

## ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



**Cabildo de Lanzarote**  
Noviembre de 2008

---



Para el desarrollo de esta actividad, este Cabildo ha sido beneficiario de subvención concedida por el Gobierno de Canarias y cofinanciada a través del FEDER en un 75% (POC 2007-2013)



## **INDICE GENERAL DEL DOCUMENTO:**

### ***ESTUDIO INDUSTRIAL***

- I. Metodología**
- II. Catálogo de suelo industrial (ver anexo)**
- III. Encuestas a empresarios**
- IV. Cuestionario Delphi**
- V. Mesas de Expertos**
- VI. Diagnóstico Socioeconómico**
- VII. Propuestas de Actuación Territorial**
- VIII. Planos//SIG industrial**

### ***ANEXO: CATALOGO DEL SUELO INDUSTRIAL***

## ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



**Cabildo de Lanzarote**  
Noviembre de 2008

---



Para el desarrollo de esta actividad, este Cabildo ha sido beneficiario de subvención concedida por el Gobierno de Canarias y cofinanciada a través del FEDER en un 75% (POC 2007-2013)



INDICE:

1. <i>Introducción</i> .....	3
2. <i>Objetivos</i> .....	7
3. <i>Definición de actores intervinientes</i> .....	9
4. <i>Metodología de elaboración de los trabajos</i> .....	10
5. <b>ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA TERRITORIAL SOPORTE DE LA ACTIVIDAD</b> .....	13
5.1. <i>Análisis y diagnóstico de la situación del suelo industrial</i> .....	15
5.2. <i>Análisis cuantitativo de la demanda. Metodología</i> .....	17
5.3. <i>Análisis cuantitativo de la oferta. Metodología</i> .....	18
5.4. <i>Análisis cuantitativo de la oferta – demanda y definición de “stock”. Metodología</i> .....	19
6. <b>ELABORACIÓN DE LA COBERTURA TEMÁTICA DE LOS POLÍGONOS Y ESPACIOS INDUSTRIALES DE LA ISLA DE LANZAROTE</b> .....	20
6.1. <i>Definición de “suelo para actividades económicas”</i> .....	21
6.2. <i>Definición de “categorización del suelo”</i> .....	22
6.3. <i>Análisis, recopilación y sistematización de la información ya elaborada y en poder de las diferentes administraciones</i> .....	23
6.4. <i>Ficha de localización/estado del área industrial</i> :.....	24
6.5. <i>Identificación de los agentes de la promoción de suelo industrial</i> : .....	25
6.6. <i>Análisis del marco jurídico para el desarrollo de las actuaciones de suelo destinado a albergar actividades económicas</i> . .....	26
6.7. <i>Análisis y diagnóstico de las políticas institucionales en relación con la actividad económica y el suelo industrial</i> . .....	27
6.8. <i>Análisis DAFO (Fortalezas y oportunidades)</i> .....	28
7. <b>DEFINICIÓN DE METAS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS. IDENTIFICACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS E INICIATIVAS EMPRESARIALES:</b> .....	30
8. <b>DISEÑO DE MEDIDAS Y PLAN DE ACCIÓN</b> .....	31
9. <b>DISEÑO DEL SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN</b> .....	32



## 1. Introducción

La rapidez de cambio del contexto económico sitúa a todas las economías que en él participan, sean éstas grandes economías nacionales, economías regionales o locales, ante la necesidad de impulsar y renovar sus fuentes de crecimiento, competitividad y dinamismo económico.

En este contexto, el Cabildo Insular de Lanzarote saca plantea la elaboración de un Plan Industrial, que permita definir, a partir de un análisis riguroso, un nuevo modelo de crecimiento para el desarrollo de la isla, aglutinando y orientando así los esfuerzos de los diversos agentes públicos y privados.

El objetivo del presente documento es la definición metodológica de elaboración de un Plan Industrial para Lanzarote, que suponga un instrumento de planificación a corto, medio y largo plazo en el que se definan objetivos y estrategias reorientadas a fomentar un crecimiento económico equilibrado y sostenible. Además, el Plan deberá impulsar la modernización de la economía, con especial atención a aspectos relacionados con la I+D, la sociedad de la información, la educación y la formación del capital humano, las infraestructuras, la modernización de las empresas y los sectores de futuro.

El Plan Estratégico también deberá tomar en consideración otras cuestiones relevantes, como los flujos migratorios, los desarrollos urbanísticos de núcleos de población, o la modernización de las administraciones locales. El Plan deberá, en definitiva, abordar todas las cuestiones clave para el bienestar futuro de los lanzaroteños.

La situación de la industria en la Isla de Lanzarote y en el conjunto de las islas Canarias presenta hechos diferenciales respecto al conjunto del sector industrial español, que implica limitaciones para su desarrollo:

- Escasez de recursos productivos para su transformación en el proceso industrial, y una alta limitación en la especialización productiva.
- Alta presión y competencia sobre unos recursos limitados como el agua, el suelo y el territorio o la energía.



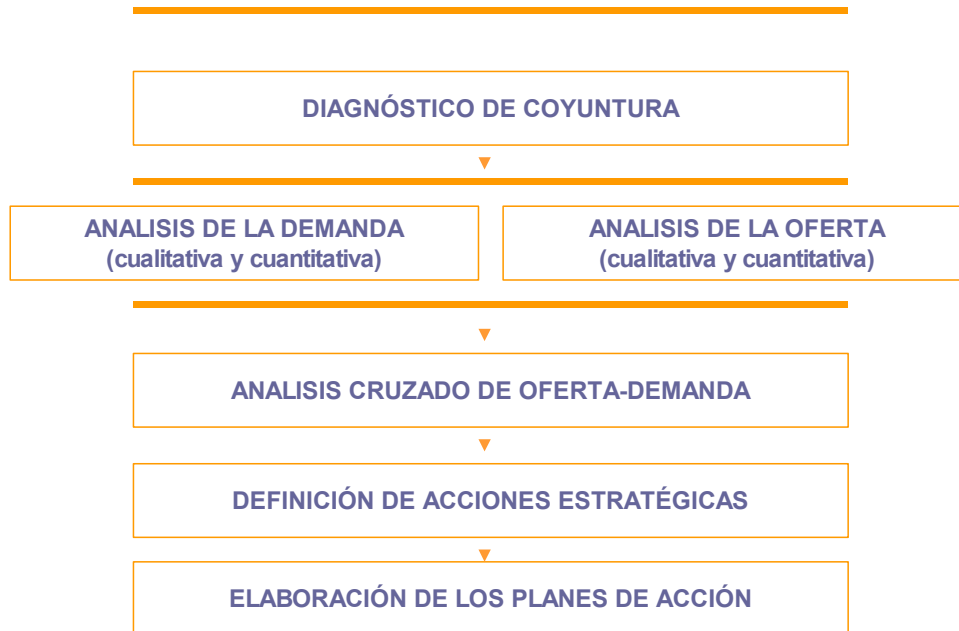
- Carencia de una estructura industrial de producción que implica que las actividades de producción dependan casi exclusivamente de inputs externos en todo su proceso de desarrollo.
- La insularidad y perifericidad de un territorio alejado de la Península, y dependiente en segunda derivada de la capital provincial.
- Carencia de un mercado estructurado para los productos lanzaroteños y canarios, y la importantísima dependencia externa.
- Los altos costes de los transportes península-islas canarias e interinsulares, tanto por la importancia de las distancias entre los espacios productores y los mercados, como por la exclusiva dependencia de la fluctuación de los costes del petróleo y sus derivados. Este elevado coste repercute en el precio del producto tanto para su creación como para su distribución, lo que limita aún más la competitividad.
- Escasez y limitada formación del mercado de trabajo, baja cualificación casi exclusivamente orientada hacia el “motocultivo turístico”: construcción y servicios. Escasez de preparación de los trabajadores en materia de innovación y técnicas que permitan una mínima competitividad con mercados exteriores.

El Plan establecerá medidas concretas para paliar los problemas identificados, con vistas a mejorar el bienestar social y económico de los habitantes de Lanzarote, en un proceso cuyos efectos perduren en el medio y largo plazo. Por tanto, su formulación debe estar basada en estrategias que contribuyan a maximizar el potencial de la isla, aumentando la competitividad de la economía, entendida no sólo como la mera consecución del crecimiento de la producción, sino también como la creación de los requisitos necesarios para propiciar la acumulación y generación endógena de recursos económicos y sociales de mayor valor. Todo ello contribuirá decisivamente a favorecer la cohesión social, el equilibrio territorial, y el crecimiento sostenido.

Desde el equipo redactor se plantean los planes de desarrollo territorial como elemento de reflexión a medio plazo sobre la competitividad de la economía, a través del análisis de una batería amplia de indicadores (demográficos, económicos, sostenibilidad) y de su contraste con la opinión directa de agentes sociales y económicos, con el objetivo último de proponer un conjunto de acciones ampliamente consensuadas e interiorizadas por los agentes que deberán participar en su ejecución.



### ESTRUCTURA DE LOS TRABAJOS



**Diagnóstico de coyuntura o de estado:** Se analiza el estado actual de la isla a nivel socioeconómico, demográfico de ocupación y empleo, sus actuales redes de infraestructuras y comunicaciones.

**El análisis de la demanda** cuantifica las necesidades de suelo para actividades económicas en función de la creación neta de empleo, que la metodología traduce en metros de suelo demandados. Se analizan también los factores que las empresas consideran a la hora de fijar su localización, y la relevancia que esto puede tener para los empresarios.

**El análisis de la oferta** cuantifica la oferta de suelo, además de incluir un inventario actualizado de los suelos para actividad económica de todos los municipios de la isla (según se indica en esta metodología), que se elaborará con un exhaustivo trabajo de campo, además de analizar agentes, valorara zonas urbanas, carencias infraestructurales, y evolución de precios.

**El análisis comparativo oferta-demanda** relaciona la información y conclusiones de los dos bloques anteriores del estudio para determinar qué zonas sufren la mayor presión relativa de demanda tanto cualitativamente como cuantitativamente.



La **definición de actuaciones estratégicas** parte de un análisis DAFO y otro de fuerzas de mercado, identifica y valora las áreas problema, formula el posicionamiento estratégico para la isla y plantea medidas a corto, medio y largo plazo para el incremento de la actividad industrial y la mejora de sus parámetros socioambientales.

---





## 2. Objetivos

El objetivo de este trabajo es el de conocer exhaustivamente las características del suelo destinado a albergar actividades económicas en la isla de Lanzarote, de forma que las propuestas que se planteen permitan mejorar los factores de competitividad industrial, se mantengan y amplíen las actividades existentes, y se generen nuevas actividades en el futuro. La apuesta por contribuir con una base productiva suficiente al desarrollo diversificado y sostenible de la economía de la isla, de forma que gradualmente mejore la proporción de absoluta dependencia exterior, y la balanza de exclusividad turística en su PIB:

- Consolidación y creación de empleo en los sectores productivos.
- Cambio en la composición del PIB de la isla, con un nuevo tejido industrial, producto tanto de nuevos desarrollos, como de la transformación de espacios industriales obsoletos.
- Mejora en la tendencia competitiva interna respecto a los mercados exteriores, a través de un mayor contenido tecnológico y de cercanía al mercado de distribución interno.
- Aprovechar el alto grado de apertura del mercado lanzaroteño y canario a las importaciones provenientes de todos los países del mundo como puerta a mercados peninsulares y europeos.

Se plantea la elaboración de estos trabajos como Plan Industrial “estratégico”, tipología de planificación o herramienta propia del mundo empresarial, frente a otros instrumentos de planificación ya que ofrece las siguientes ventajas comparativas:

- Ofrece una visión intersectorial del sistema insular a largo plazo.
- Identifica tendencias y anticipa oportunidades.
- Formula objetivos prioritarios y concentra recursos limitados en temas críticos basados en un análisis riguroso y exhaustivo.
- Estimula el debate y genera consenso y compromiso social.



- Promueve la coordinación entre administraciones, y entre éstas y el sector privado, a partir de una mayor y mejor comprensión mutua de la situación actual de partida y de los objetivos estratégicos de futuro.
- Implica a la iniciativa privada.
- Fortalece el tejido social.
- Supera los ciclos políticos.
- Sirve como marco de referencia, como guía de trabajo, para todos los agentes sociales, para el corto, medio y largo plazo.

A partir de la idea de que la planificación estratégica puede proporcionar una vía de transparencia, de expresión abierta, y de legitimación de los diversos -e incluso contradictorios- intereses y valores en conflicto en un momento dado en la isla, la metodología básica se plasmará en un trabajo altamente participativo e interactivo con los distintos agentes políticos, sociales y económicos, cada uno con sus ideas, perspectivas e intereses sobre el desarrollo futuro.



### 3. Definición de actores intervinientes

1. Origen del proyecto:  
El Cabildo Insular de Lanzarote, como complemento a la revisión del Plan Insular de Ordenación, siendo uno de sus principales retos dar respuesta a las necesidades de suelo industrial
2. Control y supervisión: a definir por el Cabildo Insular de Lanzarote
3. Equipo de seguimiento y elaboración metodología y propuestas
4. Equipo de desarrollo en Lanzarote



## 4. Metodología de elaboración de los trabajos

La propuesta se articula en cuatro fases, el diagnóstico de la situación actual, la definición de los objetivos de la nueva estrategia, la agenda de trabajo para alcanzarlos, y el sistema de seguimiento, así como en un proceso con el que, apoyándose en diferentes técnicas de participación, se pretende dinamizar el proceso, y contrastar, consensuar y enriquecer los resultados con los agentes más próximos al territorio.

La ejecución de estos cuatro hitos no será secuencial sino que se abordará en la mayoría del periodo de forma paralela con el objeto no sólo de respetar los plazos de ejecución sino también de retroalimentar los distintos análisis. Así, el proceso de diagnóstico y la formulación de las metas estratégicas para el futuro de la isla deberán nutrirse el uno con el otro de forma continuada durante el periodo de elaboración del Plan.

Para garantizar el éxito de los trabajos que se desarrollen en este proyecto, el equipo consultor ejercerá una labor de coordinación del conjunto de instituciones y agentes implicados en él. En dicha coordinación, que se realizará en todas las fases del trabajo, se utilizarán una serie de fórmulas de participación que permitirán:

- Contrastar la validez del diagnóstico, y enriquecer las conclusiones alcanzadas y el árbol de objetivos propuestos.
- Implicar a los agentes sociales, organismos e instituciones que protagonizarán la puesta en marcha y ejecución del Plan.
- Hacer pedagogía en los interlocutores, trabajar en las actitudes y capacidades que el impulso del cambio requiere de cara a su dinamización.
- Dar transparencia y publicitar el proceso.
- Incorporar métodos de trabajo contrastados.

Los contextos socioeconómicos y políticos cambiantes y las incertidumbres del comienzo de siglo están modificando las formas cerradas y ortodoxas de abordar los planes y proyectos económicos, sustituyéndolas por complejos procesos relacionales. Gobernar y planificar “ya no requiere unos pocos expertos aplicando conocimientos contrastados; requiere múltiples actores negociando, diseñando experiencias piloto,



innovando, aprendiendo y llegando a formular políticas de nueva generación” (Font-Goma- Subirats, 2004).



Es preciso el concurso de técnicos especialistas en la isla y de agentes económicos y sociales, que aporten sus ideas y percepciones al proyecto y que interioricen las soluciones consensuadas. Con ello se logra no sólo afinar el diagnóstico, sino mejorar la definición de las soluciones y, sobre todo, favorecer el cumplimiento de los objetivos, que de esta forma son comprendidos y compartidos por los que, en última instancia, deberán aplicar las medidas y beneficiarse de ellas.

Por todo ello, el equipo consultor incorporará al proyecto la participación de agentes a diferentes niveles, lo que requerirá el uso de instrumentos distintos:

- Entrevistas. Tienen por objeto abordar con representantes de entidades públicas y privadas y agentes sociales implicados en el ámbito de la insular y de la Comunidad Autónoma temas relacionados con el análisis sectorial del diagnóstico y la revisión de planes y programas.
- Talleres participativos. Se abordarán de forma monográfica con responsables políticos, responsables de entidades públicas y privadas, y agentes sociales temas relevantes para la definición de las prioridades estratégicas, del árbol de objetivos, y para el diseño y análisis de líneas de acción.



- Jornadas de comunicación. Su objetivo será dar a conocer las fases del proyecto y las conclusiones de los productos finales obtenidos. Se realizarán a lo largo del desarrollo del proyecto, coincidiendo con la finalización de cada una de las fases previstas.

En cada uno de los casos se identificarán los agentes cuya implicación habrá que potenciar y que serán seleccionados entre los beneficiarios y ejecutores de las medidas planteadas.

INSTRUMENTOS DE PARTICIPACIÓN	
<b>ENTREVISTAS</b>	<b>OBJETIVOS:</b> Contraste análisis sectorial diagnóstico y revisión de planes y programas <b>AGENTES:</b> Responsables de entidades públicas y privadas y agentes sociales
<b>TALLERES PARTICIPATIVOS</b>	<b>OBJETIVOS:</b> Definición de prioridades estratégicas, del árbol de objetivos, y propuesta y análisis de líneas de acción <b>AGENTES:</b> Responsables políticos de la Provincia y de la Región, responsables de entidades públicas y privadas, y agentes sociales
<b>JORNADAS DE COMUNICACIÓN</b>	<b>OBJETIVOS:</b> Presentación de conclusiones <b>AGENTES:</b> Abierto

Obviamente, en un primer momento se identificarán los instrumentos de participación ya existentes en la isla, tanto públicos como privados, por si pudieran realizar la función inicialmente asignada a alguno de los foros pensados para el adecuado desarrollo del proyecto.



## 5. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL SISTEMA TERRITORIAL SOPORTE DE LA ACTIVIDAD

Este análisis contendrá entre otros los siguientes contenidos básicos, de forma que se puedan interpretar los datos obtenidos de los trabajos de campo a desarrollar y de los trabajos de compilación de datos:

- Lanzarote/Islas Canarias en las dinámicas regionales europeas.
- Factores condicionantes de la Región Canaria en el marco de la UE.
- Datos estadísticos básicos de la Región Canaria y de la Isla de Lanzarote: población, superficie, densidad de población, población menor de 15 años, población mayor de 65 años, tasa de actividad, tasa de desempleo, población empleada en los distintos sectores productivos (agricultura y pesca, industria, construcción, servicios...), VAB según sectores de actividad, PIB según sectores de actividad y por habitante, etc.
- Definición de la estructura funcional de la isla de Lanzarote u organización funcional con dinámicas territoriales y socioeconómicas diferenciadas: capital, municipios y comarcas.
- Caracterización de la estructura funcional: características sociodemográficas de estas áreas, ejes de desarrollo preferente, focos de desarrollo, estructura económica de estas áreas.
- Polaridad territorial y concentración de las actividades.
- La actividad turística y la calidad del espacio.
- Elaboración de gráficos de localización de las actividades:
  - o Grandes núcleos urbanos
  - o Polígonos comarcales
  - o Polígonos locales
  - o Grandes áreas de concentración industrial
  - o Principales ejes de desarrollo de la isla



- Marco medioambiental soporte de las actividades económicas, exposición sintética de la problemática principal:
  - o Medio natural
  - o Agua
  - o Espacios naturales
  
- Marco medioambiental soporte de las actividades económicas, exposición sintética de la problemática principal.
  
- Las infraestructuras territoriales, estado actual y previsiones:
  - Infraestructuras de transporte: red viaria, puertos y aeropuertos
    - o Conexión con la UE, península y con el resto de las islas canarias
    - o Características de la red viaria interior de la isla.
    - o Accesibilidad a áreas industriales y/o de actividades económicas, aparcamientos de camiones.
    - o Transporte público
  
  - Infraestructuras de servicios
    - o Infraestructuras hidráulicas: problemas de calidad y escasez, importancia de corrección del déficit hídrico. Consumos hídricos industriales en la isla y situación respecto otros ámbitos islas canarias.
    - o Infraestructuras energéticas: gas, electricidad, energías alternativas. Consumos energéticos industriales en la isla y situación respecto otros ámbitos de las islas canarias.
    - o Infraestructuras de protección ambiental: tratamiento de residuos, vertederos de inertes, saneamiento y depuración, ..., etc.
    - o Infraestructuras para la información o de telecomunicaciones: áreas cableadas, fibra óptica, telefonía móvil, etc.

Una parte relevante de estos trabajos puede extraerse directamente de los trabajos desarrollados y a desarrollar por el Plan Insular de Ordenación, actualmente en redacción, especialmente aquellos relacionados con el medio ambiente y las infraestructuras, trabajando estrechamente con los redactores del mismo.





## 5.1. Análisis y diagnóstico de la situación del suelo industrial

En este epígrafe se delimita desde una forma global para la isla de Lanzarote las características del tejido productivo, su integración con los datos socioeconómicos y territoriales. Se distinguen los siguientes epígrafes principales:

Índice de los trabajos a desarrollar:

### 1. Análisis del tejido productivo de la isla de Lanzarote

- a. Actividad, población y empleo
  - El sistema económico de Lanzarote
  - Principales magnitudes de la economía insular.
  - Evolución de la población
  - Evolución de la densidad de población
- b. Situación y perspectivas de los principales sectores económicos (se definirán los principales sectores económicos de la isla, y las carencias que se detectan)
  - Sector de la construcción y obras públicas
  - Productos manufacturados, mueble, etc.
  - Textil, confección, calzado
  - Bebidas
  - Cárnico
  - Maquinaria
  - Industria química
  - Servicios
  - Almacenaje y distribución
  - Turístico
- c. Localización y estructura de la actividad empresarial por municipios.
  - Distribución de actividades
  - Localización del empleo industrial
  - Diversificación industrial
  - Tamaño medio de las empresas
- d. Apoyo a la innovación industrial y tecnológica, existencia y utilización de subvenciones.



**2. El espacio industrial insular: situación actual**

- a. La oferta de suelo industrial en Lanzarote: situación actual
  - Superficie bruta de suelo industrial
  - Grado de urbanización de los espacios industriales
  - Estructura espacial de la oferta de suelo industrial
  - Análisis de los cambios en los últimos cinco años
  - Análisis de precios de suelo industrial, densidades industriales y dotación de suelo industrial por habitante en la isla.
  - Identificación de las actuaciones en suelo no urbanizable.

**3. La demanda de suelo industrial en la isla de Lanzarote**

- a. Caracterización de la demanda de suelo industrial en Lanzarote: demanda anual, y carácter.
- b. Elaboración de una encuesta tipo Delphi para caracterizar demanda posible no satisfecha.
- c. Adecuación entre la oferta y la demanda de suelo industrial.
- d. Distribución espacial de la demanda de suelo industrial y relación de ésta con la disponibilidad de infraestructuras de comunicaciones y servicios.

**4. Diagnóstico territorializado de oferta-demanda, según municipios y áreas urbanas.**



## 5.2. Análisis cuantitativo de la demanda. Metodología.

Cuantifica las necesidades de suelo para actividades económicas en función de la creación neta de empleo, que la metodología traduce en metros de suelo demandado.

Los objetivos concretos que se persiguen en este análisis son:

- Superficie (m<sup>2</sup>) de parcela neta y bruta demanda en cada municipio y en el conjunto insular desglosado según tipologías.
- Tipologías edificatorias demandadas.
- Horizonte temporal de la demanda

La metodología permite estimar la creación neta de empleo, distribuir este empleo en función de la tipología industrial al estimar el número de m<sup>2</sup> útiles por empleado que cada tipología tiene asociada, traducir esta superficie en suelo neto de parcela y suelo construido.

La estimación de demanda de suelo se logra mediante la asociación de la creación de empleo calculada a tipologías edificatorias que posteriormente se asimilan a tipos de espacios productivos. Este trabajo permite que no exista diferenciación de actividad de cara al uso del suelo, y que actividades netamente diferentes puedan compartir una misma tipología de espacio productivo, permite también una situación más neutra de la planificación respecto a la elección de actividades del empresario, además de un mayor control sobre la configuración de espacios: edificios de almacenamiento y logística, naves y plantas industriales, edificios polivalentes (oficinas, tecnológicos, ...), otros...

Fuentes: Directorio de Actividades Económicas, Encuesta de Población Activa, Proyecciones de Población, Datos procedentes de la Consejería de Empleo, Industria y Comercio del Gobierno de Canarias, y Datos del Cabildo Insular de Lanzarote, experiencia del Equipo Consultor.



### **5.3. Análisis cuantitativo de la oferta. Metodología**

Para configurar este epígrafe se realiza un trabajo específico que en este documento hemos denominado en su epígrafe número 5 “Elaboración de la Cobertura Temática de los Polígonos y Espacios Industriales de la Isla de Lanzarote”.

En este epígrafe específico se concretan objetivos y metodología de recopilación de datos y elaboración de trabajo de campo.

Se realizarán, si se disponen de datos series históricas de ocupación de suelo, para realizar una estimación de la cifra de consumo neto de suelo en los últimos años: variaciones interanuales de superficie neta ocupada y disponible, disminución en las variaciones interanuales, y espacios que salen al mercado.



#### **5.4. Análisis cuantitativo de la oferta – demanda y definición de “stock”. Metodología**

Las previsiones de demanda de superficie de parcela neta mediante la metodología explicitada ha de ser coherente con los consumos observados en las series históricas disponibles.

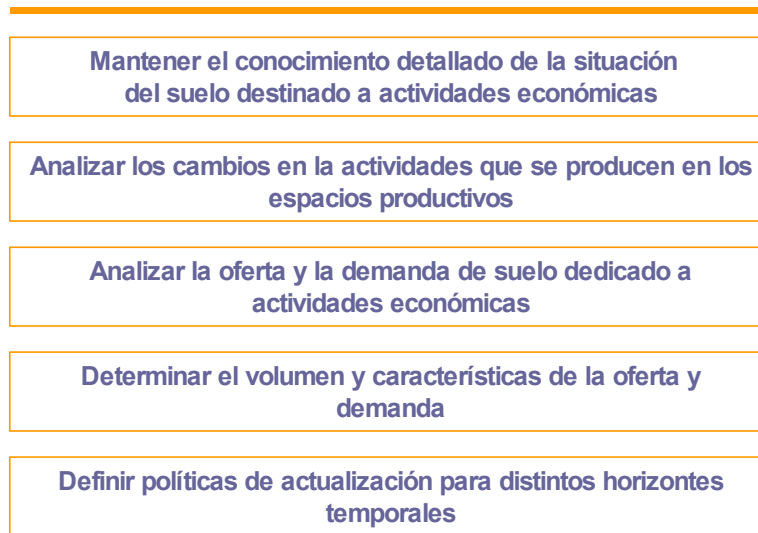
La aportación al mercado de superficie de parcela debería ser de media, en promedio, igual a la tasa de demanda media, y si del estudio de la situación actual se denota falta de suelo, esta debe ser compensada mediante la aportación extraordinaria que regularice el stock de suelo.

Del resultado de comparar la tasa anual de demanda de parcela neta con el stock anual de parcela neta obtenemos una medida relativa del stock cuyas unidades son los años de demanda, el número de años que duraría el stock, si fuese consumido a la tasa anual de demanda. Se define así el stock y años de demanda mínimos para evitar tensiones oferta-demanda.



## 6. ELABORACIÓN DE LA COBERTURA TEMÁTICA DE LOS POLÍGONOS Y ESPACIOS INDUSTRIALES DE LA ISLA DE LANZAROTE

### OBJETIVOS



En el gráfico anterior se recojen sistemáticamente los objetivos fundamentales de este trabajo, que se fundamenta en un exhaustivo proceso de documentación sobre la situación real de la isla de Lanzarote, distinguiéndose datos obtenidos de fuentes secundarias de aquellos propios de un trabajo de campo minucioso realizado, donde se integran encuestas a expertos e industriales, y recogida de datos cartografiables que permitan la elaboración de un diagnóstico territorializado.



### **6.1. Definición de “suelo para actividades económicas”**

A los efectos de este trabajo consideramos suelo destinado a actividades económicas el que está incluido en zonas o polígonos, ubicados en municipios que tienen dedicación principal o mayoritaria industrial, logística, empresarial y comercial, excluyéndose de esta definición el que está integrado en el casco urbano en pequeños asentamientos y asociado a inmuebles de usos mixto residencial.

La tipología de espacios analizados contemplaría: polígonos industriales, parques empresariales, centros logísticos o de transporte y fraccionamiento de mercancías y almacenaje, parques mixtos y áreas comerciales exclusivas en el exterior de los núcleos urbanos.

Si bien no se hace referencia a los pequeños asentamientos de actividad económica en los cascos urbanos, si se hará referencia a aquellos que por su tamaño o por las características de la actividad desarrollada sean a medio plazo incompatibles con las actividades residenciales del entorno.



## 6.2. Definición de “categorización del suelo”

Según su estado de desarrollo, analizaremos el suelo agregándolo en tres categorías que denominamos, a efectos de este trabajo como “planificado”, “en ejecución”, “urbanizado”.

- Suelo planificado: actualmente clasificado como urbanizable en el planeamiento pero carente de instrumento de planeamiento de desarrollo en trámite, por lo que no admite previsiones respecto del momento de su salida al mercado, y configura las reservas de suelo de actividad económica.
- Suelo en ejecución: suelo clasificado como urbanizable en el planeamiento y con el instrumento de planeamiento de desarrollo en tramitación y/o obras de urbanización en ejecución, y por tanto todavía no es apto para ser ocupado, si bien pueden establecerse previsiones respecto del momento de su salida al mercado.
- Suelo urbanizado: aquel en el que se han ejecutado las determinaciones de planeamiento correspondientes y es apto para ser ocupado y desarrollar actividad económica. Dependiendo del grado de ocupación se pueden establecer tres grados:
  - Vacante, suelo con un grado de ocupación menor del 15% de la superficie total de parcelas netas.
  - No Consolidado por la edificación: suelo con un grado de ocupación entre el 15% y el 70% de la superficie total de parcelas netas, indicándose este porcentaje de ocupación.
  - Consolidado o Edificado, con un grado de ocupación superior al 70% de la superficie total de parcelas netas.

Se considerarán suelos disponibles los denominados “vacantes” y “no consolidados por la edificación”

Se establecerán a la vez correspondencias entre las categorías utilizadas en esta metodología y las definiciones establecidas en la legislación del suelo canaria.





### **6.3. Análisis, recopilación y sistematización de la información ya elaborada y en poder de las diferentes administraciones.**

Generación de una ficha en formato ACCES o EXCELL o cualquier otro software compatible, de forma que pueda completarse posteriormente un Sistema de Información Geográfica que permita la actualización de la información a largo plazo.

Las administraciones y organismos públicos/privados a consultar son los siguientes:

- ~ Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- ~ Gobierno de Canarias. Consejería de Empleo, Industria y Comercio.
- ~ Cabildo Insular de Lanzarote. Departamento de Industria.
- ~ Organizaciones empresariales de Canarias y de la isla de Lanzarote.
- ~ Organizaciones sindicales y asociaciones de trabajadores.
- ~ Organizaciones de consumidores y usuarios.



#### 6.4. Ficha de localización/estado del área industrial:

Generación de una ficha en formato ACCES o EXCELL o cualquier otro software compatible, de forma que pueda completarse posteriormente un Sistema de Información Geográfica que permita su territorialización, gestión y actualización de la información a largo plazo:

- a) Diseño gráfico de la ficha de toma de datos:
  - Plano de localización
  - Localización sobre foto aérea (más actualizada posible)
  - Fotos a pie de polígono, como reflejo del estado real del espacio productivo(trabajo de campo).
  
- b) Datos a incluir:
  - Localización en la isla de Lanzarote, término municipal al que pertenece
  - Denominación
  - Acceso
  - Superficie Bruta del polígono o área industrial
  - Superficie Neta destinada a actividades productivas diferenciando:
    - o Superficie de parcelas industriales: industrial productivo, logístico y almacenamiento, agroindustrial, industria escaparate, ..., etc.
    - o Superficie de parcelas usos terciarios:
      - a. Oficinas
      - b. Comercio
      - c. Otras
    - o iii. Superficie de parcelas usos dotacionales privados
  - Redes de servicios y dotaciones: saneamiento, depuración, abastecimiento, energía, etc...
  - Promotor:
  - Categorización del suelo o estado de consolidación: planificado, en ejecución o urbanizado y en qué proporción.
  - Figura de planeamiento y fecha de aprobación.
  - Precios aproximados de las parcelas industriales/naves industriales, según estudio de mercado.



### **6.5. Identificación de los agentes de la promoción de suelo industrial:**

Identificación de la intervención público y privada en materia de suelo industrial en la isla de Lanzarote, distinguiendo las actuaciones existentes y previstas, así como realizando un diagnóstico que delimite los actores más deseables:

- ~ Actuaciones públicas de promoción de suelo
- ~ Promociones de suelo industrial por el Gobierno de Canarias
- ~ Promociones de suelo industrial a través del Cabildo Insular
- ~ Promociones municipales de suelo industrial
- ~ Intervención del sector privado en la promoción de suelo industrial



### **6.6. Análisis del marco jurídico para el desarrollo de las actuaciones de suelo destinado a albergar actividades económicas.**

Identificación de las limitaciones del marco jurídico vigente para el desarrollo de distintas intervenciones sobre la actividad industrial. Estudio pormenorizado de la normativa urbanística y sectorial de aplicación.



