

Alegaciones al Borrador y al Documento Inicial Estratégico en el procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Ordinaria del PIOLC

Junio de 2025

Ariagona González Pérez, portavoz del Grupo PSOE en el Cabildo de Lanzarote, encontrándose en información pública el Borrador y el Documento Inicial Estratégico del Plan Insular de Ordenación de Lanzarote y del Archipiélago Chinijo (en adelante, PIOLC), comparece y en tiempo y forma, formula las siguientes

ALEGACIONES

1ª. Sobre el nuevo PIOLC y el PIOT de 1991

El Grupo Socialista en el Cabildo de Lanzarote respalda la redacción de un nuevo PIOLC que respete el modelo territorial definido por el PIOT en 1991. Aunque todavía se encuentra en fase de Borrador y Documento Inicial Estratégico, la documentación disponible ya esboza con claridad un modelo territorial que, en sus líneas estratégicas, se fundamenta en el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT) de 1991.

En efecto, a pesar del tiempo transcurrido desde su aprobación y entrada en vigor, y a pesar de los avances en la legislación canaria que se han producido desde entonces, **no es posible entender Lanzarote sin las innovadoras propuestas introducidas por el modelo territorial establecido por el PIOT de 1991.**

En consecuencia, conviene recordar que aquel modelo de ordenación del territorio –promovido por el PSOE en 1986–, entre otras cuestiones. Significó lo siguiente:

- a. **Contuvo drásticamente el crecimiento turístico desaforado** apostando por la cualificación del espacio turístico, la máxima calidad de la planta

alojativa y la implantación de una oferta de ocio complementaria compatible con la isla y sus singularidades.

- b. **Fijó unos límites máximos de plazas alojativas turísticas**, por municipios y núcleos de población turística, estableciendo limitaciones a la intensidad máxima del uso turístico y criterios de distribución del resto de los usos, así como, también, ritmos de implantación de los establecimientos turísticos y novedosos estándares de calidad para la oferta hotelera y extrahotelera.
- c. En cuanto a la calidad de la oferta, obligó a que, como mínimo, los nuevos hoteles fueran de **cuatro estrellas**, y los apartamentos, bungalow y villas, de cuatro llaves, estableciendo unas ratios más exigentes de superficie por plaza.
- d. **Anuló cerca de una veintena de planes urbanísticos**, desclasificó más de **250.000 plazas turísticas**, protegió el conjunto del territorio insular y situó las diferentes categorías del paisaje en el centro del modelo.
- e. Fue **pionero al establecer el concepto de capacidad de carga** desde el punto de vista territorial, regulando la cantidad y calidad del turismo que quería la isla, estableciendo límites o techos en el número de plazas turísticas, así como ritmos de crecimiento.
- f. **Innovó en materia medioambiental** estableciendo determinaciones de protección del medio físico y el paisaje: reguló la extracción de materiales mediante la zonificación de suelo minero, ordenó el suelo rústico (adoptó una medida pionera que años después asumió la legislación urbanística canaria, la de prohibir la edificación residencial fuera de los núcleos de población) y estableció medidas concretas en geología (prohibió la recolección libre de material volcánico), espacio litoral, cauces (protegió las zonas de recarga de acuíferos subterráneos), vegetación (prohibió el arranque de la tabaiba dulce), fauna (admite la caza de conejos, perdices y tórtolas) y paisaje (prohibió la publicidad exterior en suelo rústico, lo que supone la consagración normativa de lo que hasta entonces había sido una idea lanzada insistentemente por César Manrique).
- g. Para posibilitar un desarrollo turístico-territorial cualificado **fijó una estructura territorial equilibrada** que se articula en torno a Arrecife como capital insular, los núcleos turísticos, los núcleos residenciales y de descongestión, los núcleos rurales tradicionales, el sistema de espacios naturales, los núcleos de litoral, el sistema de comunicaciones internas y el sistema de actividades puntuales a través de los sistemas generales insulares turísticos, de equipamientos, dotacionales, y de comunicaciones e infraestructuras (con directrices concretas, entre esta últimas, para el aeropuerto y el puerto, así como para materias como la energía, el agua, la telefonía y los residuos).

- h. Atendió el patrimonio histórico y cultural mediante un **novedoso Catálogo Insular** desglosados en patrimonio arquitectónico y monumental, ámbitos y espacios libres urbanizados y elementos naturales arqueológicos.
- i. Estableció las llamadas **condiciones generales para el desarrollo cualificado del medio natural y urbano**, entre las que figuran las condiciones particulares urbanísticas, estéticas y tipológicas en los núcleos, una de las cuales es, siguiendo a César Manrique, la utilización generalizada del color blanco en las fachadas de las edificaciones.

En definitiva, el Plan Insular de 1991 constituye un instrumento de ordenación territorial pionero en Canarias que, de manera integrada e integral ordena, en consonancia con la Ley de Planes Insulares de 1987, esa realidad físicamente acotada que es la isla, en la que el equilibrio territorial es una exigencia derivada de su propia naturaleza.

El PIOT de 1991 asumió la necesidad de limitar el desarrollo turístico y adaptarlo a la **capacidad de acogida y ritmo de desarrollo asimilable por el sistema insular**, con la finalidad de alcanzar un equilibrio razonable entre los distintos componentes poblacionales (autóctonos, inmigrantes y turistas) y una distribución territorial que minimice los costes sociales y ambientales. En 1988 el redactor del PIOT de 1991 decía que Lanzarote puede y debe resolver las contradicciones derivadas del fuerte crecimiento, y compatibilizar los beneficios de un desarrollo turístico cualificado con la salvaguardia de sus valores naturales y socioculturales. Pese a los años transcurridos, ese sigue siendo el gran reto de esta isla y, por ello, del nuevo PIOLC.

Por todo ello, el Grupo PSOE en el Cabildo de Lanzarote espera que el nuevo PIOLC tenga la misma visión de futuro y carácter innovador que el PIOT de 1991, pero adaptado a los desafíos de la actualidad, algo, que, de momento, **no se vislumbra ni de lejos en el Borrador ni en el Documento Inicial Estratégico**.

2ª. Criterios y contenidos del nuevo PIOLC, según el PSOE

Antes de entrar a analizar el Borrador y el Documento Inicial Estratégico, el Grupo PSOE desea reiterar ahora, de forma resumida, los **criterios y contenidos** que, a nuestro juicio, deben presidir el nuevo PIOLC, y que hicimos llegar con motivo de la consulta pública previa, en 2024, por el que se inició el procedimiento para la formulación y tramitación de la Modificación Sustancial del PIOLC.

Estos criterios y contenidos son los siguientes:

1. El PSOE concurrió a las elecciones de 2023 a los Cabildos Insulares con un programa en el que planteaba que es preciso, de una parte, **actualizar nuestro modelo económico y territorial** de isla, establecido en el PIOT de 1991, mediante un nuevo PIOL y, de otra, **explorar nuevas vías de**

fiscalidad y financiación de para hacer frente a las necesidades de la isla en materia de calidad paisajística, equipamientos y servicios.

2. En mayo de 2023 reiterábamos que nuestros esfuerzos deben centrarse en la calidad, ya que **Lanzarote ha sobrepasado su capacidad de carga turística** y no admite **ni una cama más**. Por tanto, el logro de la sostenibilidad ambiental, social y económica del turismo es la mayor prioridad.
3. Ha llegado el momento de **acomodar el número total de visitantes a la limitada capacidad de carga** de la isla, a fin de preservar sus valores y de conseguir atemperar la presión que el fenómeno turístico también genera sobre la población residente en muy diversos ámbitos (acceso a los servicios públicos educativos y sanitarios, densificación de espacios de ocio, carreteras, etc.).
4. Defendíamos entonces la necesidad de que el Parlamento de Canarias potencie los Planes Insulares de Ordenación para que tengan un contenido facultativo y necesario que les devuelva la función estructurante que tuvieron, además de **recuperar las concretas determinaciones urbanísticas que derogó la Ley del Suelo y Espacios Naturales Protegidos de Canarias (LSENPC) de 2017**.
5. El nuevo PIOL debe atender con valentía su obligación legal de definir un modelo integrado del sistema insular, estableciendo las determinaciones de ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales, y al que se ha de supeditar el resto del planeamiento, sea general o sectorial, ambiental o territorial. El nuevo PIOL debe asumir con plenitud todo el ámbito de sus competencias y, desde una visión de conjunto, **considerar la isla y sus aguas circundantes como un conjunto inseparable**. Por último, la isla debe estar por encima de sus partes, es decir, **por encima de los municipios**.
6. Entre otros aspectos, el nuevo PIOL debe **proteger aún más y poner en valor el paisaje**, zonificar el desarrollo de energías renovables, favorecer la diversificación económica, ordenar el desarrollo turístico en el interior, **abordar el engarce de Arrecife con su conurbación**, plantear nuevas desclasificaciones de planes y camas, establecer estándares de calidad basados en el ecodiseño y ecoeficiencia, delimitar el crecimiento urbano de los núcleos población incluido Arrecife, y **prever los nuevos equipamientos estructurantes de futuro**. Asimismo, el nuevo PIOL debe contemplar zonas de acampada en el litoral y el interior de la isla.
7. El nuevo PIOL debe responder inexcusablemente a los retos y desafíos establecidos en la **Agenda Canaria de Desarrollo Sostenible 2030**, cuyas bases se fijaron en el denominado Pacto de los Jameos.

