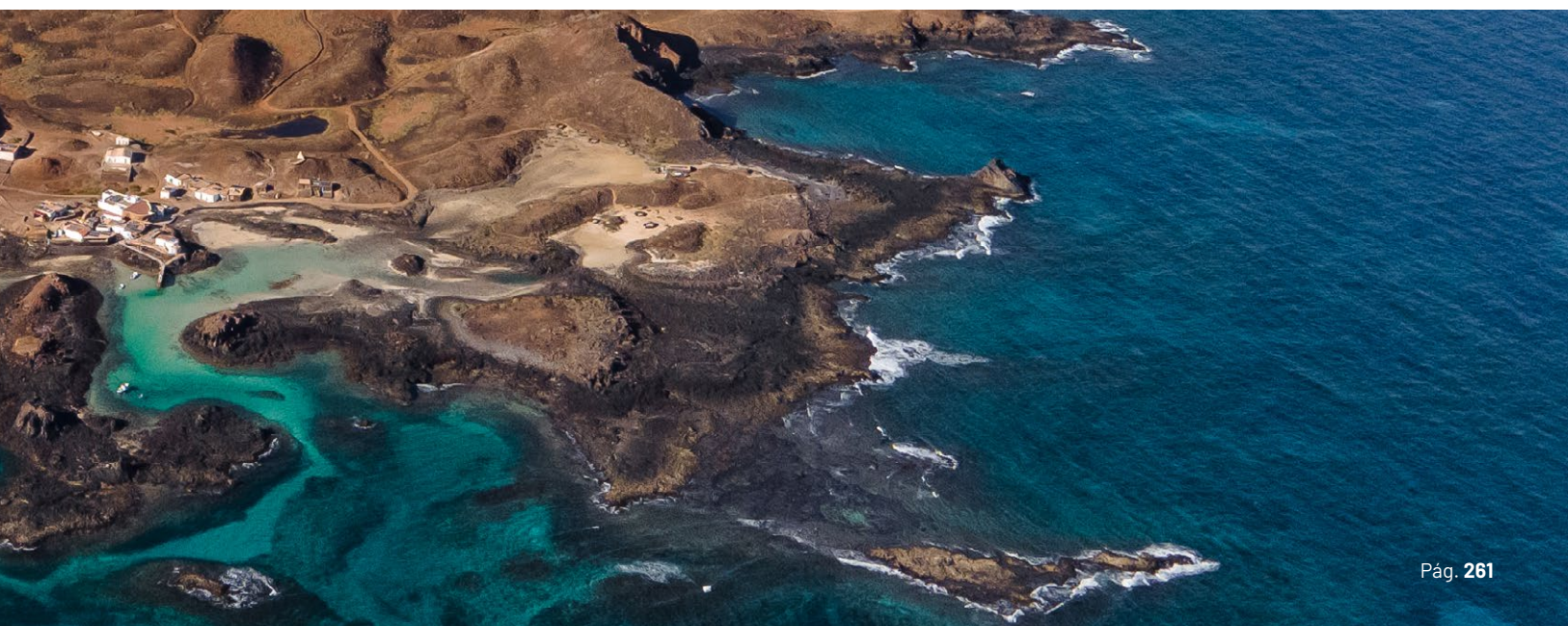
Buena parte del conocimiento convencional sostiene que el desarrollo del turismo es per se un inductor de degradación de las áreas naturales de su entorno por lo que es preciso establecer límites a su crecimiento para que sea compatible con la preservación a largo plazo del patrimonio natural. La evidencia acumulada a lo largo de décadas de desarrollo turístico en Canarias provee notables ejemplos que parecen corroborarlo. El bloqueo y degradación de los sistemas dunares costeros de Gran Canaria y Fuerteventura, la grave afectación de lagunas costeras, sistemas muy vulnerables que albergan una extraordinaria riqueza avícola, la degradación experimentada por los Parques Nacionales de El Teide en Tenerife y Garajonay en La Gomera ha alimentado una percepción de difícil convivencia entre las mejores expresiones de nuestro patrimonio natural y el desarrollo turístico experimentado en el Archipiélago.

Esta percepción ha contribuido fuertemente a que permee 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, la creencia de que el turismo es inevitablemente enemigo de la conservación y de que, si queremos preservar lo que nos queda de nuestro patrimonio natural, tenemos que mantener el turismo alejado del mismo.



El enfoque de este trabajo parte de que, efectivamente, el desarrollo turístico experimentado hasta nuestros días ha exhibido una potente impronta depredadora. Pero a lo largo del mismo también intentaremos demostrar que: i) el desarrollo del turismo no está necesariamente condenado a ser ambientalmente depredador; esto es, por ejemplo, que la construcción de urbanizaciones turísticas en forma de cuña que penetra en el sistema dunar de Maspalomas bloqueando la entrada de arena y amenazando de muerte, junto con otros impactos, este valiosísimo ecosistema, fue fruto de la ignorancia y la codicia, pero que una planificación alternativa de las infraestructuras creadas hubiera hecho posible compatibilizar las mismas con la pervivencia de esa joya natural y fundamental activo turístico. Y ii) que con la gestión adecuada, una mayor y mejor orientación de las áreas protegidas hacia el turismo, no solo contribuiría a diversificar éste y crear más valor experiencial, ingresos turísticos 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 y la calidad de 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 mismo todavía 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 la conservación de estas 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 visitantes. 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.





