



Los sectores ambientales clave

1. Introducción

Esta área de la *Estrategia* engloba cuatro estudios sobre la situación en la que se encuentran en Lanzarote *el agua, la energía, el transporte y los residuos*. Los tres primeros escritos por Antonio Estevan y el último por Alfonso del Val.

Conviene señalar, en primer lugar, nuestro acuerdo con que estos cuatro aspectos hayan sido considerados como *Los sectores ambientales clave*. Y el correcto análisis que se realiza de la situación lanzaroteña en estos sectores debe contribuir a terminar con el mito de que en Lanzarote la crisis medioambiental ha tenido un tratamiento más adecuado que en otros lugares cercanos o de características similares. La realidad pone de manifiesto la falacia de esta creencia, extendida sin base real por los cantos de sirena de la promoción turística y por la concesión a la Isla de la denominación de Reserva de la Biosfera. La imagen que delatan estos informes es la de una sociedad que está basando su desarrollo en el crecimiento desaforado e insostenible, tanto del uso de los recursos básicos como de los residuos que generamos.

Por lo tanto, estos trabajos tienen la virtud de entrar en el análisis de la realidad sin atender a esas consideraciones de conveniencia turística tan extendidas entre nosotros. Son estos sectores clave los que resaltan la sostenibilidad o insostenibilidad del desarrollo lanzaroteño y no si las casas están lo suficientemente blancas o se atienen a supuestos esquemas constructivos tradicionales, si los bordes

Estos trabajos tienen la virtud de entrar en el análisis de la realidad sin atender a esas consideraciones de conveniencia turística tan extendidas entre nosotros

de las carreteras ofrecen una imagen impecable, si las construcciones turísticas tienen dos a más alturas... Resulta imprescindible lograr un estado de reflexión tal que cuando se aborde, por ejemplo, la construcción de un nuevo aeropuerto, el centro de la discusión esté en el incremento de visitantes que se puede recibir y en las consecuencias globales que ello comporta, y no en si la construcción se adecua o no a la singularidad de la arquitectura local.

A juicio de El Guincho, nos encontramos ante la mejor área temática de la *Estrategia*. Aunque es probable, también, que frente a otras necesariamente más generales resulte más sencilla de acometer por lo concreto del campo de trabajo. No obstante, y a pesar de la escasez de datos que sobre estas materias existe en Lanzarote, pensamos que componen un buen análisis de la situación local y que junto a *La Ecología Insular* son los únicos trabajos que realmente pueden considerarse como un ejemplo de cuál podría ser el camino hacia un desarrollo sostenible.

Pero además de su espíritu sostenible, estos estudios son los únicos que ofrecen unos criterios y directrices claros y explícitos en los programas de actuación que proponen. Aquí se abandona la inconcreción generalizada de todo el resto de los programas de la *Estrategia* y, por lo tanto, puede abordarse su discusión sabiendo de lo que realmente estamos hablando.

Son los únicos estudios que ofrecen unos criterios y directrices claros y explícitos en los programas de actuación que proponen

Sin embargo, y pese a las notables virtudes de los documentos, en todos ellos encontramos una carencia fundamental: la falta de contraste con las infraestructuras previstas o en ejecución en cada uno de esos campos. Es ésta una contradicción que afecta gravemente al conjunto de la *Estrategia*, aunque sea en esta área donde queda claramente reflejada. No nos parece de recibo que se planteen toda una serie de actuaciones teóricas sin contrastarlas con la realidad que esas infraestructuras van a configurar; porque son éstas las que de verdad muestran la insostenibilidad del modelo lanzaroteño y de su desarrollo futuro tal y como está diseñado.

Tras esta breve valoración, repasemos someramente las razones por las que estos cuatro sectores nos parecen claves para, después, considerar nuestro desacuerdo fundamental: la citada ausencia de un análisis de las infraestructuras en curso.