8. En nuestra concepción, el desarrollo sostenible es, en pocas palabras, el que permite **satisfacer las necesidades de los habitantes actuales de un territorio sin comprometer las necesidades de sus futuros pobladores**. El desarrollo sostenible requiere visión a medio y largo plazo, e implica, entre otras cosas, estabilidad demográfica; que todas las personas tengan acceso seguro a los recursos primarios como el agua, la energía, la alimentación, la vivienda, la sanidad o a educación; que aumenten los niveles de renta y empleo y que la distribución de la riqueza sea más justa, de modo que mejore la calidad de vida de la ciudadanía; y que los impactos ambientales se reduzcan al mínimo inevitable
9. El nuevo PIOLC debe alinearse inequívocamente con el objetivo de la **descarbonización total de la economía insular en el más breve plazo y no más allá de 2040**.
10. El nuevo modelo sostenible de desarrollo debe **romper el monocultivo turístico y fomentar una economía más equilibrada**, en la que los distintos sectores productivos (agricultura, ganadería, pesca o industria) se modernicen y tecnifiquen, ganen peso y rentabilidad. También ha de asegurar el máximo nivel de autosuficiencia que sea posible.
11. En lo que corresponde al desarrollo tecnológico, el nuevo modelo sostenible debe reducir el consumo de energía y de agua y promover el uso masivo de energías renovables, con los menores impactos posibles. Por último, ha de fomentar el uso de **medios de transporte más eficientes y menos contaminantes**.
12. En términos turísticos, el nuevo modelo sostenible de desarrollo debe hacer **primar el concepto de la calidad sobre la cantidad** y no buscar el aumento del número de visitantes, sino el de los beneficios, directos e indirectos, derivados de su estancia en la isla.
13. Para ello, debe rehuir el modelo turístico de masas, de escasa capacidad de gasto y de corta estancia, para apostar por **un turismo de mayor estancia en la isla** y que exige más calidad y variedad en la oferta, ocio, deportes, medio ambiente y cultura, y con mayor capacidad de gasto. Es decir, menos turistas anuales.
14. El nuevo modelo turístico ha de basarse en dos ejes fundamentales. De una parte, en la **singularidad de nuestra isla y la excelencia del destino**, apoyada en la red pública y única de Centros Turísticos. Y, de otra, en un **creciente consenso empresarial sobre la necesidad de apostar por la calidad de la oferta alojativa** en lugar de la cantidad que ha venido preocupando en el pasado. Es decir, menos camas, de más calidad y con una oferta complementaria singular que nos diferencie en el mundo.

15. Adquirimos el compromiso de **fomentar la rehabilitación, modernización y reducción de la oferta alojativa** convencional antigua u obsoleta porque, entre otras razones, es muy intensiva en trabajo y genera empleo.
16. Para que ello sea posible, Lanzarote debe resituarse en el mercado turístico mundial mediante **visitantes sensibilizados, respetuosos con el medio natural y que dinamicen el resto de la economía**, sobre todo el sector primario, mediante un mayor gasto en el destino, poniendo en valor el patrimonio natural y cultural, a la vez que se garanticen empleos suficientes, estables y bien remunerados.
17. Con la vista puesta en la calidad de vida de la población y en una mejor distribución de las rentas del turismo, y dado que los indicadores de toda índole confirman que la isla tiene su capacidad de carga ampliamente superada, el gran objetivo, por tanto, sería **reposicionar Lanzarote como una isla panorámica de naturaleza, arte y cultura**, lo que requiere la recuperación, protección y puesta en valor del paisaje y el patrimonio natural y cultural.
18. En relación con la **escasez de vivienda**, el nuevo PIOLC debe ofrecer respuestas tanto de forma inmediata como a muy largo plazo, ya que se prevé que la población residente siga creciendo en el futuro.
19. El debate sobre el nuevo PIOLC abre la puerta a la necesidad imperiosa e inaplazable de **establecer una Cuota de Corresponsabilidad Turística aplicable a los turistas que nos visiten**, mediante la que puedan colaborar activamente al sostenimiento ambiental, ecológico y social de nuestra isla. El abono de dicha ayudará a compensar a la sociedad insular por el coste medioambiental y social que supone el turismo intensivo que recibimos.
20. Proponemos que los ingresos procedentes de esas medidas de corresponsabilidad turística **se destinen, sobre todo y con carácter finalista, a cinco grandes ejes:**
 - a. Financiar actuaciones públicas y privadas para la sostenibilidad ambiental de la isla y el establecimiento de nueva oferta complementaria sin construcción de nuevas camas turísticas.
 - b. El desarrollo de acciones e iniciativas en los municipios no turísticos tendentes a incrementar su participación en los ingresos turísticos.
 - c. El apoyo de iniciativas y la realización de medidas dirigidas a mejorar la calidad de vida de la población residente o sus condiciones laborales.
 - d. La renovación urbana de los núcleos turísticos.
 - e. La desclasificación de suelo turístico y plazas alojativas.

Desde estos criterios y contenidos, formulados hace un año, se entiende mejor el contenido y el sentido de las alegaciones del PSOE al Borrador y Documento Inicial Estratégico del PIOLC.

3ª. Un PIOLC inmóvil ante un futuro incierto y frente al cambio climático

Llama la atención la **actitud inmóvil que el PIOLC presenta, en esta fase de Borrador y Documento Inicial Estratégico**, ante un futuro incierto y frente al cambio climático.

De una parte, se echan en falta muchos de los criterios y contenidos citados en el epígrafe anterior, y sobre los que iremos profundizando a lo largo de estas alegaciones.

De otra parte, resulta incomprensible la incapacidad del PIOLC para levantar la vista del presente y mirar hacia el futuro y hacia el lugar que ocupa la isla en el mundo en el largo y muy largo plazo.

Lanzarote cuenta con una Estrategia de Cambio Climático desde 2016 y una Hoja de Ruta para el Cambio Climático desde 2019. Asimismo, en el pasado mandato promovimos la Declaración de Emergencia Climática en la isla, situando la batalla contra el calentamiento global en el centro de la acción de las instituciones públicas, y otorgando el protagonismo a la transición ecológica y al apoyo incondicional a las próximas generaciones.

Por esa razón, hacemos hincapié en el punto 9 del epígrafe anterior: “El nuevo PIOLC debe alinearse inequívocamente con el objetivo de la descarbonización total de la economía insular en el más breve plazo y no más allá de 2040”.

Para ello, el PIOLC debería hacer al menos dos preguntas. La primera es: **¿Cómo puede impactar el cambio climático en las zonas costeras de Lanzarote y La Graciosa**, en las que se concentran la inmensa mayoría de los tres millones y medio de turistas que llegan anualmente y reside la mayor parte de la población? Y la segunda es: ¿Qué estamos haciendo para mitigar los efectos del cambio climático?

Parte de esas respuestas se encuentran en el estudio sobre el impacto del cambio climático en las costas canarias, encargado por el Gobierno de Canarias en 2022. El estudio identifica 9 tramos de costa alto riesgo en Lanzarote y uno en La Graciosa. Hablamos de riesgos sobre la población, sobre entornos urbanos residenciales y turísticos, sobre equipamientos colectivos, sobre tejido económico, sobre infraestructuras críticas como son la central térmica y las plantas desaladoras, sobre instalaciones portuarias, sobre espacios públicos recreativos como son los paseos marítimos y las playas, sobre bienes del patrimonio histórico-cultural, sobre el valioso patrimonio natural marítimo

catalogado como Zonas de Especial Conservación por la Unión Europea, y sobre espacios de gran valor ambiental.

Por tanto, el modelo que propone **el nuevo PIOLC debería atender a estas emergencias y favorecer la transición urgente hacia una economía y sociedad climáticamente neutras**, priorizando que los fondos públicos se destinen a la transición ecológica y la descarbonización de la economía.

No debemos perder de vista que, como destino turístico ultraperiférico, nos vemos en la tesitura de transportar a las Islas a millones de turistas anuales por vía aérea, una actividad que es muy contaminante. Por ello, debemos pensar la manera de **compensar esas emisiones del transporte aéreo** hasta que la ciencia ofrezca nuevos combustibles limpios a precios razonables para el transporte aéreo.