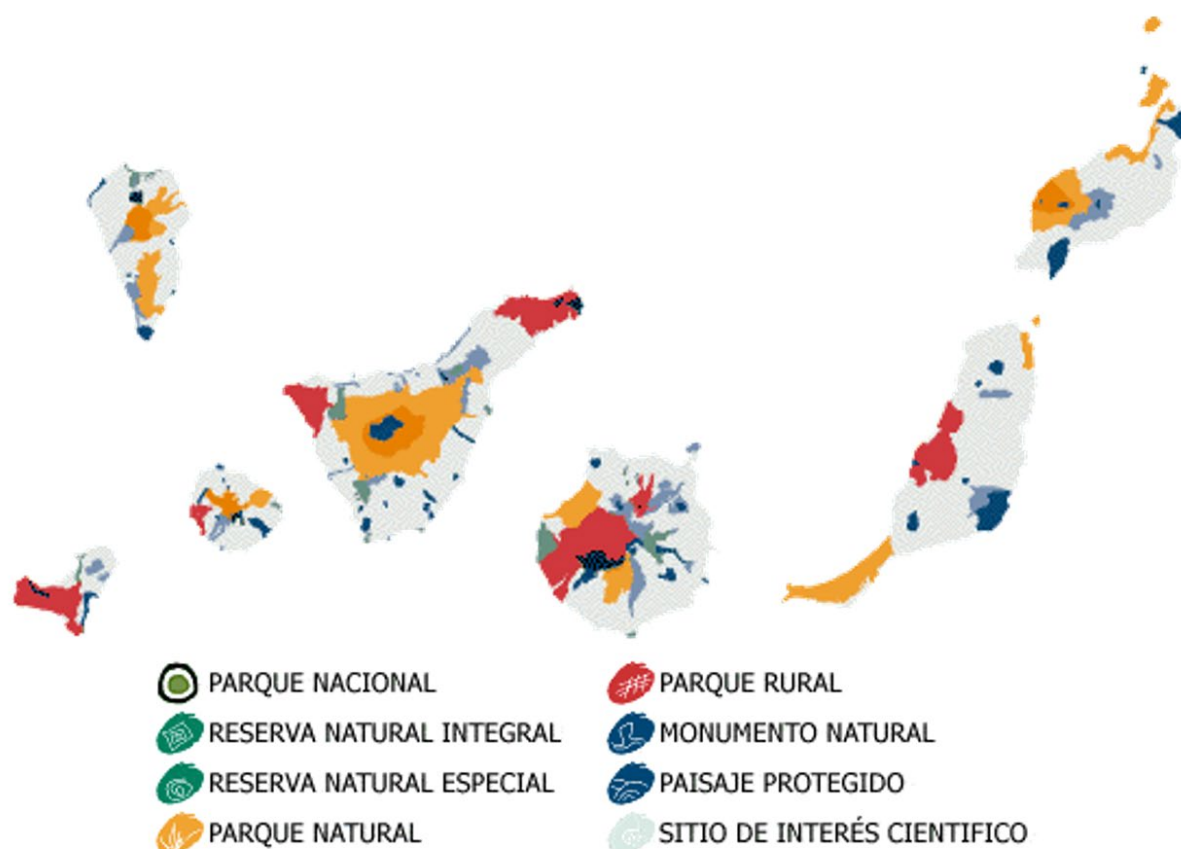
15.2 Los recursos naturales y las áreas protegidas de Canarias

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 6 décadas. Estos recursos son, principalmente, el clima, la biodiversidad y los paisajes naturales. En este trabajo nos ocuparemos de los dos últimos, y del clima en tanto que condicionante de la evolución de estos.

La gráfica 15.1 muestra 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% (El Hierro).
- La extraordinaria diversidad de los recursos naturales que aspira a proteger, que se corresponde con la diversidad climática y altitudinal que exhibe el archipiélago, líder en biodiversidad europea.

Gráfica 15.1. Magnitud y distribución territorial de la red de espacios protegidos



	Parque nacional		Parque natural		Parque rural		Reserva natural integral		Reserva natural especial		Monumento natural		Paisaje protegido		Sitio de interés científico		Total		
	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	N.º	Superficie	Protección (%)
Canarias	4	27 352,0	11	111 022,2	7	80 400,8	11	7492,1	15	14 944,4	52	28 972,4	27	39 332,7	19	1401,9	146	301 396,4	40%
Tenerife	1	13 571,0	1	46 612,9	2	22482,3	4	1411	6	5641,5	14	6344,2	9	8293,5	6	386,6	43	98 910,0	49%
Gran Canaria	-	-	2	13 333,0	2	29893,4	2	3955,5	6	7153,1	10	5264,9	7	12680,9	4	276,2	33	66 707,9	43%
El Hierro	-	-	-	-	1	12 488,0	2	467,4	1	601,6	1	984,8	2	1526,6	-	-	7	15 604,4	58%
La Palma	1	4690,0	2	12 593,7	-	-	1	984,1	1	1074,4	8	1452,0	4	4107,7	3	111,0	20	25 005,6	35%
La Gomera	1	3984,0	1	1757,1	1	1992,8	1	490,8	1	292,3	8	1862,1	1	1788,1	3	313	17	12 314,7	33%
Lanzarote	1	5107,0	2	19 270,4	-	-	1	165,2	-	-	5	5211,9	2	5676,5	2	199,5	13	35 029,2	39%
Fuerteventura	-	-	3	17 455,1	1	16544,3	-	-	-	-	6	8687,0	2	4924,9	1	115,6	13	47 726,9	29%

Fuente: Gobierno de Canarias.