2. La energía, la clave de la crisis medioambiental

La energía es la arteria vital de cualquier desarrollo natural o social. Las energías fósiles, que sustentan la civilización industrial, están agotándose a la vez que modifican el clima de la Tierra. De forma correspondiente a su papel fundamental como motor de la produc-

ción y de las transformaciones humanas del medio, la energía es el máximo responsable del deterioro ambiental que estamos viviendo. El 80% de los contaminantes vertidos a la atmósfera proviene de la quema de los combustibles fósiles. Si necesitásemos reducir a un único problema las causas de la crisis ecológica de nuestro planeta, éste tendría que ser la utilización que hacemos de la energía.

La única solución ante este conflicto es imitar a las plantas y utilizar la energía solar que fluye a través de la ecosfera del planeta. Las razones para la escasa presencia de la energía solar en nuestro sistema económico son políticas, pues el estado actual de la tecnología permite una 'revolución solar' en los próximos años. En este terreno, la situación lanzaroteña deja mucho que desear: la energía renovable que producimos por medio de los aerogeneradores de Los Valles o de Montaña Mina no alcanza el 4% de la que consumimos. Además, la dependencia energética de la Isla constituye uno de sus puntos más débiles de cara a un futuro sustentable.

Pero teniendo en cuenta el enorme futuro que la energía solar tiene en nuestra Isla y la posibilidad, según numerosos especialistas, de reducir el consumo energético en un 50% sin merma de las actividades productivas, puede afirmarse, sin pecar de exceso de optimismo, que el futuro de Lanzarote debe y tiene que ser solar, y el petróleo convertirse en energía alternativa.

Desde esta perspectiva, la propuesta energética de la *Estrategia* nos parece asumible. Pero sólo si tomamos como punto de partida el escenario de reducción que plantea, ya que únicamente este escenario supone una ligera disminución de la energía fósil que utilizamos –se pasa de un consumo actual de 53.196 Tep a 48.912–. En cualquier caso, esta proposición sirve exclusivamente de punto de partida, ya que la necesaria 'revolución de la eficiencia' que precisa nuestro sistema productivo y la forma en que consumimos debe permitir, a largo plazo, pensar en soluciones más ahorradoras de energía que la que propone incrementos del consumo energético de las 54.808 Tep actuales a 79.101 en los próximos diez años.

3. El agua convertida en problema energético

El agua potable es ya, y lo será aún más, uno de los grandes problemas ecológicos en la Tierra. Se afirma, con frecuencia, que algunas naciones deberán detener su crecimiento o ir a la guerra, o ambas cosas a la vez, debido a la escasez de agua. El que las dificultades afecten más a los países pobres hace que en el Norte no seamos tan conscientes de la gravedad de la situación. Sin embargo, también en el Norte el problema existe: la cantidad de agua inu-

La dependencia energética de la Isla constituye uno de sus puntos más débiles de cara a un futuro sustentable

El Programa de Gestión de la Demanda de Agua traza el camino para que el agua no se convierta en un problema de difícil solución

tilizada por la contaminación es casi tan grande como la aprovechada por la economía humana. Se estima que el 50% de los acuíferos europeos están contaminados por los vertidos y los pesticidas y abonos químicos de la agricultura.

Únicamente las sociedades ricas pueden permitirse utilizar la energía fósil para desalinizar el agua del mar. Éste es el caso de Lanzarote, donde el problema del agua lo hemos incluido en el capítulo energético. De hecho, el 54% de los gastos de Inalsa se dedican a pagar la energía necesaria para la potabilización del agua. Los argumentos anteriormente citados para la energía nos impiden creer que las soluciones tecno-energéticas pusieron fin al problema del agua en nuestra desértica Isla. Resulta evidente la necesidad de racionalizar y economizar el ciclo del agua, que debe terminar con su reutilización, una vez depurada, y no pensar que la podemos pagar mientras tengamos dinero y, por tanto, gastar alegremente; porque no es cierto hoy y lo será mucho menos en el futuro.