4ª. Ninguna valoración sobre el desbordamiento de la capacidad de carga

Aunque reconocemos que todavía se encuentra en una fase inicial, el nuevo PIOLC realiza diagnósticos de diverso tipo, pero **no hace ninguna valoración sobre el desbordamiento de la capacidad de carga de la isla**, más allá de alguna frase como la siguiente:

Los Planes Insulares de Ordenación deban contener las siguientes determinaciones de ordenación, entre otras:

...

b) Fijación de criterios para estimar la capacidad de carga turística y / o residencial de las distintas partes del territorio y de la isla en su conjunto

O esta otra frase:

La población turística o población turística equivalente y su relación con la capacidad de acogida turística de la isla, permitirá analizar si una zona o núcleo se encuentra saturada desde la visión poblacional, y anticipar el potencial crecimiento turístico o el establecimiento de determinaciones que lo impidan. Otros componentes deben de incluirse en este análisis, como la visión ecológica, de gestión de recursos e infraestructuras, sociocultural, económica, entre otros.

No obstante, el nuevo PIOLC apunta que hay 34 núcleos de población en la isla con una densidad de población (residente + turística) con entre 1001 y 3000 hab/km². De Todos ellos, sobresale el núcleo de Puerto del Carmen, que registra una densidad muy alta, superando los 3.000 hab/Km².

Pero, desde la perspectiva del desbordamiento de la capacidad de carga, el apartado de previsión del crecimiento demográfico parece poco realista. El PIOLC hace la siguiente estimación:

En suma, se espera que la población de la isla de Lanzarote alcance en el año 2043, 182.976 habitantes, lo que supondría un incremento de la población de 23.955 habitantes respecto al dato del año 2023.

Lo cierto es que la población residente asciende a 163.230 personas en 2024. En los últimos 20 años, ha aumentado en más de 46.000 personas, por lo que no parece razonable estimar que sólo crecerá la mitad de esa cifra en los próximos 20 años.

No obstante, el PIOCL recoge una fotografía correcta sobre la situación demográfica actual cuando señala que el 27,98% de los habitantes de Lanzarote residen en el municipio en el que han nacido y más de la mitad –el 54,04%– proceden del exterior de la isla:

El valor más significativo lo presentan las personas nacidas en el extranjero (31,01% del total, cerca de 48.500 personas) que superan a la población española proveniente de otra comunidad autónoma (cifra algo inferior a los 24.000 efectivos), otro municipio de Lanzarote (28.000 personas) u otra isla canaria (12.000 personas).

Lo más parecido a una valoración sobre la realidad es una frase sobre la carga poblacional vacía de contenido:

La carga poblacional en Lanzarote es una combinación de alta densidad, fuerte dependencia del turismo y desafíos medioambientales. Estos factores interactúan para crear un complejo panorama que requiere una gestión cuidadosa para equilibrar el desarrollo económico con la sostenibilidad ambiental y la calidad de vida de los residentes.

Uno de los diagnósticos más atrevidos que se atreve a realizar alude a **viejos y archiconocidos tópicos, como masificación y especulación**, y los realiza en el apartado de actividades económicas:

Respecto a las actividades socioeconómicas, si en el pasado se basaban en la pesca y la agricultura, entre los años 60 y 70, la actividad económica hace un giro vertiginoso a favor del turismo. El entonces presidente del Cabildo insular, José Ramírez Cerdá y el artista César Manrique, proponen convertir Lanzarote en un destino turístico en el que la combinación del paisaje, la naturaleza volcánica, la arquitectura tradicional y el arte, se convirtiesen en elementos claves y atractivos de la isla. Este modelo ha diferenciado a la isla de otros destinos, sin embargo, 50 años más tarde, no ha sido capaz de evitar la masificación, la especulación o la falta de estética. Es imprescindible acometer los cambios necesarios para reconducir el modelo turístico de la situación actual y, haciendo frente a los nuevos desafíos: conservación del territorio, mantenimiento de la cultura y la historia de la isla, gestión eficaz de los residuos, energías limpias o los retos desde (se corta la frase).

En definitiva, **el Borrador y el Documento Inicial Estratégico del PIOCL han dejado pasar la oportunidad de valorar el *Estudio de la Capacidad Turística en Lanzarote*, (GAIA, 2023), encargado por la anterior corporación del Cabildo, y cuyo resumen ejecutivo recoge las siguientes conclusiones:**

El análisis de **la capacidad de carga turística de Lanzarote como destino turístico concluye que todos los límites y estándares de capacidad carga al uso se han superado ampliamente hace mucho tiempo**. La capacidad turística puede considerarse agotada, ya que los umbrales admisibles de crecimiento turístico y poblacional se han superado **haciendo inevitable la necesidad de declarar la isla de Lanzarote como Zona Turística Saturada**.

En los recursos y factores ambientales clave, la isla presenta un perfil de isla artificial donde el binomio agua-energía constituye un factor conjunto de dependencia extrema y de riesgo ascendente sujeto a los avatares del mercado de las energías fósiles y los operadores eléctricos.

El otro factor ambiental clave se corresponde con los residuos, que en términos de producción total presenta índices muy altos, con medias superiores a la de Canarias

La infraestructura alojativa respecto al alojamiento “convencional” de hoteles y apartamentos indica una tendencia a la estabilización que difiere del crecimiento continuo de la mayoría de los indicadores. Pero la irrupción y crecimiento imparable de la oferta de alquiler vacacional ha distorsionado la oferta alojativa. La capacidad aeroportuaria, atendiendo al Plan director de AENA para el aeropuerto César Manrique-Lanzarote estaría apostando por sobrepasar aún más si cabe los límites de capacidad de carga turística e incentivando el crecimiento cuantitativo.

La carga poblacional y turística del destino medida como intensidad turística se sitúa en 3,4 turistas por cada 10 habitantes, proporción ciertamente alta en términos comparativos.

El porcentaje de población bajo el umbral de la pobreza ha tenido una progresión ascendente hasta alcanzar en 2018 el 18,4%, lo que duplica los índices registrados en 2001. Se trata de una tendencia que contrasta con el hecho de que Lanzarote sea la isla que ostente el mayor PIB per cápita de Canarias.

En relación con la dimensión territorial, el 42% de la superficie artificializada de la isla se encuentra dentro del primer kilómetro de costa y que, a su vez, el 13% del perímetro litoral también esté ocupado por construcciones, siendo este último un límite que no debería sobrepasarse.

El análisis de los indicadores de capacidad de carga no deja margen de duda sobre la necesidad de declarar la isla de Lanzarote como Zona Turística Saturada. Por tanto, como conclusión general hay que resaltar que prácticamente todos los indicadores asociados a los principales factores de capacidad de carga reflejan las características propias de un destino turístico maduro que ha llegado a un nivel muy alto de saturación, tanto en términos de densidad como de intensidad turística, incluyendo la perceptiva, desbordando incluso las capacidades económicas y humanas de las administraciones y operadores turísticos locales para gestionar adecuadamente la situación.

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

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

Del mismo modo, **el PIOLC elude definirse sobre el grado de saturación turística del sistema insular.** Por lo tanto, el PIOLC ni se plantea la posibilidad de estudiar la declaración de Lanzarote como Zona Turística Saturada para afrontar el **desbordamiento de la capacidad de carga** insular y evitar un deterioro

irreversible de nuestra isla como destino turístico y como espacio vital de la población residente.

La declaración de la isla como Zona Saturada Turísticamente es el mecanismo previsto en la normativa vigente para corregir el desbordamiento de la capacidad de carga, sin perjuicio de las demás medidas e iniciativas, incluso legislativas – también al alcance del Cabildo en el ejercicio de la iniciativa legislativa ante el Parlamento de Canarias que le confiere el artículo 44.2 del Estatuto de Autonomía de Canarias de 2018–, para que el nuevo modelo de desarrollo turístico insular lo sea sin aumento de camas, apostando por la calidad, la diversificación e implementación de una oferta complementaria inteligente y atractiva que siga diferenciando nuestra isla en el mundo.

En conclusión, en esta fase, **el PIOLC ha dejado pasar una oportunidad muy valiosa para afinar sus diagnósticos y acercarlos a la realidad**, así como para **enriquecer, cualificar y centrar el debate en torno al modelo de isla** al que se aspira para las próximas décadas.

El modelo de ordenación propuesto por el PIOLC debe estar integrado por una serie de elementos de ordenación territorial con valor o capacidad estructurante a nivel insular. Estos Elementos integrantes del modelo de ordenación propuesto son los siguientes: Zonificación PORN, Usos globales, Sistemas de la Estructura territorial y Zonificación PIOLC.

En relación con la alternativa elegida, la **alternativa 2**, el PSOE siempre defenderá la que priorice la contención del crecimiento turístico, la sostenibilidad social, ambiental y económica y, por último, la conservación de los valores paisajísticos y naturales, ofreciendo un modelo territorial más equilibrado y respetuoso con el medio ambiente de Lanzarote y del Archipiélago Chinijo.