Con respecto al uso público de los espacios de la Red, sólo 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 15.1 recoge los datos de visitas del año 2017 a los parques nacionales de Canarias.

Tabla 15.1. Visitantes a lo parque nacionales de Canarias

Parque Nacional	P.N. de El Teide	P.N. de Timanfaya	P.N. del Garajonay	P.N. Caldera Taburiente	<u>Total</u> Parques Nacionales
Nº visitantes	4.443.628	1.629.255	1.016.324	487.060	7.576.267

Fuente: Memoria de la Red de Parques Nacionales. 2019.

Los cuatro parques nacionales de Canarias están entre los 10 más visitados de España, encabezados por El Teide. En los últimos 10 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, de creció a lo largo de toda la serie, sin embargo, experimento 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.



15.3 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. Para la muestra, la contaminación (67%), los desastres provocados por los seres humanos (63%), el cambio climático (58%), la agricultura y silvicultura intensiva 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 estas. 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 conocedora 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 mucho 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 nos visitan, para mejorar la calidad de sus experiencias recreativas, y a los turistas potenciales en origen, para influir favorablemente en la probabilidad de que nos elijan. 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.

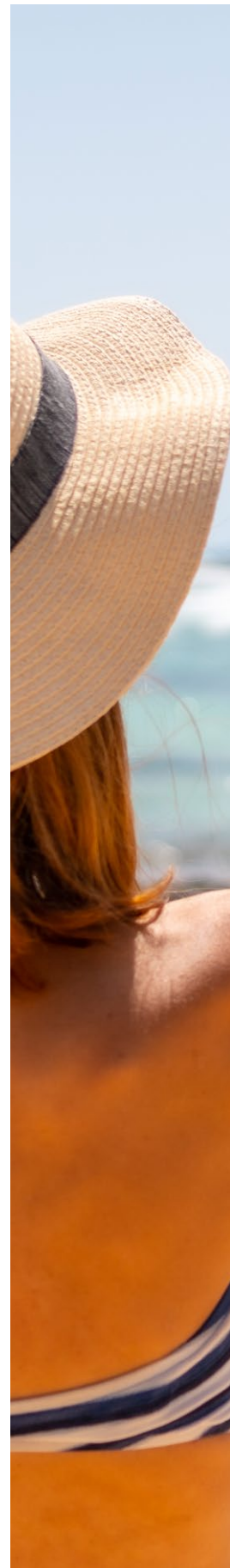
15.3.1 La imagen

Existe un amplio consenso de que la imagen de un destino influye decisivamente en la probabilidad de ser elegido, por lo que el estudio de su definición, proceso de formación y medida o evaluación de la imagen, ha sido un persistente objeto de estudio de la investigación científico en turismo. 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 que es 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. 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 medio ambiente, están a la altura de atributos tan importantes como las facilidades para realizar compras o su carácter familiar (Beerli y Martin 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. 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 proyectar 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? La hipótesis de trabajo es que un desarrollo de los atributos relacionados con la biodiversidad ecosistémica endémica y peculiar (pinar, laurisilva, termófilo, palmeral, dunar, etc.), y con que estos sistemas y los paisajes que producen conforman una parte sustancial del patrimonio natural europeo, y por tanto también de la mayoría de quienes nos visitan, gracias a su pertenencia en la Red Natura 2000 (Gobierno de Canarias, Canarywiki).





15.3.2 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 post-pandémico, 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. Más aún, se ha desaprovechado la oportunidad de vincular el desarrollo de iniciativas sostenibles de turismo en el medio natural para hacer de ellas una fuente de conocimiento y difusión de las maravillas naturales del archipiélago, de concienciación acerca de la imperiosa necesidad de conservarlas y de financiación a través de diversos canales que se pueden instrumentar para este propósito.

Por otra parte, las infraestructuras existentes de interpretación de los espacios naturales protegidos adolecen, 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 infradesarrollado en Canarias (Xu et al. 2018, Walker y Moscardo 2014). Existen excepciones, pocas; pero del déficit de gestión orientada a los visitantes, el ejemplo quizá más paradigmático, por su relevancia, sea el del centro de interpretación de la Reserva Natural Especial de las Dunas de Maspalomas.

La ausencia de una estrategia efectiva de gestión de visitantes por parte de la administración de las áreas protegidas, y de capacidades suficientes en buena 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 los turistas que potencialmente tendrían interés en vivir experiencias significativas relacionadas con el patrimonio natural, 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.

15.4 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 de conservar su biodiversidad. Sin embargo, la declaración de área protegido no ha logrado siempre la efectiva preservación 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 planes rectores de uso 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 refractaria. Se instaló un cierto 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 éstas 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. 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 explicados y compensados, con mecanismos bien definidos a lo largo de un proceso que contemple la efectiva participación de la sociedad, no sólo de forma retórica o como mero trámite administrativo. Esto ha conducido a la pervivencia de prácticas incompatibles en incontables zonas, muchas veces respaldadas 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, 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 las visitantes experiencias valiosas de conocimiento y disfrute de estas áreas, que induzcan al cambio actitudinal y comportamental.
- Orientación al turismo. La arquitectura y propósitos de la gestión de las áreas protegidas de Canarias no está pensada 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, necesaria y urgente para abordar con probabilidad de éxito los retos que deberá enfrentar la sociedad canaria 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 requiere idear modos en los que el turismo pueda, específicamente, contribuir a la financiación del sistema de áreas protegidas del que se beneficie.

