

La Fundación César Manrique, atendiendo al trámite de consultas previas del expediente 2012/0625-ANEII enviado por la Viceconsejería de Medio Ambiente – Servicio de Impacto Ambiental relativo a la “Consulta en relación con el documento ambiental del proyecto denominado EXCURSIONES CON BUGGY O QUAD, EN CARAVANA COMPUESTA POR UN GUÍA DE LA EMPRESA Y DESDE UNO HASTA CUATRO VEHÍCULOS CADA UNO, CON UN CONDUCTOR EVENTUAL ACOMPAÑANTE, EN PISTAS Y CARRETERAS DE LA ISLA DE LANZAROTE, CUYO PROMOTOR ES EXPLORAR LANZAROTE, S.L.”

EXPONE

La Fundación César Manrique (FCM) participa en la defensa de un modelo de isla que admita compatibilizar el bienestar de la población con la conservación del patrimonio natural y cultural de Lanzarote, atendiendo a un desarrollo integrado de las infraestructuras y de las actividades turísticas que permitan un equilibrio ambiental, territorial y social y que no dañen los valores por los que Lanzarote ha conseguido ser un destino turístico altamente valorado.

En este sentido, a juicio de la FCM, en Lanzarote, Reserva de la Biosfera desde 1993, las actividades relacionadas con *quads*, *buggies*, motos acuáticas... no son recomendables, como principio general. En todo caso, si se admitiesen, deberían estar sometidas a una regulación estricta, con zonas acotadas, donde no exista conflicto con los parajes naturales, ni con la fauna y la flora y, desde luego, nunca desarrollarse en espacios protegidos.

En este caso, las rutas en *quads* o *buggies* que proponen como “Rutas medioambientales”, discurren por la Zona de Especial Protección para las Aves (ZEPA) “Llanos de La Corona y Tegala Grande” y por el Espacio Natural Protegido denominado Parque Natural Archipiélago

Chinijo, con dos zonas declaradas como Zonas de Especial Conservación (ZEC) por su importante diversidad.

El ruido elevado, el levantamiento de polvo, el tráfico rodado... provoca estrés y huida de la fauna residente, así como deterioro o destrucción de la flora del lugar. Los *quads*, además, son vehículos agresivos, con una alta capacidad de degradación del entorno debido a su facultad para acceder a cualquier lugar frágil. Las molestias recurrentes, que son las que precisamente se originan con este tipo de actividad repetida, derivan, a la larga, en la desaparición de la zona de poblaciones faunísticas y florísticas.

Existe información de presencia de avifauna localizada en las rutas indicadas para el negocio de la propuesta. Según un estudio publicado este año (Schuster, C., Iglesias-Lebrija, J. J. & Carrascal, L. M., 2012. Tendencias poblacionales recientes de la avutarda hubara en las Islas Canarias: análisis metodológico y estado de conservación. *Animal Biodiversity and Conservation*, 35.1: 125–139) la zona entre la carretera Tahíche-Guatiza (LZ-1) y el mar es en la que mejores resultados se obtuvieron en cuanto a número de hubaras en todo el área de distribución de la especie. El trabajo de campo para el establecimiento del estatus de conservación y el riesgo de extinción de la hubara —especie catalogada como “en peligro” por el Libro Rojo de las Aves de España—, concluyó que entre los principales problemas para su conservación está la degradación de los espacios abiertos donde habita. Estos estudios de aves esteparias en Canarias, se han venido haciendo con regularidad desde 1994, al tratarse de áreas de alto valor ecológico.

También se han detectado otras aves esteparias como alcaravanes —la subespecie de Lanzarote y Fuerteventura está catalogada como “en peligro”—, y corredores —que también es una especie catalogada “en peligro”—. Es muy probable que nidifiquen estas tres especies en las tres rutas. Además, en algunas zonas de las rutas propuestas se ha indicado la presencia de halcón Tagarote, lechuza, cernícalo, área de campeo de guirres, nidificación de pardelas y posiblemente otras aves marinas con categoría de protección superior (como petreles y paíños) y áreas de descanso e invernada de aves limícolas. Las Salinas de Los Cocoteros por las que pasa una de las rutas, por ejemplo, son un potencial para el nada despreciable turismo ornitológico, el cual, cada vez está generando mayor número de visitas a Lanzarote.

Lanzarote es una isla con valores paisajísticos, ecológicos y de fauna y flora reconocidos, con gran número de endemismos, con más del 40% de su territorio protegido por normativa estatal y canaria y con más de 70.000 hectáreas calificadas como ZEPA (Zona de Especial

Protección para las Aves, Directiva Aves, C.E.E. 1979) y ZEC (Zona de Especial Conservación- Lugares de Importancia Comunitaria, Directiva Hábitats, U.E. 1992). La FCM considera que en una isla con las citadas particularidades es aconsejable el fomento de actividades de ocio al aire libre no agresivas, como el senderismo, la ornitología, las rutas en bicicleta, los deportes náuticos (piragüismo, windsurf...), los paseos interpretados medioambientales a pie o el cultivo de pequeños huertos más que las actividades relacionadas con vehículos motorizados. No es recomendable ceder a las demandas de los aficionados al motor tan solo porque existan, y en ningún caso se puede llegar a convertir en un derecho adquirido.

El Cabildo de Fuerteventura, en concreto, está empleando recursos económicos por ejemplo para establecer medidas disuasorias, instalando barreras físicas, arando zonas para que los usuarios de *quads* no invadan espacios y pistas, así como remediando destrozos. No puede justificarse, como indican en las páginas 45 y 46 del documento ambiental de este proyecto, el deterioro ambiental a cambio de la creación de empleo a cualquier coste. Es simplemente, inaceptable. El tráfico rodado y un nivel de ruido y de contaminación elevados se contraponen con los intereses de los amantes de la naturaleza, con la protección del medio ambiente y con la calidad de la oferta turística. Además, en una isla que es Reserva de Biosfera y que apuesta por las energías renovables, no hay porqué contribuir al cambio climático con un gasto innecesario de combustible fósil.

Por otro lado, la FCM considera difícilmente garantizable el correcto control de la actividad en cuanto a niveles de ruido, número de excursiones y de vehículos en caravana, velocidad a la que se mueven, cumplimiento de horarios y recorridos y respeto de periodos de nidificación de aves.

Por último, en aplicación del “Principio de precaución” de la Unión Europea (febrero, 2000), que exige la adopción de medias de protección antes de que se produzca el deterioro medioambiental y respalda la adopción de medidas protectoras, en opinión de la FCM se debería garantizar la decisión preventiva de no permitir este tipo de actividades agresivas con la naturaleza.

Fernando Gómez Aguilera

Director