El escenario de reducción que se propone nos parece idóneo. La disminución de un 30% con respecto a los consumos actuales de la cantidad de agua a desalar resulta suficiente para caracterizar un esfuerzo de este tipo como una propuesta sostenible. La racionalidad del Programa de Gestión de la Demanda de Agua y el apoyo a que en nuestros consumos aparezca un 30% de agua depurada trazan el camino que esta sociedad debe transitar para que el agua no se convierta en un problema de difícil solución.

4. El transporte hacia ninguna parte

El beneficio que, en principio, supone para los ciudadanos de las sociedades industrializadas poder movernos más lleva consigo costes cada vez más evidentes. El sector del transporte es el principal responsable del efecto invernadero, de los más graves problemas de contaminación atmosférica y marina, de la irracional urbanización del suelo, del ruido, de la degradación del paisaje rural y urbano, etc. La generalización del transporte motorizado exige la utilización de enormes cantidades de materiales y energía, cuya extracción, transformación y consumo produce grandes masas de residuos sólidos, líquidos y gaseosos tan extraños a la naturaleza como lo es el propio concepto de movimiento horizontal masivo.

En Lanzarote el problema del transporte es especialmente significativo, ya que la utilización que de él hacemos es de las más altas que podemos encontrar en el mundo. Todo y todos los que llegan a la Isla lo hacen por medio de transporte motorizado, y aquí tenemos un parque móvil sólo comparable al de las zonas más ricas de

EE.UU. De hecho, en la Isla existen más vehículos que personas en edad de conducir.

A pesar de los escasos datos estadísticos disponibles, el análisis que se realiza sobre el transporte en Lanzarote nos parece muy acertado. Especialmente, por haber tenido la valentía de poner de manifiesto el gran problema ecológico –y energético, por supuesto– que supone el transporte de acceso a la Isla, como demuestra el 1.230.000 Tm anuales de emisiones de CO₂ que se añaden a las 192.000 que provoca el transporte local. Amén de destacar la irracionalidad insostenible que supone el que tan sólo el 26% de la movilidad insular se efectúe por medio de un transporte público que, por otra parte, en Lanzarote resulta prácticamente clandestino.

La insostenibilidad del actual modelo de transporte queda resaltada al analizarlo –correctamente en nuestra opinión– asociado a las emisiones de efecto invernadero que ocasiona. Sin embargo, y a pesar de proponer un escenario de reducción que compartimos, no se consigue sino que el incremento de emisiones quede en un 6,9% con relación a las del año 96. Lo que, con respecto al año 90 –el utilizado como referencia internacional desde los acuerdos de Kioto–, puede significar aumentos en torno al 100%. Y conviene recordar que la Unión Europea se ha comprometido a una reducción de sus emisiones del 8% y España a un impresentable incremento del 15%. Así que la situación lanzaroteña en este terreno resulta más que comprometida. Por lo tanto, este trabajo contribuye a señalar la preocupante contaminación que crea la industria turística de la que vivimos frente a las ingenuas o interesadas visiones que de este sector suelen manifestarse en nuestra Isla.

5. Los residuos: el gran delator

Comencemos con la misma frase con que se inicia este capítulo de la *Estrategia: Los residuos son el mejor indicador de la eficiencia en el uso de los recursos naturales*. Pues bien, recurriendo a una organización tan poco sospechosa como la OCDE, podemos afirmar que cada tonelada de material desechado al final de su vida útil presupone 5 toneladas de residuos en los procesos de manufactura y otras 20 toneladas en los de extracción de los materiales. Vivimos en una sociedad cuyo sistema económico se caracteriza por el absoluto despilfarro de los recursos naturales y, consiguientemente, por la creación de inmensas cantidades de residuos, que no hacen sino delatar la irracionalidad e insostenibilidad de dicho sistema.