15.5 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, 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 sólo es factible, sino que demanda una intervención inteligente y sensible, que gane a la mayoría social para la causa de la conservación, que compatibilice ésta 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 el marco de una 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. Mejorar el conocimiento de la estructura y dinámica, y de las afecciones que experimentan los ecosistemas representados en la Red de A.P. es crucial para su conservación futura. Se constata, por ejemplo, que la humedad ambiente puede no estar siendo suficientes para preservar el Monteverde en diversas áreas de las islas. 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 A.P. 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. Al respecto, es crucial reconstruir el medio ambiente de las periferias de los espacios habitados y llevar a cabo corredores ecológicos que conecten los espacios periurbanos renaturalizados con las áreas protegidas. Al respecto, el 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 A.P. 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, contribuyen a la revalorización de las A.P. como capital natural para sustentar 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 A.P. debe estar dirigido singularmente al aumento del valor experiencial ligado a la visita. Sin asignar más medios, será difícil aumentar el valor de la experiencia. Algunos ámbitos que necesitan ser reforzados son: i) la actualización de los temas y medios interpretativos a las demandas de una población 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 "clicks".
- 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 del 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 esfuerzo por incorporar fuentes no convencionales. Una posible es la financiación procedente de la actividad turística, que puede a su vez tener distintos orígenes. De una parte, la siempre citada y nunca bien definida ecotasa turística. 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. Y de 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 medio ambiente. 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 de que elevan la satisfacción de los turistas y contribuyen en mayor medida a su fidelización.

15.6 Indicadores de gestión turística sostenible de las áreas protegidas.

La transformación del modelo de gestión de A.P. para un mejor soporte de la transición hacia la sostenibilidad del turismo en Canarias necesita apoyarse en indicadores eficaces y robustos. El Observatorio de 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 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 protegidos 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 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 tiene 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.



15.7 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. Particularmente, para 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, y dejar 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 de la consejería de educación y las universidades, que deben desempeñar un papel fundamental en la capacitación del capital humano en todos los órdenes.

Además, esta transformación reclama 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 en modelo innovador de gestión de las A.P. que contribuya no sólo 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 A.P. La tercera debería estar conformada por la formulación de un programa de investigación que genere avances decisivos en el conocimiento de las A.P. 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. Ésta última con la participación de los representantes de la industria turística, de las administraciones responsables de la conservación y de la gestión de las A.P. 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

Beerli, A., & Martin, J. D. (2004). Factors influencing destination image. *Annals of tourism research*, 31(3), 657-681.

Gesplan (2019). Definición y caracterización del corredor ecológico Nordeste de Tenerife: <https://www.gesplan.es/content/definici%C3%B3n-y-caracterizaci%C3%B3n-del-corredor-ecol%C3%B3gico-nordeste>.

Gobierno de Canarias (XXXX). https://www3.gobiernodecanarias.org/medusa/wiki/index.php?title=Categor%C3%ADa:Espacios_naturales.

Hernández-Lobato, L., Solis-Radilla, M. M., Moliner-Tena, M. A., & Sánchez-García, J. (2006). Tourism destination image, satisfaction and loyalty: a study in Ixtapa-Zihuatanejo, Mexico. *Tourism geographies*, 8(4), 343-358.

Proyecto Masdunas (2021). www.masdunas.es.

Ramseook-Munhurrin, 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.

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.

mpetition in tourism: business and destination perspectives, Helsinki, Finland, 467-478.



16

Accesibilidad universal e inclusión

16. Accesibilidad universal e inclusión

16.1 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 comprende, que cada individuo ha de tener un papel activo y 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) al que han adherido más de 150 países, y crea un marco legal regulatorio de políticas nacionales contra la discriminación debido 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 Accessible 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 abarca a grupos poblacionales con características económicas y sociales diferentes, siendo el turismo un factor de integración social que ayuda en la lucha en contra de las desigualdades y la exclusión.
1. **Turismo Social:** donde es necesaria la participación de grupos poblacionales de rentas más baja, a quienes se les ha de facilitar a 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.
1. **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:

“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”.

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 le 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.

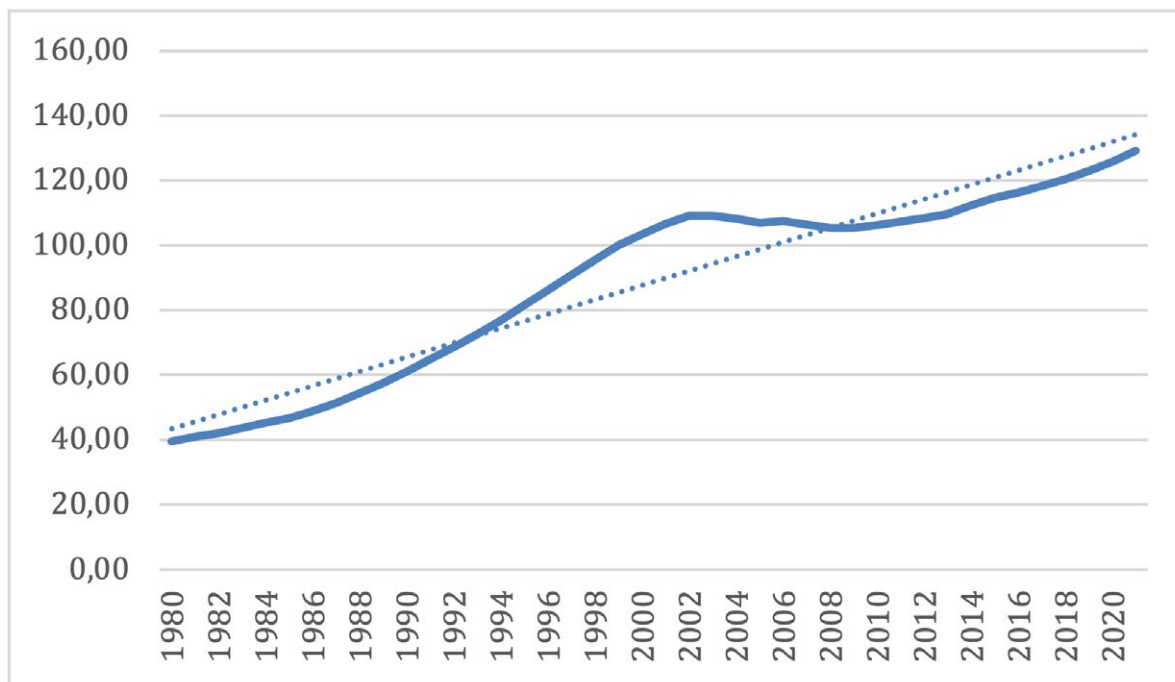
16.1.1 La accesibilidad e inclusividad de un turismo para todos