## **6.7. Análisis y diagnóstico de las políticas institucionales en relación con la actividad económica y el suelo industrial.**

Previamente al desarrollo de este Plan Industrial han estado vigentes en los últimos años distintas políticas marco de desarrollo de la actividad industrial, planes y políticas de horizonte temporal definido, y en su mayor parte ya concluido, que han servido de referencia al desarrollo del sector. Sin estos planes no puede entenderse el desarrollo de la actividad industrial en la isla de Lanzarote.

Se identificarán y recogerán en este epígrafe las bases de estas políticas institucionales (UE, Estado, Gobierno de Canarias y Cabildo Insular) desarrolladas hasta el momento, detallado en subapartados el marco de ayudas ejecutadas, y el marco de ayudas actuales al desarrollo industrial: planes de desarrollo industrial, Directrices, Planes de innovación tecnológica, etc...

A estos planes de desarrollo y distintas subvenciones se añadirán las desarrolladas, a modo de proyectos o intervenciones en el desarrollo de suelo de los distintos municipios de la isla, si las hubiera.

Como último punto de este epígrafe se añadirá el “marco de ayudas públicas al desarrollo industrial”, ayudas existentes en la actualidad a la promoción de suelo industrial y otros programas complementarios de fomento de la actividad industrial:

- Ayuda pública a la inversión empresarial
- Ayudas desde los municipios
- Posibles ayudas europeas.
- Otros programas de fomento de la actividad industrial:
  - o Programas de apoyo a la inversión empresarial
  - o Programas de internacionalización
  - o Programas de innovación
  - o Promoción de equipamientos económicos
  - o Programas de mejora de espacios industriales obsoletos
  - o Programas de formación del empleo industrial



## 6.8. Análisis DAFO (Fortalezas y oportunidades)

Las conclusiones del diagnóstico permitirán elaborar un análisis de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades DAFO de la situación socioeconómica insular, sobre cuya base se pueda concretar los objetivos estratégicos para el horizonte planteado y la agenda que permita alcanzarlos. Esta herramienta permite sintetizar las debilidades y amenazas sobre las que, en función de la relevancia que se les otorgue, habrá que actuar, y las fortalezas y oportunidades sobre las que basar el nuevo modelo de crecimiento. Al presentar de forma resumida el resultado y las conclusiones de los análisis anteriores, el DAFO acota el campo de reflexión en el proceso de formulación de las estrategias.

El objetivo último no será limitarse únicamente a la definición de un análisis DAFO de la economía insular, sino concretar la visión futura de la isla, identificando aquellos nichos en los que puede destacar, diseñando a partir de ellos, un perfil sectorial y un modelo de crecimiento que es el que el Plan Industrial deberá impulsar. Es, por tanto, el paso intermedio que facilita el tránsito del diagnóstico a la definición de medidas y planes de acción.

El éxito de este paso, la definición del DAFO, permitirá alcanzar el objetivo de la colaboración: un Plan Industrial “estratégico” Insular, integrado por actuaciones concretas. El nivel de detalle de las mismas, en todos sus ámbitos, dependerá a su vez del detalle alcanzado en cada una de las dimensiones del DAFO:

- **Debilidades:** también denominadas puntos débiles. Son aspectos que limitan o reducen la capacidad de desarrollo efectivo de la estrategia de crecimiento. Constituyen una amenaza para el modelo y deben, por tanto, ser controladas y superadas.
- **Fortalezas:** referidas también como puntos fuertes. Son capacidades, recursos, posiciones alcanzadas y, consecuentemente, ventajas competitivas que deben y pueden servir para explotar oportunidades.
- **Amenazas:** puede definirse como toda fuerza del entorno que puede impedir la implantación de una estrategia, o bien reducir su efectividad, o incrementar los riesgos de la misma, o los recursos que se requieren para su implantación, o bien reducir los ingresos esperados o su rentabilidad.



- **Oportunidades:** es todo aquello que pueda suponer una ventaja competitiva para la Provincia, o bien representar una posibilidad para mejorar su crecimiento o aumentar su dinamismo.

Las debilidades y fortalezas son de carácter endógeno y podrán identificarse durante el diagnóstico al realizar el análisis de los recursos y capacidades. Las amenazas y oportunidades tienen carácter exógeno.

El reto de la isla, que deberá asumirse en la elaboración del Plan, es anticiparse a las amenazas y oportunidades para superarlas y aprovecharlas. Por tanto, aunque en la elaboración del DAFO las cuatro dimensiones resultan relevantes, de cara a la definición de la visión y concreción del Plan, el equipo consultor incidirá en identificar y concretar el mayor número de oportunidades y fortalezas posibles.

Estrategias para la acción

	<b>FORTALEZAS</b>	<b>DEBILIDADES</b>
<b>OPORTUNIDADES</b>	<p><b>Estrategia Ofensiva</b></p> <p>Consiste en orientarse hacia oportunidades seleccionadas que mejor se ajustan a las fortalezas existentes</p>	<p><b>Estrategia Pro-activa</b></p> <p>Consiste en trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes</p>
<b>AMENAZAS</b>	<p><b>Estrategia Reactiva</b></p> <p>Consiste en utilizar las fortalezas para reducir la vulnerabilidad ante las amenazas existentes</p>	<p><b>Estrategia Defensiva</b></p> <p>Consiste en establecer un “plan defensivo” para evitar las amenazas cuando las debilidades son insuperables</p>



## **7. DEFINICIÓN DE METAS Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS. IDENTIFICACIÓN DE NUEVOS PROYECTOS E INICIATIVAS EMPRESARIALES:**

Las conclusiones del diagnóstico permitirán definir el escenario inercial de competitividad, y los sectores y áreas que requieren enfrentarse a cambio, que será sobre los que el Plan deberá actuar. El Plan será el conjunto de medidas que permitirán definir un nuevo modelo de desarrollo en base a las fortalezas, oportunidades y nichos detectados, e identificará los elementos que deberán impulsar ese proceso. Se definirán tanto políticas sectoriales verticales como medidas transversales que afecten a diversos sectores. Su formulación considerará además los objetivos definidos en ámbitos o instancias de nivel más agregado, así como el efecto progresivo que determinados procesos como la mundialización del comercio o la inmigración.

Pero una visión del horizonte al que debe aspirar la isla es mucho más que eso. Es un objetivo general que ilusione y movilice al conjunto de los agentes en cuyas manos está la capacidad de lograr los cambios necesarios. Nuestra propuesta enfatiza estos aspectos de dinamización, pedagogía para el cambio y fijación de metas ambiciosas aunque asequibles. La visión no puede ser un objetivo en el horizonte irrealizable tiene que traducirse en medidas concretas operativas.

La visión se formulará a partir de: las conclusiones del diagnóstico, que permitirá identificar sectores “débiles” y nichos a potenciar, oportunidades y fortalezas de la Isla; el análisis de los planes y actuaciones que los entes públicos y privados tengan previsto o estén ejecutando; y el análisis de los benchmark que puedan considerarse referencia en la definición del nuevo modelo.

En base a ello se formulará una primera propuesta de Plan, en la que se especificarán los elementos sobre los que se quiere trabajar, priorizados, y los objetivos a alcanzar, que se convertirán en los objetivos estratégicos del Plan.





## 8. DISEÑO DE MEDIDAS Y PLAN DE ACCIÓN

El equipo de trabajo centrará principalmente su esfuerzo en esta fase del proyecto. El diagnóstico de la economía insular, susceptible de matices y profundización ha sido ya abordado en diversos foros, y si bien es requisito previo, supone una introducción a lo que consideramos es el verdadero objetivo de la colaboración: el detalle del plan de acción.

El resultado de esta tercera fase deberá ser una agenda en la que se concreten estrategias, programas y medidas, que constituya un plan de trabajo para el Cabildo Insular de Lanzarote, que de forma coherente, coordinada y concisa, permita asumir el reto de contribuir al desarrollo económico.

Se desarrollará un listado de medidas priorizadas para las que se detallará:

- ~ Medida
- ~ Objetivo
- ~ Ámbito de aplicación
- ~ Indicadores de seguimiento sobre el cumplimiento de su ejecución
- ~ Indicadores de seguimiento sobre sus resultados
- ~ Organismo responsable de aplicación
- ~ Plazo de ejecución y presupuesto

Se diseña por lo tanto la agenda estratégica que permita avanzar hacia los objetivos propuestos, con los mecanismos de seguimiento y control que permitan evaluar de forma continua el grado de ejecución y obtención de resultados. Estos facilitarán valorar la efectividad de las medidas, para, en caso de considerarse necesario, proceder a su adaptación. Aunque la estrategia se desarrolla con el objetivo de perdurar, hay que considerar el entorno cambiante de su aplicación, por lo que debe evitarse que constituya un elemento rígido que pueda quedar desactualizado, o su coherencia seriamente dañada ante un cambio de escenario.

En cada indicador de seguimiento se definirá su cálculo, fuente de información, y se establecerá un calendario con los valores que debería ir adoptando, así como horquillas que permitan “saltar alarmas”. Si el indicador queda por debajo del umbral mínimo, indicará un nivel de ejecución que requiere de revisión; un nivel por encima del umbral máximo puede indicar la necesidad de revisar el calendario y anticipar futuros objetivos propuestos, para evitar descoordinación en la aplicación de las medidas.



## 9. DISEÑO DEL SISTEMA DE SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

Para valorar el grado de cumplimiento de las actuaciones previstas en el plan de acción es necesario definir mecanismos de seguimiento y control que permitan a los responsables de la ejecución de las medidas disponer de una herramienta para valorar sus actuaciones y formular recomendaciones sobre la necesidad de impulsar determinados programas o, en su caso, reformular o reprogramar otros.

La herramienta más utilizada para el seguimiento y evaluación de actuaciones es definir un sistema de indicadores de alta calidad. Este sistema debe cumplir una doble función. Por un lado, debe poner especial atención en atender a los objetivos y resultados definidos en el Plan. Por otro lado, será necesario definir un mínimo común de indicadores que permita la comparación con otros programas. A continuación se indican a modo de ejemplo algunos indicadores definidos por campos temáticos, que podrían formar parte del sistema de seguimiento:

### 1. Economía de investigación y conocimiento

- Número de proyectos I+D+i
- Número de proyectos de cooperación empresas-centros de investigación
- Empleos creados en investigación
- Número de población adicional cubierta con acceso a nuevas tecnologías

### 2. Ayudas a la inversión directa en PYMEs

- Número de proyectos
- Empleos creados (total, equivalencia a tiempo completo)
- Inversión inducida (millones de euros)

### 3. Inversión en transporte

- Número de proyectos
- Km de nuevas carreteras
- Km de carreteras remodeladas
- puertos y aeropuerto
- Tiempo ahorrado en desplazamientos (división por carretera / transporte de mercancías / pasajeros)
- Población adicional beneficiada por mejoras en el transporte urbano

### 4. Energía renovable

- Número de proyectos



- Capacidad adicional de producción de energías renovables (MWh)

#### 5. Medioambiente

- Número de proyectos: agua / agua residual / residuos / mejora de calidad del aire
- Población adicional beneficiada
- Área rehabilitada (km<sup>2</sup>)

#### 6. Turismo

- Número de proyectos
- Número de empleos creados

#### 7. Educación

- Número de proyectos
- Número de estudiantes beneficiados

#### 8. Sanidad

- Número de proyectos

Para cada indicador se definirá una ficha con los siguientes contenidos:

- Nombre y definición
- Objetivo cuantificado
- Descripción de la fuente de información o método de medida
- Perioricidad
- Descripción de los responsables de la recogida y análisis de datos
- Provisiones sobre el sistema de recogida

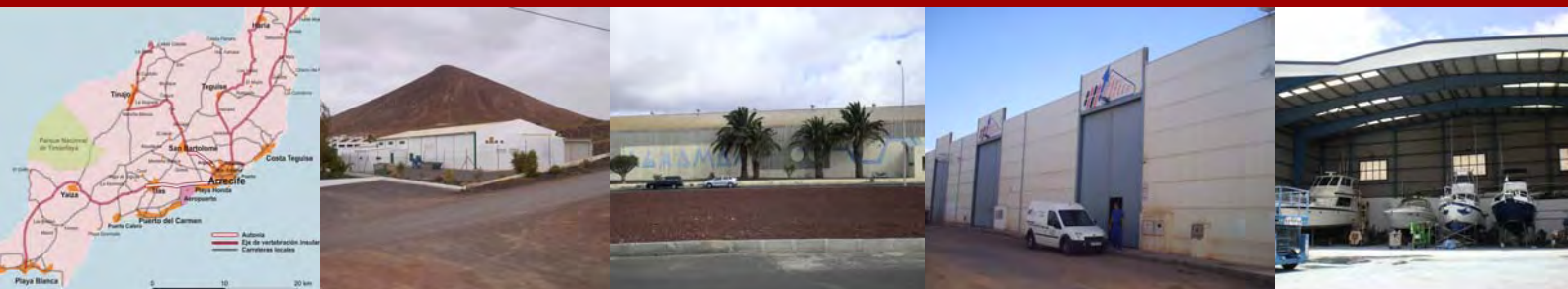
El sistema de indicadores debe ser lo suficientemente flexible para permitir el seguimiento tanto cuantitativo como cualitativo de las actuaciones definidas en el Plan de Acción.

Por último, se propone la creación de una Comisión de Seguimiento de la ejecución del Plan que velará por el cumplimiento de las medidas contenidas en él, y analizará de forma periódica su ejecución y los umbrales antes planteados, proponiendo, en su caso, la modificación del calendario, la revisión de las medidas, e incluso la introducción de aquellas cuestiones que ayuden a la consecución de los objetivos previstos. Aunque la estrategia se desarrollará con el objetivo de perdurar, hay que



considerar el entorno cambiante de su aplicación, por lo que debe evitarse que constituya un elemento rígido que pueda quedar desactualizado o su coherencia seriamente dañada ante un cambio de escenario.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



## II. Catálogo de suelo industrial

### Espacios industriales de Lanzarote





## Índice

---

1. Introducción .....	3
2. Estructura de los informes .....	5



## 1. Introducción

Como medio de aglutinar la información recogida se han elaborado una serie de informes. En ellos se han combinado los datos de todas las fuentes utilizadas para ofrecer una visión general de cada una de las zonas de estudio.

En total se han producido 40 informes, distribuidos de la siguiente forma:

Zonas con actividad y/o tipología edificatoria industrial	Conformes al planeamiento	AGRAMAR I
		ALTAVISTA II-POLIGONO ESTE
		ALTAVISTA II-POLIGONO OESTE
		CRTA. SAN BARTOLOMÉ ESTE
		CASTILLO DE SAN JOSÉ
		DONANTE DE SANGRE
		ESCUELA DE PESCA
		GARAVILLA
		GRANJA AGRÍCOLA
		INDUSTRIAL ALTAVISTA
		LLORET Y LLINARES
		LOS ALONSO
		LOS MARMOLES
		TITERROY SUBURBANO
		ZONA ENTRE UA-6, UA8, UA9 (San Bartolomé)
		SAU-11 (San Bartolomé)
		SAU-12 (San Bartolomé)
		UA-1 (San Bartolomé)
		UA-11 (San Bartolomé)
		UA-12 (San Bartolomé)
		UA-2 (San Bartolomé)
		UA-3 (San Bartolomé)
		UA-5 (San Bartolomé)
		UA-6 (San Bartolomé)
		UA-8 (San Bartolomé)
		UA-9 (San Bartolomé)
		COMPLEJO AGROINDUSTRIAL (Teguise)
		SECTOR 1 (Yaiza)
		SECTOR 91 (Yaiza)
	SECTORES 92-93 Y 94 (Yaiza)	
	SUBTOTAL	30 ZONAS
	No conformes a planeamiento	MANEJE
		CRTA. SAN BARTOLOMÉ OESTE
TENORIO		
ZONA DE NAVES (Tías)		
ZONA ALMACENAMIENTO INDUSTRIAL (Teguise)		
SUBTOTAL	5 ZONAS	



Informe específico sobre actividades productivas	INFORME GANADERÍA INSULAR
	MUNICIPIO DE HARÍA
	MUNICIPIO DE TEGUISE
	MUNICIPIO DE TÍAS
	MUNICIPIO DE SANBARTOLOMÉ
	MUNICIPIO DE TINAJO
SUBTOTAL	7 MUNICIPIOS
TOTAL	41 INFORMES

En el caso de no especificarse lo contrario, las zonas nombradas pertenecen al municipio de Arrecife.

Estos informes se han completado con un informes específico, sustentado con una serie de encuestas y trabajo de campo exhaustivo de actividades ganaderas, teniendo en cuenta que la ganadería en Lanzarote es una actividad que actualmente co-existe junto al sector mayoritario de la isla, servicios, aunque concentra un número de empleos reducido estimado en 504, que suman los que se dedican a la agricultura, ganadería y caza conjuntamente (ISTAC, Junio 2008).

Se ha incluido copia de estos informes como anexo a este documento, por el interés relevante que puede suponer como fuente de información.





## 2. Estructura de los informes

Para aumentar su utilidad, se ha homogeneizado la estructura de los informes, constando así todos ellos de similares apartados y contenidos. De esta manera se facilita sobremanera tanto la búsqueda de la información como el establecimiento de comparativas.

A continuación se expone de forma resumida dicha estructura general, en el mismo orden en el que se encontrará en los documentos y con los contenidos que alberga cada uno de los apartados desarrollados:

### Portada del informe

Título y ortofoto del área.

### Localización de la zona de estudio

Ubicación en el contexto insular.

### Gráficas resumen de la zona

Grado de actividad: Porcentajes de empresas encuestadas, localizadas –pero no encuestadas-, sin identificar y edificaciones sin actividad, en venta o alquiler.

Régimen de tenencia: Las opciones contempladas son nave propia, nave en alquiler, nave compartida, edificio de oficinas, bajo comercial y otros.

Sectores de actividad: Agrupamiento de las actividades detectadas por sectores con el correspondiente porcentaje de representación sobre el total.

Trabajadores por empresa: Gráfico de barras en el que se especifica el número de empresas según la cantidad de trabajadores que emplean. Los rangos son: de 0 a 10, de 10 a 30, de 30 a 50, de 50 a 100 y más de 100.

### 1. Localización geográfica y estado de la planificación

Localización geográfica: Municipio, geocódigo, coordenadas, límites y superficie.



Estado de la planificación: A nivel municipal según los planes de ordenación en vigor y a nivel insular según el PIOT de 9 de Abril de 1991 y sus modificaciones posteriores.

## 2. Actividad económica y empresas de la zona

Mediante una tabla se enumeran las distintas actividades, con el geocódigo asignado, la actividad económica que desempeñan y el epígrafe del Impuesto de Actividades Económicas (IAE). En el caso de empresas que no hayan sido encuestadas y cuya actividad no se conozca con certeza, obviamente ésta no se incluye.

De la tabla se extraen unas primeras y breves conclusiones.

## 3. Descripción de infraestructuras y servicios

### 3.1. Estado y señalización de las calles

Los aspectos tratados en este apartado son:

Suficiencia o insuficiencia de viales.

Estado del firme y anchura.

Señalización.

Presencia o no de aceras y estado de éstas.

### 3.2. Abastecimientos y servicios

Idoneidad de la red eléctrica y alumbrado público.

Idoneidad de la red de abastecimiento de agua y alcantarillado.

Servicios de limpieza.

Banda ancha.

Servicios de seguridad.

Zonas verdes.

Transporte público.

### 3.3. Fuentes de energía alternativa

Instalaciones de energías renovables.

Instalaciones de producción de biomasa.

Generadores de gasoil.

### 3.4. Comunidad de propietarios y/o servicio de mantenimiento general



Existencia o no de asociacionismo y/o comunidades de propietarios.  
Servicios mancomunados por éstos en su caso.

### 3.5. Residuos

Residuos generados en base a las actividades presentes en la zona. Tabla resumen.  
Idoneidad de las instalaciones y servicios de recogida de residuos sólidos urbanos e industriales.  
Sustancias peligrosas.

### 3.6. Calidad urbanística

Homogeneidad y calidad en el diseño y construcción de las edificaciones.

### 4. Precio del suelo

Referencias obtenidas por medio de las encuestas de precio de venta o alquiler.

### 5. Características especiales

Posible presencia en el área de estudio de valores culturales o naturales legalmente protegidos.  
Zonas de tributación especial, como la Zona Especial Canaria.

### 6. Conclusiones

Aspectos más significativos que se deducen del estudio realizado.  
Propuestas generales de actuación.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



## III. Encuestas a los empresarios de las Áreas industriales Resultados





## Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>4</b>
1.1. Datos para el Diagnóstico de la actividad Industrial en la Isla de Lanzarote ..	5
1.2. Justificación del proyecto.....	5
1.3. Metodología del proyecto.....	7
1.4. Cuestionario 1: Ficha Identificativa de Empresa.....	9
1.5. Cuestionario 2: Encuesta a Empresas de Lanzarote.....	10
1.6. Ámbito de estudio y fuentes de información .....	11
1.7. Temporalización.....	13
1.8. Equipo Humano .....	14
1.9. Evaluación .....	14
<b>2. CARACTERIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN ÁREAS INDUSTRIALES .....</b>	<b>17</b>
2.1. Clasificación según actividades industriales.....	17
2.2. Distribución de las actividades industriales.....	18
<b>3. PERSPECTIVAS DE LAS EMPRESAS .....</b>	<b>20</b>
3.1. Tendencias empresariales en el último año.....	20
3.2. Tendencias empresariales en el futuro.....	21
<b>4. ACTIVIDAD EMPRESARIAL .....</b>	<b>22</b>
4.1. Tareas realizadas en la empresa.....	22
4.2. Localización de los principales clientes .....	23
<b>5. Tipología edificatoria .....</b>	<b>24</b>
5.1. Características según áreas industriales .....	25
<b>6. Localización.....</b>	<b>28</b>
6.1. Aspectos influyentes en la localización industrial actual.....	28
6.2. Movilidad empresarial .....	30
6.3. Previsiones de cambio de localización .....	30
<b>7. Estado de las infraestructuras de servicio.....</b>	<b>32</b>
7.1. Infraestructuras de transporte y accesibilidad.....	32
7.2. Dotaciones y servicios de los polígonos .....	33
7.3. Residuos y saneamiento del polígono .....	33
7.4. Características según áreas industriales .....	34
<b>8. Calidad urbanística del polígono y el entorno socioeconómico.....</b>	<b>47</b>



8.1. Calidad urbanística del polígono.....	47
8.2. Situación del entorno socioeconómico.....	47
8.3. Características según áreas industriales .....	48
<b>9. MATRIZ DAFO Y CONCLUSIONES. ....</b>	<b>55</b>



## 1. INTRODUCCIÓN

La encuesta se ha diseñado y lanzado a los responsables de las empresas. Los datos recabados en las Encuestas se han tratado estadísticamente.

La Encuesta tiene como objetivo conocer desde el punto de vista micro las siguientes cuestiones:

- Características generales de la actividad empresarial (actividad, funciones, áreas de mercado, situación actual y perspectivas de futuro, posibilidades de expansión).
- Localización espacial (factores de localización, designios de traslado, etc.).
- Competencia de otros usos (construcción de viviendas, propósitos de venta de la parcela, etc.).
- Cambios previstos a medio plazo que afectan en su actividad, incidiendo en las necesidades de personal, formación, maquinaria, tecnologías, etc.
- opinión sobre el papel que puede desempeñar las distintas administraciones en sus resultados económicos actuales y futuros.
- Niveles de equipamientos de infraestructuras y equipamientos colectivos ubicados en el área y entorno de la empresa (indicando las prioridades o actuaciones necesarios en su mejora), y valoración de la calidad urbanística.
- Opiniones sobre la situación actual y futura de la empresa. Puntos fuertes y débiles del área o área industrial.



#### 1.1. Datos para el Diagnóstico de la actividad Industrial en la Isla de Lanzarote

El trabajo tiene por objeto generar una base de datos sobre cuál es el uso que recibe el suelo de categoría industrial en la Isla de Lanzarote, sobre las actividades asimilables a industriales que se desarrollan en suelo no ordenado a tal efecto, y sobre la actividad asimilable a industrial que se localizan en los municipios que no reconocen este uso industrial en su territorio.

Para desarrollar esta tarea, el Área de Industria del Cabildo Insular de Lanzarote, ha contratado, entre los meses de mayo y junio de 2008, a un total de 9 técnicos independientes.

El resultado de este esfuerzo es un inventario que al objeto de agilizar su consulta, se presenta en cinco formatos diferentes.

- Formato Base de Datos: Que en formato Access incorpora la información acopiada en las 520 encuestas contestadas.
- Formato cuestionarios Delphi: En el que se aporta un resumen de los 22 cuestionarios Delphi elaborados.
- Formato SIG: En el que se ha Georreferenciado la información acopiada en las encuestas contestadas y los informes de área.
- Formato Informe: Para el que se han generado 41 Informes de Área.
- Resultados de la Mesa de expertos.

#### 1.2. Justificación del proyecto

Una actividad no ordenada, intermitente y coyuntural.

Hacer un seguimiento de cual es la actividad industrial desarrollada en Lanzarote, es también inventariar las etapas históricas de la economía y la ordenación del territorio insular. Las áreas objeto de estudio acumulan los restos de los usos anteriores al industrial y aporta algunos indicios relevantes del cómo se ha venido ordenando el recurso suelo en la Isla.





Así, mientras en San Bartolomé el suelo industrial de hoy fue área de cultivo de batatas y tomates, el Arrecife de mediados del S.XX guardó su suelo industrial para las parcelas de baja calidad que quedaban al borde de las salinas, a veces cerca del puerto, a veces en lo que en ese instante era el borde de la capital que después terminó rodeando a la propia industria conservera.

El presente trabajo estudia en detalle un espacio que entre 1940 y 1970 fue base de fabricación conservera del país en una etapa en la que España era uno de los países punteros en materia pesquera, un “boom” al que siguió el abandono.

Con la llegada de la etapa turística, y con ella el cambio en el modelo de ocupación del territorio que tuvo como consecuencia el nacimiento de nuevos núcleos poblacionales y con ellos nuevas carreteras, nuevo modelo de movilidad insular. Un crecimiento poblacional y económico que marcó nuevas prioridades, que requiso respuestas rápidas ajustadas a nuevos criterios.

Es por ello que el origen y desarrollo de la actividad industrial en Lanzarote ha dado lugar a un tejido socioeconómico complejo. La falta de ordenamiento y tutela por parte de las administraciones de un proceso que -aunque a escala acotada- era de prever de forma paralela al auge de la industria turística, ha sido punto de origen de una serie de fenómenos conflictivos. Algunos de ellos serían los siguientes:

- Acumulación de iniciativas privadas con escasas y deficientes conexiones entre sí y con las diferentes administraciones.
- Proliferación de situaciones irregulares.
- Confusión o ausencia de criterios de desarrollo y crecimiento.
- Desconfianza de los empresarios y promotores de suelo industrial frente a los gestores de lo público.

Todo ello acarrea por supuesto una serie de consecuencias negativas, una de las cuales sería la dificultad para encontrar, a día de hoy, información suficiente, fiable y actualizada que permita conocer pormenorizadamente la actividad industrial en la isla, con vistas a abordar acciones ambiciosas de ordenación y mejora.

Como en cualquier otra intervención sobre una realidad socioeconómica –ya sea urbanística o de otro tipo- la carencia de dicho conocimiento previo entraña el riesgo



evidente de prejuzgar dicha realidad y, por tanto, las mejores decisiones para la acción sobre ella.

Por estos motivos se hacen necesarios todos los esfuerzos posibles para ahondar en una realidad que no por confusa deja de ser menos rica, y que no por rezagada en muchos aspectos deja de ser menos esperanzadora en tantos otros.

#### **1.3. Metodología del proyecto**

##### Justificación de la metodología

De cara a emprender un proyecto ambicioso de conocimiento del suelo industrial de Lanzarote, y de las actividades a él aparejadas, cualquier investigador se encontrará con una dificultad previa fundamental: la insuficiencia de las fuentes de información secundarias, esto es, de las fuentes documentales. Obviamente el desorden y la confusión de criterios que han protagonizado en demasiadas ocasiones el desarrollo del sector en la isla, tiene su fiel reflejo en los diversos registros a los cuales cualquier interesado en la materia acudiría en primera instancia.

De esta manera dichas fuentes aportan en múltiples ocasiones información desfasada, incompleta e incluso contradictoria. Lo que las hace claramente insuficientes para, por sí solas, aportar la luz suficiente sobre el ámbito objeto de estudio.

Este es uno de los argumentos por los cuales en este proyecto de investigación se ha optado metodológicamente por dar especial protagonismo al trabajo de campo, en busca de las fuentes de información directa –es decir, todos aquellos actores involucrados en el tejido industrial- que aportasen la información necesaria para complementar las deficiencias de las documentales.

El segundo gran motivo para optar por dicha vía tiene que ver con la necesidad de satisfacer otra de las metas generales del proyecto, que ha sido recoger todo el conjunto de subjetividades que giran en torno al tema en cuestión. Estas, en forma de demandas, previsiones, temores, etcétera, sólo es posible recabarlas acudiendo allí donde se encuentran los protagonistas de desarrollar todo el cúmulo de actividades asociadas al ámbito.

Por estas dos grandes razones se ha apostado decididamente por el trabajo in situ, considerándose suficientes como para imponerse a los inconvenientes que plantea, fundamentalmente en aumento de tiempo y costes.



Por otra parte, se ha optado por sobrepasar ampliamente –en cuanto a muestra encuestadas realizadas sobre el universo total- los mínimos estadísticos necesarios, por dos motivos:

- Disponer de una temporalidad suficiente para ello, con los recursos humanos disponibles.
- Necesidad de detectar a aquellos protagonistas que, por diversos motivos, pudieran enriquecer el estudio y aportar las necesarias claves de futuro.

Estos actores destacados del desarrollo industrial, por su dilatada experiencia o por su carácter innovador, bien pudieran haber pasado desapercibidos con un enfoque muestralmente menos ambicioso.

#### Tipología y contenido de los cuestionarios

La batería de cuestiones a desarrollar se ha fragmentado en dos cuestionarios. Esta opción se ha tomado con la finalidad de poder reorientar la estrategia de entrevista en el caso de encontrar reticencias de los encuestados en dos situaciones típicamente problemáticas:

- Exigencia de datos relacionados con aspectos legales y administrativos.
- Solicitud de datos identificativos asociada a la petición de posicionamiento en cuestiones polémicas.

Así se ha elaborado, por una parte, una Ficha identificativa de Empresa y, por otra, una Encuesta a Empresas de Lanzarote. De este modo, en caso de haber encontrado resistencias por parte de los encuestados para expresar sus opiniones de forma no anónima, hubiera cabido la opción de desarrollar ambas encuestas de forma diferenciada -en distintos momentos-, con lo cual se habría conseguido reducir, al menos en parte, la sensación de indiscrecionalidad. Aumentando así las posibilidades de éxito en la recogida de información, tanto en lo referente a la cantidad como a la calidad de la misma –exhaustividad, sinceridad...-

Las características específicas de cada uno de los cuestionarios serían las siguientes:



#### 1.4. Cuestionario 1: Ficha Identificativa de Empresa

Se trata de un cuestionario que, de forma escueta, pretende incidir en aquellos aspectos que caracterizan la actividad desarrollada, esto es, datos de la empresa, tipología de la actividad empresarial y tipología de las edificaciones donde se asienta. Así, el mismo queda dividido en tres bloques, en los cuales se indaga sobre una diversidad de aspectos:

##### I. DATOS DE LA EMPRESA

- Nombre
- Domicilio
- Municipio
- Polígono industrial
- Año de creación
- Año de instalación en el Polígono o Municipio
- Total aproximado de empleos actuales
- Ámbito de distribución de la actividad empresarial (local, regional, nacional...)
- Autonomía de la actividad desarrollada (sede de empresa, nave-almacén...)

##### II. ACTIVIDAD EMPRESARIAL

- Sector de la actividad
- IAE
- Tareas que se realizan en la empresa
- Localización de sus principales clientes

##### III. TIPOLOGÍA EDIFICATORIA

- Clase de local



- Superficie ocupada

En el primer bloque se trata obviamente de preguntas sin respuesta prefijada, y en los dos posteriores si que se determinan opciones a escoger de cara a una mejor sistematización de la información y la facilitación de su posterior gestión.

#### **1.5. Cuestionario 2: Encuesta a Empresas de Lanzarote**

Se trata en este caso de indagar en una amplia batería de aspectos que, aunque estén estrechamente relacionados con circunstancias objetivas, mantienen un elevado componente personal y subjetivo.

Debido a la imposibilidad de acotar de antemano la totalidad de las aportaciones posibles –por ser extraordinariamente amplias e imprevisibles- se ha optado en este caso por combinar las preguntas de opción múltiple y cerrada, con espacios menos estructurados destinados a recoger aportaciones no contempladas de antemano.

En este caso los aspectos tratados y los bloques que los aglutinan serían los siguientes:

#### **I. PERSPECTIVAS DE LA EMPRESA**

- Situación de la empresa en el último año
- Previsión de futuro en los próximos años
- Posibilidades de de expansión dentro de la isla de Lanzarote

#### **II. LOCALIZACIÓN**

- Localización previa de la empresa en otro lugar de Lanzarote
- Motivos del traslado en su caso
- Aspectos que han influido en la actual localización
- Satisfacción con dicha localización
- Interés en vender la parcela en uso



#### III. ESTADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS

- Valoración de una serie de infraestructuras y servicios
- Descripción de algunas prioridades o actuaciones en infraestructuras y dotaciones (cuestión abierta)

#### IV. CALIDAD URBANÍSTICA DEL POLÍGONO Y ENTORNO DEL RESULTADO

- Valoración de la calidad urbanística del área donde se ubica la empresa
- Descripción de la situación del entorno socioeconómico

#### V. CONCLUSIONES A CERCA DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES DE LANZAROTE

- Listado de tres puntos considerados como fuertes
- Listado de tres puntos que necesitarían tratarse con mayor prioridad

#### **1.6. Ámbito de estudio y fuentes de información**

El trabajo realizado no ha discriminado su objeto de estudio en base a criterios administrativos. De esta manera se ha pretendido, en palabras de la campaña publicitaria que acompañó al trabajo de campo, realizar una foto de lo existente, independientemente de su situación legal o administrativa.