La concreción de la propuesta que sobre los residuos hace la *Estrategia* nos parece la más floja de esta área sobre *Los sectores*

Se ha tenido la valentía de poner de manifiesto el gran problema ecológico y energético que supone el transporte de acceso a la Isla

ambientales clave. No obstante, tenemos que manifestar que tan sólo conocemos este apartado por el resumen que se ha realizado de los cuatro sectores, mientras que los otros tres los hemos podido examinar en profundidad en cada uno de sus estudios específicos. Pero lo cierto es que, a pesar de nuestra insistencia, no hemos podido obtener más que ese resumen que, según se nos comunicó, era la única información redactada disponible sobre los residuos.

Quizá la principal objeción que encontramos con respecto al trabajo sea la inexactitud del título (*Programa de Gestión Integral de Residuos*). El trabajo se limita, en realidad, a los residuos sólidos. Y, para nosotros, ésa es sólo una parte del problema, aunque en Lanzarote pueda constituir la más importante y quizá la que se pueda abordar de forma más urgente. Por otra parte, las propuestas sobre la prevención y el reciclaje resultan ciertamente limitadas, si bien reconocemos la notable dificultad que supone abordar la cuestión del reciclaje en un territorio tan pequeño y alejado y, por ello, con una ‘masa crítica’ insuficiente para la realización de determinados procesos industriales imprescindibles en este terreno.

El trabajo se limita, en realidad, a los residuos sólidos. Y ésa es sólo una parte del problema

No obstante, y a pesar de las diferencias, el programa continúa estando por encima de la media de la *Estrategia* por la concreción de los criterios generales propuestos a la hora de actuar. Por esta razón apoyamos, pese a todo, la intervención que se propone, aunque nos gustaría que pudiera perfeccionarse y detallarse más en el proceso que aún le quede a la *Estrategia* para convertirse en un auténtico programa de actuación en Lanzarote.

6. Infraestructuras para la masificación turística

Resulta inexplicable que las grandes infraestructuras en construcción o en proyecto no se hayan tenido en cuenta a la hora de abordar el presente lanzaroteño y la sostenibilidad de su futuro. Porque es en el plan básico de las infraestructuras donde se refleja a la perfección el diseño real del futuro que se plantea para cualquier territorio y la comunidad que en él habita. Y en nuestro caso, se revela la manifiesta contradicción entre el escenario que esas infraestructuras diseñan y cualquier estrategia sostenible.

La mayor parte de las infraestructuras básicas planeadas en la Isla se concentran en el campo del transporte. Pese a ello, el trabajo sobre esta materia no hace ninguna referencia a todos estos proyectos, contradictorios, además, con sus propios planteamientos. Si comentábamos que una de las grandes virtudes de este informe era resaltar los costes energéticos y la contaminación producida por el transporte de acceso a la Isla, parece incomprensible que no se

efectúe la más mínima referencia al problema que va a suponer contar en pocos meses con un aeropuerto que permite más que duplicar ese transporte de acceso. El nuevo aeropuerto constituye la vía de entrada que puede conducirnos a la insostenibilidad definitiva del desarrollo lanzaroteño. Prueba de ello puede ser que ya se esté buscando una localización –en este caso claramente inapropiada– para un radar que permita gestionar el incremento de llegadas a la Isla que se prevé.

Pero el aeropuerto no es la única vía de entrada a la Isla. El acceso marítimo está claramente subestimado en la *Estrategia: Las únicas entradas en barco significativas provienen de Fuerteventura, y se trata en su mayoría de breves visitas de turistas que pasan sus vacaciones en la Isla vecina. En consecuencia, el tráfico marítimo no se tomará en consideración a los efectos del presente trabajo.* Mal hecho. Los tráficos que hoy en día se realizan entre los puertos de Playa Blanca y Corralejo rondan la cifra de 800.000 según las navieras. Esta cifra nos indica la presencia de entre 200.000 y 250.000 turistas al año provenientes de Fuerteventura que utilizan el transporte motorizado para recorrer la Isla. Sin embargo, esta cifra es sólo el principio. La prevista ampliación del muelle de Playa de Blanca –con una inversión superior a los mil millones– permitirá un fuerte incremento de la cantidad de turistas que accedan a Lanzarote por esta puerta de entrada.