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 sus 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 senior, que muestra un comportamiento inverso al turista en general, viajando en los periodos denominados “fuera de temporada”.



El gráfico 16.1 muestra la evolución del índice de envejecimiento de la población española entre 1980 y 2020.

Gráfico 16.1. Evolución del índice de Envejecimiento en España



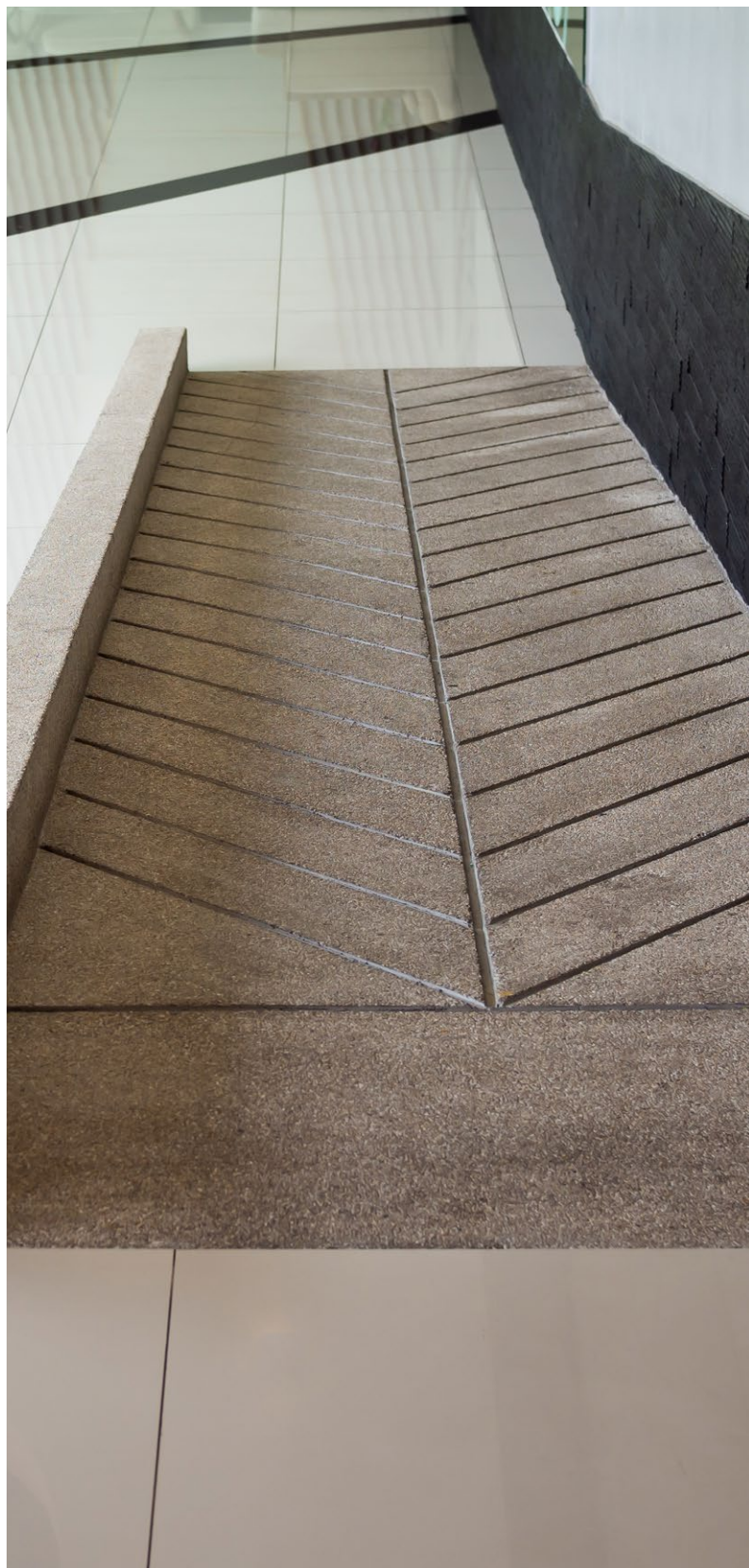
Fuente: Elaboración propia a partir del INE (2021)

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 2021, en 129 mayores de 65 años por cada 100 jóvenes menores de 15 años.

Con estos datos, se justifica claramente 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 anteriormente desarrolladas, de la ONU, sobre el turismo inclusivo y accesible.