Esto se justifica en base al propio fin del estudio: investigar una realidad que ha desbordado el ordenamiento existente, para poder a posteriori iniciar las acciones preceptivas de cara a subsanar dicho desorden.

Para ello se ha procedido al cruce de la información procedente de diversas fuentes. Respecto a estas, las que han sido usadas más intensamente serían las siguientes:

- Elaboración propia mediante trabajo de campo.
- Registro de empresas del Impuesto de Actividades Económicas (I.A.E.)
- Planes de Ordenación Urbanística de los diferentes ayuntamientos.



- Entrevistas con los técnicos competentes en las diversas administraciones.

De forma general, la actividad estudiada se puede distribuir de la siguiente manera:

1. Empresas en áreas con tipología edificatoria y/o actividad industrial.

1.2 Áreas conformes al planeamiento.

1.3 Áreas no conformes al planeamiento.

2. Actividades productivas de distribución más dispersa.



### 1.7. Temporalización

El trabajo se ha desarrollado de forma intensiva durante un periodo de dos meses. Durante este tiempo, las diferentes tareas se han distribuido temporalmente de la forma siguiente:

Organización previa del trabajo y ajustes en las herramientas de obtención de la información	
Trabajo de campo	
Elaboración de los diferentes informes parciales	
Georreferenciación de la información obtenida	
Revisión y ajuste de los informes y tablas elaborados	

Semana 1					
Semana 2					
Semana 3					
Semana 4					
Semana 5					
Semana 6					
Semana 7					
Semana 8					





### 1.8. Equipo Humano

El equipo responsable del estudio ha tenido un carácter multidisciplinar, con la pretensión de enriquecer con sus diferentes perspectivas tanto la búsqueda de la información necesaria, como la plasmación de ésta en los diversos informes elaborados.

El listado de técnicos involucrados sería el siguiente:

Abuid Santana, Catrina: Diseñadora y georreferenciadora.

Arencibia Verdú, Luis: Diplomado en Educación Social. Postgrado en evaluación, programación y supervisión de políticas de integración social.

Fuentes Cabrera, Harídan: Ingeniera Química.

González Pérez, Ariagona: Licenciada en Ciencias del Mar.

Hernández González, Matías: Licenciado en Ciencias Ambientales.

Medina Warmburg, Beatriz: Licenciada en Dirección y Administración de Empresas.

Peña Fontes, Noelia: Ingeniera Técnica de Obras Públicas.

Pérez Perdomo, Alexandre: Licenciado de Geografía.

Stinga Perdomo, Maribel: Coordinadora.

### 1.9. Evaluación

La calidad y eficiencia del trabajo realizado ha sido evaluada de forma continua durante el desarrollo del mismo a través de reuniones de equipo y al asesoramiento de profesionales externos cuando los aspectos a evaluar así lo han requerido.

A continuación se evalúan brevemente diversos aspectos de la investigación, con la intención de generar conocimiento de cara a experiencias similares en el futuro.



#### Búsqueda de fuentes de información

Existe obviamente una mayor dificultad en el estudio de las actividades dispersas en el territorio, sobre aquellas que están concentradas en zonas concretas. En este segundo caso la metodología de trabajo se simplifica sobremanera: basta con realizar un intenso trabajo de campo en las áreas identificadas, para luego contrastar la información obtenida en los registros pertinentes –sobre todo en lo que respecta a la denominación de las empresas y a las actividades desarrolladas por éstas-

Sin embargo cuando las actividades se han encontrado dispersas en el territorio, e incluso confundidas en el tejido urbano, la metodología se ha tenido que invertir: primero ha sido necesario recurrir a fuentes documentales, para posteriormente contrastar dichas fuentes con la realidad. Y en este caso, las dificultades han sido algo mayores en algunos casos, por dos motivos:

- Inexistencia de registros y/o mapas de localización en los ayuntamientos que abarcaran las actividades objeto de estudio.
- Imprecisión o falta de actualización de los documentos existentes.

Es de justicia apuntar que estas carencias se han subsanado en ocasiones con la colaboración de los técnicos responsables.

#### Diseño de los cuestionarios

Se ha revelado como una excelente iniciativa el haber segregado el cuestionario original propuesto en dos: uno con datos identificativos y otro de carácter más subjetivo con posicionamientos, previsiones, etc.

De esta manera, a pesar de trabajar con los dos de forma simultánea, los entrevistados han mostrado mayor grado de confianza y desinhibición.

Es de recalcar también la necesidad de contemplar en los mismos todas las opciones posibles, y de diseñarlos de tal manera que puedan ser interpretados de forma inequívoca por los miembros del equipo responsables del volcado de la información. Para ello se ha estimado conveniente realizar ajustes en las primeras etapas de la investigación, aún cuando afectaran al ritmo de trabajo en esos momentos preliminares.



#### Trabajo de campo

En este aspecto ha sido más sencillo de lo que a priori se estimaba la obtención de información en las encuestas realizadas, pudiéndose valorar el grado de colaboración obtenido como satisfactorio. Para ello ha sido determinante aportar información clara sobre la naturaleza y finalidad del estudio.

No obstante, sí se ha detectado en determinadas ocasiones ciertas contradicciones entre las respuestas aportadas por los encuestados y la observación directa del técnico responsable. Esto se ha producido sobre todo en lo que respecta al número de trabajadores presentes en las empresas y a la naturaleza de los materiales y residuos involucrados en la actividad de éstas. En ambos casos parece deducirse diferentes incumplimientos de las normativas legales por parte de los encuestados.

Por otra parte, y como era de prever, en muchas ocasiones la dificultad para localizar a los propietarios o gerentes de las actividades sí ha sido un “hándicap” que ha entorpecido el buen desarrollo de la investigación. En este sentido, la entrevista vía telefónica se ha revelado como un excelente recurso complementario.

En la siguiente tabla se puede valorar cuantitativamente el éxito en el desarrollo de la encuesta en las diferentes áreas de estudio. El porcentaje se ha calculado en base a la totalidad de las actividades localizadas.



## 2. CARACTERIZACIÓN DE LAS ACTIVIDADES EN ÁREAS INDUSTRIALES

### 2.1. Clasificación según actividades industriales

Para conocer cuál es la composición de la industria de Lanzarote según la actividad principal que desarrolla, se ha realizado una clasificación de las empresas en 20 grupos de actividad.

La clasificación refleja que la actividad mas extendida en las zonas industriales de Lanzarote es la venta, reparación y alquiler de automóviles con un 16,8%, seguida de la distribución de bebidas y alimentos con un 12,4%. En tercer lugar, con un 10,6%, se sitúan los talleres de reparaciones mecánicas, una actividad muy relacionada con la que ocupa la primera posición.

Los grupos de actividad que siguen son el del transporte y la logística (9,1%), la carpintería metálica (8%), el comercio mayorista (6,6%), la construcción y reformas (6,2%) y el comercio minorista (5,8%). Otro grupo con cierta representatividad es el del almacenamiento y logística (3,6%), la fontanería y ferretería (3,3%), la imprenta y diseño gráfico (2,6%) y la distribución de muebles (2,2%).

Por último, las actividades menos representativas, que aglutinan el 1% del total, son las telecomunicaciones, metalurgia, servicios náuticos, promoción inmobiliaria y las actividades textiles. La categoría de otras actividades incluye todas aquellas actividades industriales diversas y que no son representativas sobre el total de las mismas.

Por lo tanto, podemos afirmar que nos encontramos con una industria diversa, muy vinculada a los servicios y en la que destacan las empresas dedicadas a actividades relacionadas con los transportes, el automóvil y la alimentación.



## 2.2. Distribución de las actividades industriales

La localización de las instalaciones industriales encuestadas se distribuye en los diferentes ámbitos destinados a la actividad económica, existentes en la Isla de Lanzarote. Los resultados obtenidos arrojan la siguiente distribución espacial.

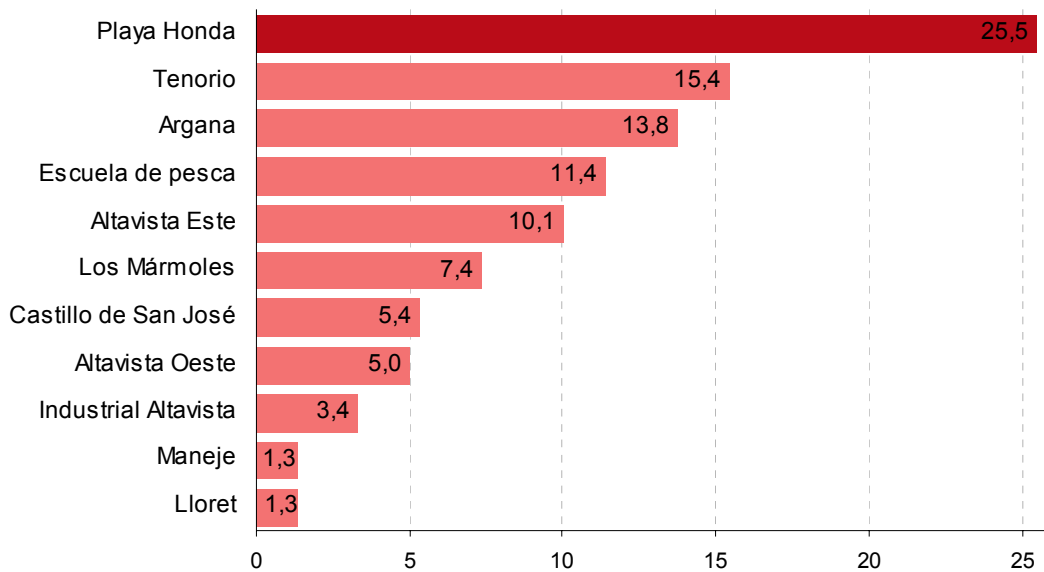
El 25,5% de las empresas se localizan en la zona industrial de Playa Honda, que supone el espacio más grande de la isla. Otras áreas importantes son Tenorio (15,4%), Argana (13,8%), Escuela de Pesca (11,4%) y Altavista Este (10,1%).

Vinculada a la actividad portuaria, el área industrial de Los Mármoles-Puerto de Arrecife alberga al 7,4% de los encuestados.

Finalmente, existen otros espacios con cierta concentración de actividades como Castillo de San José con un 5,4%, Altavista Oeste con un 5%, Industrial Altavista con un 3,4%, y Maneje y Lloret que alcanzan un 1,3% de representatividad espacial cada uno.

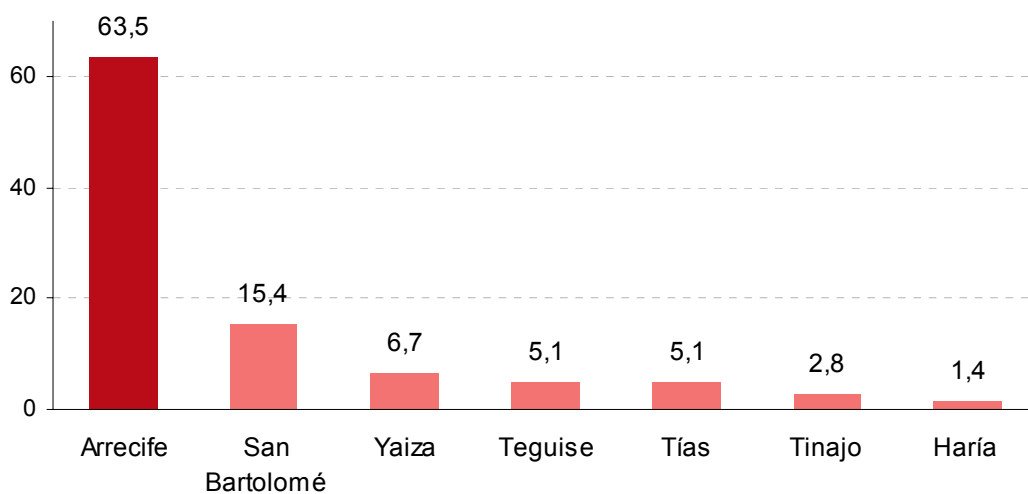


Localización empresarial por polígonos en %



En cuanto a la distribución del suelo industrial por municipios, existe un claro dominio de Arrecife que concentra el 63,5% del total del suelo destinado a usos industriales. El resto de municipios se encuentra muy por detrás, con porcentajes de suelo de entre un 6,7% de Yaiza y el 1,4% de Haría, con la excepción de San Bartolomé que alcanza el 15,4% al encontrarse en el área de influencia de Arrecife.

Distribución empresarial según municipios en %





### 3. PERSPECTIVAS DE LAS EMPRESAS

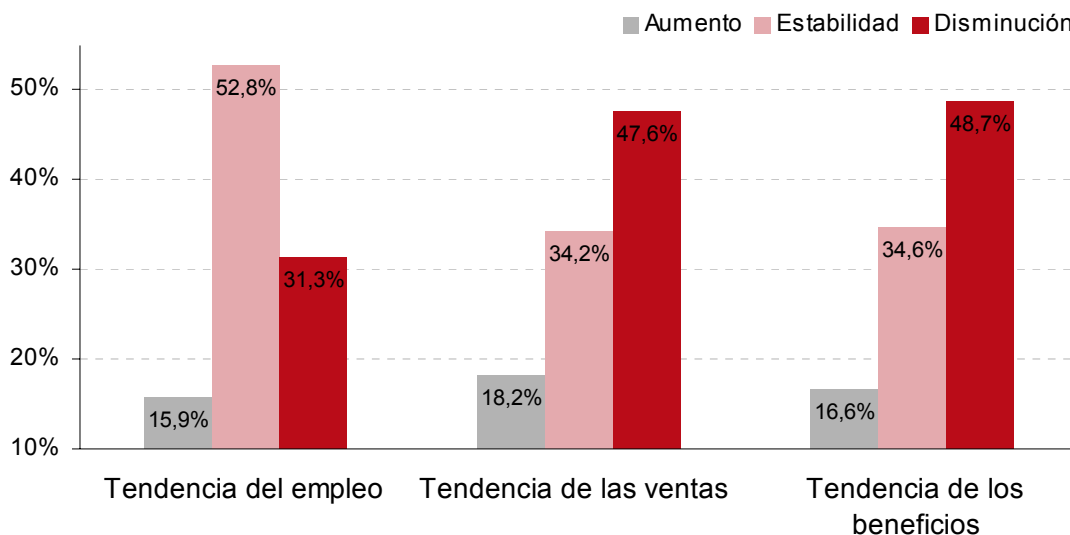
#### 3.1. Tendencias empresariales en el último año

Un aspecto relevante para conocer la situación del tejido empresarial es la situación de diferentes indicadores económicos que proporcionan una visión general sobre la coyuntura en la que se encuentra el sector. Estos aspectos o indicadores son la tendencia que han sufrido el empleo, las ventas y los beneficios durante el último año en las empresas encuestadas.

Lo más destacable de los resultados obtenidos es que, cerca del 50% de los encuestados manifiesta que tanto la tendencia de las ventas como la tendencia de los beneficios se encuentran en disminución. Así mismo, el 31,3% ha señalado que se ha producido una disminución del empleo, aunque en este aspecto la tendencia principal es la estabilidad.

Estos datos reflejan una situación de disminución y estancamiento en la competitividad de buena parte del sector industrial de Lanzarote.

I.1. Situación de la empresa en el último año



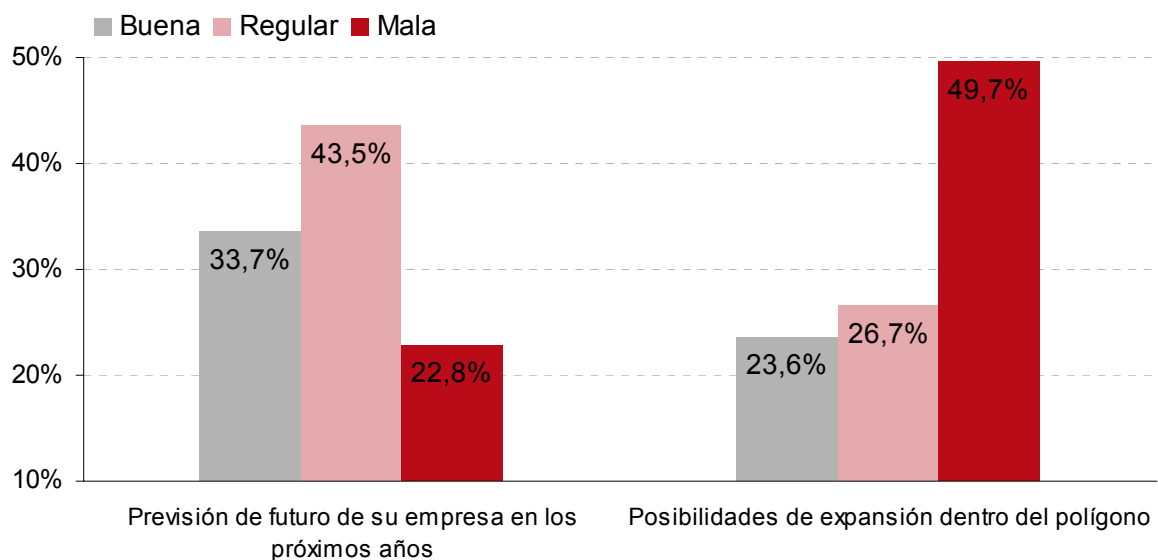


### 3.2. Tendencias empresariales en el futuro

Cuando se pregunta sobre las perspectivas de futuro, los empresarios encuestados demuestran ser algo más positivos. En un 33,7% las previsiones de futuro de las empresas son buenas, y en un 43,5% regulares, aunque existe más de un 20% que no ve con optimismo el devenir de negocio.

Sin embargo, casi un 50% de los mismos empresarios no ven posibilidades de expansión en el polígono industrial en el que se localizan, un aspecto clave en el desarrollo empresarial y que revela la necesidad de nuevo suelo para actividades económicas y de calidad.

#### I.2 Futuro empresarial







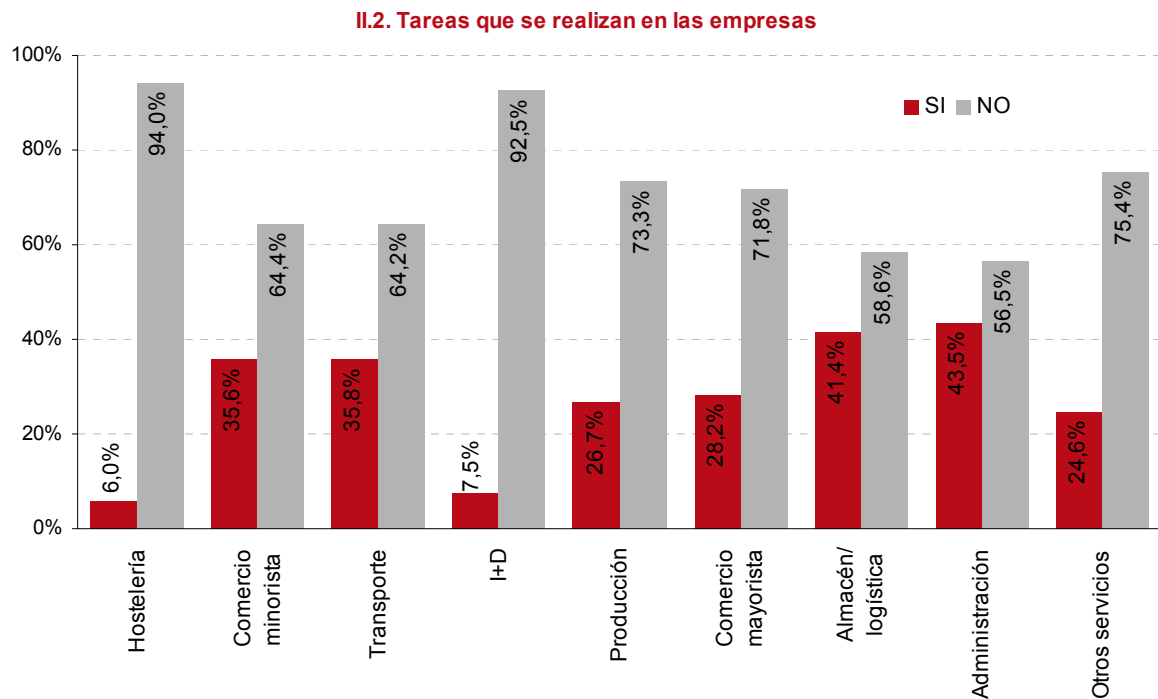
## 4. ACTIVIDAD EMPRESARIAL

### 4.1. Tareas realizadas en la empresa

En relación a las tareas que realizan en la empresa, los resultados nos arrojan las siguientes conclusiones.

Las dos tareas que se desarrollan internamente con más frecuencia en las empresas encuestadas son las administrativas (el 43,5% de las empresas) y las de almacenamiento y logística (el 41,4%). Los transportes y las actividades comerciales de tipo minorista les siguen con porcentajes en torno al 35%.

Tan sólo el 26,7% realiza funciones de producción, y un escaso 7,5% destina parte de sus recursos a la I+D.



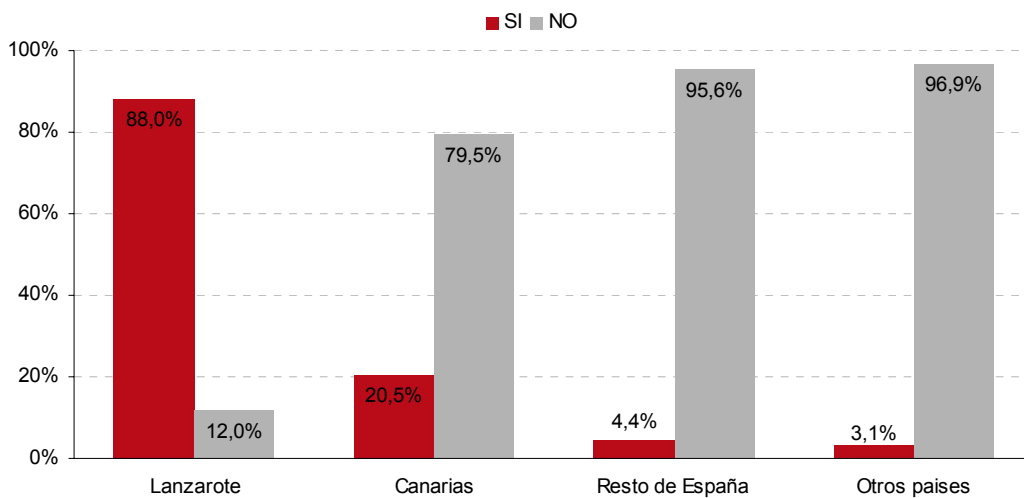


#### 4.2. Localización de los principales clientes

El 88% de las empresas encuestadas dirigen su producción o servicios al mercado local, puesto que sus clientes se encuentran en la propia isla de Lanzarote. Tan sólo un 12% afirma no tener clientes ubicados en la isla.

Un 20% de las empresas, tienen como principal mercado el resto del archipiélago Canario. El marcado carácter local de las empresas ubicadas en Lanzarote genera que tan sólo el 4,4% de las compañías tengan el destino de su producción (o parte de ella) en España, siendo este porcentaje aún menor en el caso de otros países del mundo (sólo un 3,1% de las empresas exportan fuera de España). Los altos costes y los problemas logísticos que supone la doble insularidad de Lanzarote no facilitan la exportación de productos o servicios fuera de la isla.

#### II.3. Localización de los principales clientes

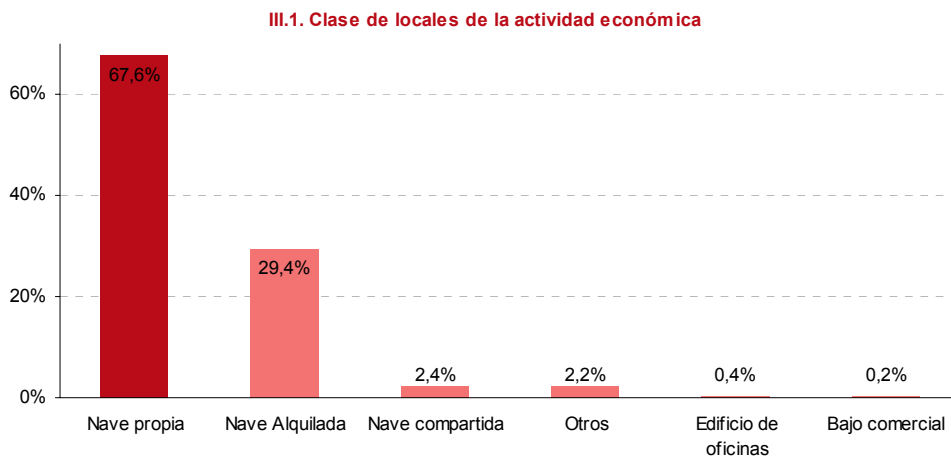




## 5. Tipología edificatoria

La actividad industrial se desarrolla en instalaciones bajo diferente régimen de tenencia. La gran mayoría de las empresas, el 67,6%, realizan su actividad en una nave propia, mientras que el 29,4% lo hace en régimen de alquiler.

El resto de opciones ofrecidas en la encuesta, se encuentran muy lejos de los sistemas mayoritarios de propiedad y alquiler: la nave compartida es utilizada por el 2,4% de los encuestados, otras modalidades por el 2,2%, y la ubicación en edificios de oficinas o bajos comerciales tan sólo por el 0,4% y el 0,2%.



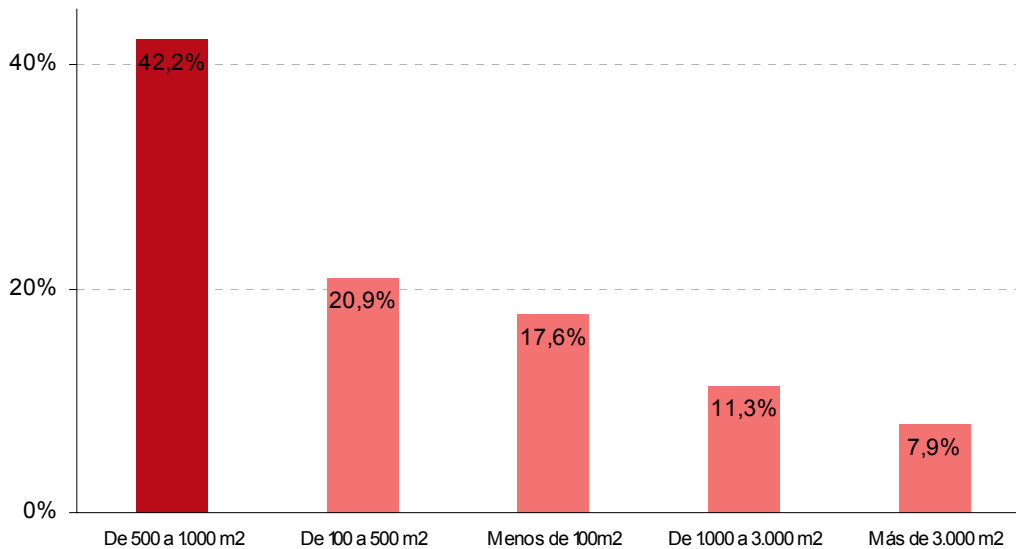
Las naves y construcciones de diversa tipología en las que se ubican las empresas encuestadas se diferencian entre sí por el tamaño de sus locales, lo cual está muy relacionado con el tipo de actividad que desempeña cada empresa y el espacio necesario para ello.

El tamaño más común de las naves que ocupan los empresarios encuestados se encuentra entre los 500 y los 1.000 m<sup>2</sup>, seguidas de las naves entre 100 y 500 m<sup>2</sup> que son las segundas más numerosas con el 20,9% de las respuestas. Con un porcentaje muy cercano (17,6%), se sitúan las naves de pequeña de menos de 100m<sup>2</sup>.

Las grandes superficies son las menos frecuentes, tan sólo un 11,3% de las empresas ocupan naves de entre 1.000 y 3.000 m<sup>2</sup>, y un 7,9% las mayores de 3.000 m<sup>2</sup>. Un tipo de industria dedicada principalmente a las actividades de reparaciones y alquiler de vehículos, así como a la distribución de productos de alimentación, no requiere a priori grandes naves para el desarrollo de sus actividades.



#### III.2. Superficie ocupada por nave en %



#### 5.1. Características según áreas industriales

El análisis de las características de tenencia y de la edificación de las empresas encuestadas por zona industrial, arroja los siguientes resultados. No existen diferencias destacadas entre ellas en cuanto a la forma de ocupación de las naves, ya que predomina el uso de la nave propia en el área de Playa Honda y Aeropuerto, así como en las localizaciones dispersas.

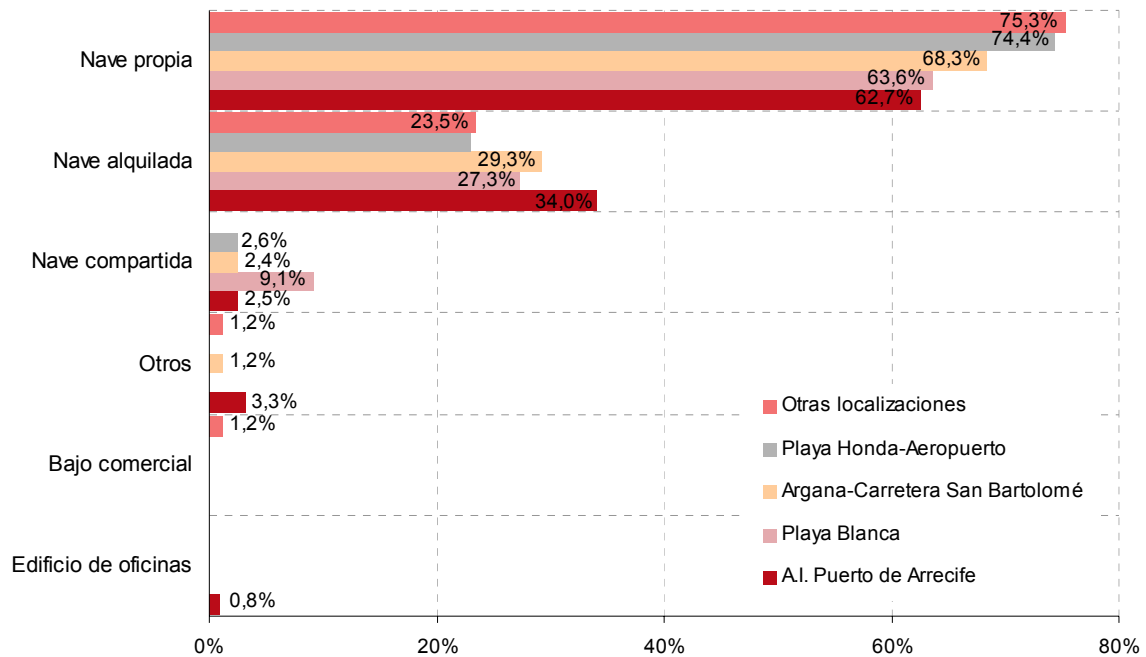
El alquiler de naves es más común en la zona del Puerto de Arrecife, Playa Blanca y Argana-Carretera de San Bartolomé. Las restantes modalidades de ocupación son poco frecuentes, tan sólo destaca Playa Blanca donde la nave compartida es utilizada por el 10% de los encuestados.

Es importante señalar que el uso como edificio de oficinas es casi inexistente, solamente el área del Puerto de Arrecife contiene un 0,8% vinculado a la administración del puerto y la administración de actividades logísticas



#### III.1. Tipología edificatoria

Tipo de local en %



En términos de dimensión de las naves, las más frecuentes son la de una superficie de entre 500 a 1.000 m<sup>2</sup>. El área de Playa Honda-Aeropuerto destaca por tener el 53,8% de sus naves industriales con estas dimensiones, también destaca el A.I. del Puerto de Arrecife con el 46,1%.

Los porcentajes más altos en cuanto a las naves de gran tamaño (de 1000 a 3000 m<sup>2</sup>), los encontramos en Playa Blanca con un 31,8%. En naves de más de 3.000 m<sup>2</sup> destacan las áreas de Argana-Carretera de San Bartolomé y Playa Honda-Aeropuerto.