5ª. La movilidad y la red viaria en el PIOCL: una posición ambigua y contradictoria

El PIOLC aborda la movilidad y la red viaria en varios documentos, e incorpora un Estudio de Movilidad, que expresa **una posición ambigua y contradictoria**.

En su diagnóstico no elude el término “saturación”:

La capacidad viaria de Lanzarote presenta un importante grado de saturación en torno a la conurbación del sur insular que conforma el eje Puerto del Carmen - Aeropuerto - Arrecife - Costa Teguise. Dentro de este eje, la principal carretera estructurante, la LZ2, que soporta un elevado tránsito de vehículos, atraviesa además varios núcleos urbanos como Arrecife, Tías y Mácher. También presentan altas intensidades medias de vehículo la LZ-40 en el entorno del aeropuerto y la LZ-20 entre Arrecife y San Bartolomé. Este nivel de saturación genera problemas puntuales relativos a la generación de ruidos, emisión de gases de efecto invernadero a la atmósfera, así como un importante impacto paisajístico en las zonas de mayor afluencia de personas en la isla.

Considera que, con la previsión de crecimiento de la población insular, y, por tanto, la del parque de vehículos, **la tendencia futura será de empeoramiento en las vías** citadas anteriormente. Introduce dos criterios para la red viaria:

- La cualidad de Lanzarote como Reserva de la Biosfera introduce limitaciones de uso en los márgenes de las infraestructuras viarias, con la intención de mejorar el paisaje e integrar dichas infraestructuras en el territorio.
- Para el tratamiento del resto de la red de carreteras se mantiene el criterio de limitación de la creación de nuevas plataformas y de aplicación de mejoras de seguridad vial, con especial atención a intersecciones y travesías urbanas.

Pero, al mismo tiempo, señala los grandes proyectos de carreteras en curso, que parece dar por buenos:

- Desdoblamiento LZ-40: Tramo comprometido será desde el enlace con la LZ-2 (zona Aeropuerto) hasta la conexión con la LZ-504 (Glorieta del Toro en Puerto del Carmen).
- Desdoblamiento LZ-2: El tramo comprendido entre la glorieta de Yaiza, circunvalando Yaiza, hasta la glorieta de Playa Blanca. Aproximadamente desde el Pk 24+500 hasta el Pk 36+300 (Rotonda El Molino).
- Nuevo tramo de conexión entre la LZ-40 y la LZ-2 desde la intersección de la LZ-40 con la LZ-504 hasta la glorieta existente en la LZ-2 a la altura del Instituto de Yaiza.

Sin embargo, hay otro gran proyecto sobre el que **el PIOLC parece no pronunciarse**. Se trata de la **circunvalación a Playa Honda (LZ-5)** o el soterramiento de la LZ-2 a su paso por Playa Honda, y parece limitarse a señalar que hay dos propuestas sobre el trazado. En realidad, esta ambigüedad no parece tal en el Estudio de Movilidad del PIOLC.

De hecho, su propuesta es muy clara:

La alternativa desarrollada apuesta por la mejora de los puntos más problemáticos en relación a la intensidad de uso, que se localizan en el entorno de la capital insular, de manera que se garantice la fluidez del tráfico, mediante la conexión a la red viaria estructurante de la Circunvalación de Playa Honda y del nuevo tramo de conexión entre la LZ-40 y la LZ-2.

Por tanto, el sistema de transporte propuesto en esta opción apuesta por la creación de nuevos corredores básicos estructurantes, limitando la creación de nuevas plataformas en el resto de vías de la red primaria y secundaria de la isla.

Abunda en esta propuesta sosteniendo lo siguiente:

A nivel básico, se plantea como propuesta estratégica indicativa de articulación de la red viaria, sin obligación concreta reserva de suelo, ni ejecución, una nueva articulación de las infraestructuras viarias en el entorno de Arrecife, Puerto del Carmen y el Aeropuerto de Guasimeta, mediante el planteamiento de un trazado alternativo del tramo central del corredor de Estructuración Territorial desde Órzola hasta Playa Blanca y la mejora y acondicionamiento de la LZ-2 y posible reconversión en bulvar entre Arrecife y el aeropuerto, **condicionando a que se encuentre totalmente ejecutado y en servicio la circunvalación de Playa Honda**.

La propuesta estratégica pretende conseguir la adecuada articulación de los principales nodos de actividad del territorio, constituyéndose en eje principal de comunicación, desarrollo y estructuración del conjunto de la Isla de Lanzarote,

enlazando los puertos de Órzola, Arrecife y Playa Blanca. El planteamiento estratégico de la circunvalación de Playa Honda, se propone para atender al tráfico de paso desde el sur hacia la carretera de Órzola LZ-1 y las instalaciones portuarias de Los Mármoles, generando una nueva articulación de las infraestructuras viarias que garantice la adecuada movilidad de los distintos flujos de vehículos (largo recorrido, interurbanos, accesos a la capital y al aeropuerto).

Lo menos que se puede exigir de un instrumento de planeamiento es que sea claro en sus propuestas.

En otro orden de cosas, el Estudio de Movilidad ofrece datos sobre parque de vehículos o intensidad media diaria, aconsejando fortalecer el transporte colectivo y otros modos alternativos de transporte frente al vehículo particular. Ahora bien, reconoce que carece de datos completos actualizados sobre los 122 puntos de la red:

El año con datos completos, de acuerdo a los datos facilitados, pertenece al 2012. Cabe destacar que en septiembre de 2021 se realiza la actualización de 89 puntos de la red. Así bien, los datos más recientes disponibles sobre intensidad de tráfico, corresponden a los años 2023-2024, aunque los datos en este periodo no están completos para toda la red viaria.

(...)

A pesar de que se ha producido un aumento del parque de vehículos en la isla de Lanzarote, lo que teóricamente supondría un aumento de las IMDs de las carreteras de la isla, se decide mantener los datos de IMD del año 2021, para realizar un análisis general del tráfico, de manera que no se interviene a favor de la disminución de la capacidad de las mismas.

No es serio que un Estudio de Movilidad tan trascendente se base en datos de septiembre de 2021, en una fase post pandemia, y no se ofrezcan datos actualizados, lo que impide diagnosticar con precisión la situación actual de la movilidad motorizada en la isla.

En lo concerniente al transporte público colectivo, el Estudio de Movilidad constata que, en Lanzarote, el 65% de los desplazamientos por motivos laborales o de estudios se realizan en vehículo privado, frente al 42% del resto de España: “La inexistencia de un transporte público eficiente, por la precariedad de los servicios (en frecuencias y calidad), en algunos tramos, han jugado a favor del uso del automóvil privado”.

Por otro lado, asegura que “la segregación de los usos del suelo y la intensidad de los flujos pendulares residencia-trabajo derivado de la dispersión del hábitat y el actual proceso de peri urbanización también son factores de peso que explican el fuerte incremento de los niveles de motorización privada”. **Estamos a la espera de las recomendaciones en este sentido** para minimizar estos impactos.

Asimismo, el actual grupo de gobierno del Cabildo de Lanzarote debería atender urgentemente la siguiente observación recogida en el Estudio de Movilidad:

...detectándose un gran número de paradas sin marquesinas, sin asientos y con problemas de accesibilidad, señalización. En la actualidad sigue existiendo alguna parada que no está acondicionada adecuadamente.

Sobre la movilidad en bicicleta propone lo archisabido: la necesidad de finalizar un carril bici con continuidad.

En el terreno de las propuestas, **lo mejor que se puede decir del Estudio de Movilidad es que carece de ambición**. Entre las propuestas concretas recogidas, el propio estudio destaca:

- La creación de un nuevo intercambiador de guaguas en Costa Tegui.
- Estudio de una línea exprés en el corredor Costa Tegui-Arrecife-Aeropuerto-Playa Blanca, el itinerario más importante de la isla en cuanto a intensidad de demanda de transporte.
- Desarrollo de una plataforma reservada de transporte público con la efectiva vinculación de las paradas a equipamientos y destinos frecuentes de la población residente o puntos atractivos para los turistas. Se plantea esta plataforma reservada entre el intercambiador existente en Arrecife y el aeropuerto, una vez que se haya ejecutado y puesto en servicio la Circunvalación de Playa Honda cómo Variante de la LZ-2 y esta haya sido declarada de interés general.

La planificación es un pilar esencial para garantizarla movilidad de las personas, así como preservar la calidad del aire y reducir los ruidos. Para ello, las políticas públicas deberán promover **una movilidad interna que sea asequible, accesible, inteligente y sostenible**. Eso pasa, sobre todo, por impulsar el desarrollo de una red de transporte público intermodal que favorezca la cohesión territorial, reduzca el consumo de energía proveniente de fuentes no renovables y disminuya las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a los desplazamientos.