16.2 Accesibilidad e inclusividad en Hospitality

En las recomendaciones de la OMT (2014b), se subraya la importancia de que 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 los pasillos puedan circular dos sillas de ruedas o, en su defecto, contar con zonas de adelantamiento.



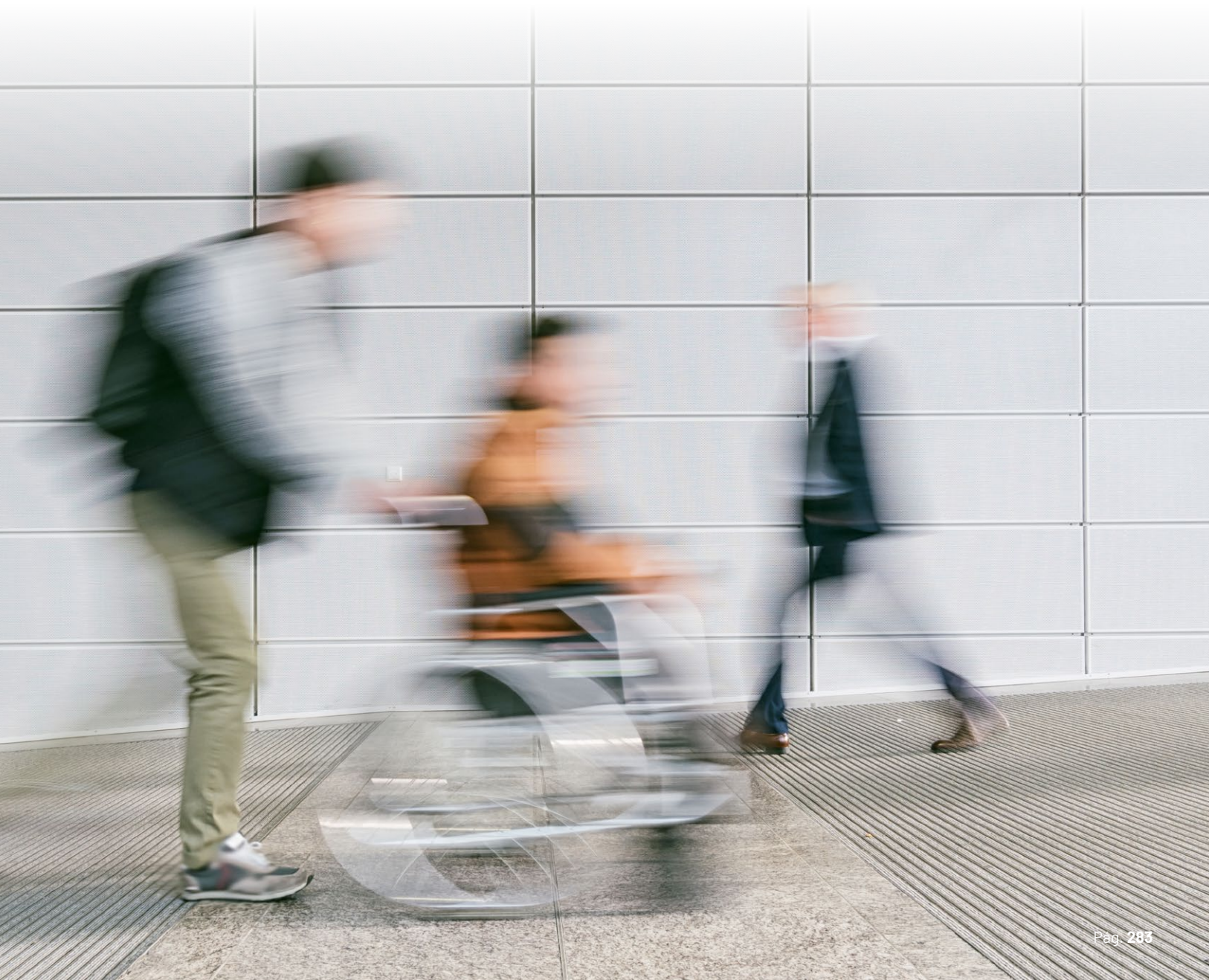


16.3 Accesibilidad e inclusividad en Food & Beverage

Los alimentos son un reflejo de la cultura de un país, de su identidad. A través de este apartado, se puede promover una mayor diversidad cultural en un destino, haciendo que la población local conozca la cultura de diferentes países (Abdelmassih y Arendt, 2020). Por otro lado, 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 (diabéticos, celíacos, etc.).