En las empresas que se encuentran diseminadas por diferentes ámbitos son, en general, las más pequeñas, el 35% de las que ocupan nave de entre 100 y 500 m<sup>2</sup> y el 26,8% de las de menos de 100 m<sup>2</sup>

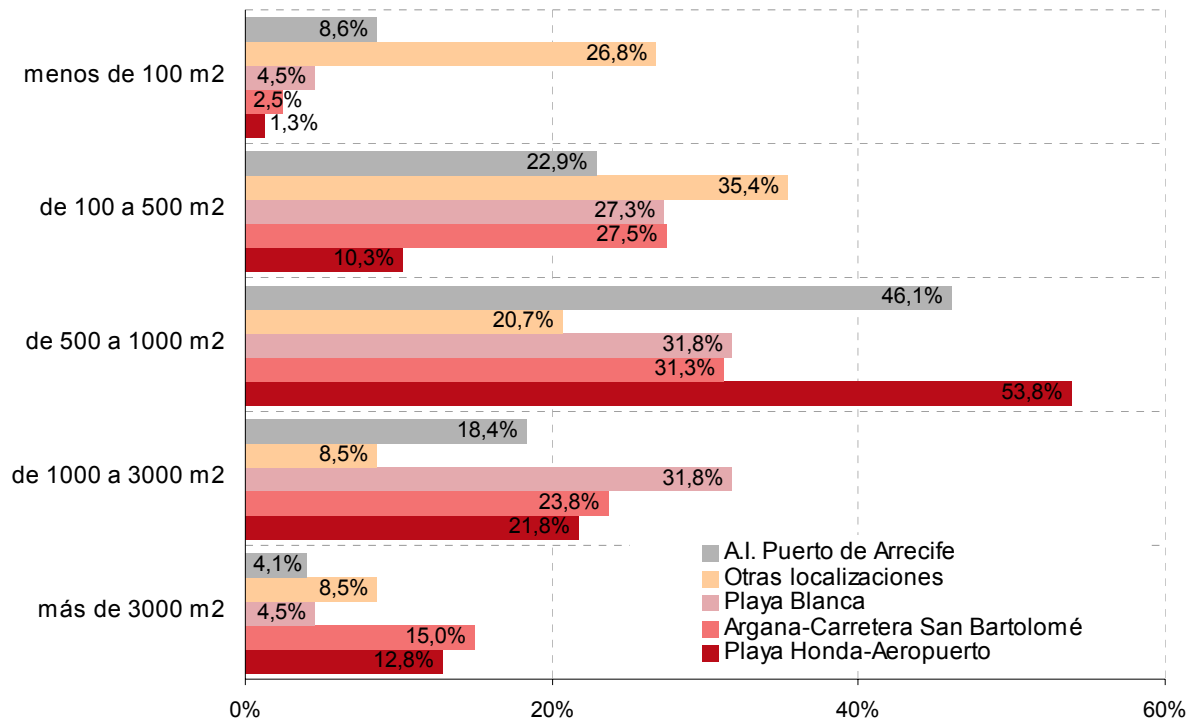
Finalmente en uno de los tamaños mas extendidos, el que va de 100 m<sup>2</sup> a 500 m<sup>2</sup>, que en todas las áreas se encuentran entre el 22% y el 35%, exceptuando el área de Playa Honda-Aeropuerto con el 10,3%.

En conclusión, el área con unidades industriales más grandes en términos de superficie es Playa Honda-Aeropuerto. Tanto Playa Blanca como Argana-Carretera de San Bartolomé y A.I. Puerto de Arrecife tienen unos tamaños medios que se distribuyen entre 500 m<sup>2</sup> y 3.000 m<sup>2</sup>.



Por su parte las naves industriales localizadas de manera dispersa en los diferentes municipios de la isla son las que registran las menores superficies, siendo el tamaño medio más extendido el que se encuentra en el rango 100 m<sup>2</sup> y 500 m<sup>2</sup>.

#### III.2. Clase de locales de la actividad económica





## 6. Localización

### 6.1. Aspectos influyentes en la localización industrial actual

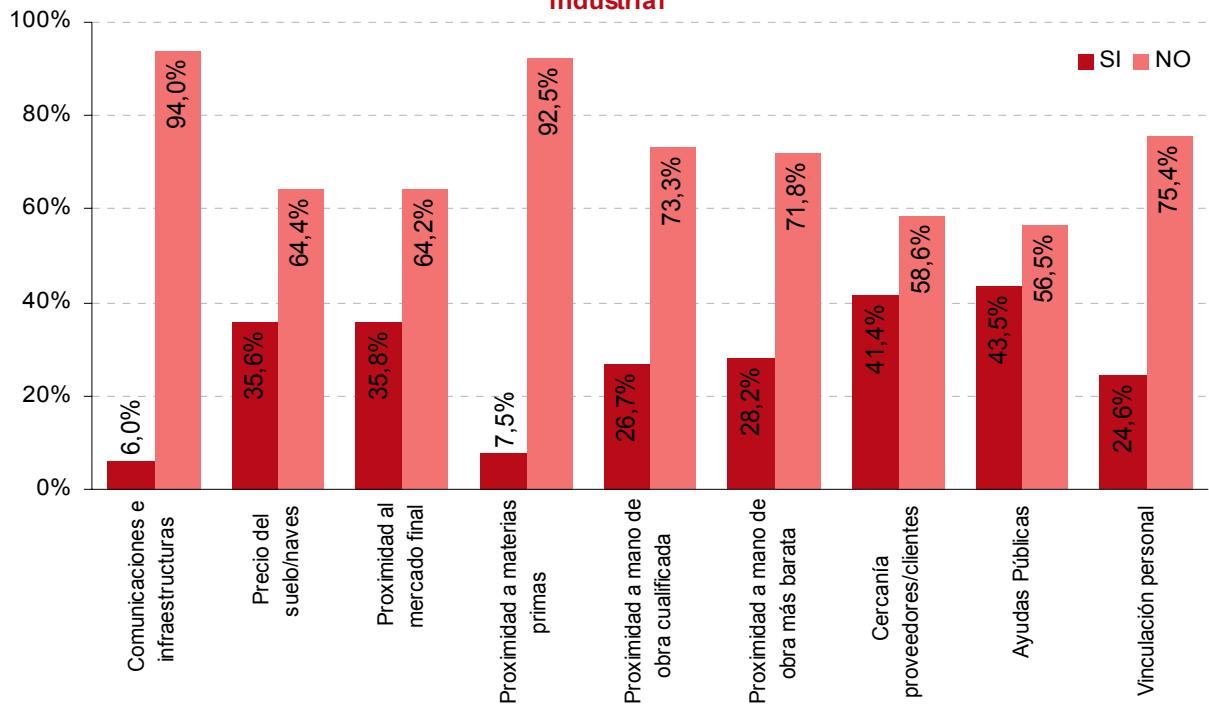
La elección por parte de los empresarios del lugar de localización de sus empresas, se basó en una serie de aspectos como el precio del suelo, las características urbanísticas o la situación respecto a clientes o proveedores. Los resultados obtenidos muestran que el motivo más mencionado resultó ser las ayudas públicas de diferentes características (43,5%), la cercanía a proveedores y clientes (41,4%), la proximidad al mercado final (35,8%), y precio del suelo o de las naves (35,8%).

Otros de los aspectos señalados en menor medida fue la proximidad de mano de obra cualificada (26,7%), proximidad a mano de obra más barata (28,2%) y la vinculación personal (24,6%). Por último los aspectos menos mencionados fueron la proximidad a materias primas con el 7,5% y las infraestructuras y comunicaciones, con un 6%.

Además, muchas de estas empresas se han ubicado en los diferentes polígonos por falta de espacio en el casco urbano de Arrecife, por lo que han elegido estas nuevas localizaciones para poder desarrollar su actividad industrial.



#### IV.1. Aspectos que más han influido en la localización en el polígono industrial





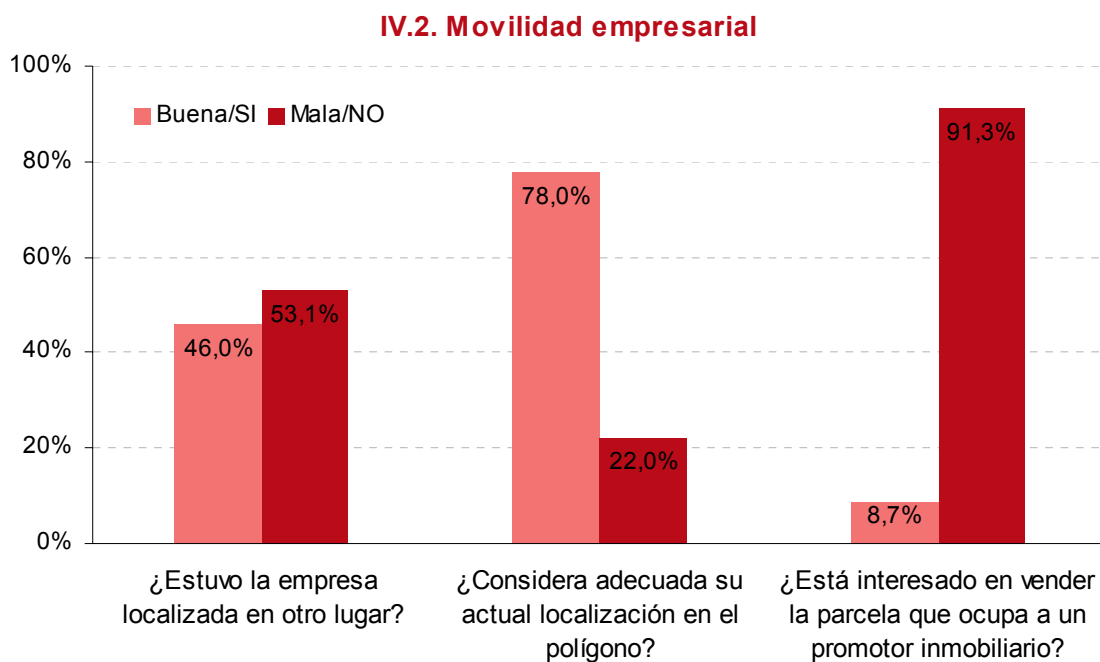


## 6.2. Movilidad empresarial

En cuanto a las previsiones de movilidad o de traslados de los empresarios, casi el 80% considera que su ubicación actual es adecuada a sus necesidades y no tienen planes de venderla a un promotor inmobiliario.

Nos encontramos por tanto, ante un aspecto muy positivo como que la industria de Lanzarote se encuentra muy afianzada en el territorio y no piensa en trasladarse, lo que da una gran estabilidad empresarial.

Algo menos del 46% trasladó su negocio de otra zona a su ubicación actual por diversos motivos.



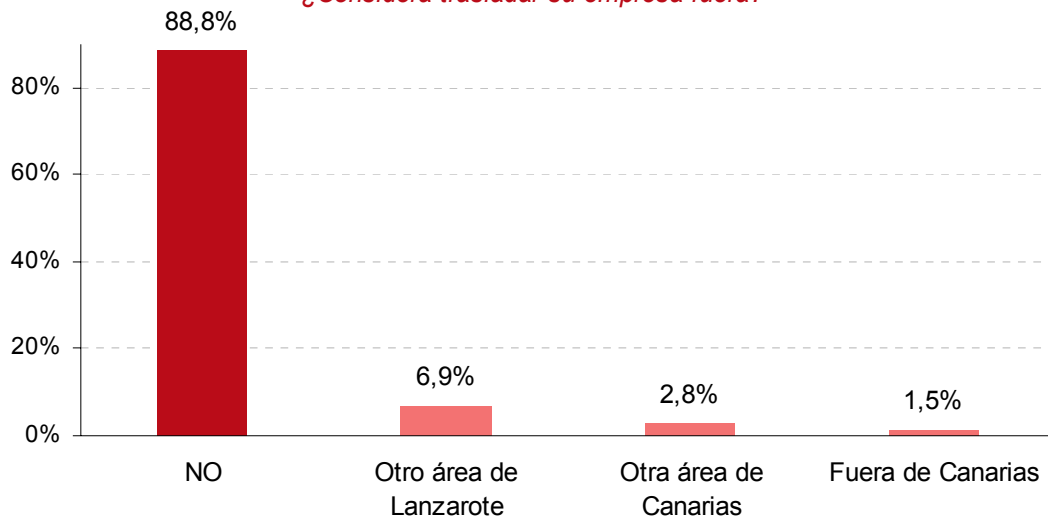
## 6.3. Previsiones de cambio de localización

En relación con el apartado anterior, el 88,8% no considera trasladar su empresa en un futuro próximo. Por el contrario un 6,9% considera trasladarse a otra área de Lanzarote, un 2,8% a otra zona de Canarias y sólo un 1,5% fuera del archipiélago Canario.



**IV.3. Previsiones de cambio de localización**

*¿Considera trasladar su empresa fuera?*





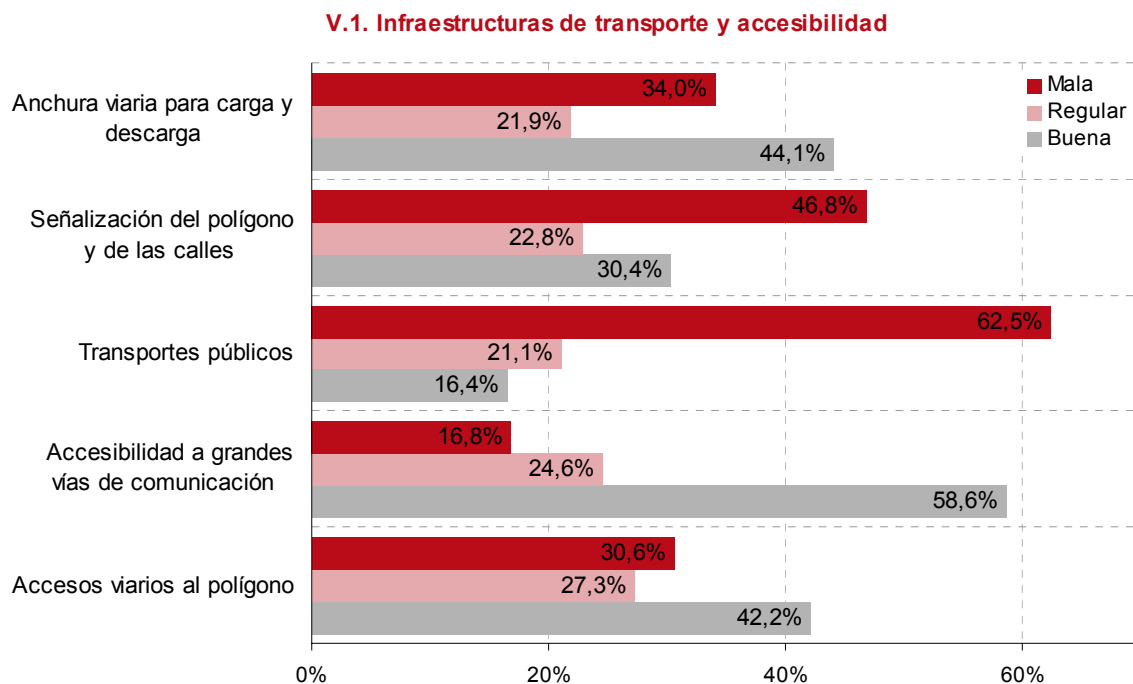
## 7. Estado de las infraestructuras de servicio

Con el objetivo de conocer la opinión de los empresarios sobre la actual situación de las infraestructuras y servicios que ofrecen los diferentes polígonos industriales de la isla, se abren tres grupos de preguntas – infraestructuras de transporte y accesibilidad, servicios, y tratamiento de residuos y saneamiento - pudiendo los encuestados diferenciar entre una situación buena, regular o mala.

### 7.1. Infraestructuras de transporte y accesibilidad

Los polígonos industriales destacan por su buena accesibilidad a las diferentes vías de comunicación, pero son deficientes en cuanto a la señalización del polígono y de las calles.

Lo más negativo ha sido el resultado de las posibilidades que ofrecen, así como la calidad de los transportes públicos, que resultaron ser malos para el 62,5% de los encuestados, revelándose así una de las grandes deficiencias de las áreas industriales de Lanzarote.



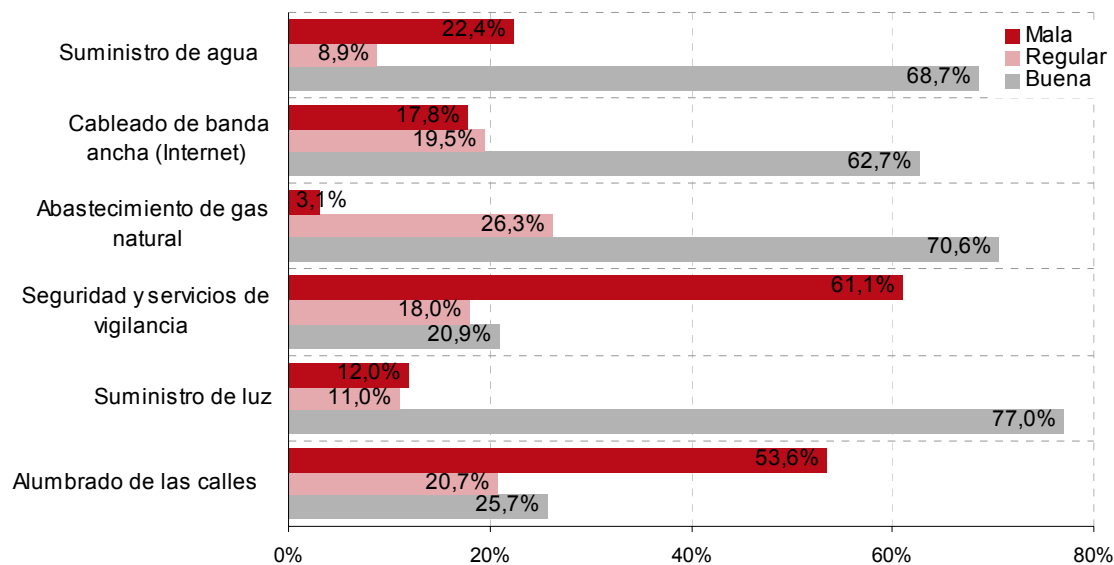


## 7.2. Dotaciones y servicios de los polígonos

Las dotaciones de los polígonos tienen varios aspectos positivos y otros tantos negativos. En cuanto a los positivos destaca la buena valoración realizada a servicios como el suministro de agua, la banda ancha, el gas natural y el suministro de luz, con respuestas positivas, en todos los casos, en torno al 77%.

En los aspectos que peor valoración tienen son la escasa seguridad en las zonas industriales, con un 61,6% de las respuestas, y el alumbrado de las calles, con un 53%.

### V.2. Dotaciones y servicios del polígono



## 7.3. Residuos y saneamiento del polígono

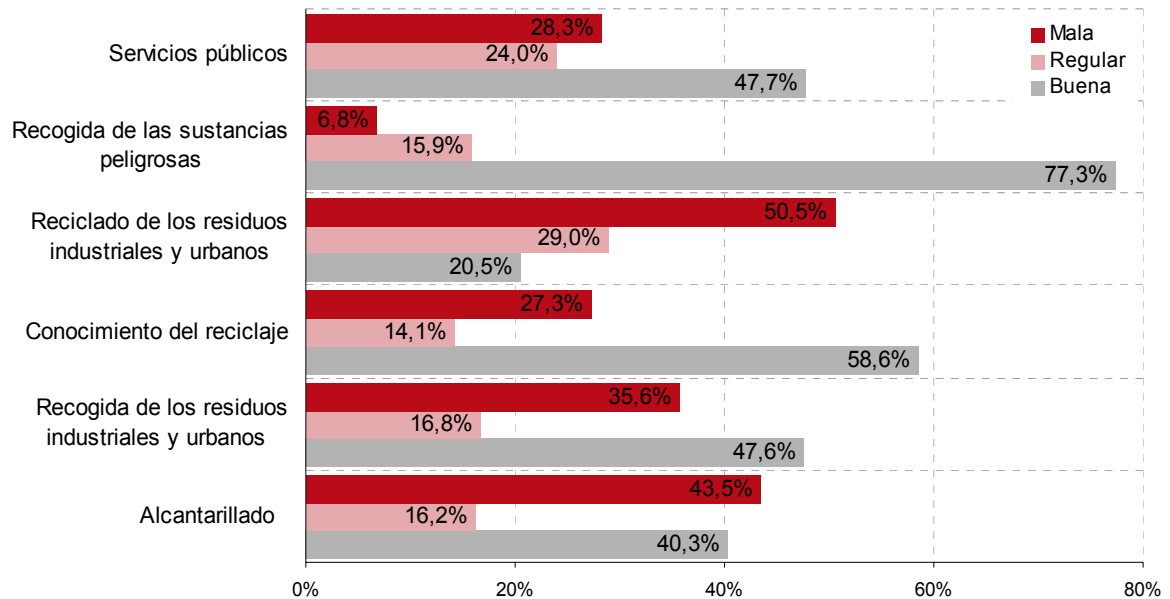
En relación al tratamiento y recogida de los residuos industriales, en general las consideraciones son positivas, excepto en cuestiones como el reciclado de residuos



industriales y en el alcantarillado, que las respuestas negativas superan a las positivas.

El aspecto mas positivo de este grupo de preguntas es el de la recogida de sustancias peligrosas, que fue valorada como buena por el 77,3%.

#### V.3. Recogida de residuos y saneamiento del polígono



#### 7.4. Características según áreas industriales

Las infraestructuras de transporte y la accesibilidad varían en gran medida según su localización y la tipología del área industrial, por ello según las diferentes áreas industriales se obtienen los siguientes resultados:

En el área del Puerto de Arrecife se refleja una gran deficiencia en el servicio de transporte público, hay que el 61,4% de los encuestados los considera malo. Así mismo, se señalan negativamente la señalización y el viario interno de los polígonos.

La accesibilidad del polígono a las grandes vías de comunicación, es uno de los aspectos mejor valorados, con un 59% de las respuestas.

¡Error! Vínculo no válido.

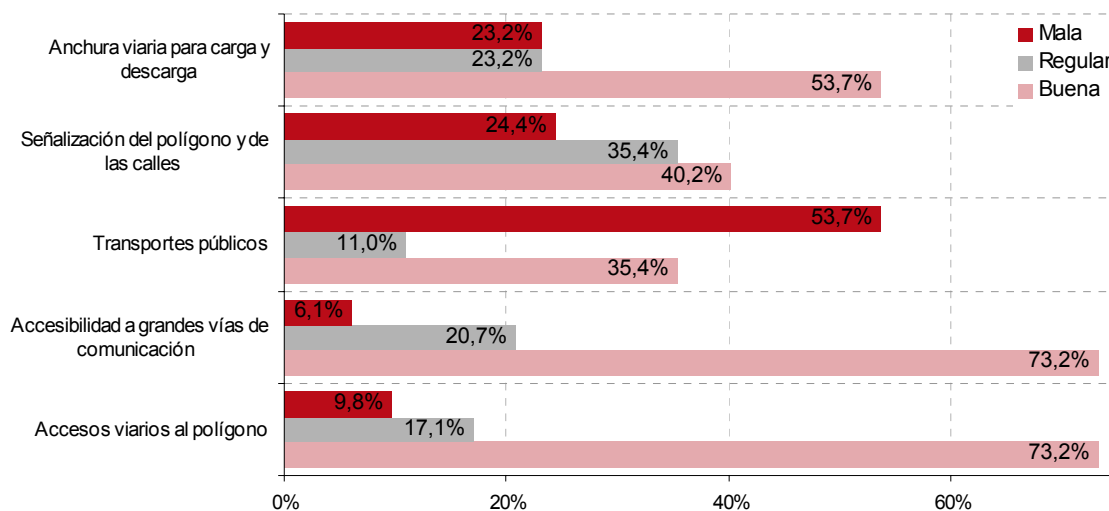
En las áreas donde se localizan las empresas de manera dispersa, se destaca como principal ventaja la accesibilidad al polígono desde las vías de comunicación importantes con porcentajes que los califican como buenos en casi un 75%. En este



cas, la alta calificación obtenida se debe a que un las naves de este grupo se localiza a lo largo de las carreteras de la isla por lo que sus accesos son muy rápidos y fáciles.

Al igual que en el Puerto, los transportes públicos son el elemento que recibe la peor calificación con el 53,7% de respuestas negativas, lo que nuevamente está influenciado por la localización diseminada de las instalaciones sin núcleos cercanos, que dificulta su accesibilidad por medio del transporte público en comparación con el resto de áreas industriales de la isla.

#### V.1. Infraestructuras de transporte y accesibilidad *Otras localizaciones*



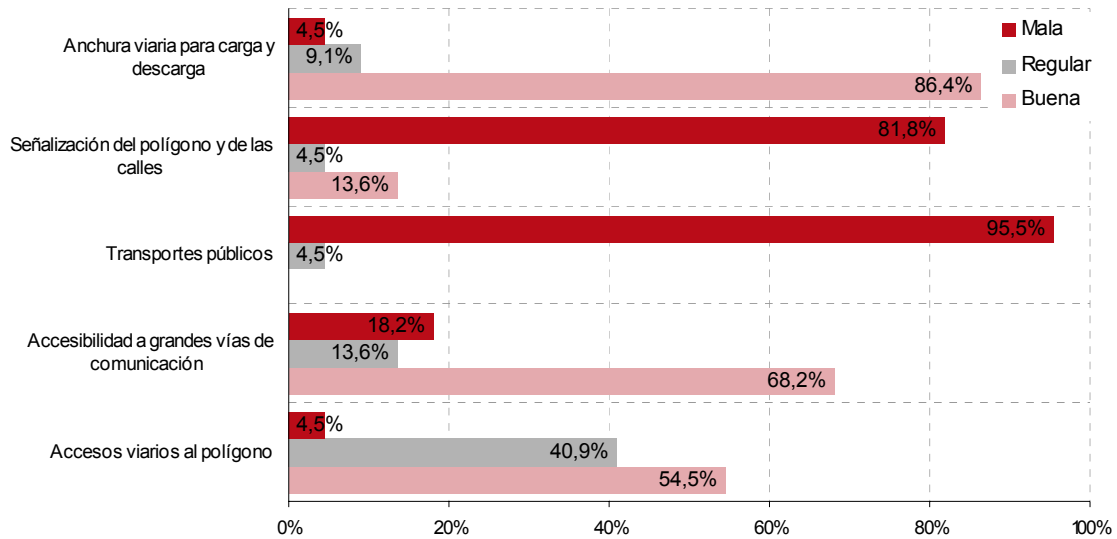
En el área industrial de Playa Blanca los aspectos mejor valorados son la anchura viaria y la accesibilidad a las vías de comunicación, con unos porcentajes del 86,4% y el 68,2% respectivamente.

Al igual que en el resto de zonas industriales, se señala a los transportes públicos como la mayor deficiencia, pero en el caso de Playa Blanca su lejanía respecto del área de Arrecife agrava el problema, pues según se recogió en la encuesta, el 95,5% calificó como malos los transportes públicos de acceso al área. Un porcentaje también muy alto (un 81,8%), respondió que la señalización del polígono y de las calles del mismo era un aspecto a mejorar.



#### V.1. Infraestructuras de transporte y accesibilidad

##### Playa Blanca



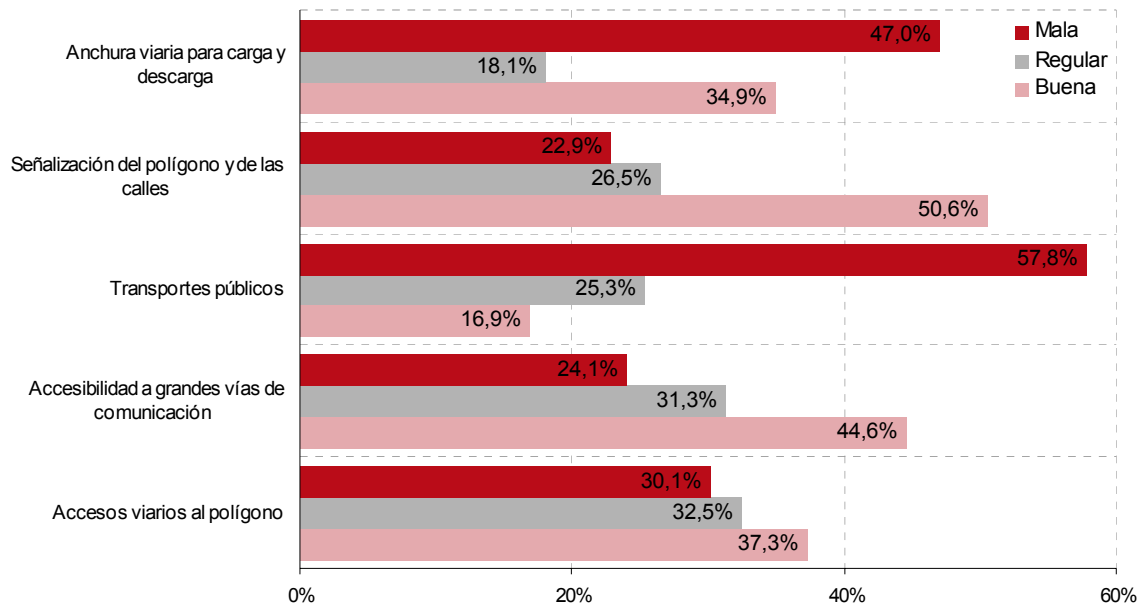
En la zona industrial de Argana y la carretera de San Bartolomé se repiten muchas de las características del área del Puerto de Lanzarote, pues aunque son áreas industriales diferenciadas, se encuentran muy próximas y se sitúan en contacto con el núcleo urbano de Arrecife. Por ello, los accesos viarios son calificados positivamente por el 44,6% de los entrevistados, al igual que la señalización con un 50,6% de respuestas.

El transporte público es valorado negativamente por el 57,8% y la anchura viaria para las operaciones de carga y descarga es señalada como deficiente por el 47% de los encuestados.



#### V.1. Infraestructuras de transporte y accesibilidad

##### Argana-Carretera San Bartolomé



Por último, en Playa Honda y Aeropuerto, todos los aspectos han sido calificados como malos exceptuando la accesibilidad a grandes vías de comunicación que obtuvo una calificación positiva por parte del 55,1%.

El aspecto que recibe la calificación más negativa es la señalización del polígono y de las calles, con el 85,9% de las opiniones. Con el 71,8%, se encuentra el transporte público y la anchura para carga y descarga, aspectos que reciben un 52,6% de valoraciones negativas.

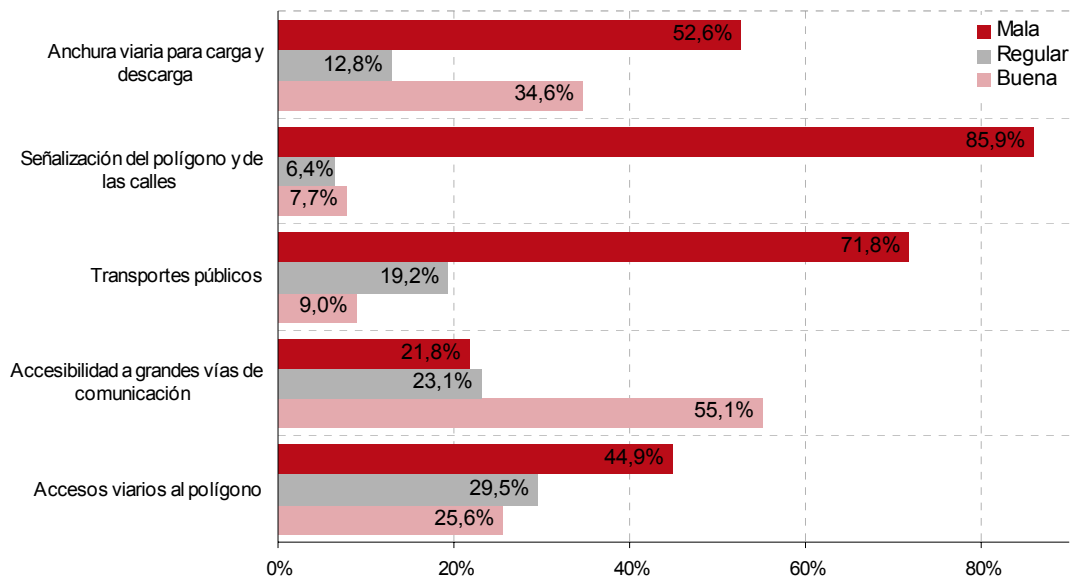
Finalmente, los accesos viarios al polígono son valorados de forma negativa por el 44,9% de los encuestados.





#### V.1. Infraestructuras de transporte y accesibilidad

##### Playa Honda-Aeropuerto



En relación a los niveles de dotaciones de servicios generales de los polígonos industriales, el análisis de las encuestas en cada una de las áreas industriales de la isla arroja los siguientes resultados.

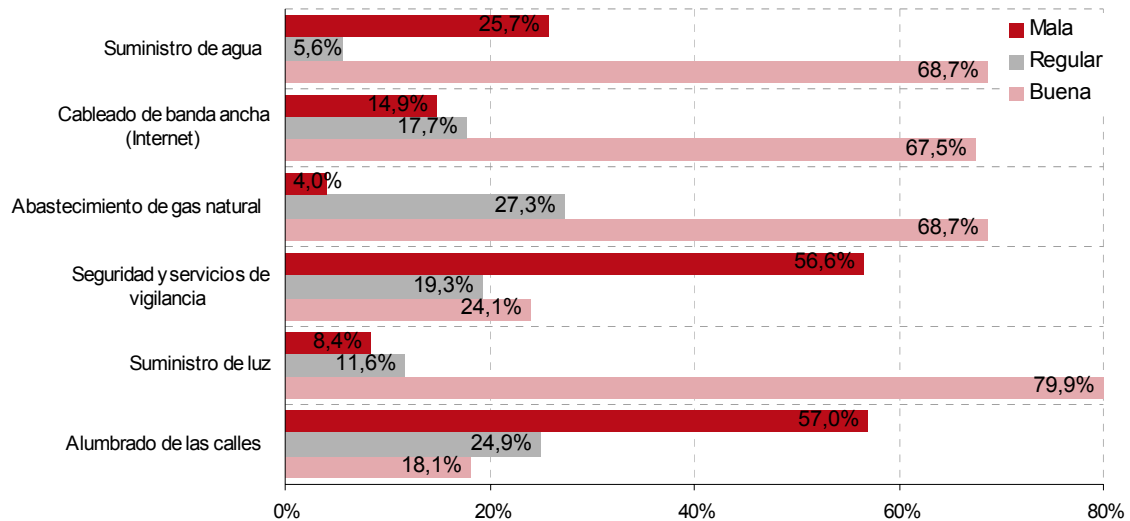
En el área de Puerto de Arrecife se muestra una valoración general bastante positiva sobre el estado de los servicios y dotaciones básicas del polígono, con la excepción de la seguridad y vigilancia, considerada deficiente por el 56,6%. Otra dotación mal valorada el alumbrado nocturno del polígono, con el 57% de respuestas negativas.