Por otro lado, la isla demanda una amplia **red ciclista insular** en una triple dirección:

1. Aprovechar y acondicionar senderos y veredas ya existentes, por lo que la vía se adaptaría al territorio.
2. Ensanchar las carreteras insulares para crear carriles bici seguros.
3. Acondicionar el viario urbano para carriles bici seguros. Todo ello permitiría, además, reposicionar Lanzarote como un gran destino turístico-deportivo.

6º. Sobre el aeropuerto y su crecimiento futuro

El PIOLC, en su fase actual, **no se pronuncia sobre una instalación estratégica para Lanzarote: el aeropuerto**. Se limita a señalar que, de acuerdo con la información recogida en la propuesta de revisión del Plan del Aeropuerto sobre su desarrollo previsible, "este documento da como resultado la ampliación del

aeropuerto para dar respuesta a la demanda futura de acuerdo con los horizontes considerados”.

Recoge asimismo la propuesta de ampliación de la terminal y de la pista de aterrizaje y despegue hacia el mar, que “sería capaz de atender un tráfico de pasajeros de 14.000.000 pasajeros/año frente a los más de 8.000.000 que soporta actualmente, lo que supondría un aumento del 170%”. Este sería su máximo desarrollo posible.

El PSOE considera que cualquiera de **los escenarios que maneja AENA es incompatible con una política de contención turística en un escenario de saturación**. Debe tenerse en cuenta que, en muchas ocasiones, el incremento de la demanda turística no se corresponde a decisiones endógenas del mercado turístico, sino a otros intereses como los asociados con el transporte aéreo, donde el diseño de la infraestructura aeroportuaria en los territorios insulares juega un papel determinante.

A nuestro juicio, **el PIOLC debe pronunciarse sobre el futuro de esta instalación** –la terminal y su pista de despegue y aterrizaje, así como la idea de ampliarla hacia el mar– que está estrechamente vinculada a la afluencia de turistas y, con ello, a la presión sobre el territorio, el crecimiento urbano-turístico y el desbordamiento de la capacidad de carga de la isla.

7ª. Sectores ambientales clave: energía, agua y residuos

7.1. Energía

El PIOCL sostiene que la aportación de las fuentes renovables alcanza escasamente el 15,02% del total generado, de lo que se deduce que “hay mucho por hacer en este sector”, afirmación que compartimos, pero, a la vez, consideramos que el aumento de las renovables no puede ser de cualquier manera, ya que, de acuerdo con la cultura arraigada en la isla, hay que evitar al máximo los impactos negativos sobre el paisaje, que es el principal recurso con que cuenta Lanzarote.

La afirmación anterior vale también para el medio marino. El PIOLC mantiene lo siguiente:

En la isla, existe un nicho con un potencial significativo: el desarrollo de las energías renovables marinas (...). El Plan de Ordenación del Espacio Marino, POEM, establece como zonas de alto potencial para el desarrollo de la energía eólica marina, la zona CAN-LANZ130 de 97,39 km² de superficie.

La superficie antedicha discurre en el mar, entre Arrieta y Playa Honda, aproximadamente, a una distancia más cercana a la costa de apenas 2 km en Lanzarote.

Estos aerogeneradores flotantes de última generación podrían tener una altura total de 261 metros desde el nivel del mar hasta la punta de la pala situada en posición vertical. La altura de la torre –altura de buje– rondaría los 140 metros – el equivalente a dos veces la altura del Arrecife Gran Hotel, para entendernos–, mientras que las palas podrían tener una longitud de unos 115 metros.

En Lanzarote **existe una gran sensibilidad con las actividades que son percibidas como perturbadoras del paisaje**. Esta percepción podría cobrar especial importancia en determinados tramos del litoral ante infraestructuras de grandes dimensiones, como las instalaciones *offshore* de energías renovables

También pueden existir en el litoral determinados enclaves que, por su valor cultural y paisajístico, requieren preservar el aspecto del paisaje marino adyacente –por ejemplo, el entorno marítimo de Jameos del Agua–.

Por todo ello, **nuestra postura sobre la eólica marina** es la siguiente:

- a. La delimitación preliminar de los polígonos en los que se prevé que el sector eólico en el ámbito marítimo pueda desarrollarse con mayor facilidad en Lanzarote incluye zonas con alta incidencia visual y paisajística sobre las playas turísticas de Costa Teguise, los núcleos de población de Arrieta y Punta Mujeres y el Sitio de Interés Científico de Jameos del Agua. Los límites de las zonas eólicas están a una distancia mínima de la costa de unos 1,7 kilómetros en Lanzarote.
- b. En todo caso, el PSOE de Lanzarote es partidario de acometer el desarrollo de la eólica marina bajo los mismos criterios que en tierra: preferentemente bajo gestión pública del Cabildo y/o sus organismos dependientes.
- c. Somos partidarios de abordar la autosuficiencia energética de Lanzarote conjuntamente con la Fuerteventura, ya que ambas islas forman un sistema eléctrico único al estar conectadas con un cable submarino y, en el futuro, también con Gran Canaria por el mismo sistema, por lo que la implantación de parques eólicos terrestres o marinos y sus impactos debemos abordarlos con visión de conjunto.

7.2. Agua

En materia de infraestructuras hidráulicas, **sugerimos al actual grupo de gobierno del Cabildo de Lanzarote que resuelva el siguiente déficit** que señala el PIOLC:

...de las 107 medidas contempladas en el Plan Hidrológico de Lanzarote (2º Ciclo) 95 (89%) no están iniciadas y únicamente 12 medidas (11%) están en marcha.

Del mismo modo, le sugerimos que **resuelva el siguiente problema** señalado por el PIOLC:

...existe una diferencia entre el consumo y la producción de un 12 800 588 m³ (51,8%) lo que supone que más la mitad del agua producida se pierde debido al mal estado de las conducciones o enganches ilegales a la red de abastecimiento.

Asimismo, le sugerimos que **arregle el siguiente problema**, también apuntado por el PIOLC:

De acuerdo con los datos disponibles sobre sistema de saneamiento y depuración, más de la mitad de asentamientos y núcleos de población no disponen de sistemas saneamiento, de entre estos destacan los núcleos interiores ya que solo algunos disponen de saneamiento y/o depuración.

Y, por último, le sugerimos que **atienda al PIOLC** cuando afirma:

...la cantidad de vertidos al mar de acuerdo con el último censo de vertidos desde tierra al mar en canarias del año 2021 publicado por el Gobierno de Canarias, en la actualidad existen 37 puntos de vertido de los cuales tan sólo existen 8 autorizados encontrándose el resto en no autorizado (21) o en trámite (8). El 65% de estos vertidos proviene de aguas residuales, seguido de los vertidos de agua residual industrial (13%), y los de salmuera (8%).

Tan solo resolviendo estos cuatro aspectos, la gestión del agua daría un vuelco en Lanzarote.

En materia de infraestructuras energéticas, resulta llamativo que **no se dé tratamiento adecuado al impacto de los tendidos aéreos** sobre el singular paisaje lanzaroteño.

7.3. Residuos

El modelo actual del sistema de gestión de residuos se basa en la recolección de los residuos en los diferentes puntos limpios y plantas de transferencia de residuos situados por todo el territorio, tratando de minimizar la cantidad de residuos depositados en el Complejo Ambiental de Zonzamas y aumentando el reciclado, valoración y reutilización.

El PIOLC señala que estas infraestructuras y el modelo de gestión de residuos están reguladas por Plan Director de Residuos de Lanzarote y La Graciosa, que se encuentra en fase de información pública, de igual manera que el Estudio Ambiental Estratégico. Asimismo, señala que **las propuestas “van encaminadas a dar continuidad al modelo actual y prever la ampliación del vertedero de Zonzamas con la reserva de suelo”**.

El PSOE considera, sin embargo, que **Lanzarote no puede estar abocada a convertirse en un mero receptor de residuos**, por lo que es preciso abordar un planteamiento más ambicioso en este terreno, máxime cuando el *Estudio de la Capacidad Turística en Lanzarote*, (GAIA, 2023) asegura que es inminente el agotamiento de la vida útil del Complejo Ambiental de Zonzamas:

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

capacidad del complejo de Zonzamas en un futuro relativamente próximo constituye un importante factor limitante de la capacidad de carga.

Por lo tanto, **el PIOLC está obligado a determinar el espacio físico donde ubicar un futuro Complejo Medio Ambiental**, ante la limitación de capacidad y escasa vida útil de apenas 6 años que muestra el actual.

8ª. Vivienda, un grave problema insuficientemente tratado

Otro vector insuficientemente tratado por el PIOLC es la vivienda, a pesar de la emergencia habitacional existente y el papel esencial que desempeña en la vida y la dignidad de las personas. **El PIOLC únicamente hace referencia a una pequeña bolsa de suelo en la zona de Maneje para vivienda de promoción pública** en régimen de alquiler.