16.4 Accesibilidad e inclusividad en MICE

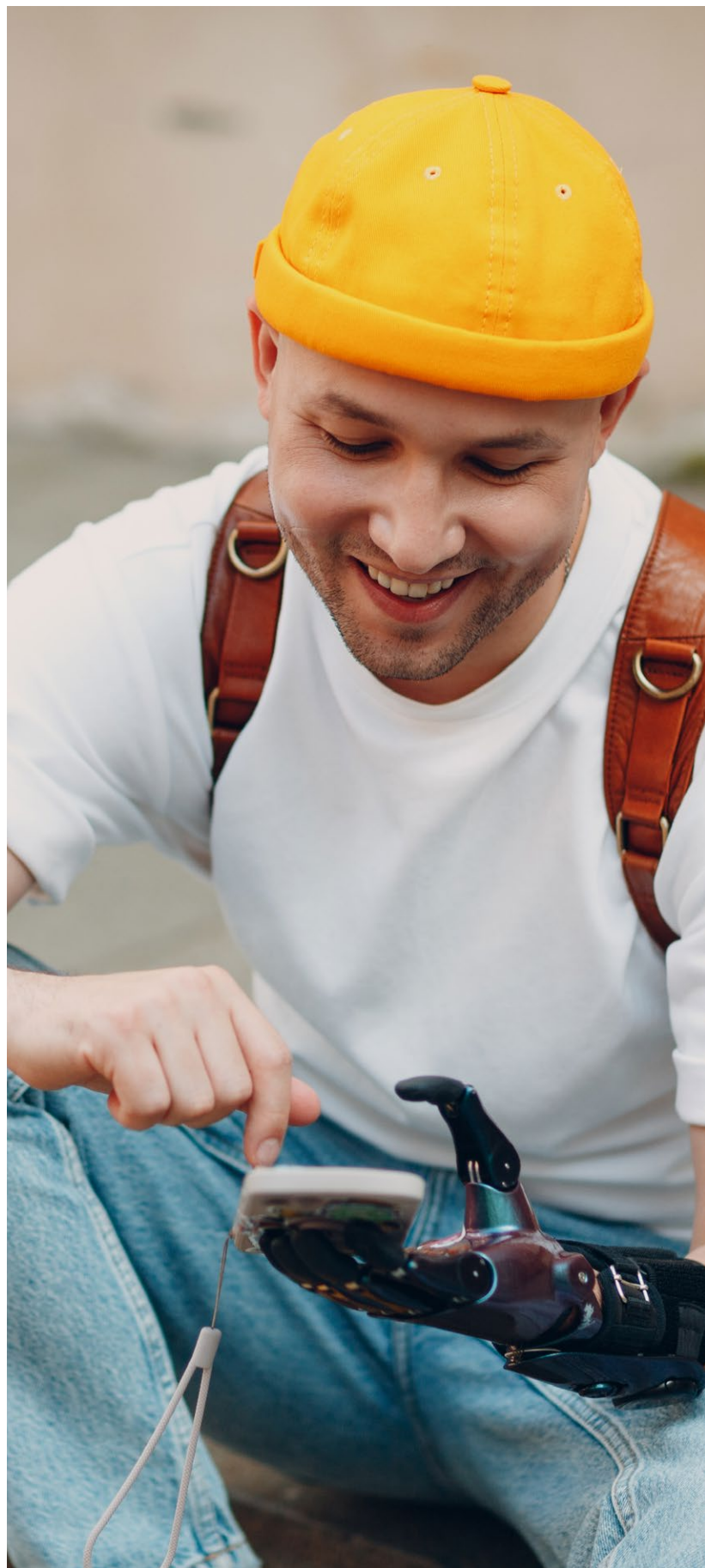
El turismo de eventos y conocido como MICE (Meetings, Incentives, Conference/Conventions and Exhibitions/Events) se ha adaptado a las necesidades actuales provocadas por la Pandemia de la COVID-19. La estrategia del uso de medios digitales puede facilitar el acceso a personas con responsabilidades de cuidado o ciertas discapacidades, pero también puede crear una nueva brecha de exclusión con quienes no dispongan los conocimientos o herramientas necesarias, aumentando la brecha digital (Dashper y 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 adecuado de ascensores y rampas de acceso o plataformas elevadoras.



16.5 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 permite 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 SPSS) y se podrá elaborar un índice que mida el grado de accesibilidad (Park y Jung, 2021).

El material promocional turístico debe incluir 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 los medios de contacto accesibles y facilitar la información en formatos alternativos adaptados. Los destinos turísticos deberán facilitar la lista de los servicios de apoyo para los turistas con discapacidad.



16.6 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).



16.7 Accesibilidad y la perspectiva de género

Las TICs 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 necesario 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 situaciones 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.



16.8 Personas mayores

Cuando se reducen las obligaciones de cuidado, deberes maternos 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).



16.9 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).





16.10 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 debe proporcionarse en otros formatos necesarios, como es el caso de lengua de signos o escritura en braille (OMT, 2014b).

16.11 Accesibilidad e inclusividad en entornos urbanísticos y arquitectónicos

Se recomienda disponer de estacionamientos con identificación adecuada para los vehículos de personas con movilidad reducida, disponer 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 ser necesitados por 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 puedan hacer uso de estos (OMT, 2014b).



16.12 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 las personas con discapacidad (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.





16.13 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 particular 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).

16.14 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 las Islas Baleares presenta 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 de porcentaje de edificios con protocolos de evacuación adecuados para todas las personas, Canarias se sitúa por encima de la media nacional (31% y 15% respectivamente), situándose a niveles similares de otras comunidades como las 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 en general 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).

16.15 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 se deberán recoger y datos analizar este tipo de datos.

Los indicadores propuestos deben tener presente las principales normativas de calidad referente a la accesibilidad, que se describen en la tabla 16.1.

Tabla 16.1. 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 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.