Así que no se puede subestimar este problema como se ha hecho. Con más razón si el conflicto se ha resaltado en varias áreas de la *Estrategia*: la gran cantidad de turistas deambulando por la Isla, la mayoría en vehículos de alquiler y realizando una desorbitada cifra de kilómetros cada día. En este sentido, la respuesta del Cabildo ante la necesidad de fomentar el transporte público que defiende la *Estrategia* consiste en proyectar un nuevo aparcamiento para que el lugar emblemático de la Isla, Timanfaya, pueda masificarse aún más y su colonización por los vehículos privados sea más cómoda y accesible. La teoría por un camino; la realidad por otro.

Facilitar el acceso a la Isla de los turistas desde Fuerteventura es, también, una de las razones en las que se apoya la ampliación de la vía Playa Blanca-Órzola, la principal actuación prevista en el campo de las carreteras. Y cuando se propugna, correctamente a nuestro entender, un *Programa de Minimización de Nuevas Infraestructuras Viarias* no puede pasarse por alto la enorme contradicción que supone la modificación del eje Playa Blanca-Órzola –terminándose de proyectar– con los criterios propuestos.

Es en el plan de infraestructuras donde se refleja el diseño real del futuro que se plantea para cualquier territorio y la comunidad que en él habita

Este plan de infraestructuras básicas configura un escenario insostenible y cuyo objetivo consiste en el incremento de la masificación turística de la Isla

En el final de esta vía de comunicación, Órzola, encontramos otra preocupante actuación: la prevista ampliación o nueva creación de un puerto que permita la colonización turística de La Graciosa, el último espacio virgen que se prevé poner a disposición de los turistas que, a buen seguro, agradecerán poder disfrutar de un territorio emblemático.

Además, y para terminar con lo que al transporte se refiere, en estos momentos se gestiona ya un estudio para determinar una inversión en el transporte público de unos mil millones de pesetas. Y por las escasas noticias recibidas y el oscurantismo de la adjudicación, tenemos razones para creer que nos encontraremos ante unas propuestas enfrentadas, de nuevo, con el espíritu de la *Estrategia*.

Algo similar, por lo contradictorio, va a ocurrir con los dos mil millones de inversión que promete el Plan de Infraestructuras Turísticas. En este caso, y a pesar de hablar de inversiones para este mismo año, todavía no se conoce, por parte de la ciudadanía al menos, el cómo y el dónde de las actuaciones previstas. Que a nadie se le haya ocurrido la posibilidad de contrastar estas inversiones con los criterios que maneja la *Estrategia* es una muestra de la escasa credibilidad que ofrecen determinados proyectos en esta Isla, sobre todo si atienden al interés general.

Por lo que respecta a las infraestructuras para la prestación de servicios, más de lo mismo: mientras la *Estrategia* apuesta por la reducción y racionalización del consumo de agua (la forma lógica de hacer innecesarias nuevas potabilizadoras), la discusión se centra en cómo pagar la nueva planta desaladora. Si la propuesta sostenible en el campo energético pasa por las energías renovables y la disminución del consumo, Unelco proyecta ya un nuevo grupo eléctrico, tradicional y contaminante, que generalizará el derroche.

Para terminar, tenemos que insistir en que todo este “plan” de infraestructuras básicas configura un escenario completamente insostenible y cuyo objetivo fundamental consiste en el incremento de la masificación turística de la Isla, por lo tanto, en abierta contradicción con lo que se defiende en esta área de la *Estrategia*. Y precisamente por ello, resulta absolutamente inexplicable la ausencia del más mínimo análisis de estas infraestructuras y de su radical insostenibilidad. Porque son estas actuaciones las que, de verdad, contribuyen a configurar el futuro de Lanzarote, un futuro contrario al que la mayoría afirmamos anhelar.