Por ello, nos vemos en la obligación de recordar a los redactores del PIOLC y al propio grupo de gobierno del Cabildo que la política de vivienda tiene como misión garantizar a toda la población las infraestructuras físicas de alojamiento y espacio público que les permitan llevar adelante sus proyectos de vida y convivencia personales y colectivos, de forma socialmente cohesionada, territorialmente equilibrada y ambientalmente sostenible.

La emergencia habitacional es una realidad que persiste en nuestra isla. Debemos ser capaces de dar **soluciones a los fenómenos de exclusión residencial** originados por las sucesivas crisis, la precariedad laboral y la escalada de los precios del alquiler. Creemos que la población debe tener una vivienda digna garantizada, especialmente los colectivos más vulnerables, pues la falta de esa garantía hace imposible la cohesión social.

Además, creemos que se debe prestar especial atención a ciertas problemáticas o colectivos sociales. En primer lugar, actuaciones enfocadas a dar respuesta al fenómeno del **sinhogarismo**, que afecta a un considerable número de personas y supone uno de los efectos más visibles de la pobreza. En segundo lugar, a las limitaciones en el acceso a la vivienda en las y los jóvenes, las personas con menor nivel de renta, las y los mayores y las personas inmigrantes.

Para resolver el problema estructural del acceso a la vivienda es necesario **incrementar el actual parque de vivienda de alquiler social** mediante la disposición de una decidida política de inversión pública a medio y largo plazo. Esta actuación prioritaria debe beneficiar principalmente a las personas jóvenes en sus procesos de emancipación y búsqueda de viviendas que se adecuen a las necesidades que impone la crianza. Y, para finalizar, ha de haber una apuesta decidida por la rehabilitación.

Por nuestra parte, propondremos que los ayuntamientos estén obligados por ley a **reservar el 40% del suelo urbano y el 75% del urbanizable a la construcción de vivienda protegida**. Con estas medidas y un modelo de gestión pública del parque de viviendas que contemple el alquiler social, será posible contener los precios de los alquileres y atajar esta verdadera emergencia social.

9ª. Insuficiente concreción de la acuicultura en tierra, extracciones y acampadas

9.1. Acuicultura en tierra

“La acuicultura presenta un potencial importante para su desarrollo en la isla. Las instalaciones acuícolas están ubicadas tanto en tierra (granjas) como en el mar (jaulas marinas)”, recoge el PIOLC, que también asegura que, “desarrollar la acuicultura sostenible es una alternativa para reducir la presión sobre los recursos pesqueros naturales”.

Los redactores parece que no se han enterado de que ayuntamientos como Tías, San Bartolomé o Yaiza, cofradías de pescadores, organizaciones empresariales y sociales, organizaciones ecologistas, partidos políticos, el plenario del Consejo de la Reserva de la Biosfera... **prácticamente toda la sociedad, han dicho no a la instalación de jaulas marinas en aguas de Lanzarote.**

La zona potencial para la posible instalación de jaulas marinas o granjas de peces se extiende por toda la costa de sotavento, a lo largo de varias decenas de kilómetros. Coincide con los espacios **donde se concentra el mayor desarrollo urbano y turístico de la isla**, que concentra la mayor parte de las playas de uso turístico y la casi totalidad de la oferta alojativa. También coincide con zonas de **gran biodiversidad marina** e incluso áreas protegidas por normas de rango europeo.

Por eso, **Lanzarote no quiere jaulas marinas** en Playa Quemada ni en ninguna otra zona, por lo que la **acuicultura debe desarrollarse únicamente en tierra** y con todo tipo de controles, para lo cual el PIOLC debe proponer los emplazamientos más adecuados, preferentemente en suelos industriales o viejas salinas en desuso situadas en entornos urbanos.

9.2. Acampadas

Las acampadas en el litoral de Lanzarote, fuera de las playas debido a que las prohíbe la Ley de Costas (artículo 33), es una de las tradiciones de amplios sectores de la población insular. Pese a ello, el PIOLC propone sólo una nueva área de servicio para caravanas y autocaravanas en Caleta de Famara, de unos 17.000 m² de superficie, situada en la trasera del centro sociocultural de dicha localidad.

Sin embargo, **el PSOE propone ampliar las zonas de acampada y repartirlas por la geografía insular**, en lugares de la costa no peligrosos y alejados de las zonas turísticas, bien reglamentadas, y que haya diferentes usos de cada zona: unos más intensivos y con capacidad para un mayor número de campistas, y otros menos intensivos y con menor capacidad de usuarios. Y todo ello no sólo en el litoral, sino también en algunas zonas de tipo rural en el interior de la isla, como existen en las islas occidentales: merenderos y zonas de acampada en bosques.

Por lo tanto, **el PIOLC debe ampliar la escasa oferta hoy existente** para dar salida a las necesidades básicas de la población que no tiene otras alternativas vacacionales, pero también para atender a quienes se inclinan por esta modalidad por el simple gusto de sentir la proximidad a la naturaleza y el estilo

de vida que lo acompaña, es decir, para compatibilizar un uso turístico-recreativo más sostenible que favorezca el derecho de la ciudadanía a acampar en suelo rústico, disfrutando de sus valores naturales y el impulso a la economía local, el respeto y protección del medio ambiente.

9.3. Extracciones

La extracción de piedra, arena y picón en la isla de Lanzarote genera diversas problemáticas medioambientales, debido a las características únicas del paisaje volcánico y a la fragilidad de su ecosistema.

Según el POIOLC, hay unas 38 autorizaciones de extracción y dos caducadas. La realidad de esta actividad, cuya necesidad no se discute, es que altera el paisaje natural y volcánico, rara vez se restaura el territorio afectado, se pierde suelo y biodiversidad, se generan impactos en suelos agrícolas y tradicionales, el paisaje se ensucia y surgen problemas legales y de control.

Por todo ello, consideramos que **se deben acotar al máximo los espacios destinados a extracciones**, con estrictos controles y medidas de restauración de obligado cumplimiento.

Los suelos de extracción minera en la cartografía, bajo la leyenda “Bb2 ZAE” (áreas productivas de usos primarios - zona de actividad extractiva) de la Zonificación PORN no parecen corresponderse con las numerosas autorizaciones de extracción vigentes, por lo que **sería deseable que se estableciera con claridad en el texto escrito, con su correspondencia en la planimetría**, cada una de las zonas extractivas que ordena el POIOLC.

10ª. Industrias en suelo rústico, una ocupación innecesaria de nuevo territorio

En contra de la creencia generalizada, **no hay problemas de carencia de suelo industrial-comercial en la isla**. Lo mismo cree el POIOLC al apuntar que “el **nivel de ocupación de las áreas industriales existentes, en general, es medio-bajo**, dándose la circunstancia, en algunos casos, de procesos de urbanización incompletos”.

En efecto, hace unos tres años, un estudio del Gobierno de Canarias sobre las áreas industriales de Lanzarote concluyó que en la isla había unos 2,5 millones de metros cuadrados destinados a este uso. La superficie prevista y no desarrollada rozaba los dos millones de metros cuadrados. **El grado de colmatación del suelo industrial era de apenas la mitad**.

Pese a esta categórica afirmación, **el POIOLC propone incomprensiblemente todo lo contrario**, es decir, plantea **transformar suelo rústico para dos nuevos polígonos industriales**, uno en Tinajo y otro en Arrecife, lo que supone una ocupación innecesaria de nuevo territorio.

La zona industrial Las Lagunetas en Tinajo, a la salida del pueblo en dirección a Tiagua y a lo largo del Avenida Las Vegas, ocuparía unos 210.000 m². La mayor parte de ese suelo es suelo rústico de protección territorial en el Plan General de Ordenación de Tinajo, equivalente al actual suelo rústico común según la LSENPC.

El otro nuevo polígono se ubicaría entre las dos carreteras que conectan Arrecife con Costa Tegui, de unos 447.000 m², delante del acceso al muelle de Los Mármoles. Justo al lado, ya hay una unidad de actuación prevista y sin desarrollar, el Sector 8 SUSNO Industrial Los Mármoles, clasificado y categorizado en el Plan General de Ordenación Supletorio de Arrecife en tramitación como suelo urbanizable no ordenado - sector 7 industrial Los Mármoles.