Fuente: Elaboración propia (2021)

16.16 Conclusiones

Como conclusión, 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. Estos son: i) porcentaje de web oficiales de turismo de Canarias que muestran información sobre la accesibilidad e inclusividad del destino; ii) porcentaje de establecimientos alojativos hoteleros y extrahoteleros que disponen de información sobre la accesibilidad de sus productos/servicios; iii) porcentaje de establecimientos de restauración que disponen de información sobre la accesibilidad de sus productos/servicios; iv) porcentaje de empresas de MICE que disponen de información sobre la accesibilidad de sus productos/servicios; v) porcentaje de agencias de viajes online (OTA) y TT.OO. que muestren información sobre la accesibilidad e inclusividad del destino; vi) porcentaje de personal de las empresas del sector turístico que dispongan de formación en atención a personas con discapacidad o con necesidades especiales; vii) porcentaje de infraestructuras de transporte público en los que existe un sistema de gestión de la accesibilidad; viii) porcentaje de infraestructuras de transporte que disponen de certificado oficial de accesibilidad; ix) porcentaje de alojamientos que disponen de certificado oficial de accesibilidad; x) nivel de implementación de un turismo inclusivo en el destino; xi) porcentaje de infraestructuras de transporte público en los que existe un sistema de asistencia a personas con discapacidad, con movilidad reducida o con necesidades especiales; xii) porcentaje de entornos turísticos que disponen de sistemas de guiado por geolocalización; xiii) ratio entre el número de turistas del municipio y presupuesto destinado para la accesibilidad e inclusividad; ix) porcentaje de empresas del sector turístico que cuentan con empleados con discapacidad reconocida del 33% o más; x) sitios de interés turístico (Playas, miradores, recursos, entre otros) con información sobre la movilidad; xi) número de habitaciones de establecimientos alojativos hoteleros y extrahoteleros adaptadas en la actualidad; xxii) índices de satisfacción de turistas con alguna discapacidad con relación a los servicios del destino.

Desarrollar una planificación para lograr posicionarse en vanguardia y que permita adecuar la oferta turística de Canarias ante los cambios de la demanda que la Pandemia de la COVID-19 ha acelerado, permitirá al archipiélago a ser mucho más competitivo, seguro y sostenible.

Referencias

- Abdelmassih, K. & Arendt, S.W. (2020). "Menu development for meeting 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., Kastenholz, E. & Sousa, M. (2017). Accesible Tourism and its benefits for coping with stress. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*. 103, 241-264. DOI: <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*.
- Castellano, M. (2020). Turismo Accesible en la isla de Gran Canaria: situación actual. *Trascender, Contabilidad y Gestión*, 5, 15. (septiembre-diciembre del 2020). ISSN: 2448-6388. Recuperado de: <https://doi.org/10.36791/tcg.v0i14.85>
- CERMI (2021). Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI) y la Fundación ONCE. Comparador CERMI Territorios. Recuperado de: <http://www.estadisticasocial.es/cermi.php>
- Comisión Europea (2021). Inclusión Social. Desarrollo regional y urbano de la UE. Recuperado de: https://ec.europa.eu/regional_policy/es/policy/themes/social-inclusion/
- Dashper, K. & Finkel, R. (2020). Accessibility, diversity, and inclusion in the UK meetings industry, *Journal of Convention & Event Tourism*, 21(4), 283-307, DOI: <https://doi.org/10.1080/15470148.2020.1814472>
- De la Fuente Robles, Y. M., & 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.
- Fundación ADECCO (2018). La apuesta por el turismo accesible nacional podría generar más de 100.000 nuevos empleos al año. Madrid. Recuperado de: <https://fundacionadecco.org/la-apuesta-turismo-accesible-nacional-podria-generar-mas-100-000-nuevos-empleos-al-ano/>
- Grönroos, C. (2000). *Service Management & Marketing: A Customer Relationship Management Approach*, 2nd ed., Wiley, Chichester.
- Hernández-Galán, J., Borau, J., Sánchez, C., López, R. y Marcos, A. (2021). *Observatorio de Accesibilidad Universal en los municipios de España*. CERMI. Primera Edición, Madrid. Recuperado de: <https://www.cermi.es/sites/default/files/docs/colecciones/observatorio-municipios.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

Mckercher, B., Packer, T., Yau, M. % Lam, P. (2003). Travel agents as facilitators or inhibitors of travel: perception of people with disabilities. *Tourism Management*, 24, 465-74

Melian-Gonzalez, A., Moreno-Gil, S., & Arana, J. E. (2011). Gay tourism in a sun and beach destination. *Tourism Management*, 32(5), 1027-1037.

Naciones Unidas (2021). Social Inclusion. Department of Economic and Social Affairs Poverty. Recuperado de: <https://www.un.org/development/desa/socialperspectiveondevelopment/issues/social-integration.html>

OMS (2021). Discapacidad y salud. Organización Mundial de la Salud (OMS). Recuperado de: <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. Organización Mundial del Turismo (OMT), Madrid.

OMT (2014b). Recomendaciones de la OMT por un turismo accesible para todos, Organización Mundial del Turismo (OMT), Madrid. Recuperado de: <https://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284415991>

Park, K., & Jung, S. (2021, July). Designing inclusive websites for people with disabilities as part of an event tourism strategic planning process. In *Journal of Convention & Event Tourism* (pp. 1-25). Routledge. Recuperado de: <https://doi.org/10.1080/15470148.2021.1949419>

Ródenas, P. (2020). El turismo LGTB como una nueva forma de desarrollo turístico. In: Pons, G.X., Blanco-Romero, A., Navalón-García, R., Troitiño-Torralba, L. y Blázquez-Salom, M. (eds.). *Sostenibilidad Turística: overtourism vs undertourism*. Mon. Soc. Hist. Nat. Balears, 31: 495-505. ISBN 978-84-09-22881-2. Palma (Illes 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*. Volume, 10, 3. <https://doi.org/10.1080/19407963.2018.1470183>

El Observatorio Turístico de Canarias

en la red INSTO 2021
de la Organización Mundial del Turismo



INSTO

World Tourism Organization
International Network
of Sustainable Tourism
Observatories



**OBJETIVOS
DE DESARROLLO
SOSTENIBLE**