Por el contrario, el suministro de luz recibe en un 79,9% una valoración positiva. Otros servicios que reciben una buena puntuación son el cableado de banda ancha (67,5% de respuestas positivas), el suministro de agua (68,7%) y el abastecimiento de gas natural (68,7%).



#### V.2. Dotaciones y servicios del polígono

*Puerto de Arrecife*

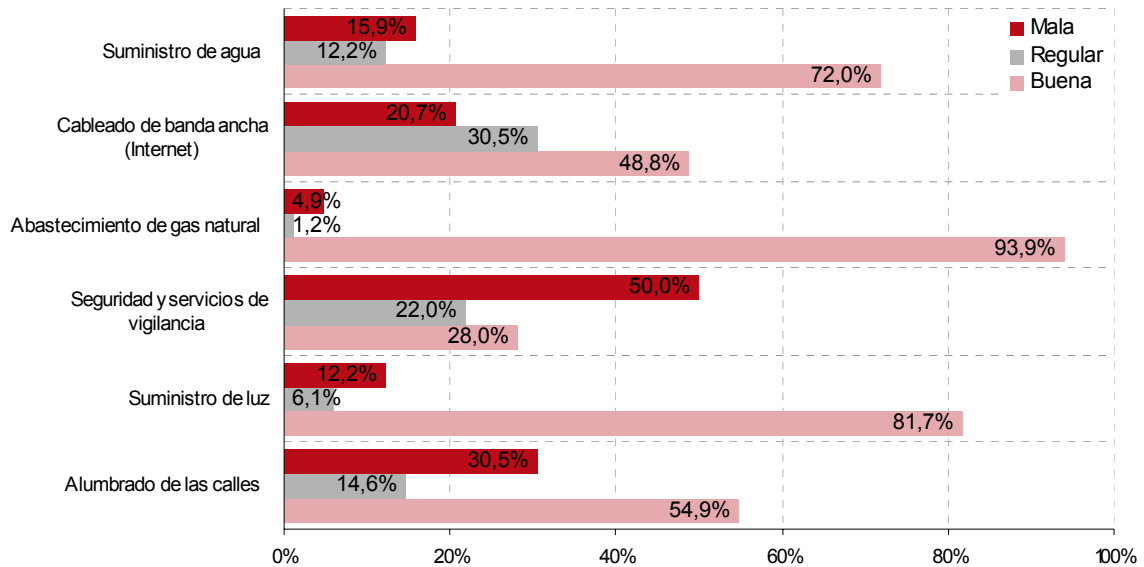


En el caso de los emplazamientos industriales diseminados, sólo uno de los servicios analizados es valorado negativamente por la mayoría de los encuestados (un 50%) y es la seguridad y de vigilancia que se valora negativamente por el 50% de los encuestados, derivado en gran parte de su localización aislada en el territorio.

El resto de servicios analizados obtiene una valoración bastante buena, especialmente el suministro de gas (93,9%), de luz (81,7%) y de agua (72%)



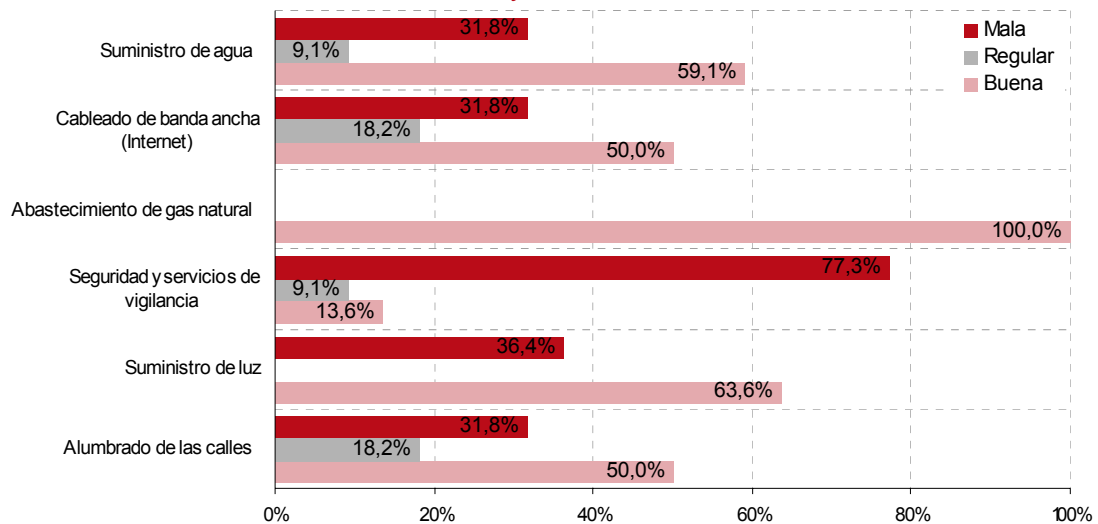
#### V.2. Dotaciones y servicios del polígono Otras localizaciones



En Playa Blanca todos los aspectos son calificados como buenos excepto la seguridad, que al igual que en otras zonas industriales, recibe un alto porcentaje de encuestados que la consideran deficiente (un 77,3%).

Entre el resto de servicios, destaca sobremanera el abastecimiento de gas natural, valorado positivamente por el 100% de los entrevistados. El suministro de luz, agua, Internet y el alumbrado de calles reciben porcentajes de respuestas positiva algo menores, entre el 50% y el 63%.

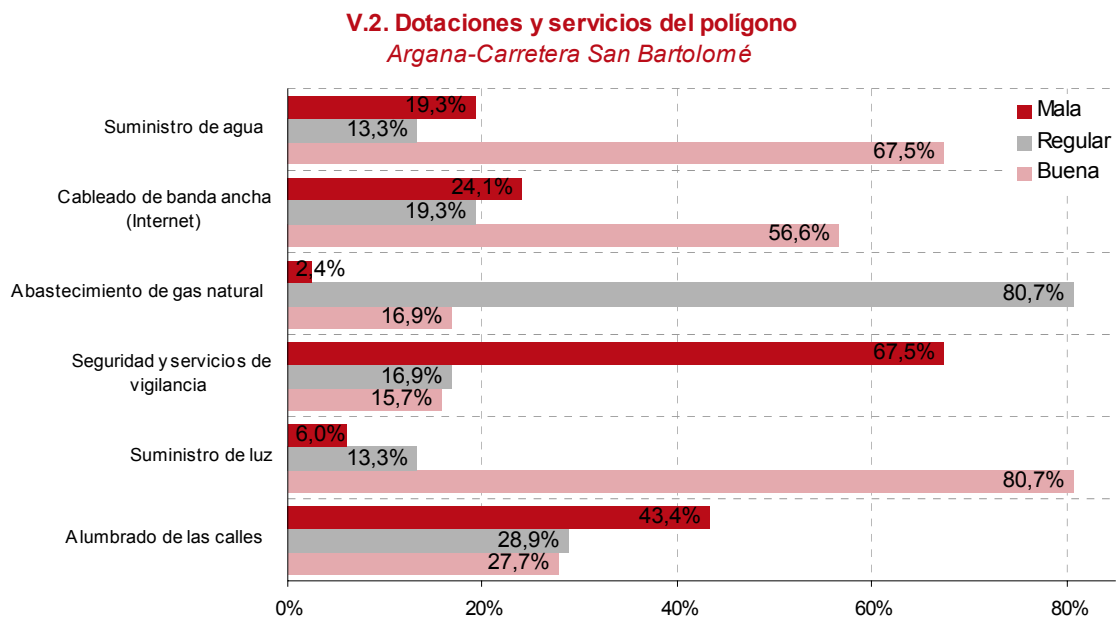
#### V.2. Dotaciones y servicios del polígono Playa Blanca





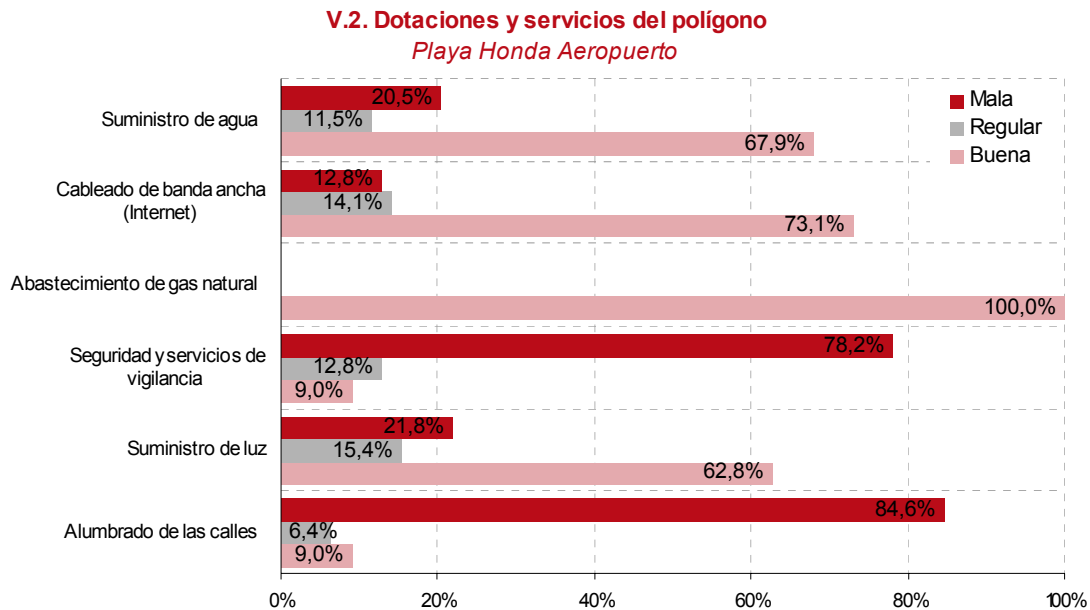
La zona industrial de Argana y la Carretera de San Bartolomé presenta una situación en relación a sus dotaciones de servicios generales algo diferente al resto de polígonos. Atendiendo a las respuestas de los encuestados, y mientras que en el resto de polígonos es un aspecto bien valorado, esta zona industrial presenta deficiencias en el servicio de gas natural, como lo demuestra el hecho de que el 80,7% de los encuestados opina que es un servicios deficiente. El alumbrado de las calles y la seguridad y vigilancia también reciben valoraciones bastante negativas, con el 43,4% y el 67,5% de las respuestas respectivamente.

Los servicios que recibe una mejor puntuación son el suministro de agua (67,5%), Internet (56,6%) y, sobretodo, de luz (80,7%).





Finalmente, los usuarios del área industrial de Playa Honda y Aeropuerto señalan de forma negativa los servicios de seguridad y vigilancia (78,2%) y el alumbrado de calles (84,6%), mientras que es de nuevo el suministro de gas, con el 100% de las respuestas positivas, el servicio de Internet (73,1%), el suministro de agua (67,9%) y la luz (62,8%) las dotaciones mejor valoradas.



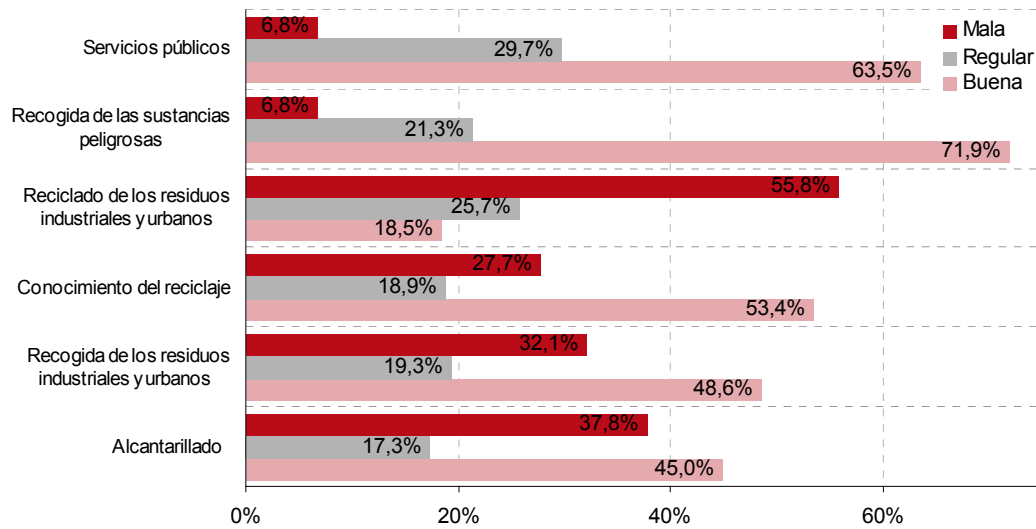
El tercer grupo de cuestiones se refiere a la recogida y tratamientos de los residuos así como al sistema de saneamiento de los polígonos. Su valoración por áreas se describe a continuación.

En Puerto de Arrecife, el 55,8% de los usuarios del área industrial consideran que el tratamiento por reciclaje de los residuos industriales y urbanos es deficiente. El resto de servicios y dotaciones que se analizan en este apartado son, en general, bien valorados, especialmente la recogida de las sustancias peligrosas con un 71,9% de las respuestas positivas. Los servicios públicos (63,5%), el conocimiento del reciclaje (53,4%) y la recogida de residuos industriales y urbanos (48,6%) son aspectos bien valorados igualmente. Por último, el 45% de los encuestados consideran que el sistema de alcantarillado es satisfactorio, sin embargo existe un 37,8% que opina que es deficiente.



#### V.3. Recogida de residuos y saneamiento del polígono

##### A.I. Puerto de Arrecife



Los empresarios localizados en los ámbitos industriales dispersos consideran que la situación es positiva en cuanto a la recogida de residuos industriales peligrosos, al conocimiento del reciclaje y a la recogida de residuos industriales y urbanos, mientras que el tratamiento por reciclaje de estos últimos obtiene una valoración intermedia.

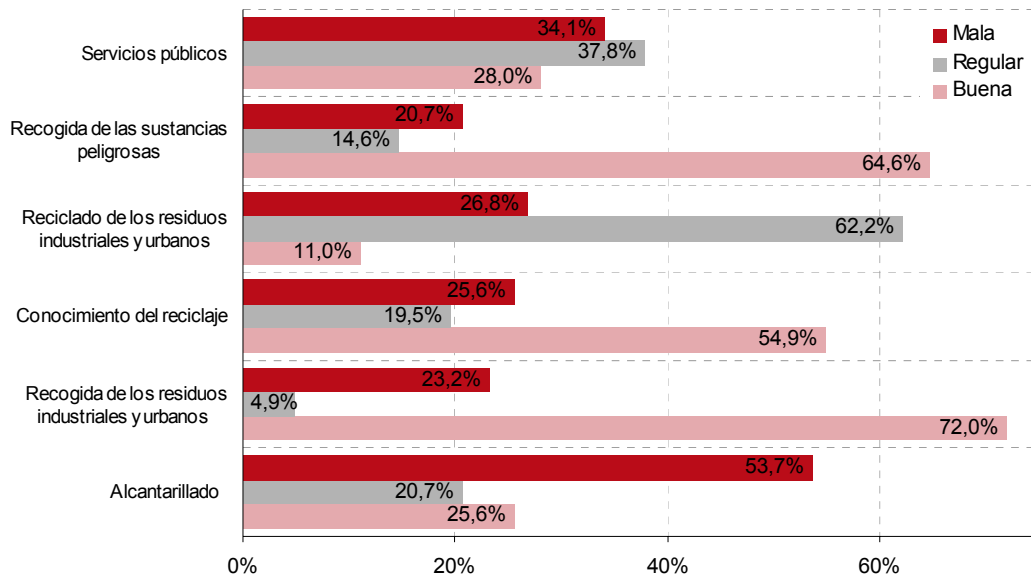
El sistema de alcantarillado con un 53,7% de las opiniones negativas, es la dotación pero valorada por los empresarios dispersos ya que, como han manifestado, muchas naves no cuentan con alcantarillado, sólo con pozos negros.

Los servicios públicos en general no obtiene tampoco buenas valoraciones; el 37,8% los considera regulares y el 34,1% malos.



#### V.3. Recogida de residuos y saneamiento del polígono

##### Otras localizaciones

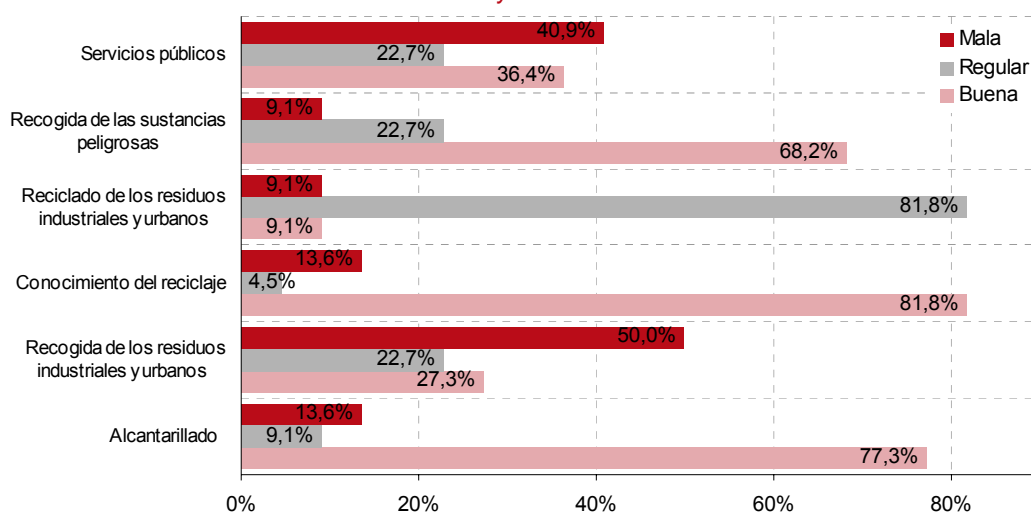


En Playa Blanca, los empresarios/usuarios encuestados opinan que existe un déficit en cuanto a los servicios públicos en el polígono, así como en la recogida de residuos industriales y urbanos. Así mismo el reciclaje de este tipo de residuos obtiene una valoración intermedia por parte de los encuestados.

En cuanto a los aspectos mejor valorados se encuentra el conocimiento del reciclado por parte de los usuarios de este espacio de actividad económica, la recogida de sustancias peligrosas, y el sistema de alcantarillado.

#### V.3. Recogida de residuos y saneamiento del polígono

##### Playa Blanca

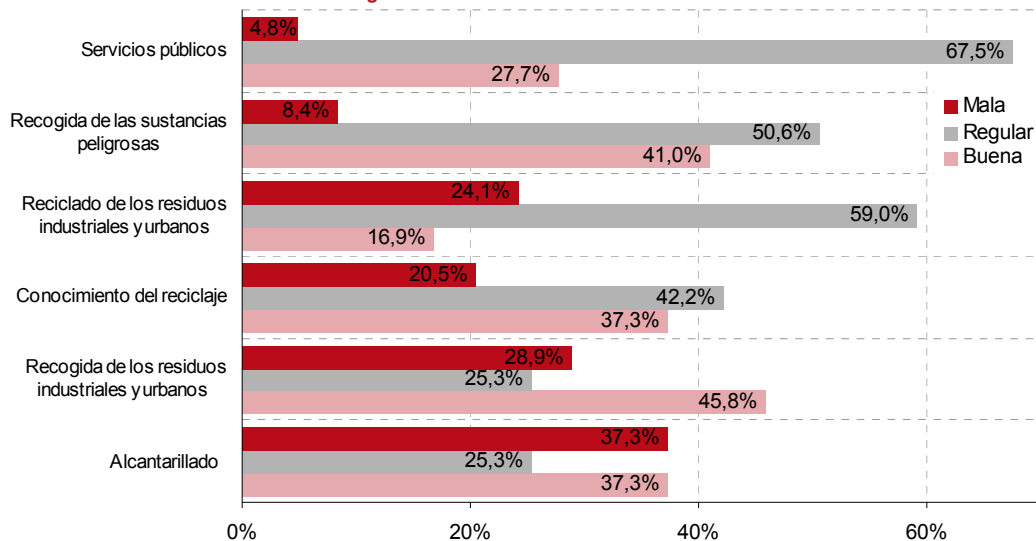




Las respuestas obtenidas en las áreas de Argana y Carretera de San Bartolomé, muestran una opinión generalizada de que los servicios que se analizan están en una situación muy mediocre y no alcanzan el nivel de satisfacción necesario. Tanto los servicios públicos como la recogida de sustancias peligrosas, el reciclaje de residuos industriales y urbanos, y el grado de conocimiento del reciclaje obtienen valoraciones intermedias. Tan sólo la recogida de los residuos no peligrosos recibe una valoración algo más positiva, con un escaso 45,8%.

El cuanto al alcantarillado, las respuestas están equilibradas entre los que opinan que es un servicio bueno (37,3%) y los que creen que es deficitario (37,3%).

#### V.3. Recogida de residuos y saneamiento del polígono Argana-Carretera de San Bartolomé



En el caso de Playa Honda y Aeropuerto existen dos aspectos que obtienen una valoración muy positiva, los servicios públicos y la recogida de las sustancias peligrosas. En ambos casos, casi el 100% de los encuestados han marcado la casilla de “Buena” para describir el estado de dichas dotaciones.

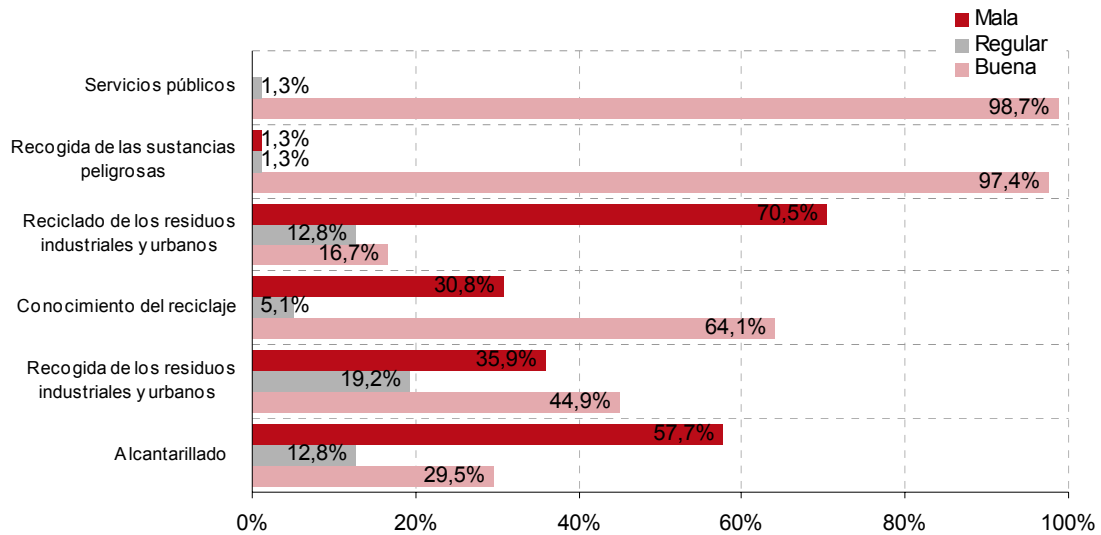
En cambio, al preguntarles sobre el estado del reciclado de residuos industriales no peligrosos y urbanos, o por el alcantarillado, sus respuestas muestran una opinión bastante negativa. Es curioso observar cómo existe un elevado nivel de conocimiento del reciclaje entre los empresarios/usuarios de este espacio de actividades económicas.





La recogida de residuos industriales y urbanos es valorada positivamente por un 45% de los encuestados, sin embargo el 36% opinan de forma contraria y creen que es un servicio deficiente.

#### V.3. Recogida de residuos y saneamiento del polígono Playa Honda-Aeropuerto



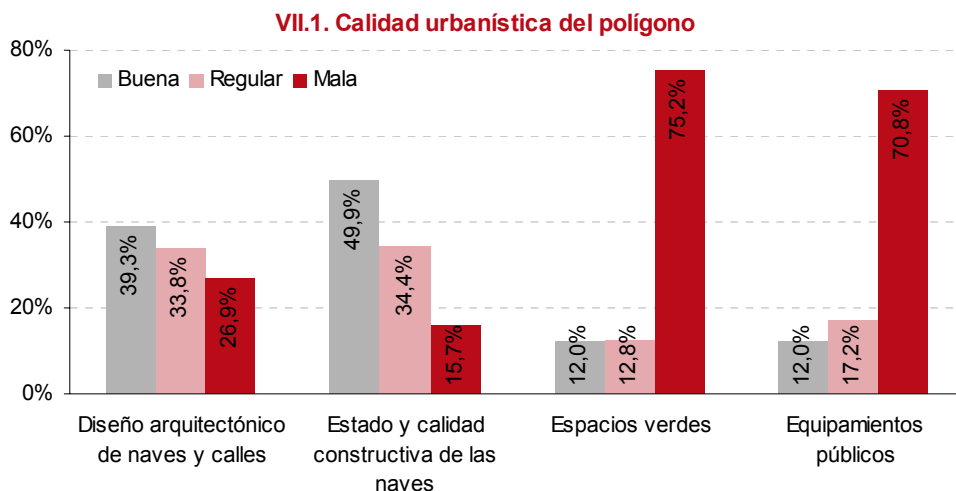


## 8. Calidad urbanística del polígono y el entorno socioeconómico

### 8.1. Calidad urbanística del polígono

En este apartado se analizan las respuestas de los empresarios encuestados al respecto de su percepción sobre la calidad urbanística y del entorno socioeconómico del área de actividad económica en la se localiza su negocio.

En relación a la calidad urbanística, los aspectos peor valorados de las áreas industriales de Lanzarote en general son la escasez de espacios verdes y de equipamientos públicos. El estado de las naves y su diseño obtienen unas valoraciones algo mejores, aunque en ninguno de los casos supera el 50% de las respuestas recogidas.

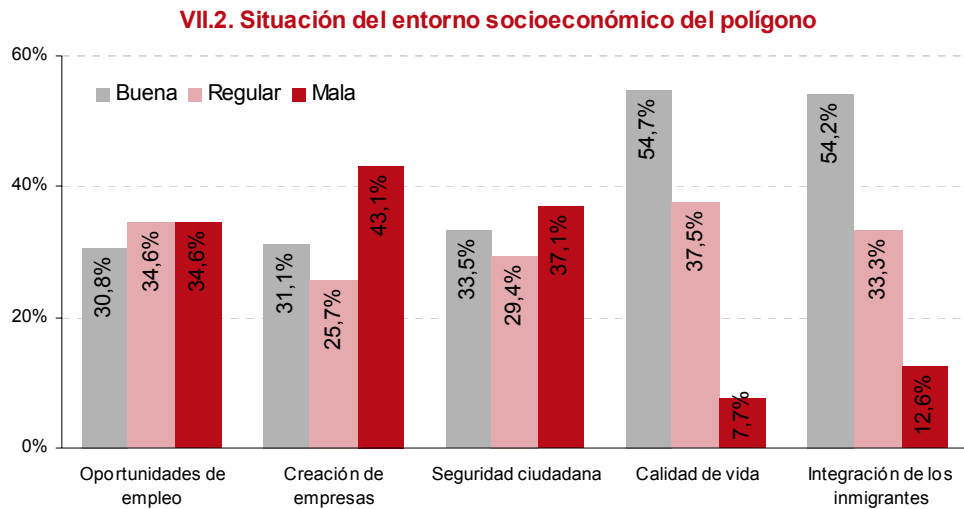


### 8.2. Situación del entorno socioeconómico

En cuanto a las percepciones que sobre el entorno socioeconómico de los polígonos tiene los encuestados, son los altos niveles de calidad de vida y la integración de los inmigrantes los dos aspectos que obtienen una mejor valoración, con porcentajes superiores al 50%. Las oportunidades de creación de empleo y la capacidad de emprendimiento son dos aspectos que los encuestados consideran poco propicios y,



por tanto, mejorables. La seguridad ciudadana tampoco es un aspecto que satisface a los agentes encuestados.



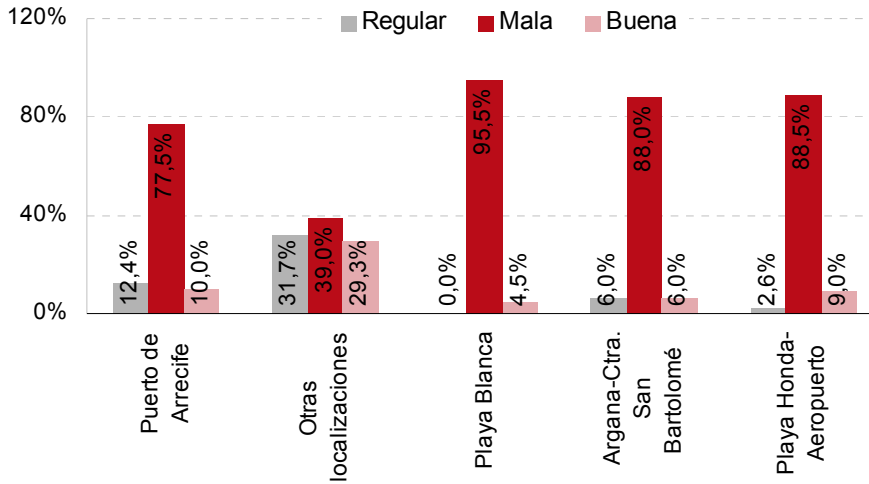
### 8.3. Características según áreas industriales

Una vez más, conviene realizar un análisis pormenorizado por áreas industriales. En todas las áreas distinguidas, se han obtenido resultados muy similares en torno a los aspectos que analizan la calidad urbanística de los polígonos, especialmente en dos de ellos, los espacios verdes y los equipamientos públicos.

Como se puede ver en el gráfico, la calidad de los espacios verdes obtiene valoraciones muy negativas. Tan sólo los usuarios de los polígonos dispersos valoran esta cuestión de forma menos negativa, probablemente por encontrarse en entornos menos urbanizados.

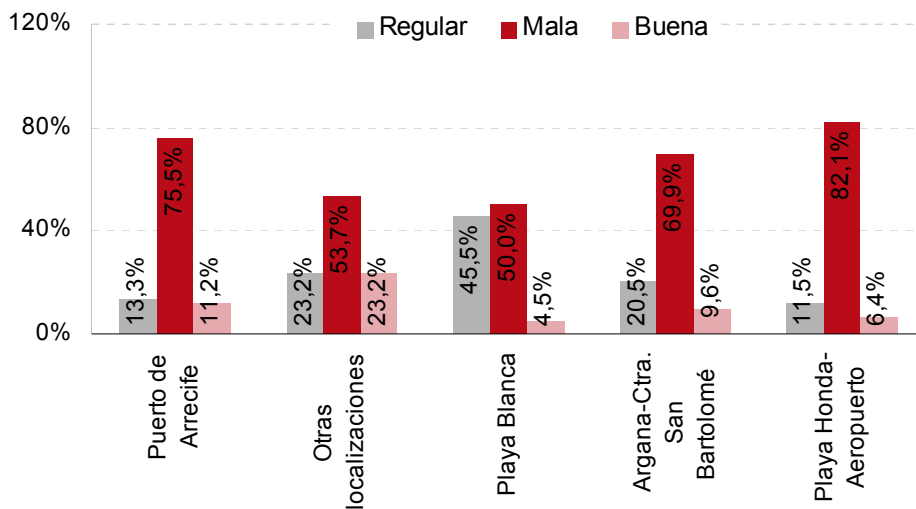


VII.1. Valoración sobre los espacios verdes por áreas industriales



En cuanto a los equipamientos públicos, la tónica general es también bastante negativa, especialmente en Playa Honda-Aeropuerto (82,1%), Puerto de Arrecife (75,5%) y Argana-Ctra. San Bartolomé (69,9%). En los polígonos dispersos y en Playa Blanca, aunque deficientes, la percepción es menos mala que en resto de áreas.

VII.1. Valoración sobre los equipamientos públicos por áreas industriales



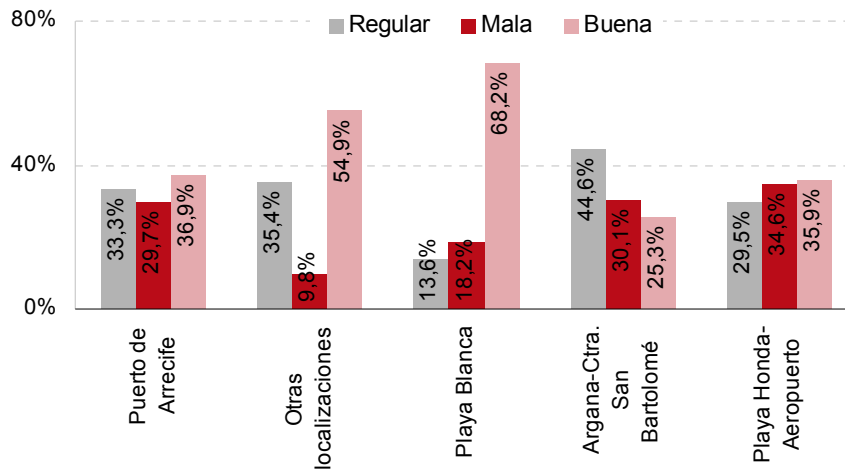
En cuanto a los aspectos relacionados con el diseño arquitectónico y el estado y calidad constructiva de las naves, las respuestas de los encuestados reflejan unas percepciones más optimistas.