El PSOE considera, por el contrario, que lo verdaderamente relevante para la industria y el comercio en la isla está relacionado con una gestión más eficiente y profesional de los polígonos existentes. El uso industrial, además, tiende a ser mixto, conviviendo las actividades industriales con las de servicios, sobre todo las comerciales, que son mucho más numerosas. Baste un dato. **En 2024 había sólo 168 industrias en la isla, mientras que el censo comercial arrojaba más de 1.711 actividades: diez veces más.**

Por lo tanto, la solución al **desarrollo comercial e industrial de la isla no parece que pase por habilitar nuevo suelo, sino por mejorar y cualificar el existente.**

11^a. Patrimonio cultural. Validar el Catálogo Insular del PIOT del 91

El instrumento de protección cultural insular vigente fue publicado el 17 de julio de 2024 en el BOC, mediante el anuncio de 25 de junio de 2024, por el que se hacen públicos los Catálogos del Patrimonio Histórico-Artístico integrantes del PIOT, aprobado por el Decreto 63/1991, de 9 de abril. Creemos que **esta propuesta sigue siendo válida hoy en día y que debe incorporarse completa al nuevo PIOLC.**

Por otro lado, el PIOLC hace inventario de todos los Bienes de Interés Cultural (BIC) declarados e incoados, así como los bienes catalogados o inventariados a escala municipal para "en una siguiente fase determinar cuáles son los bienes con valor insular".

Sobre este particular, incorpora la propuesta de **Catálogo de Protección del Patrimonio Cultural del municipio de Arrecife**, cuyo Procedimiento de Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada salió a información pública en fechas muy recientes. Al igual que aquel el PIOLC, no cita algunos inmuebles con BIC incoados, como son dos de ellos ubicados en la Calle Real: edificio Tamaragua y antiguo Hotel Oriental. La gravedad de la ausencia radica en que, si estos BIC

incoados no prosperaran tras ser recurridos por sus propietarios ante los tribunales de justicia, podría ocurrir que algunos inmuebles queden sin protección alguna, ni la del BIC ni la del Catálogo Municipal. Un olvido imperdonable, teniendo en cuenta que ambos documentos han sido elaborados por una misma empresa, Gesplan.

Por otro lado, hacemos constar que **asumimos las alegaciones íntegras presentadas por el Grupo PSOE en el Ayuntamiento de Arrecife al Catálogo de Protección del Patrimonio Cultural del municipio**, y cuyas conclusiones son las siguientes:

Que sean revertidas todas aquellas propuestas que no están en sintonía con el espíritu que emana de un catálogo de bienes culturales y que debe tener como objetivo ser un instrumento de protección.

Estas alegaciones son, por tanto, una enmienda a la totalidad, entre otros, a los grados de protección asignados a los inmuebles propuestos, por no ajustarse a los valores existentes; a la asignación de remontas a los inmuebles con grado de protección ambiental, por colisionar con los valores que precenden preservarse; a las alternativas propuestas, todas las cuales sólo recogen remontas para intervenir sobre el patrimonio objeto de catalogación; a las alturas propuestas por no recoger mayores aprovechamientos urbanísticos de mayor entidad fuera del centro histórico, así como por todas las consideraciones puestas de manifiesto en las presentes alegaciones, motivo por el que no resultan sostenibles las propuestas del Catálogo, que, además, atenta contra los valores que deben ser objeto de protección.

12^a. Suelo estratégico y grandes equipamientos estructurantes

Como criterio general, nos parece correcto en el PIOLC la reserva de suelos en el borde de Arrecife, la capital insular, para instalar en el futuro los grandes equipamientos estructurantes.

Son los casos de la Ciudad de la Salud, que contemplaría el futuro Hospital General y lo que el PSOE denomina Ciudad de los Cuidados —nuevos servicios sociosanitarios—. Creemos que las acciones encaminadas a la atención integral de personas en situación de vulnerabilidad contemplan el desarrollo de la Ciudad de los Cuidados en terrenos propiedad del Cabildo Insular, situados en Tahíche Bajo. A modo de un campus, debe albergar, entre otros servicios, un centro para personas con discapacidad intelectual, un albergue para personas sin hogar o un centro de atención de menores no acompañados, dado que la isla es un territorio fronterizo.

Lo mismo pensamos de la ubicación de la futura Ciudad de la Justicia y futura Ciudad Deportiva y la localización del Matadero Insular.

Sin embargo, discrepamos de la localización del **Campus Universitario**, situado en Tahíche por una revisión del PIOT. A nuestro juicio, debería albergar las instalaciones de la UNED, la Escuela de Turismo, la Escuela de Idiomas y otras

enseñanzas universitarias en el futuro, compartiendo instalaciones comunes – aula magna, comedor, biblioteca, centro de documentación, instalaciones deportivas, etc.– y **su ubicación debería ser dentro de la trama urbana de Arrecife**. A tal fin, recordamos a título orientativo que el llamado Plan General de Arrecife de Senante, que quedó inacabado, reservaba 52.000 m² en el Sector Capellanía para el Campus, una parcela que linda con el barrio de San Francisco Javier por el sur. En el Plan General de Ordenación Supletorio de Arrecife se clasifica y categoriza como suelo urbanizable no ordenado - sector 3.

De igual modo, **discrepamos de la propuesta de establecer un circuito insular de rally en la escombrera ilegal situada al norte del barrio de Argana Alta**, porque, a nuestro juicio, la isla no admite una instalación de este tipo. Creemos que los vecinos y vecinas de Argana Alta, el núcleo de población más poblado de la isla a excepción de la propia ciudad, no necesitan polvo y ruido cerca de sus viviendas, sino, en todo caso, un gran parque urbano para su esparcimiento, como correspondería a una ciudadanía de primera.

Discrepamos, asimismo, con la valoración que hace el PIOLC del Islote del Francés, en Arrecife, al que otorga un potencial estratégico para la población local o insular:

Se delimita una zona estratégica en el Islote del Francés, tanto por sus condiciones físicas como por su ubicación, considerando que es un suelo apto para acoger posibles infraestructuras o servicios, que den apoyo tanto a la población del municipio como al resto de la isla.

Esta pretensión choca frontalmente con la vocación de esa pieza de suelo desde la entrada en vigor del Plan General de Arrecife de 1968, que es la de convertirse en un **sistema general de espacios libres de titularidad pública encaminado hacia un parque urbano**.

Echamos en falta en el PIOLC la propuesta de crear uno o varios parques arbolados o pulmones verdes orientados al ocio de la población y regados con aguas residuales, con el fin de acercar la naturaleza a Arrecife y su conurbación. También tendrían cabida los huertos urbanos. La/s iniciativa/s se extendería/n por una gran área de fisonomía urbana que registra alrededor del 80 por ciento de la movilidad que contabiliza Lanzarote y, potencialmente, ofrecería una alternativa de ocio al gran volumen de población total real de hecho –turística y no turística– que reside o se aloja en este espacio. Esta iniciativa podría albergar en su seno un espacio para el Jardín Botánico Insular, orientado a la conservación y divulgación de la flora autóctona.

Otra infraestructura que se echa en falta en el PIOLC es un **Recinto Ferial Polivalente** para acoger los grandes eventos festivos de Arrecife o de la isla, como las fiestas de San Ginés o el carnaval. A título meramente orientativo, cabría la posibilidad de que se ejecute la planta fotovoltaica elevada en la balsa de Maneje, a unos 8 metros de altura, y la cesión a Arrecife del uso del espacio resultante bajo esas cubiertas, de unos 20.000 m² de superficie, para destinarlo

a Recinto Ferial Polivalente, donde podrían tener cabida ferias del libro, conciertos, Planéate, el festival de los Pueblos del Mundo, etc.

Asimismo, es preciso **reconocer y potenciar en el PIOLC los deportes náuticos** como parte de la identidad insular, impulsando la construcción de un **Centro de Actividades Náuticas** que agrupe todas las disciplinas deportivas vinculadas al mar. Este centro serviría tanto para la práctica local como para la atracción de deportistas nacionales e internacionales, aprovechando las condiciones únicas de Lanzarote como destino de entrenamiento y competición.

El PIOLC debería considerar la creación de una nueva red de centros del Cabildo sobre los Espacios Naturales Protegidos de Lanzarote, gestionada por los CACT. La iniciativa garantizaría la presencia de personal del Cabildo en los Espacios Naturales Protegidos en Lanzarote y La Graciosa, creando infraestructuras de recepción e interpretación, lo que supondría limitar y ordenar el acceso y el tránsito a estos valiosos y frágiles espacios. Con ello, se proporcionará una experiencia de mayor calidad a los visitantes e ingresos que revertirían en la conservación de estos espacios.

Otra posibilidad que podría contemplar el PIOLC es **ordenar las actividades lúdicas y deportivas en la costa de Lanzarote**, mediante la localización de infraestructuras ligeras que permitan el use y disfrute del litoral costero por parte de la población. Contemplaría una red de senderos costeros, red de deportes de viento en la costa, red de puntos de submarinismo y red de puntos de observación de cetáceos.

13ª. El futuro modelo turístico, ausente del debate

Hemos dejado **para el final** lo que, a juicio del PSOE, es **el asunto más trascendental** que afecta al futuro modelo de cualquier isla en el archipiélago canario: el turismo.