El diseño arquitectónico de naves, edificios y calles es valorado positivamente en Playa Blanca (68,2%), los polígonos dispersos (54,9%) y en Puerto Arrecife (36,9%).



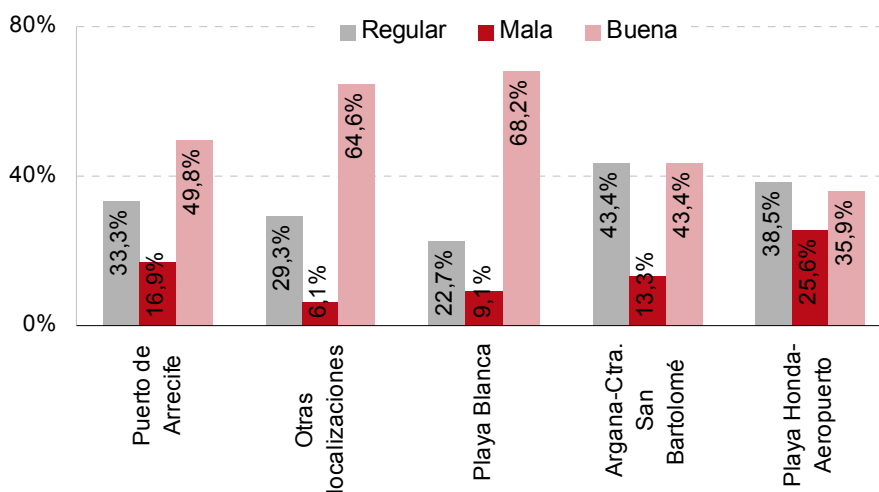
En Playa Honda-Aeropuerto, existe división de opiniones entre los que piensan que el bueno (35,9%) y los que creen que es deficiente (34,6%). Los usuarios del área de Argana-Crta.San Bartolomé opinan que el diseño de estos elementos es deficiente en un 30% y mediocre en un 44,6%.

#### VII.1. Valoración sobre el diseño arquitectónico de naves, edificios y calles por áreas industriales



Por último, y en relación a la calidad constructiva de las naves, existe un elevado porcentaje de respuesta que la califica positivamente, de forma especial en Playa Blanca, los polígonos diseminados y Puerto de Arrecife. En las otras dos áreas, Argana-Crta. San Bartolomé y Playa Honda-Aeropuerto, las respuestas positivas se reducen y compiten con los que opinan que es un aspecto de calidad intermedia.

#### VII.1. Valoración sobre el estado y la calidad constructiva de las naves por áreas industriales



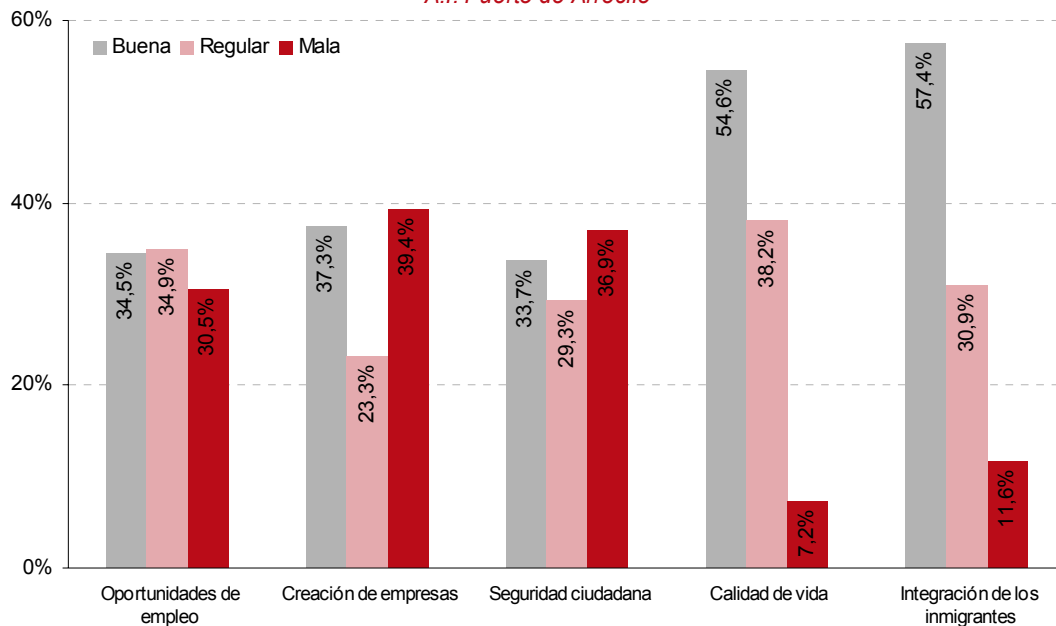


La valoración de los aspectos que describen la situación del entorno socioeconómico de los polígonos, los resultados muestran divergencias de opinión según área industrial.

Los empresarios/usuarios localizados en el Puerto de Arrecife señalan como aspectos menos negativos la calidad de vida y la integración de los inmigrantes y consideran que la situación es buena o mejorable. Mientras, las opiniones en torno a las oportunidades de empleo, creación de empresas y seguridad ciudadana obtienen valoraciones muy similares y poco satisfactorias. En el caso de las oportunidades de empleo, las repuestas se muestran equilibradas: el 34,5% opina que la situación es buena, el 34,9% regular y el 30,5% mala. En el caso de las oportunidades de emprendimiento, las opiniones compiten entre los que creen que la situación es mala (39,4%) y los que piensa que es buena (37,3%). Y por último, la sensación de seguridad ciudadana también se presenta equilibrada entre los que consideran que el mala (36,9%), regular (29,3%) y buena (33,7%).

#### VII.2. Situación del entorno socioeconómico del polígono

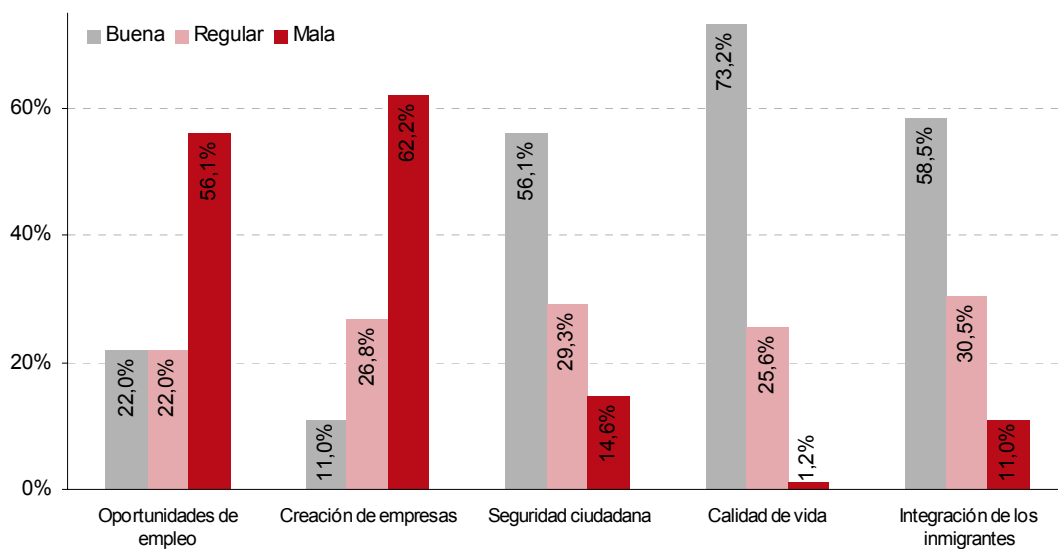
A.I. Puerto de Arrecife





Los encuestados en las áreas industriales dispersas opinan en porcentajes muy elevados que las oportunidades de crear empleo y emprendimiento son muy escasas y, por tanto, la situación es mala. En cuanto a las otras tres cuestiones, seguridad ciudadana, calidad de vida del entorno e integración de los inmigrantes, las opiniones son coincidentes y demuestran que se percibe una situación bastante favorable, especialmente en cuanto a la calidad de vida del entorno que alcanza un porcentaje de satisfacción del 73,2% de los casos encuestados.

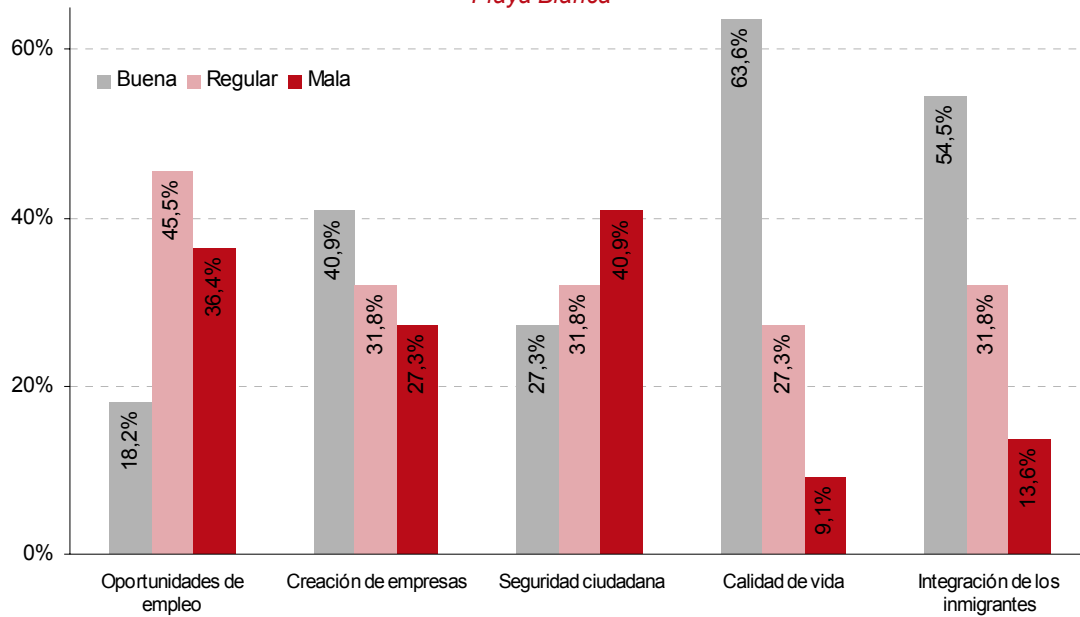
#### VII.2. Situación del entorno socioeconómico del polígono Otras localizaciones



En Playa Blanca existen claras diferencias de opinión en relación a las cuestiones planteadas. Por un lado, la percepción de la seguridad ciudadana no es positiva (un 40,9% así lo cree), sin embargo la calidad de vida del entorno y la integración de inmigrante refleja una situación buena, una percepción semejante a los criterios de los empresarios de otras área analizadas. La capacidad de emprendimiento es percibida por los encuestados como bastante favorable en este polígono, mientras que la de crear empleo es valorada como regular por el 45,5% y mala por el 36,4% de los encuestados.

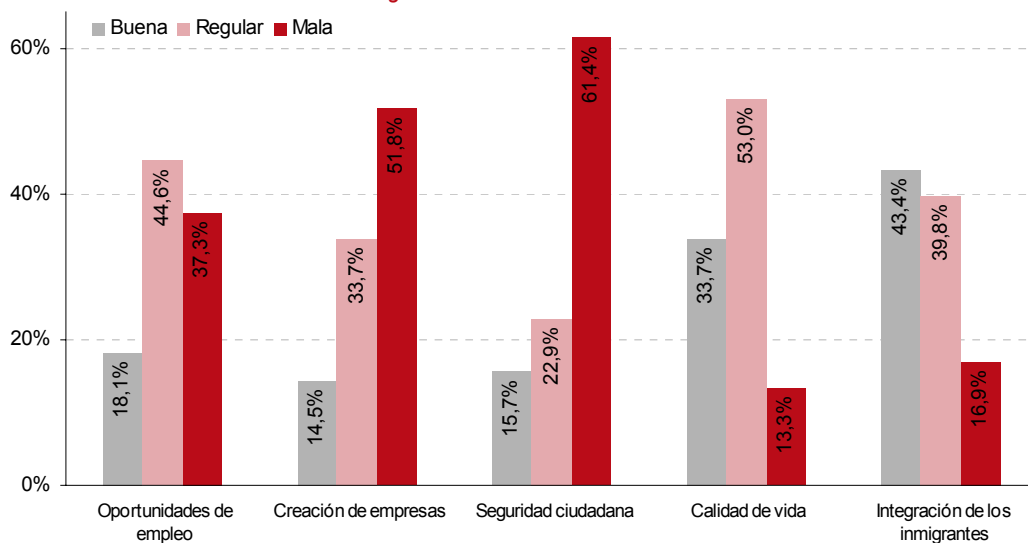


#### VII.2. Situación del entorno socioeconómico del polígono Playa Blanca



Al igual que en otras áreas industriales como Puerto de Arrecife, las dispersas, Playa Blanca, en el polígono industrial de Argana-Crta. San Bartolomé destaca los aspectos relativos a la calidad de vida y a la integración de los inmigrantes de forma positiva. En cambio, la situación de la seguridad ciudadana, el emprendimiento y la creación de empleo soportan tasas de respuestas negativas elevadas, 61,4%, 51,8% y 37,3% respectivamente.

#### VII.2. Situación del entorno socioeconómico del polígono Argana-Carretera San Bartolomé



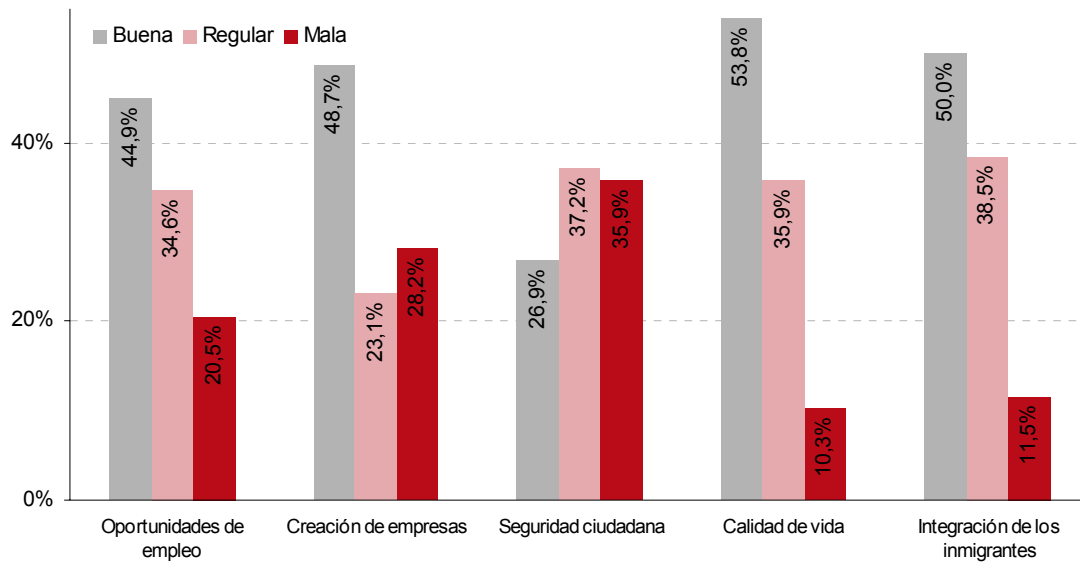




Por último, las valoraciones relativas a los aspectos que describen el entorno socioeconómico del Polígono Playa Honda-Aeropuerto son, en general, muy favorables, a excepción de la cuestión de la seguridad ciudadana en la que los encuestados que opinan que la situación a este respecto es mala (un 35,9%) compiten con los que opinan que sólo es regular.

El resto de aspectos, Calidad de vida, integración de inmigrantes, creación de empleo y capacidad de emprendimiento son valorados muy positivamente por buena parte de los empresarios encuestados.

#### VII.2. Situación del entorno socioeconómico del polígono Playa Honda-Aeropuerto





## 9. MATRIZ DAFO Y CONCLUSIONES

### DEBILIDADES

- La llegada de población extranjera acarreará problemas de presión demográfica para la isla.
- Existe una gran limitación en recursos básicos como el agua, que sufrirá en el futuro una fuerte presión por parte de la población así como de la industria.
- Alta dependencia exterior de alimentos básicos y suelos poco aptos para la producción agrícola.
- Sector industrial caracterizado por su carácter tradicional, escasa introducción de la I+D y la innovación, reducida externalización e internacionalización
- El acceso a los centros empresariales sufre una gran deficiencia de comunicaciones en los transportes públicos
- Algunas de las dotaciones de los polígonos industriales son, a la vista de los resultados obtenidos en las encuestas, deficientes en cuanto al alumbrado, reciclado de residuos, señalización y alcantarillado principalmente.
- A la vista de los resultados obtenidos en el cuestionario, se recalca como uno de los mayores problemas la seguridad.



#### **FORTALEZAS**

- Capacidad de la isla para ser autosuficiente en la creación de energías renovables.
- Las diferentes reservas y parques naturales ofrecen un carácter único y de gran valor que no es un inconveniente para el desarrollo industrial fuera de estas áreas.
- Algunos de los productos agrícolas como el vino, ofrecen una denominación de origen y un modo de cultivo único de Lanzarote.
- Existe una gran vinculación entre el empresario y la isla, pues no se plantean desarrollar su actividad fuera de Lanzarote.
- Existe una valoración positiva de las ventajas que las diferentes localizaciones industriales otorgan a las actividades económicas que se desarrollan en ellas. La cercanía a distintos puntos y lugares estratégicos favorece el buen desarrollo de los negocios.



#### AMENAZAS

- Toda la fuerza económica de la isla se asienta sobre el sector turístico y cualquier crisis del sector sería muy negativo al carecer Lanzarote de otros sectores económicos alternativos.
- Existe una dependencia total del exterior para generar la energía eléctrica y además se desarrolla mediante fuentes de energía no renovables y contaminantes.
- La doble insularidad dificulta la instalación y crecimiento de la industria por las dificultades y altos costes para exportar mercancías desde la isla.
- Las posibilidades de crecimiento de la industria existente en la isla es baja por sus dificultades de crecimiento en las áreas industriales actuales.
- La ausencia de plan de ordenación territorial genera problemas de dotaciones, de caos urbanístico y de destrucción del paisaje.
- La industria de Lanzarote tiene una fuerte vinculación a las actividades del sector turístico, por lo que una crisis en el turismo trasladaría la crisis a la gran parte de la industria de la isla.
- El abandono del campo y las actividades agrícolas han dado como resultado una pérdida del paisaje interior de la isla así como de actividades autóctonas.
- Existe un excesivo uso del transporte privado, pues el transporte público entre las zonas de residencia y las áreas de trabajo es muy deficiente.
- Los problemas estructurales y dotacionales de las áreas industriales de la isla pueden provocar el cierre o traslado de una gran parte de la industria de Lanzarote a medio o largo plazo.



#### OPORTUNIDADES

- La nueva población extranjera proporciona una mano de obra abundante en la actualidad y en el futuro, y además evita el envejecimiento de la población. Buena capacidad de integración de la población extranjera en el entorno socioeconómico de la isla.
- Las características singulares del suelo de la isla, así como las técnicas de cultivo ofrecen la posibilidad de crear una agroindustria basada en la calidad y singularidad de los productos cultivados.
- La puesta en marcha de cultivos tradicionales proporcionaría una recuperación de los paisajes y la actividad agrícola, lo cual compone un aspecto más de la personalidad de la isla.
- Las horas de insolación de la isla, los fuertes vientos y la energía mareomotriz, ofrecen la posibilidad de que la isla sea autosuficiente energéticamente sin depender del exterior.
- La innovación en la autosuficiencia energética puede crear una industria de investigación y desarrollo de nuevas técnicas de creación de energías limpias que tiene en la isla de Lanzarote un marco privilegiado para la experimentación de las mismas.
- La creación de un sector industrial sin vinculación directa con el sector turístico o de la construcción de la isla, proporcionaría un sector económico independiente de los problemas o dificultades que sufra el sector turístico.
- La existencia de un parque nacional como el de Timanfaya así como el resto de reservas existentes en la isla permite una diversificación dentro del turismo de la isla hacia modelos más sostenibles de turismo rural.
- La abundancia de pequeños núcleos en el interior de la isla ofrecen una gran oportunidad para el establecimiento de alojamientos rurales para un turismo de naturaleza menos agresivo con el medio.
- La creación de un turismo sostenible, en una isla autosuficiente energéticamente, que posee sus propias empresas de energías limpias y con un paisaje único puede crear una imagen de marca de la isla de Lanzarote única que atraiga tanto a inversores industriales como a un turismo más diversificado.
- La actual área ZEC y sus actividades vinculadas a la zona del puerto de Arrecife ofrecen un suelo industrial disponible que si se mejora en sus prestaciones como en las posibilidades del puerto, puede crear un área industrial muy dinámica.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



## IV. Cuestionario DELPHI sobre las actividades industriales Percepción de los actores locales



# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE





## Índice

<b>1. INTRODUCCIÓN: ANÁLISIS DELPHI.....</b>	<b>4</b>
1.1. Cuestionario DELPHI a Actores Institucionales.....	4
1.2. Sistema de trabajo.....	5
1.3. Cuestionario DELPHI.....	9
<b>2. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DELPHI.....</b>	<b>11</b>
2.1. Valoración general de la evolución del sector.....	12
2.2. Desarrollo de la actividad dentro de la isla.....	13
2.3. Localización.....	13
2.4. Creación de nuevas industrias.....	16
2.5. Infraestructuras para el asentamiento y desarrollo de la industria.....	18
2.6. Urbanismo y Medioambiente.....	20
2.7. Políticas de Promoción del Sector.....	22
2.8. Valoración general del sentido de las futuras acciones.....	22
2.9. Estrategias para promocionar el sector industrial.....	23
2.10. Medidas en la oferta de suelo, equipamientos o edificaciones, que mejorarían la operatividad de las empresas industriales existentes.....	24
2.11. Estrategias para la renovación del espacio industrial.....	25
2.12. Autoevaluación del encuestado.....	26
<b>3. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DELPHI.....</b>	<b>29</b>





# 1. INTRODUCCIÓN: ANÁLISIS DELPHI

## 1.1. Cuestionario DELPHI a Actores Institucionales

A lo largo del proceso de análisis de la información territorial, afecciones, planes y proyectos susceptibles de incidir sobre el ámbito territorial del PIOT, se ha realizado una *Exploración Participativa* que permita acceder al diagnóstico percibido por parte de los actores institucionales y sociales.

La consideración de las áreas industriales como una realidad en proceso permanente de cambio debido a la incidencia de la acción humana transformadora, conduce a la necesidad de establecer una correspondencia entre los planos de análisis y de la realidad urbanística. Esta última es a su vez fruto de las políticas y estrategias con incidencia territorial desarrolladas por las Administraciones y actores económicos y sociales.

Por este motivo, el Cabildo de Lanzarote considera necesario incorporar al proceso de elaboración diagnóstica y propositiva, el contraste con la percepción de la realidad y estrategias de los diferentes actores implicados

En este sentido, esta metodología plantea, en primera instancia, la presentación de un “cuestionario DELPHI” con objeto, no sólo de recabar información relevante, sino de intentar recoger las opiniones, percepciones y criterios que sobre los déficits y potencialidades del territorio puedan ser aportados por los representantes institucionales y económicos de la isla.



El cuestionario se estructuraría en torno a tres áreas temáticas principales, que fueron evaluadas en el análisis de la información realizado. Estos tres temas y sus sub-apartados son:

### A. Opinión sobre el ámbito industrial de Lanzarote

### B. Percepción de los problemas en el ámbito industrial de Lanzarote

- Opinión sobre el comportamiento de la industria insular.
- Valoración general de la evolución del sector.
- Desarrollo de la actividad dentro de la isla.
- Localización.
- Creación de nuevas industrias.
- Infraestructuras para el asentamiento y desarrollo de la industria.
- Políticas de Promoción del Sector.

### C. Acciones realizadas en el ámbito industrial de Lanzarote

- Valoración general del sentido de las futuras acciones
- Estrategias para promocionar el sector industrial
- Estrategias para la renovación del espacio industrial

### D. Autoevaluación del encuestado

- Identifique por favor su actividad profesional
- Grado de relación de su actividad con la industria
- Identifique aquellos apartados del cuestionario en los que considere tiene un mayor grado de información
- Identifique aquellos apartados del cuestionario en los que considere tiene un menor grado de información:

## 1.2. Sistema de trabajo

El Método Delphi es un proceso sistemático e interactivo encaminado a la obtención de opiniones, y si es posible de consenso, de un grupo representativo de expertos.

El método DELPHI consiste en contrastar la opinión de expertos sobre un escenario caracterizado por la incertidumbre en el que hay que tomar un conjunto de decisiones sobre opciones de planificación, a través de un sistema de preguntas (cuestionario) definidas por un grupo coordinador.



Las preguntas se han propuesto mediante un cuestionario abierto que permite recoger literalmente la opinión manifestada, y han sido respondidas individualmente por cada experto quien las ha contestado directamente o remitido al grupo encuestador.

Una vez elaborado este cuestionario el grupo de encuestadores se los hizo llegar o envió a cada uno de los expertos para que emitieran sus respuestas en un plazo suficiente. El equipo encuestador ha recibido dichas respuestas, las ha digitalizado y tratado estadísticamente. Este tratamiento estadístico del cuestionario contiene una hoja de resultados de las respuestas dadas por el conjunto de los expertos.

El contraste de la opinión de los distintos expertos se elaborará a partir de una frecuencia de coincidencias en las respuestas a las preguntas abiertas del cuestionario, para poder desarrollar una integración numérica y objetiva de las respuestas. En el mismo sentido se han introducido cuestiones estimativas respecto a aquellos elementos sobre los que se solicite al panel de expertos emitir una opinión sobre una cantidad.

Se trata, pues, de un sistema interactivo en el que es fundamental el feedback entre la opinión de los expertos y el grupo coordinador del diagnóstico de la situación de la industria en Lanzarote, hasta llegar, después de dos o tres reiteraciones, hasta una opinión que resuma la postura de los expertos.

Los expertos que tomaron parte en el proceso debieron emitir por tanto, su opinión en una ocasión. A través de sucesivas rondas las estimaciones de los participantes suelen tender a convergir, finalizando el proceso en el momento en que las opiniones se estabilizan. Esta forma de proceder permite al experto la posibilidad de reflexionar, y en su caso reconsiderar su postura, debido a la aparición de nuevos planteamientos, propios o ajenos.

El anonimato necesario implica que ningún miembro del grupo debe conocer respuestas particulares que corresponden a cada uno de los otros participantes. Esta característica tiene como fin reducir el efecto pernicioso de los elementos dominantes del grupo, buscándose eliminar las causas que impulsan la inhibición de los participantes.

La respuesta estadística de grupo consigue de esta forma garantizar que las aportaciones u opiniones de todos los miembros están presentes en la respuesta de grupo, y reducir la presión hacia la conformidad.

En este caso, el grupo técnico-encuestador ha estado formado por:

- Ariagona González
- Haridian Fuentes
- Beatriz Medina



- Matías Hernández
- Luis Arencibia
- Alexandre Pérez

El equipo coordinador se compuso de Alejandro Perdomo, asesor de la Consejería de Industria, y el equipo redactor del Plan Insular de Ordenación del Territorio (dirigido por Gema Peribañez de Ezquiaga Arquitectura), asesorados por el grupo de consultores Analistas Financieros Internacionales (dirigidos por Pablo Alonso Talon), quienes han realizado la dirección técnica de los trabajos, a partir de las siguientes funciones:

- a) Estudiar y aprobar el sistema de trabajo propuesto.
- b) Proponer una lista provisional de expertos.
- c) Estudiar y aprobar la lista de expertos participantes
- d) Confeccionar los cuestionarios e impulsar la participación efectiva de los expertos.
- e) Analizar las respuestas, preparar los siguientes cuestionarios y facilitar el feedback oportuno.
- f) Interpretación de los resultados.
- g) Supervisar la correcta marcha de la investigación y proponer y tomar medidas correctoras, si fuera necesario.

En aras del buen funcionamiento del proceso y de garantizar un reducido error medio grupal se ha seleccionado un total de 20 expertos. El grupo de expertos seleccionados ha respondido a los siguientes perfiles:

- **Técnicos Especialistas.** Personas con conocimientos y experiencia en procesos de planificación territorial, capacidad predictiva y objetividad, vinculados a la administración (Cabildo, municipios, autoridad Portuaria, etc.).
- **Empresarios y Promotores Industriales** y de actividades relevantes del tejido económico insular.
- **Presidentes de Asociaciones de Empresarios** y/o comunidades de propietarios, etc. que promueven suelo industrial.
- Otros.



<b>ESTRATIFICACIÓN DE LA MUESTRA</b>	
<b>A. TÉCNICOS DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS (CABILDO Y AYUNTAMIENTOS) QUE EN CONJUNTO HAN SUPUESTO EL 35% DE LOS ENCUESTADOS</b>	<b>TOTAL 7</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• FBC. Economista. Asalariado de la administración pública (Cabildo).</li><li>• Felipe Martín Fernández. Arquitecto técnico asalariado de la administración pública (Cabildo) y Presidente del Colegio Oficial de Aparejadores.</li><li>• Jaime Abdul. Técnico del Departamento de Aperturas del Ayuntamiento de Arrecife.</li><li>• Javier Navarro. Abogado. Asesor en el área de Economía y Hacienda del Cabildo.</li><li>• Juan Miguel Betancort. Ingeniero Técnico Municipal del Ayuntamiento de Teguiise.</li><li>• Natividad Martínez. Miembro de la Junta del Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias.</li><li>• Manuel Espinosa. Jefe del Departamento de Actividades Clasificadas y Residuos del Cabildo de Lanzarote.</li></ul>	
<b>B. REPRESENTANTES DE ASOCIACIONES EMPRESARIALES Y DE PROPIETARIOS QUE EN CONJUNTO HAN SUPUESTO EL 30% DE LOS ENCUESTADOS</b>	<b>TOTAL 6</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Antonio J. Monzón López. Secretario Técnico General de la Federación Interinsular de la PYME - FELAPYME- .</li><li>• Edubigi Rodríguez Perdomo. Confederación de Empresarios de Lanzarote.</li><li>• Carmelo Fierro Nolasco. FEMELAN: Federación de Empresarios del Metal de Lanzarote.</li><li>• Isidro Julián Villanueva: Presidente de la Comunidad de Empresarios de Tenorio.</li><li>• Ventura Acuña. Presidente de la Comunidad de Propietarios de Lloret y Llinares.</li><li>• Neftalí Acosta. Presidente de la Asociación Empresarios de la Construcción de Lanzarote.</li></ul>	
<b>C. EMPRESARIOS Y PROMOTORES INDUSTRIALES QUE EN CONJUNTO HAN SUPUESTO EL 20% DE LOS ENCUESTADOS</b>	<b>TOTAL 4</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Agustín Márquez Fernández. Director general de la empresa Harinera Canaria.</li><li>• José Manuel Martínez. Ganadero ecológico.</li><li>• Manuel Díaz Rijo. Promotor de la primera planta desaladora industrial de agua para abasto público en Lanzarote (empresa TERMOLANZA).</li><li>• Pedro Acuña. Herederos de Juan Acuña S.L. (Machacadora de Tías).</li></ul>	
<b>D. OTROS QUE EN CONJUNTO HAN SUPUESTO EL 20% DE LOS ENCUESTADOS</b>	<b>TOTAL 4</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• José Manuel Fiestas Coll. Gerente del Consejo Insular de Aguas de Lanzarote.</li><li>• Saúl Barrio. Director de la planta de producción eléctrica de UNELCO en Punta Grande.</li><li>• Domingo Ortega. Jubilado de banca. Ex-director de la Caja de Ahorros de Canarias en Arrecife. Ex-profesor técnico IES Zonzamas, Arrecife.</li></ul>	



### 1.3. Cuestionario DELPHI

Las primeras cuestiones que aquí se proponen tienen como objetivo identificar aquellos elementos que, según la opinión de los expertos, deben ser tenidas en cuenta en la estrategia territorial de Lanzarote. La amplitud del ámbito de estudio, al extenderse al conjunto de los ámbitos afectados por las opciones a introducir en el PIOT, sin duda de carácter multidimensional, requiere de un ejercicio previo de enfoque al que va dirigido este primer cuestionario. Es por ello que se proponen preguntas abiertas y genéricas que servirán al grupo coordinador para dirigir y concretar en los siguientes cuestionarios la problemática y las distintas acciones a poner en marcha.

A continuación se expone el modelo de cuestionario de que constará el presente Análisis DELPHI dirigido a identificar los elementos estructurantes de la estrategia del PIOT de Lanzarote.

Delphi: \_\_\_\_\_ (nombre del encuestado y cargo)

#### 1. PROBLEMAS

##### Valoración general de la evolución del sector:

1. ¿Qué opinión tiene sobre el comportamiento reciente de la industria de Lanzarote?