La normativa autonómica canaria reconoce a los Cabildos la facultad de implementar determinaciones turísticas que impidan la autorización de nueva oferta alojativa. Conforme a lo previsto en el artículo 100.2 de la LSENPC, en las zonas reservadas para el desarrollo turístico los Planes Insulares de Ordenación podrán identificar aquellas zonas o núcleos en las que no se deban permitir nuevos crecimientos turísticos ni residenciales por ser incompatibles con el principio del desarrollo sostenible o tener el carácter de espacios saturados de acuerdo con los parámetros establecidos por la legislación turística y urbanística aplicable.

El artículo 59 de la Ley 7/1995, de 6 de abril, de Ordenación del Turismo en Canarias (en adelante, LOTC) dice que los planes insulares de ordenación deberán contener **previsiones específicas de desarrollo turístico, identificando**

cada uno de los atractivos y núcleos, capacidad máxima, zona de influencia y límites de la oferta alojativa.

Asimismo, los planes insulares, conforme a las previsiones de los artículos 58.2 de la LOTC y 100.2, segundo párrafo, de la LSENPC, deberán contener previsiones suficientes para zonas en que concurra alguna de estas circunstancias: a) tratarse de zona o núcleo a rehabilitar; b) ser zona mixta, donde la presencia de edificaciones turísticas pueda producir, junto con otras residenciales o industriales, efectos aditivos que pongan en peligro la calidad turística de la zona; y c) ser zonas insuficientemente dotadas, donde la baja dotación de infraestructuras y equipamientos no se corresponda con el número de camas turísticas de la zona.

Por su parte las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, aprobadas por la Ley 19/2003, de 14 de abril, **regulan las condiciones del crecimiento turístico** (Directrices 24 a 27) y señalan, entre otras cuestiones, que el planeamiento insular deberá declarar agotada la capacidad de carga de aquellos ámbitos territoriales en los que así se deduzca del análisis correspondiente, que dicha declaración puede afectar a la isla total o parcialmente y que en el ámbito declarado no podrá aumentar el número de plazas turísticas e, incluso, residenciales, salvo que para estas últimas se exceptúe justificadamente.

Por si todo esto fuera insuficiente, el proyecto de Ley de Ordenación Sostenible del Uso Turístico de Viviendas, pendiente de aprobación por el Parlamento de Canarias, prevé modificar el apartado 2 del artículo 100 de la LSENPC con la finalidad, dice la exposición de motivos de dicho proyecto de ley, de **“despejar cualquier duda sobre la posibilidad de que los cabildos insulares declaren zonas saturadas y con crecimiento limitado cero a lo largo y ancho de su ámbito insular y no sólo en zonas de carácter turístico, y ya sea en relación a usos residenciales o turísticos”**.

Con lo antedicho, advertimos que **hay cobertura legal más que suficiente para la abordar la saturación turística y establecer límites al crecimiento**. Que el PIOLC no se atreva a plantearlos, ni siquiera a insinuarlos, es otra cosa.

Pues lo tanto, a pesar de estas facultades de los Planes Insulares de Ordenación, lo que ofrece el **Borrador y Documento Inicial Estratégico del PIOLC en materia de turismo es francamente decepcionante**.

Señala las tres grandes zonas turísticas, además del total de 11 núcleos turísticos establecidos por el PIOT de 1991 y anota que, en la actualidad, se encuentran registrados establecimientos turísticos, en las categorías de hotel y extra hotelero-apartamentos, en numerosos núcleos fuera de las zonas asignadas por el planeamiento insular.

El PIOLC presenta algunos datos sobre la influencia del turismo en la isla, sin realizar valoración alguna, como tampoco lo hace de las consecuencias de la

vivienda vacacional y la reconversión de viviendas residenciales en vacacionales, así como sobre el alza de los precios del alquiler convencional.

En relación con los **hoteles que incumplieron el PIOT de 1991** y que todavía están pendientes de regularizar, el PIOLC no hace ningún comentario.

Sobre el deslinde marítimo terrestre en Playa Blanca, **la cartografía del PIOLC no refleja el deslinde del dominio público terrestre aprobado por la Orden Ministerial de 2 de julio de 2024 del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico**, que afectaría por completo a un hotel ilegal e ilegalizable.

Por último, este periodo de información pública del Borrador y el Documento Inicial Estratégico en el procedimiento de tramitación de la Evaluación Ambiental Estratégica coincide en el tiempo con **una sentencia del Tribunal Supremo que ratifica la anulación total del Plan General Supletorio de Yaiza**, que, entre otras cosas, dio encaje legal a más de dos docenas de hoteles que incumplieron las determinaciones del PIOT de 1991.

En el año 2024, Lanzarote registró 3,5M de turistas, lo que supuso más de 25 millones de pernoctaciones. Estas personas se alojaron en alguna de las 106.188 plazas que integran el parque alojativo insular:

Plazas totales (en abril 2024):

Hoteleras	35 315
Extra hoteleras	35 064
Vacacionales	35 809
Total	106 188

Estas cifras arrojan unos indicadores de expresan que la capacidad de carga turística de la isla se encuentra totalmente sobrepasada. Por ello, frente a la **actitud temerosa del PIOLC de llamar a las cosas por su nombre**, el sector turístico ha alcanzado una dimensión tal en la isla que, a nuestro juicio, exige medidas urgentes tendentes, en primer lugar, a **contener el crecimiento de plazas y turistas** y, en segundo término, a **desclasificar suelo potencialmente turístico y sus plazas asociadas**.

La anterior medida de contención urgente y drástica se respalda en la primera conclusión que ofrece el *Estudio de la Capacidad Turística en Lanzarote*, (GAIA, 2023):

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

Los resultados de los indicadores más relevantes utilizados muestran las diferentes tendencias en un escenario en donde la capacidad turística puede

considerase agotada. Son las tendencias lo realmente importante y preocupante, una vez que se ha constado que los umbrales admisibles de crecimiento turístico y poblacional se han superado ampliamente.

Por lo tanto, el futuro turístico de Lanzarote pasa por **dejar de crecer en plazas y turistas**, cualificar el destino y renovar la oferta alojativa obsoleta, dinamizando de paso el sector de la construcción y el empleo.

El nuevo modelo turístico que necesita Lanzarote se resume en **menos camas, de más calidad y con una oferta complementaria singular** que nos diferencie en el mundo para generar más actividad económica, más empleo, de mayor calidad y mejor remunerado.

Sin embargo, esta meta se ve gravemente comprometida por la actual ratio de plazas turísticas/residentes. Esta ratio manifiesta una gran **sobrecarga turística** con la consiguiente presión sobre la población local que, en un territorio tan limitado y sensible como el nuestro, no se corrige multiplicando las infraestructuras existentes —reconociendo que es necesaria su mejora—, sino congelando por completo el crecimiento de camas turísticas e impulsando un nuevo modelo de desarrollo turístico.

Por otra parte, el nuevo PIOLC debe ser el marco jurídico que regule los **condicionantes estéticos de las construcciones** en todos los núcleos urbanos de la isla, pero también en todas las zonas comerciales e industriales, con el objetivo de concretar una imagen integral y coherente, basada en sus paisajes volcánicos, y poniendo en valor nuestra arquitectura autóctona, de líneas sencillas y color blanco. Esto reforzaría la **Marca Lanzarote** y se alinearía con el ideario estético de César Manrique, quien siempre defendió evitar el impacto de los soportes publicitarios en el territorio, así como impedir los colores estridentes en las construcciones, los grandes luminosos o los letreros de escalas desproporcionadas.

Finalmente, reiteramos que el PIOLC de abrir la puerta de par en par a la necesidad imperiosa e inaplazable de **establecer una Cuota de Corresponsabilidad Turística** aplicable a los turistas que nos visiten, mediante la que puedan colaborar activamente al sostenimiento ambiental, ecológico y social de nuestra isla. El abono de dicha ayudará a compensar a la sociedad insular por el coste medioambiental y social que supone el turismo intensivo que recibimos.

Desde nuestro punto de vista, los ingresos procedentes de esas medidas de corresponsabilidad turística se destinarían, sobre todo y con carácter finalista, a cinco grandes ejes:

- a. Financiar actuaciones públicas y privadas para la sostenibilidad ambiental de la isla y el establecimiento de nueva oferta complementaria sin construcción de nuevas camas turísticas.
- b. El desarrollo de acciones e iniciativas en los municipios no turísticos tendentes a incrementar su participación en los ingresos turísticos.

- c. El apoyo de iniciativas y la realización de medidas dirigidas a mejorar la calidad de vida de la población residente o sus condiciones laborales.
- d. La renovación urbana de los núcleos turísticos.
- e. La desclasificación de suelo turístico y plazas alojativas, con el consiguiente rescate de derechos edificatorios.

Fdo. Ariagona González Pérez
Portavoz del PSOE en el Cabildo de Lanzarote