##### Desarrollo de la actividad dentro de la isla

2. Identifique 5 problemas clave en la competitividad de las industrias de la isla.

• -  
• -  
• -  
• -

##### Localización

3. Identifique 5 desventajas de la isla respecto a otros destinos alternativos de la localización dentro de la Comunidad Canaria.

• -  
• -  
• -  
• -

##### Creación de nuevas industrias

4. Identifique 5 problemas que, en su opinión, dificultan la puesta en marcha de nuevas iniciativas industriales en la isla de Lanzarote.

• -  
• -  
• -  
• -

##### Infraestructuras para el asentamiento y desarrollo de la industria

5. Identifique 5 problemas relacionados con las características de la oferta de suelo industrial, infraestructuras de apoyo a la actividad industrial (redes de telecomunicación, servicios a las empresas, laboratorios de calidad, etc.), o edificaciones en los polígonos industriales de la isla de Lanzarote.

• -  
• -  
• -  
• -

##### Urbanismo y Medioambiente

6. Identifique 5 problemas desde la perspectiva urbanística, de los posibles conflictos con otros usos del suelo, o del medioambiente

• -  
• -  
• -





## 2. RESULTADOS DEL ANÁLISIS DELPHI

**1. Estado del Trabajo:**

Cerrada 1ª Fase del análisis DELPHI.

**2. Tipología de cuestionario:**

Primer cuestionario DELPHI abierto y de valoración en escala (de 1 a 5).

**3. Resultados elaborados sobre:**

20 cuestionarios tratados (1 cuestionario anónimo).

**4. Presentación de los resultados:**

13 gráficos de barras y 2 circulares

**5. Fecha de realización:**

Fecha de realización de los cuestionarios: junio de 2008.





### 2.1. Valoración general de la evolución del sector

El primer bloque de preguntas, se inicia solicitando al encuestado su opinión general sobre la situación del sector y de cómo evoluciona. A este respecto, la valoración general ha sido bastante negativa, dominando dos tipos de respuesta, una referida al mal estado de la industria en Lanzarote y otra al intenso proceso de desaparición que le afecta.

Tal y como se puede ver en el gráfico, el 40% manifiesta que una parte importante de la industria ha desaparecido en los últimos años. Algunas de las manifestaciones en este sentido, señalaban que no existe un sector industrial, y que sólo hay una concentración de actividades relacionadas con la construcción y el turismo, por lo que se debería hacer un esfuerzo para diversificar la actividad industrial insular. Opinan que en realidad hay pocas empresas dedicadas estrictamente a actividades industriales excepto aquellas relacionadas con la producción de energía eléctrica y la producción de agua. Muchos de ellos coinciden en la necesidad de hacer un esfuerzo para **diversificar la actividad industrial insular**.

En torno a un 30%, destacan el mal estado en el que se encuentra el sector y las pocas posibilidades de expansión, de crecimiento de la producción y de continuidad que existen para las industrias. Se apuntan a las **carencias urbanísticas y a la falta infraestructuras**, así como a una **reducida atención por parte de la administración** como las principales causas de esta situación.

Un 10% de los encuestados manifiesta que la situación industrial en la isla es buena a pesar del desinterés político. La razón está en la **valentía de los empresarios privados** que arriesgan su propio capital sin recibir ni esperar el apoyo de las administraciones.

Finalmente, el resto de las opiniones inciden en diferentes aspectos del problema, entre los que destaca la falta de apoyo institucional y las reducidas posibilidades de desarrollo que tiene la industria debido a deficiencias tecnológicas y logísticas, a excesivas trabas burocráticas y la escasez de suelo y planificación.

¡Error! Vínculo no válido.



### 2.2. Desarrollo de la actividad dentro de la isla

Cuatro son los principales problemas que frenan la competitividad de la industria lanzaroteña: en primer lugar y el problema más veces repetido (el 33% de las respuestas), es el de **la doble insularidad**, es decir, la doble desventaja que supone para Lanzarote encontrarse en el archipiélago canario y además fuera de las islas principales que tienen una mejor conexión directa con la península. Doble aislamiento por tanto, con el resto del país y con el resto de islas.

En segundo y tercer lugar, aparece **la Administración Pública** como principal razón de las dificultades. El 28,6% opina que la **falta de planeamiento** es la principal razón y el 23,8% la **falta de apoyo político y de subvenciones**.

Y en un cuarto lugar (también con un 23,8% de las respuestas), surgen **los costes del transporte** como límite al incremento de la competitividad empresarial, más elevados por la condición isleña de Lanzarote y que remite directamente al primer grupo de respuestas.

A continuación, en un grupo intermedio, con el 19% de las opiniones, encontramos un elenco de respuestas variadas que van desde la escasa modernización, creatividad empresarial e inversiones en diversificación, hasta la escasez de rentabilidad, la excesiva burocracia, la escasa formación y profesionalidad de los empresarios y trabajadores, y por último, la falta de suelos industriales.

Las razones mas minoritarias se encuentran entre un 14,3% y 4,8% y algunas se refieren a la insuficiencia de las infraestructuras portuarias (14,3%), altos precios del suelo industrial (9,5%), orientación de la inversión hacia la construcción y el turismo (4,8%), etc.

¡Error! Vínculo no válido.

### 2.3. Localización

Como se ha podido ver en el análisis de las respuestas a la cuestión anterior, y en opinión de los encuestados, uno de los principales problemas que frena el avance de la competitividad de la industria, es el doble aislamiento que afecta a Lanzarote como isla. Es por tanto obligado tratar de identificar las ventajas y desventajas que la isla



ofrece a la hora de elegir la localización de una empresa dentro de la Comunidad Canaria.

La **doble insularidad** se muestra nuevamente como una de las desventajas más señaladas con un 38,1%. Con el mismo porcentaje, 38,1%, se señala la **dependencia económica y administrativa de la capital regional**, que en ocasiones supone un obstáculo para el desarrollo industrial, debido a la fuerte dependencia en materia de logística y transporte de mercancía que existe.

Con un 23,8%, la **falta de suelo industrial y los altos costes del transporte** (esto último relacionado con la insularidad) son dos de las desventajas más mencionadas por los encuestados. La lentitud burocrática y la falta de negocio por la baja población y la alta estacionalidad de la isla obtuvieron el 19% de las respuestas.

El resto de opiniones vertidas en las encuestas representan un porcentaje minoritario, pero reflejan de nuevo algunos problemas relacionados con la insularidad, como por ejemplo, las deficiencias en las conexiones marítimas y portuarias (14,3%), o las limitaciones que impone la declaración de reserva de la biosfera (9,5%).

Finalmente, existe un gran grupo de desventajas que aglutinan cada una al 4,8% del total y que remiten a cuestiones variadas tales como la alta dependencia exterior, los altos costes de producción, los altos precios del suelo y de los productos, la competencia desleal, la engorrosa legislación territorial por ratios de población, la escasa calidad de los productos perecederos, el escaso asociacionismo o colaboración empresarial, la existencia de oligopolios, la falta de infraestructuras de apoyo a PYMES, la falta de subvenciones y atracción de capitales, el alta del PIF, la falta transportes, de servicios e infraestructuras, la inestabilidad, lentitud o falta de decisión política, la lentitud o falta de implicación de las Administraciones Públicas, y el rechazo o recelo social a nuevas implantaciones industriales y zona ZEC no desarrollada.

En definitiva, un número considerable y diverso de desventajas que los empresarios identifican de cara a elegir a Lanzarote como lugar para la localización de empresas industriales, lo que debe de llamar la atención de los responsables públicos para el desarrollo de una correcta planificación en el ámbito económico y territorial, y de cara conseguir incrementar el poder de atracción de inversiones de la isla.



#### III. Localización

*Desventajas de la isla respecto a otros destinos alternativos de la localización dentro de la Comunidad Canaria*





### 2.4. Creación de nuevas industrias

En la siguiente pregunta, se solicita a los encuestados que señalen diferentes cuestiones que dificultan la puesta en marcha de nuevas industrias en las actuales circunstancias de la isla.

La **falta de suelo e infraestructuras adecuadas**, con un 38,1%, se perfila como el principal freno de cara a poner en marcha iniciativas industriales.

En segundo lugar, y para el 28,6% de los encuestados, la Administración Pública dificulta esta labor al existir un **déficit en la planificación existente y futura**. Es por ello que un 19% opina que es prioritario **mejorar la incipiente zona ZEC** para minimizar la negativa situación por la que atraviesa el sector.

Un aspecto muy repetido son las dificultades económicas causadas por el agotamiento y desidia empresarial provocada por la lentitud o excesiva burocracia, falta de ayudas, falta de incentivos y subvenciones, la doble insularidad, los altos costes del transporte y el alto precio del suelo, todas ellas señaladas por un 14,3%.

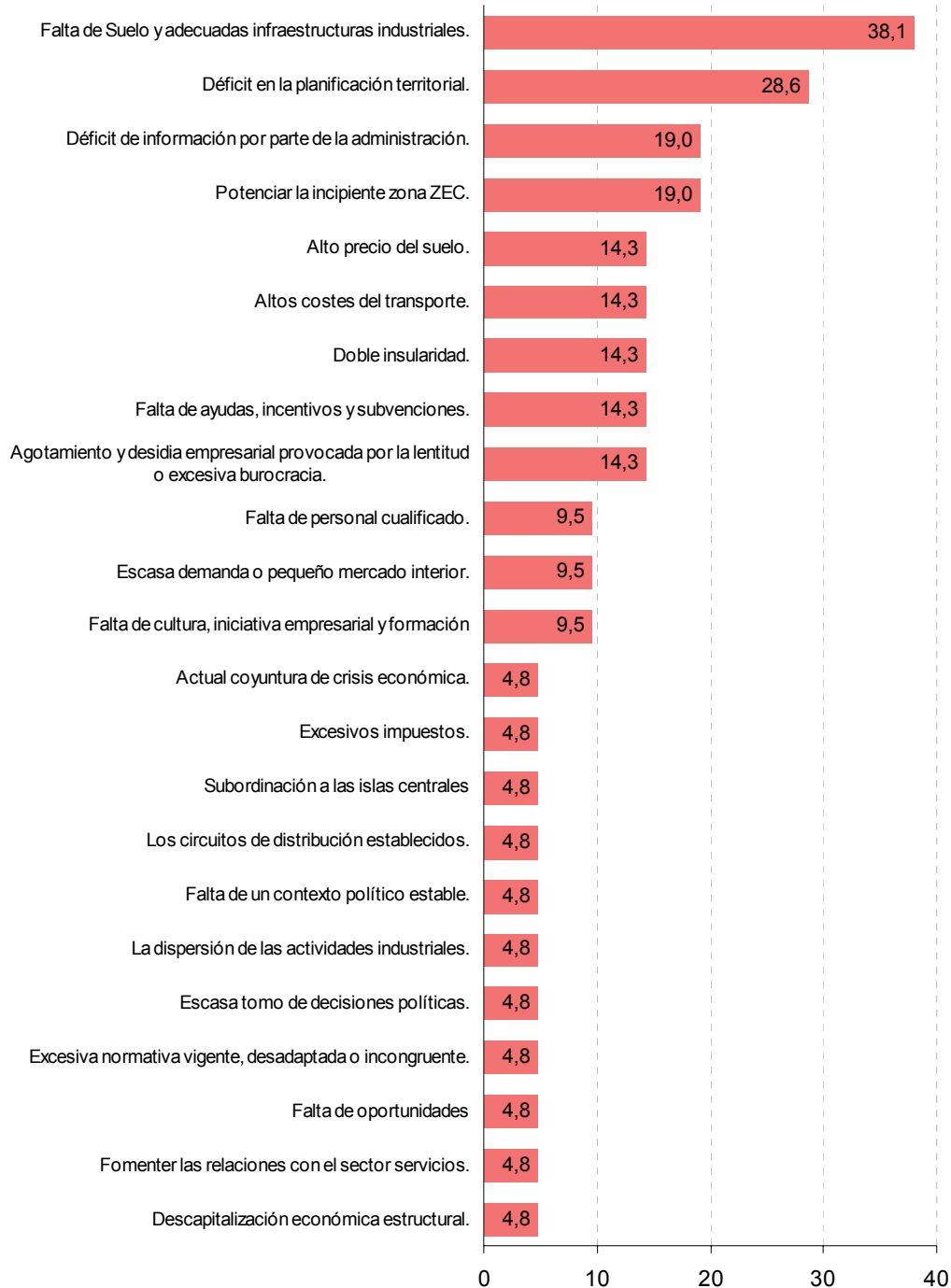
La falta de cultura e iniciativa empresarial, la escasez de formación, la reducida demanda o pequeño mercado interior, y la falta de personal cualificado, son también problemas que reducen la capacidad de puesta en marcha de proyectos industriales, y han sido señaladas en un 9,5% de las ocasiones.

Otros aspectos señalados, aunque de forma más minoritaria (un 4,8%), hacen referencia a la descapitalización económica estructural, la necesidad de fomentar las interacciones con el sector de los servicios, la falta de oportunidades, la excesiva normativa vigente, las escasas tomas de decisiones políticas, la dispersión de las actividades industriales, falta de un contexto político estable, los circuitos de distribución establecidos, la subordinación a las islas centrales, los excesivos impuestos y la actual coyuntura de crisis económica.



#### IV. Creación de nuevas industrias

*Problemas que dificultan la puesta en marcha de iniciativas industriales en la isla de Lanzarote*





### 2.5. Infraestructuras para el asentamiento y desarrollo de la industria

En cuanto a las necesidades en materia de infraestructuras, las respuestas ofrecidas por los entrevistados se agrupan de la siguiente manera:

El problema más veces señalado resulta ser las **restricciones existentes por el planeamiento**, en concreto en el PIOT y el PGOU de Lanzarote, algo en lo que coinciden un 47,6% de los encuestados.

Casi en la misma proporción, el 42,9%, se ha decantado por la **falta de suelo industrial** como principal razón para que no se dé un desarrollo industrial satisfactorio en la isla.

El 19% aludió a la **carencia de infraestructuras y servicios adecuados** en las áreas industriales como principal problema, mientras que el 14,3% señaló las deficientes vías de comunicación y su planificación.

En torno al 9,5% determinó que los problemas partían de los siguientes aspectos: falta de laboratorios de calidad, servicios básicos de telecomunicaciones, ilegalidad de la oferta industrial, alto precio del suelo, problemas en los sistemas de distribución y precario funcionamiento del puerto y aeropuerto.

Por último, las opiniones minoritarias señalan varios aspectos problemáticos, siendo en cada caso su peso el 4,8%: un excesivo uso comercial en los polígonos industriales, escasa información o formación en la gestión pública, planes sectoriales municipales interminables, falta de infraestructuras de apoyo industrial, falta de información o asesoramiento empresarial, falta de inversión en infraestructuras, necesidad de ventanilla única para los trámites, restricciones a las grandes superficies y lenta tramitación de permisos y licencias.



## IV. Cuestionario DELPHI sobre las Áreas industriales

Percepción de los actores locales

### V. Infraestructuras para el asentamiento y desarrollo de la industria Problemas relacionados







### 2.6. Urbanismo y Medioambiente

Otro de los aspectos de obligado tratamiento a la hora de tener presente las percepciones y los conocimientos de los agentes económicos y sociales del territorio, trata sobre los posibles conflictos y restricciones entre la actividad industrial en su plano territorial y con los aspectos medioambientales.

Según el 33,3% de las respuestas, los conflictos se dan por una **falta de planificación y de definición del vigente PIOT**. Para el 28,6%, la **falta de suelo industrial** provoca posibles irregularidades e invasión del suelo no industrial, lo que a su vez se relaciona de manera directa con el 23,8% que señalan la existencia excesiva de limitaciones para la expansión industrial por una elevada cantidad de suelo protegido.

La competencia por el suelo con otras actividades gran consumidoras como el turismo, aparece en un porcentaje cercano al 10%

El resto de respuestas son minoritarias, y no superan más del 4,8% cada una de ellas: la falta de implantación de criterios medioambientales, la falta de cultura empresarial, la disgregación de las empresas, la localización próxima a puertos y aeropuerto, los conflictos estéticos de las edificaciones, los altos consumos de energía, agua y producción de residuos, la falta de coordinación administrativa, la falta de coordinación en el planeamiento (PIOT-PGOU), la implantación de grandes superficies, habilitar zonas para cada tipo de actividad, el conflicto entre las actividades tradicionales y las industriales, la incompatibilidad de usos en suelo urbano, la cercanía a zonas pobladas, la falta de gestión de residuos, la alta dependencia energética (petróleo), la falta de asesoramiento medioambiental al empresariado, los conflictos entre los usos del suelo, el aumento de la edificabilidad en la capital, la renovación y rehabilitación de zonas industriales y la mejora de los proyectos arquitectónicos.

Con unos porcentajes de opinión muchos menores nos encontramos con que el 9,5% determina que no existen problemas ni conflictos de este tipo o que la legislación es compleja, también con el 9,5%.



#### VI. Urbanismo y Medioambiente

*Problemas desde la perspectiva urbanística de los posibles conflictos con otros usos del suelo, o del medioambiente*





### 2.7. Políticas de Promoción del Sector

Según manifiestan los entrevistados la iniciativa pública ha sido, en líneas generales, insuficiente para el desarrollo industrial. Pero existen una serie de razones que han podido llevar a que se produzca esta situación que han sido evaluadas por los participantes en la encuesta.

Las principales razones aludidas han sido, con un porcentaje similar del 20%, la **falta generalizada de voluntad por parte de la administración pública y las dificultades creadas por la elevada burocracia**.

Un 12% de las respuestas, señalan que las acciones llevadas a cabo por la Administración Pública tenían a la hora de ser aplicadas muy poca efectividad real.

Con un peso que no llega al 10%, encontramos opiniones que inciden en cuestiones diversas como la descoordinación entre niveles administrativos, la falta de implicación, la inestabilidad política, la falta de previsión de suelo en el actual PIOT y el abandono de la industria asociada al sector primario.

El grupo de opiniones minoritarias es muy extenso (y diverso) pero sin que ninguna de ellas supere el 4% de las opiniones totales. Algunas son: No se evitó el cierre de todas las industrias de la isla, la falta de acuerdo para la elaboración del nuevo PGOU de Arrecife ha generado inseguridad de inversiones, la dificultad de enmarcar acciones dentro de las limitaciones existentes, la falta de criterio de las Administraciones Públicas al pedir documentación para otorgar licencia de apertura, los altos impuestos locales, el incentivo de obras que no reactivan la economía, la falta de constancia a la hora de acometer proyectos, la no aprobación de las ordenanzas municipales, el monocultivo de la actividad turística, la inexistente investigación en otras posibles alternativas, la poca información sobre las acciones emprendidas, la falta de planeamiento y planificación con respecto a las deficiencias de la isla, los proyectos paralizados, la falta de definición en el nuevo emplazamiento de la central eléctrica y el exceso de celo en las actuaciones.

En un 4% se desconocen las acciones, y en otro 4% se apela a la inexistencia de acciones.

**¡Error! Vínculo no válido.**

### 2.8. Valoración general del sentido de las futuras acciones

El segundo bloque de preguntas va dirigido a extraer información sobre el futuro del sector, cuáles serían las acciones y estrategias que, en opinión de los encuestados, tendrían un mayor impacto en la mejora de la competitividad del sector industrial en Lanzarote.



En primer lugar se pregunta sobre el modelo industrial más apropiado y por el que se debe apostar. En este sentido, un alto porcentaje de respuestas (un 60%), apunta a que el sector debería de crecer en torno a la creación de una **industria derivada del sector primario**, es decir de tipo agroalimentario.

Frente a la opinión anterior, un 40% se muestra favorable a que el modelo industrial más apropiado para el futuro de Lanzarote sea el que cree fuertes interacciones con el sector de los servicios.

Un 10% de las respuestas apoya a la creación de un modelo industrial con alta capacidad tecnológica y vinculado a sectores emergentes como las energías renovables y el reciclaje. En el mismo porcentaje, existen otras respuestas que apuestan por la industria manufacturera vinculada a la alimentación, y la industria derivada de los sectores de la construcción.

Por último, y en menor porcentaje, se señalan otras futuras acciones basadas en apoyo a la industria de productos de alto valor añadido (5%), industria de servicio al mercado marroquí (5%), industria de joyería, orfebrería, bisutería, confecciones, etc. (5%), industria manufacturera, en general (5%), industria de fabricación de agua (5%), industria pequeña y ecológica (5%), y la industria de autoabastecimiento y de exportación (5%).

**¡Error! Vínculo no válido.**

### **2.9. Estrategias para promocionar el sector industrial**

Además de tratar de conocer cuál debe de ser el modelo industrial sobre el que asentar el futuro del sector empresarial de Lanzarote, el cuestionario profundiza sobre las posibles estrategias a llevar a cabo y que pueden ayudar a mejorar la atraktividad del tejido empresarial isleño.



En materia de promoción, y coincidieron con porcentajes similares del 45%, se apuntan acciones dirigidas a apoyar la iniciativa empresarial mediante el **aumento de los incentivos fiscales y la disminución de los impuestos, así como a facilitar la tramitación documental referente al mundo empresarial.**

Muy cerca, con un 40%, se encuentran aquellas opiniones que recomiendan las ayudas mediante **subvenciones**, así como **facilitar el acceso al suelo** mediante el incremento de la oferta de bajo coste económico (30% de las opiniones), o la mejora de la zonificación para acoger más cantidad de suelo industrial (25% de las respuestas).

Con porcentajes entre el 15% y el 10%, se sugirieron medidas como el fomento del desarrollo del sector primario, la mejora de la coordinación y de los canales de comunicación entre empresarios y Administración Pública, el acceso a una información correcta para el desarrollo de proyectos empresariales, y el incremento de la formación y cualificación profesional y empresarial.

Otras medidas que se señalan de forma más minoritaria destacan la necesidad de crear un vivero de empresas, mejorar las infraestructuras, apoyar al autónomo, tener una mayor previsión de futuro, identificar y apoyar a los productos autóctonos como medio de promoción hacia el exterior, identificación mediante estudio de mercados potenciales y desarrollo de acuerdos bilaterales con países vecinos como fórmula para la internacionalización de las empresas de Lanzarote, creación de un parque industrial competitivo y especializado, aportar estabilidad jurídica y política al sector, e implantar características atractivas por parte de la Administración Pública.

¡Error! Vínculo no válido.

### **2.10. Medidas en la oferta de suelo, equipamientos o edificaciones, que mejorarían la operatividad de las empresas industriales existentes**

Siguiendo con la búsqueda de alternativas y soluciones de futuro para el sector, los encuestados proponen una serie de medidas concretas en materia de oferta de suelo y equipamientos o edificaciones, que buscan mejorar la operatividad de las empresas.

Las medidas más veces repetidas por los encuestados destacan la necesidad de **ampliar la oferta de suelo industrial disponible** (30% de las respuestas) y, con el mismo peso, la de **aprobar el planeamiento (PIOT)**.



Otras iniciativas que han resultado respaldadas por porcentajes destacados han sido la **mejora y ampliación el puerto** (10%), el **aumento de la oferta de superficies de naves industriales** (15%), la **mejorar de las carreteras y la accesibilidad** a grandes vías (15%), **nuevas localizaciones** de suelo industrial en otros municipios (20%), y la **creación y mejora de las infraestructuras** de las áreas industriales (25%).

Además de las anteriores, se señalan una serie de propuestas y medidas en menor porcentaje tales como la creación de más convenios entre empresarios y Administración Pública para la gestión conjunta (5%), la mejora de los criterios de localización de las áreas industriales de forma que queden más cercanas a las vías de comunicación, la autorización del montaje de industrias (5%), reducir la dependencia de Gran Canaria (5%), más transparencia e información sobre la ZEC (5%), incrementar las ayudas para el traslado a suelo industrial (5%), así como para el desarrollo de los Planes Parciales (5%), apoyo al transporte de mercancías (5%), apoyo a la renovación de maquinaria industrial (5%), apoyo a la formación de trabajadores y empresarios (5%), abaratar el coste del suelo industrial (5%), criterios realistas en los diseños de nuevas instalaciones (5%), evaluación administrativa de los criterios edificatorios en zonas industriales (5%), mejorar las comunicaciones con el exterior (5%), mejorar las áreas de Playa Honda (5%) y Playa Blanca y Arrecife (5%), y no sabe no contesta en un 5% del total de respuestas.

¡Error! Vínculo no válido.

### **2.11. Estrategias para la renovación del espacio industrial**

Por último, y en el ámbito del urbanismo, los encuestados plantean una serie de medidas posibles de cara a mejorar e implementar una ordenación territorial más prudente y beneficiosa para el sector y la isla en general.

La medida más solicitada (un 40% de las respuestas recibidas) ha sido la necesidad de **ampliar la oferta de suelo industrial**. Un 20% de las mismas, insiste en la necesidad de una **mejor planificación territorial** en la isla.

A continuación se propone, en un 10% en cada caso, la mejora de la dotación en infraestructuras y servicios básicos para la industria, la habilitación de zonas adecuadas para el aprovechamiento de las energías renovables, acotar en el planeamiento los posibles usos de cada tipo de suelo, y mejorar la actual coordinación de las Administraciones Públicas implicadas.



El resto de opiniones y con pesos que no superan cada una el 5%, apuestan por estrategias muy variadas que van desde la búsqueda de consenso socio-político con el objeto de aprobar el planeamiento y la ordenación racional de los usos (industriales y residenciales) hasta mejorar el conocimiento de la situación de las empresas establecidas y aumentar las inspecciones y evaluaciones de las actividades, mejorar la gestión de los traslados de actividades no compatibles, crear un parque industrial competitivo que atraiga inversiones, apoyar la planificación de Arrecife como zona mixta comercial e industrial, mejorar las comunicaciones marítimas, terrestres y aéreas, habilitar zonas para potabilizadoras, y potenciar las Cámaras de Comercio y la coordinación entre las asociaciones empresariales y la Administración Pública.

**¡Error! Vínculo no válido.**

### **2.12. Autoevaluación del encuestado**

El tercer bloque de la encuesta, trata de obtener una breve información sobre el encuestado y su grado de vinculación con el sector, así como su nivel de conocimiento sobre las cuestiones planteadas en el cuestionario. Refleja el perfil de los implicados para poder interpretar más satisfactoriamente los resultados de la misma.

En su relación con la actividad industrial de Lanzarote, un 55% tiene una relación de nivel alto con el mundo empresarial de la isla. Con un nivel de relación medio se encuentra el 15% de los entrevistados, y finalmente el 30% tienen una relación baja o de carácter secundario con la industria de la isla.

**¡Error! Vínculo no válido.**

A continuación, se ha deseado conocer el grado de conocimiento de los encuestados sobre las cuestiones planteadas. El 36,3% afirma conocer todos los aspectos de la encuesta, frente al 18,2% que manifestó no tener buen conocimiento de ninguno de los temas.

En cuanto a los temas más conocidos, se señala al planeamiento, el urbanismo y el medioambiente con un 18,2%, similar porcentaje que obtienen los temas relacionados con la administración y el sector industrial propiamente dicho.

En un porcentaje en torno al 9%, se señalan otros aspectos conocidos como la implantación de empresas y PIOT (9%), las infraestructuras para desarrollo de la industria (9%), el análisis de entorno y planificación económica (9%), los problemas clave en la competitividad de las industrias de la isla (9%), el apartado de trámites administrativos (9%), o las respuestas adaptadas al sector ganadero y al desarrollo de la actividad dentro de la isla (9%).



**¡Error! Vínculo no válido.**

Por último, y del mismo modo, se ha buscado conocer que aspectos son por el contrario los menos conocidos o se tiene un menor grado de información en comparación con otras cuestiones que afectan a la isla. Se mencionan cuatro apartados como los menos conocidos, con un peso del 28,6% cada uno: urbanismo y medioambiente, aspectos urbanísticos específicos tales como infraestructura y servicios urbanísticos, políticas estratégicas de promoción del sector y valoración general del sentido de las futuras acciones, y los relacionados con el resto de las industrias de la isla.

El 14,3% de los encuestados desconocen el resto de las cuestiones no relacionadas con el urbanismo y las infraestructuras, y en el mismo porcentaje, los aspectos relacionados con el urbanismo y la situación actual exacta de la industria en la isla.

Un 14,3% indica no tener desconocimiento de ninguno de los aspectos incluidos en la encuesta.





#### IV. Cuestionario DELPHI sobre las Áreas industriales

*Percepción de los actores locales*

---

¡Error! Vínculo no válido.



### 3. CONCLUSIONES DEL ANÁLISIS DELPHI

Tras el análisis y la exposición pregunta por pregunta de los resultados de la encuesta, se hace necesario un trabajo de síntesis para la extracción de las principales conclusiones del proceso, y señalar los temas clave que más afectan al sector de la industria con el objetivo de poder focalizar recursos y esfuerzos en aquellas cuestiones más estructurales y prioritarias para avanzar en la competitividad del sector.

En primer lugar, y antes de enumerar los temas más relevantes, cabe apuntar que las personas participantes en la encuesta Delphi son expertos que desarrollan su actividad profesional en diferentes ámbitos - público, privado, asociativo – que de alguna forma u otra conocen la realidad económica y territorial de Lanzarote. Esta circunstancia ha hecho posible la obtención de resultados satisfactorios en cuanto a que las respuestas se ajustan correctamente a los objetivos de la encuesta, tanto de forma completa como por pregunta, pero también permite extraer una serie de problemas concretos, muy de base o de tipo estructural, en los que han coincidido buena parte de los expertos y que se repiten de forma constante. Existe por tanto en las respuestas, conocimiento y consenso, lo que de alguna manera debería quedar reflejado en la nueva planificación y facilitar el trabajo de los gestores públicos responsables, pero además, se podría pensar en la posibilidad de una mayor cooperación entre los propios agentes del sector industrial y de estos con la Administración Pública de cara a unir fuerzas e ideas para alcanzar, en el menor tiempo posible, una situación más ventajosa para la industria de Lanzarote que, sin duda, tendrá sus implicaciones en la mejora de la calidad de vida de todos sus habitantes.

Las respuestas recogidas demuestran claramente la existencia de problemas graves que afectan a la competitividad del sector industrial, del tejido empresarial y de su relación con el entorno, y que como consecuencia el sector se está viendo reducido y desintegrado sin que haya un sentimiento de cohesión ni coherencia entre las actividades industriales que aún sobreviven. En este sentido, se trasmite la necesidad de diseñar un modelo de desarrollo industrial que esté basado en recursos propios, que genere fuertes interacciones con otros sectores, que sea respetuoso con el entorno y que tenga un destacado componente tecnológico y de valor añadido. Hay un verdadero consenso sobre la necesidad de resolver una serie de cuestiones clave si lo que se desea es la pervivencia en la isla de una industria fuerte que actúe como factor destacado en el desarrollo económico y social de Lanzarote. Las cuestiones problemáticas que se señalan a lo largo del cuestionario son numerosas y variadas aunque son unas pocas las que se reiteran con mayor frecuencia e intensidad, siendo por tanto éstas las que deben ser tratadas con la máxima consideración a la hora de la toma de decisiones por parte de los responsables políticos, evitando así los intereses partidistas y consiguiendo un uso más efectivo de los recursos disponibles.



Los temas que, en opinión de los expertos encuestados, tienen actualmente un mayor impacto negativo sobre el correcto desarrollo del sector de la industria en Lanzarote son los siguientes:

- Una de las principales debilidades existentes para el desarrollo del sector industrial en Lanzarote es los que denominan “doble insularidad”, referida a su condición de territorio insular español afectado por la lejanía y el aislamiento con respecto al resto de Europa y de Comunidades Autónomas, pero también a un sentimiento de lejanía y aislamiento con respecto al centro de decisiones de la región a la que pertenece, la Comunidad Autónoma de Canarias. Esta condición afecta de forma directa a los costes de los empresarios en materia de logística y transporte, y abastecimiento energético. Además, la presencia de la principal autoridad portuaria en el Puerto de Las Palmas de Gran Canarias reduce la capacidad de gestión dentro de la isla en materia de tráfico marítimo.
- El análisis de las respuestas apuntadas por buena parte de los expertos participantes, denotan cierto sentimiento de abandono desde la Administración Pública que se concreta en una serie de deficiencias que reducen notablemente la capacidad del sector para avanzar hacia la competitividad. Por un lado, destaca la reiterada mención que se hace a la escasa planificación territorial y sectorial existente en el pasado y en el presente, lo que ha supuesto un auténtico “caos” urbanístico en materia de ordenación de espacios para actividades económicas en la isla. Por otro lado, la lentitud en la concesión de licencias y otros trámites administrativos, termina mermando en algunas ocasiones proyectos empresariales futuros. La inestabilidad política, generada por cambios periódicos en los gobiernos locales, dificulta la puesta en marcha de iniciativas empresariales y la continuidad de algunos proyectos.
- Otro de los problemas con los que se enfrenta el sector en la isla de Lanzarote es la escasez de suelo industrial y el déficit de infraestructuras. En lo relativo al suelo, el problema está muy relacionado con lo ya mencionado sobre la planificación y ordenación territorial. Existe escasez de oferta a coste razonable, bien localizada, conectada y con buenos accesos, además de correctamente definida según usos (compatibilidad o no con otros usos, tipologías según características de la actividad, etc). La falta de planificación y la competencia por el recurso suelo con otros sectores que pagan mejor (vivienda, turismo residencial, grandes superficies comerciales, servicios, etc) agrava un problema básico para el mantenimiento de la industria y su futuro. En lo que se refiere a las infraestructuras, la mayoría de los expertos consultados apuntan reiteradamente la necesidad de infraestructuras de tipo hard (suelo, redes de transporte, redes para el abastecimiento, etc) como prioritarias de cara a alcanzar una mejora de la situación del sector. Sin embargo, también existe cierto consenso en la utilidad



#### IV. Cuestionario DELPHI sobre las Áreas industriales

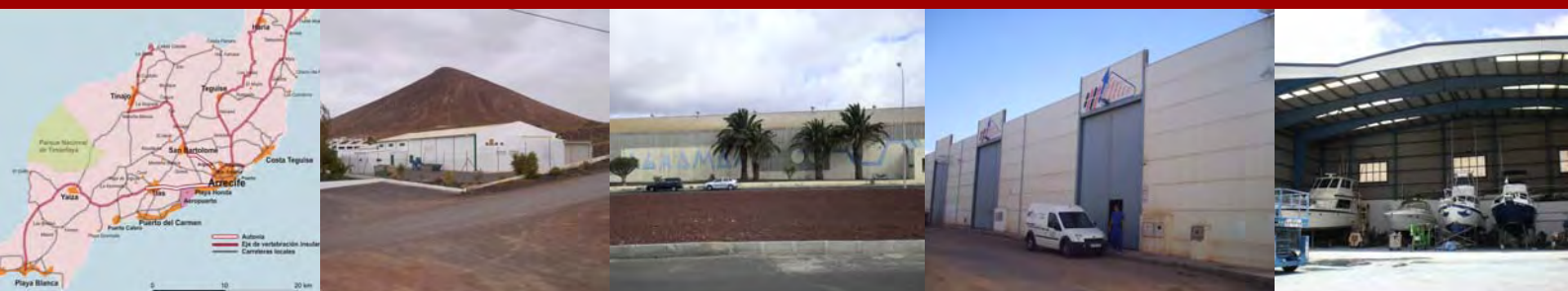
*Percepción de los actores locales*

---

de impulsar acciones de tipo soft (formación, asesoramiento e información, ventanilla única, etc) para el desarrollo industrial en Lanzarote.

En estos tres grandes temas - insularidad, mejora de la gestión y la voluntad de las Administraciones Públicas y déficit de infraestructuras y de suelo industrial – se encuentran, en opinión del grupo de expertos participantes en el Delphi, las principales debilidades del sector industrial de la isla de Lanzarote. Si de verdad existe un deseo de conservar y fortalecer la industria isleña, las estrategias a desarrollar deben apoyarse en los recursos físicos y humanos existentes y abordar directamente dichas debilidades. La información aportada por el Delphi es muy útil y valiosa, y su mensaje es claro. A partir de ahora, hay que actuar.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



## V. Mesas de Expertos

### Espacios industriales de Lanzarote: análisis y diagnóstico

*Jornada de Participación (junio 2008)*





## Índice

---

<b>1. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>3</b>
1.1. <i>Mesas de participación propuestas.....</i>	<i>5</i>
1.2. <i>Presentación de la Jornada .....</i>	<i>7</i>
1.3. <i>Relación de participantes.....</i>	<i>9</i>
<b>2. CONTENIDOS DE LAS MESAS .....</b>	<b>11</b>
2.1. <i>Mesa I. Transporte y Logística.....</i>	<i>11</i>
2.2. <i>Mesa II. Papel de las administraciones locales en la planificación del suelo industrial.....</i>	<i>13</i>
2.3. <i>Mesa III. Diversificación económicas en Áreas Industriales .....</i>	<i>17</i>
2.4. <i>Mesa IV. La gestión integrada de polígonos.....</i>	<i>21</i>
<b>3. ACTAS DE LAS MESAS .....</b>	<b>23</b>
3.1. <i>Acta de la Mesa I. Transporte y Logística.....</i>	<i>23</i>
3.2. <i>Acta de la Mesa II. El papel de las administraciones locales en la planificación del suelo industrial.....</i>	<i>26</i>
3.3. <i>Acta de la Mesa III. Diversificación económica en áreas industriales.....</i>	<i>29</i>
3.4. <i>Acta de la Mesa IV. La gestión integrada de polígonos.....</i>	<i>36</i>



## 1. INTRODUCCIÓN

La existencia de un suelo especializado para el desarrollo empresarial constituye una herramienta imprescindible para la economía de Lanzarote. El nuevo orden que rige la economía con la globalización de mercados, el aumento progresivo de la competitividad, el continuo desarrollo tecnológico, está creando nuevos desafíos y retos dentro los espacios insulares que tienen como objetivo común la modernización de su tejido productivo y la diversificación de su economía, en muchos casos casi exclusivamente dependiente del turismo y el sector servicios a éste asociado, bajo las premisas de competitividad, innovación, calidad, y respeto al medio donde se desarrolla.

Con carácter general, las empresas demandan espacios industriales teniendo en cuenta para su localización criterios de selección basados en parámetros como las condiciones y precio del suelo, la disponibilidad de recursos humanos, la localización geográfica respecto a infraestructuras del entorno y accesibilidad a éstas, calidad de servicios, infraestructuras y equipamientos, presencia de agentes dinamizadores o sinergias de concentraciones empresariales o economías de escala, etc.

Los agentes que tienen especial incidencia en el suelo industrial son las Administraciones Públicas y los Propietarios y Usuarios de Polígonos y espacios industriales, quienes debieran coordinar sus esfuerzos para que estos espacios funcionen y sean soporte para la generación de riqueza, y mediante el desarrollo en paralelo de todas sus potencialidades mediante su creación, conservación y mantenimiento, modernización, dotación de servicios públicos y desarrollo de servicios privados de valor añadido.

La isla de Lanzarote puede caracterizarse como un territorio que ha centrado su desarrollo bajo un esquema de monocultivo turístico, conjuntamente con su especificidad que combina la insularidad, clima, aridez, pobreza de recursos naturales –y , sin embargo, con una gran riqueza natural-, y un grado de dependencia exterior casi absoluta.

Ha sido voluntad del **Cabildo Insular de Lanzarote** la elaboración de un **Diagnóstico General del Suelo para Actividades Productivas** de la isla, donde se reflejen las dinámicas de generación y ocupación de estos espacios, las características urbanísticas y e servicios de estos suelos, las necesidades de futuro y las oportunidades que ofrece el territorio insular, al objeto de materializar una política industrial que permita paliar la tendencia exclusivista turística, y que integre las propuestas en el marco del Plan de Ordenación Insular en redacción. Estas jornadas suponen un paso más en este diagnóstico detallado de la situación del suelo industrial de la isla de Lanzarote.

En primer lugar y como cuestión previa al inicio de los trabajos de la mesa, se considera necesario conocer las características y tendencias que presentan las empresas existentes, debe realizarse una breve introducción a los grandes parámetros que caracterizan la situación de Lanzarote.



En relación con las nuevas lógicas socioeconómicas y territoriales, supone un reto para Lanzarote conseguir que su tejido empresarial sea capaz de adaptarse a las condiciones productivas existentes y en evolución y poder así competir en mercados progresivamente más abiertos y mundializados, especialmente en los mercados más cercanos, y en su propio entorno insular respecto a las importaciones.

Ello exige, sin duda, potenciar la cultura empresarial así como la cooperación y la creación de redes no sólo entre empresas sino también entre éstas y las instituciones de tal forma que se avance en la llamada creación de “entorno”. Dicho “entorno” no es otra cosa que la existencia de un ambiente socio-institucional abierto al cambio, dinámico e innovador que facilite el aprendizaje colectivo y el desarrollo de innovaciones y propicie el aprovechamiento racional de los propios recursos. Se trata, pues, de apostar prioritariamente por revitalizar a las empresas locales y a las ya instaladas en la isla, sin que ello suponga, obviamente, dejar de interesarse por atraer a otras procedentes del exterior: la posibilidad de crear una incubadora de empresas, o centro de empresas, que contribuya al apoyo de iniciativas emprendedoras, con todo lo que ello supone de cara al aprovechamiento de los propios recursos, a la revitalización de la economía de la zona y a la generación de empleo, las infraestructuras de transporte como soporte para el desarrollo económico, detectar las carencias y disfunciones de los actuales asentamientos empresariales, etc.

El **censo de zonas industriales** de Lanzarote proporciona un acceso a los datos básicos de las zonas industriales, permitiendo visualizar en una ficha las características del Polígono como identificación y localización, tipología y tamaño, medioambiente y calidades, nivel de formación, grado de innovación aplicado a sus productos, modelos de gestión, etc. El proyecto permite conocer la realidad de los polígonos: características, necesidades y potencialidades así como abordar proyectos comunes,

Los objetivos perseguidos en este estudio son generar información completa de las áreas empresariales y productivas de Lanzarote y crear una base de datos sobre éstas accesible a empresarios, inversores, proveedores, instituciones públicas, etc. que permita a medio plazo, a través de la plataforma web la promoción económica de las áreas empresariales con el objeto de garantizar espacios productivos, modernos y de calidad.

Es objetivo igualmente aumentar el conocimiento de la realidad actual de la isla sobre los polígonos existentes, favoreciendo la concienciación social, empresarial y e incluso de la administración sobre su relevancia y, por tanto, la necesidad de resolver los problemas existentes a través del asociacionismo empresarial y de la implementación de políticas correctoras, gestión de subvenciones, etc.

Para abordar este estudio se ha completado una **metodología en tres fases**:

- Recopilación preliminar de información general del sector, con la elaboración de un diagnóstico de la situación actual y modelo tendencial.
- Trabajo de campo basado principalmente en la realización de entrevistas en profundidad y fichas de encuesta a todos los espacios productivos y a personas relevantes en su conocimiento, y de la cual forman parte estas Mesas de Debate.





- Y, por último, ha de completarse el análisis de la información obtenida dando como resultado el “Plan Industrial de la Isla de Lanzarote”.

No hay duda que al igual que otras áreas en Canarias y la Península, el nivel organizativo de estos espacios mediante “entidades gestoras de áreas empresariales” es muy limitado, con carencias evidentes en servicios que definen la calidad del espacio como seguridad, vigilancia, redes telemáticas, equipamientos como escuelas infantiles, bancos, espacios para la formación, transporte público, etc., necesitan una considerable mejora, además de que también es bajo el porcentaje de estos espacios que cuentan con la implantación de sistemas de calidad y de control de la sostenibilidad de sus actuaciones (energía, residuos, etc.).

### 1.1. Mesas de participación propuestas

La presente jornada plantea el desarrollo de **4 mesas temáticas**, que recojan información útil para profundizar en el conocimiento de la realidad socioeconómica de Lanzarote y de las características locacionales y urbanísticas de las actividades industriales y de servicios existentes en la isla. Resulta especialmente relevante contar con la experiencia de aquellos ciudadanos y agentes que tienen un conocimiento preciso y directo de tales áreas. A partir de esta información e indicaciones cualitativas, se pretende diseñar propuestas de intervención que contribuyan a mejorar las condiciones de las actividades económicas de la isla y, en consecuencia, crear un entorno no sólo apto para propiciar la competitividad empresarial sino también para favorecer un desarrollo socioeconómico integrado.

El fin último de estas Mesas de Debate es la delimitación de las necesidades, estableciendo los agentes responsables de su resolución y la priorización de las mismas. Necesidades y priorización que salen de las personas directamente relacionadas con los problemas, de los empresarios, los representantes técnicos de las administraciones, asociaciones, etc. Es a la vez necesario subrayar la importancia de la implicación de los principales agentes insulares en la ordenación de las actividades económicas, a la hora de definir las problemáticas de las áreas industriales, identificar posibles soluciones, estrategias y oportunidades.

**Mesa I: Transporte y logística**

**Mesa II: El papel de las administraciones locales en la planificación del suelo industrial**

**Mesa III: DAFO de Diversificación económica en las áreas industriales**

**Mesa IV: La gestión integrada de polígonos**



## DESARROLLO DE LA JORNADA

<b>9:00 a 9:30</b>	<b>Recepción de los participantes</b> D <sup>a</sup> Lourdes Bernal Gullén, Consejera de Industria, Comercio, Consumo, Energía, Actividades Clasificadas y Participación Ciudadana
<b>9:30 a 10:00</b>	<b>Introducción metodológica y de contenidos de las Mesas de Participación</b>
<b>10:00 a 12:00</b>	<b>Desarrollo de las Mesas Temáticas. Contenidos y Debate</b>
<b>12:00 a 12:15</b>	<b>Descanso – Café</b>
<b>12:15 a 14:00</b>	<b>Presentación de resultados, Conclusiones</b>



## 1.2. Presentación de la Jornada

A continuación se recoge la Presentación de las Jornadas de participación a la que hace referencia este documento:

*Bienvenidos a nuestra sesión de hoy.*

*Quisiera presentarles a los miembros integrantes de esta mesa, Doña Gema Peribaños urbanista del grupo Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, S.L., Don Pablo Alonso del grupo AFI, Analistas financieros internacionales, y por último Don Alejandro Perdomo y Doña Beatriz Medina del Cabildo Insular.*

*Quiero agradecerles, en primer lugar, su asistencia a esta Jornada de trabajo que pretendemos desarrollar dentro del marco del Estudio Estratégico del Suelo Industrial y Espacios Productivos que estamos realizando de la isla de Lanzarote. Este estudio está unido a más de 500 encuestas realizadas de carácter general y a más de 20 cuestionarios DELPHI más especializados. Así pues, hoy pretendemos completar con su ayuda, esta tercera parte, que entendíamos fundamental desde el Cabildo, recibiendo de ustedes, su aportación y visión como perfectos conocedores de la realidad industrial y padecedores de los problemas cotidianos derivados de esta actividad.*

*Desde el Cabildo de Lanzarote, tenemos la convicción de la importancia de profundizar en el conocimiento de la realidad de la industria lanzaroteña en general y en particular la que está más allá de la industria turística.*

*Para que las decisiones políticas y técnicas sean correctas y oportunas, deben partir de un conocimiento certero de la realidad y a través de este estudio se pretende ilustrar con precisión la realidad industrial de la isla. Sabemos que las únicas zonas industriales reconocidas como tal están en Arrecife y en Playa Honda y también sabemos que hay mucha más actividad productiva por toda la geografía insular que también hemos querido recoger en este estudio.*

*Como ustedes deben saber, a nivel regional, el Gobierno de Canarias está elaborando en estos momentos el segundo Plan de desarrollo Industrial de Canarias (PEDINCA), en él está colaborando también el personal técnico de nuestro cabildo y paralelamente a este Plan Canario, estamos realizando, desde el gobierno insular este análisis y diagnóstico de las áreas industriales de Lanzarote que queremos, como no puede ser de otra manera, vincularlo a nuestro plan insular de ordenación del territorio de Lanzarote PIOT para que de verdad tenga viabilidad.*



*Es por esto, que como consejera responsable de industria, nos pareció oportuno contar desde el principio con el mismo equipo redactor que está haciendo la revisión del PIOT, de tal forma, que el resultado de este trabajo se vea reflejado en la redacción del nuevo plan insular. Así que bajo la dirección del Sr. Ezquiaga, se marcó la metodología de este análisis estratégico donde colabora con expertos específicos en esta materia para reforzar este trabajo.*

*Para realizar este estudio hemos contado con la colaboración además de algunas personas del equipo del Sr. Ezquiaga, con un grupo de jóvenes de la isla formado por seis encuestadores, una coordinadora interna y dos georreferenciadores.*

*Todo este material nos permitirá con mayor precisión planificar y abrir oportunidades a la que queremos que sea la industria del futuro de Lanzarote.*

*Y ahora cedo la palabra a Doña Gemma Peribañez, quien entrará a explicarnos en mayor detalle los parámetros técnicos de este estudio.*

**Recurso de presentación a cargo de:**

**D<sup>a</sup> Lourdes Bernal Guillén**

**Consejera de Industria, Comercio, Consumo, Energía,  
Actividades Clasificadas y Participación Ciudadana**



### 1.3. Relación de participantes

<b>NOMBRE</b>	<b>EMPRESA/INSTITUCIÓN</b>	<b>ÁMBITO DE CONOCIMIENTO</b>
<b>Eduardo Lasso</b>	Afrilanz, S.L.	Conocedor de la situación del puerto y establecido en varios países africanos
<b>Maximino de León</b>	Lavandería Timanfaya, S.L.	Caldera de biomasa en sus instalaciones y dinámico en cuanto a la búsqueda de nuevas iniciativas empresariales relacionadas con energías alternativas
<b>Antonio Berriel</b>	Área de Actividades Clasificadas y Residuos del Cabildo Insular de Lanzarote	Conocedor de la problemática de las actividades industriales en zonas residenciales y de la gestión de residuos
<b>Francisco Espinosa</b>	Transportes y Excavaciones Nazaret, S.L.	Poseedor de varias líneas de negocio y presente en varios países africanos
<b>Gustavo Navarro</b>	Área de Política Territorial del Cabildo Insular de Lanzarote	Conocedor de la situación actual del planeamiento territorial insular
<b>Carmelo Fierro</b>	Cámara de Comercio y FEMELAN	Conocedor de las necesidades de la industria en la isla
<b>Antonio Garrido</b>	Autoridad Portuaria en Lanzarote	Conocedor de la realidad del Puerto de Los Mármoles
<b>Marisol Calderón</b>	POMA Proyectos y Estudios Medioambientales, S.L.	Conocedora de la gestión de residuos y su necesidad de transporte de los residuos fuera de la isla
<b>Andrea Lupi</b>	Sand Art, S.C.P.	Conocedor de los problemas de exportación existentes en la isla
<b>Blanca Fajardo</b>	Colegio Oficial de Arquitectos de Canarias (COAC)	Vocal de urbanismo
<b>Ventura Acuña</b>	Complejo de Lloret y Llinares	Representante
<b>Cristina Bermúdez</b>	Parque Industrial Altavista II- Polígono Este	Promoción y gestión de polígonos Industriales en Lanzarote
<b>Saúl Barrios</b>	UNELCO-ENDESA	Director de explotación de una actividad industrial
<b>Auxiliadora Magro</b>	Ayuntamiento de San Bartolomé	Técnico del Dpto. Actividades Clasificadas
<b>Eladio Toribio</b>	Gánigo Muebles, S.L.	Sensibilizado con temas medioambientales
<b>Francisco Rosas</b>	Empresarios de la zona de Altavista II	Representante de la comunidad de empresarios de áreas industriales
<b>Faustino Pérez</b>	Empresarios de la zona de Altavista II	Representante de la comunidad de empresarios de áreas industriales
<b>Ernesto Duarte</b>	Sucesores de Hermenegildo Duarte, S.L.	Presidente de la Comunidad de empresarios de la zona de Escuela de Pesca
<b>Isidro Julián</b>	Rossis Canarias, S.L.	Presidente de la Comunidad de Empresarios de la zona de Tenorio



## **MODERADORES DE LAS MESAS**

- **Gemma Peribáñez** (Ezquiaga Arquitectura, Sociedad y Territorio, S.L.)
- **Pablo Alonso** (Asesores Financieros Internacionales, AFI S.A)
- **Alejandro Perdomo** (Área de Energía del Cabildo Insular de Lanzarote)
- **Beatriz Medina** (Colaboradora externa del proyecto)

## **TÉCNICOS DE APOYO**

- **Ariagona González**
- **Alexandre Pérez**
- **Matías Hernández**
- **Luis Arencibia**
- **Haridian Fuentes**
- **Margarita Isabel Stinga**



## 2. CONTENIDOS DE LAS MESAS

### 2.1. Mesa I. Transporte y Logística

#### ***Reflexiones iniciales***

La doble insularidad repercute en un aumento de los costes para las empresas y en el tiempo necesario para la recepción de las materias primas. El transporte es una de las principales desventajas para la competitividad insular: “la isla más cara”

Buena parte de la actividad económica desarrollada en Lanzarote encuentra en el transporte un factor limitante. La ajustada variedad de medios disponibles y la frecuencia de los mismos, hacen que este sector marque los ritmos de la economía insular, e incida en los costes finales.

El crecimiento económico y poblacional protagonizado por la isla en los últimos años acumula asignaturas pendientes en la gestión del sistema de transportes insulares.

La privatización de las líneas marítimas, y con ella la reducción de la frecuencia de tránsito de buques, la entrada en funcionamiento de las líneas aéreas de bajo coste, la inexistencia de áreas logísticas en las que se gestione la carga no precederá son aspectos a tener en cuenta.

La falta de una planificación del sistema de transportes, ha incrementado la precariedad con la que se desarrolla la actividad económica, ha atomizado y con ello encarecido el servicio de transporte.

Otro de los matices a tener en cuenta es el sistema de intercambios de Lanzarote, donde la descompensada balanza entre importaciones y exportaciones, eleva el coste de la salida de los productos locales.

Lanzarote es la región española con más vehículos por habitante, casi 9 por cada 10, la escasísima presencia del transporte público unida al pequeño tamaño de la Isla hace que el transporte por carretera sea hegemónico.

El transporte en las áreas industriales es susceptible de amplias mejoras. Entre los rasgos más reseñables obtenidos en el diagnóstico son: el predominio de los desplazamientos a corta distancia y tamaño medio, que las empresas por lo general no comparten medios de transporte, que la señalotécnica tiende a ser precaria y los trazados viarios carecen de condiciones geométricas y de calidad suficiente, siendo amenudo de limitada sección y en malas condiciones de asfaltado.



### **Propuestas para el debate**

- **El transporte aéreo:**
  - Necesidad ampliación del aeropuerto
  - Frecuencias y conexiones de la oferta aeroportuaria.
  - Los efectos de las *low cost*
  - Entorno del aeropuerto: dinamización de un corredor servindustrial
- **La red de transporte por carretera:**
  - Desdoblamientos y vías rápidas: propuestas de nuevos ejes
  - Accesibilidad a los polígonos industriales
- **Infraestructuras portuarias:**
  - Mejora y ampliación de las instalaciones portuarias de Arrecife
  - Aduana
  - Inspección de mercancías
  - El papel de las navieras en el Puerto de Arrecife
  - Evolución del tráfico de mercancías y tráfico de pasajeros
  - Concreción del PIF (Puesto de Inspección Fronteriza)
  - Tasas portuarias
  - Demanda de una Autoridad Portuaria propia para Lanzarote
  - La rentabilidad del Puerto de Arrecife
  - Análisis de las mercancías: cuáles son los productos más demandados o importados, las necesidades a éstos asociadas como el tamaño de los espacios de almacenamiento y vehículos de transporte y cuáles se pueden llegar a producir en la isla.
  - Escalada del precio del combustible: encarecimiento de los productos
  - Puerto pesquero
  - El tráfico de cruceros y otras actividades náuticas
- **El transporte de mercancías y red logística:**
  - Plataformas y centros de ruptura de carga





- Los parques logísticos como una solución blanda que aliviaría costes y libere suelo industrial disponible.
- Localización y tamaño: concentración versus dispersión de actividades

## **2.2. Mesa II. Papel de las administraciones locales en la planificación del suelo industrial**

### ***Reflexiones iniciales***

Los retos para conseguir un desarrollo territorial y económico favorable no pueden plantearse sin considerar la situación actual de la industria. Una situación que se puede afrontar diferenciando dos puntos esenciales: uno directamente vinculado a la política económica y otro que es fruto de compromisos y políticas de índole territorial, urbanísticas y sectoriales, encargadas de orientar las formas de transformación del medio físico sin menoscabo de su calidad ambiental.

Cualquier directriz o política reguladora del suelo destinado a actividades económicas, afectará al desarrollo territorial incidiendo de forma positiva o negativa sobre su capacidad potencial de servir de soporte a determinadas actividades y de garantizar ciertos niveles de sostenibilidad. También actuarán a favor o en contra de la renovación y actualización de los espacios industriales y de las operaciones transformación que las empresas más activas formulan a partir de las condiciones estratégicas de su localización. Estas transformaciones dependerán, entre otros muchos factores, de la accesibilidad, de la infraestructura urbanística y medioambiental y de la calidad de los entornos; es decir, de las condiciones físicas del lugar donde eligen instalarse y de la política urbanística que orienta su desarrollo.

No se debe despreciar la incidencia que puede llegar a tener el control del suelo industrial sobre las formas de desarrollo de un marco territorial amplio, y, a la vez, la oportunidad de potenciar nuevas formas de localización y de planificación del suelo industrial, a partir de políticas de desarrollo territorial y económico positivas que favorezcan un desarrollo equilibrado y, a la vez, ciertas condiciones de progreso capaces de garantizar el futuro de la isla.

No nos es ajena la carestía del suelo, que unida a las deficiencias estructurales en el sistema de transportes y comunicaciones insular debilitan las opciones de futuro de la actividad económica incipiente, y en algunos casos el mantenimiento de actividades ya existentes. Tampoco que las actividades económicas que pudieran desarrollarse cuentan con un margen de retorno necesario para asumir los costes iniciales, y que sólo a veces es posible para actividades ya consolidadas o con un considerable margen de beneficios.

La inexistencia de viveros de empresas de asesoramiento técnico y tecnológico que canalice y oriente los primeros pasos de los emprendedores incipientes o consolidados ayuda poco a reorientar esta actual coyuntura.



La existencia de nuevas estrategias para la reindustrialización, de políticas de I+Dt, de políticas agroindustriales impulsadas por el gobierno estatal, la UE y la Comunidad Autónoma abren la necesidad de una reacción de las administraciones.

Optar a estas líneas de trabajo, requiere primero un conocimiento de cuales son las carencias y cuales son los objetivos posibles que permitan sentar las bases de un nuevo modelo productivo.

#### ***Reflexiones para el debate:***

El papel de la administración local e insular en la gestión y planificación de los Suelos Industriales. Análisis de posibilidades de la Administración Local como facilitador y promotor de espacios de oportunidad abaratamiento de suelos, generación de espacios nichos de empresa, reutilización de suelos industriales abandonados, etc.

#### ***Propuestas para el debate:***

- **Gestión política del suelo industrial:**
  - Falta de una ordenación del territorio y planeamiento urbano que favorezca los usos industriales
  - Las consecuencias de los apoyos institucionales a favor del turismo en detrimento de otras actividades económicas
  - Falta de consenso político
  - Impuestos locales muy altos que lastran la competitividad de las empresas lanzaroteñas
  - Escasa decisiones y políticas imaginativas para reconducir los problemas de las actividades industriales (incentivos, permutas, etc.).
  - Proyectos paralizados
  - Apatía o desidia generalizada por parte del empresariado.
  - Falta de transparencia de las instituciones públicas, que dificulta los canales de información
  - Lentitud burocrática de las administraciones públicas a la hora de regular y crear suelo industrial
- **Carencias en la ordenación del suelo**
  - Demandas de recalificación de suelo rústico en industrial.
  - Apoyo a las zonas residenciales para trasladar las viviendas
  - Déficit del planeamiento para la ubicación de empresas industriales.



- Las empresas ilegales no se miden por el mismo baremo que las establecidas legalmente y que se dedican a la misma actividad económica (competencia desleal o *dumping*)
- Inseguridad jurídica existente en la isla debido a las lagunas del planeamiento
- Las Zonas Industriales están poco desarrolladas y, existe una percepción de abandono por parte de los empresarios
- Los planes sectoriales de los municipios se prolongan en el tiempo sin concretar soluciones a las demandas de suelo industrial.
- Indefinición y falta de acotación de los suelos según su uso.
- La disgregación de las empresas dedicadas a una misma actividad, dispersas en el territorio es un factor negativo para la competitividad de las empresas.
- Políticas de agrupación sectorial, a través de una nueva zonificación, que mejore la eficacia de la inversión pública como privada y aumente las economías de escala, la capacidad de clusterización y las sinergias de desarrollo
- Planificación y definición clara de suelos industriales a fin de evitar una lucha de conflictos entre suelo residencial y suelo industrial.
- Repartir el suelo industrial entre los distintos municipios.
- Dotación de infraestructuras y equipamientos acordes con espacios industriales de calidad (accesos viarios y señalización, urbanización, suministro eléctrico, abastecimiento y saneamiento de agua, red telemática, etc.).
- Restricciones del vigente PIOT al no recoger suelo industrial.
- Alto porcentaje de espacios naturales protegidos que limitan la capacidad de expansión de las actividades productivas
- Se necesitan 200.000 m<sup>2</sup> para presentar un polígono industrial
- Ante las restricciones del vigente PIOT, el nuevo Plan debe contemplar las necesidades de áreas industriales que posibilite el desarrollo y diversificación económica de la isla
- La carencia de suelo industrial encarece mucho los precios, lo cual resta capacidad competitiva y de emprendimiento
- Ampliar la oferta de naves en el mercado de entre 500 y 600 m<sup>2</sup> de superficie.



- Buenas perspectivas de desarrollo en el entorno del aeropuerto y puerto, así como de las principales vías de comunicación. Áreas prioritarias de crecimiento
- Conflictos entre la industria y el medio ambiente en cuanto a los altos consumos de energía, aguas y residuos que deben ser tratados correctamente, a través de la potenciación de las energías alternativas y el reciclado del agua y de los residuos
- Conflictos estéticos con el resto de las edificaciones de la isla.
- **La ZEC:**
  - Tener una zona ZEC adecuada.
  - Más información de la ZEC.
  - Potenciar la instalación de la zona ZEC en Lanzarote.
- **Trámites:**
  - Trámites burocráticos tardan hasta dos años. Excesiva burocracia.
  - Inversores y emprendedores se van a otras islas
  - Las instituciones dan prioridad y agilizan los trámites en islas mayores, Gran Canaria y Tenerife.
  - Demanda de Ventanilla única para facilitar los trámites. Facilitar documentación y la puesta en marcha de las empresas. Se pide costos e impuestos bajos.
  - Gran parte de la normativa vigente se encuentra obsoleta y no responde a las necesidades actuales de dichas empresas.
  - Excesiva normativa de todas las administraciones.
  - Excesivos impuestos.
- **Incentivos subvenciones:**
  - Aportar estabilidad para el desarrollo de las actividades económicas (estabilidad jurídica y política).
  - Subvenciones para aquellas industrias que emplean mucha mano de obra
  - Ayudas al emprendimiento y creación de infraestructura de apoyo
  - Apoyo para la renovación de maquinaria industrial.
  - Apoyo para la formación de trabajadores y empresarios.
  - Falta de incentivos estatales.



- La actual coyuntura provoca rechazo a la inversión en infraestructura
- Falta de ayudas y subvenciones.
- Abandono institucional por parte del Gobierno de Canarias.
- Las subvenciones van mayoritariamente a Gran Canaria y Tenerife.
- Poca información sobre las acciones emprendidas y las que se han realizado.
- Poca repercusión si las hubieran realizado.

### **2.3. Mesa III. Diversificación económicas en Áreas Industriales**

#### ***Reflexiones iniciales***

A las actividades de las áreas industriales de la Isla le cuesta avanzar posiciones más allá de la propia supervivencia. Como resultado de ello, tienden a ser poco eficientes y, por lo tanto, más expuestas a la competencia exterior.

Las empresas se plantean el siguiente dilema: el transporte es lo suficientemente “barato” como para no tener que producir en Lanzarote y lo suficientemente caro como para no poder exportar.

El emprendimiento y expansión de las empresas son reducidas, porque éstas tienen que hacer un sobreesfuerzo para competir y sus posibilidades de asumir riesgos son limitadas.

Por lo general, la apuesta por el conocimiento no consigue superar el coste del suelo y otros factores productivos.

La administración reacciona tarde. A menudo, la oportunidad puntual de los nuevos nichos de mercado no cuenta con el suficiente respaldo administrativo, ni en tiempos ni en gestión.

A la falta de proveedores, el coste de las materias primas, el reducido mercado de consumidores, se suman al sentido práctico del inversor potencial y tradicional, que acostumbrado a beneficios seguros y a corto plazo, se inclina por otro territorio u otro sector. La fuga de ahorro, subraya una tendencia, la deslocalización de los recursos económicos generados en Lanzarote.



Diversificar es elegir el camino más inseguro, y aún así es un reto indispensable para generar un desarrollo a medio y largo plazo. Una economía más versátil requiere de un cambio de cultura empresarial, de cultura en el uso de la tecnología, de una apuesta sin fisuras por apostar por una cultura volcada en el emprendimiento.

### ***Propuestas para el debate:***

- **Obstáculos para la diversificación económica:**
  - Los altos beneficios de la construcción y el turismo impiden inversiones en otros sectores económicos de la isla (industria, agricultura, etc.).
  - No hay suficiente masa crítica (limitaciones del mercado de consumo local y de las demandas potenciales el conjunto del archipiélago).
  - Deficiencias de la oferta educativa. Es necesario seguir avanzando en la formación profesional y desarrollar algunos estudios universitarios adaptados a las necesidades y oportunidades del tejido socioeconómico local.
  - Dependencia administrativa-funcional de Las Palmas de Gran Canaria. Dificultades para abordar iniciativas propias de gran calado.
  - Condicionantes legales y jurídicos derivados de la planificación insular y urbanística (PIOT y PGOUs). El PIOT vigente implica serias restricciones a la instalación invernaderos, piscifactorías y crear nuevas zonas industriales.
  - La riqueza natural insular entendido como patrimonio en la planificación, ya que más del 40% del territorio insular está protegido.
  - Una cultura empresarial conservadora y con aversión al riesgo. Falta de iniciativas de emprendimiento, de creatividad empresarial o de inversiones a favor de la diversificación.
  - Un tejido industrial raquítico, afectado por el cierre y deslocalización de las actividades, y sin muchas alternativas de renovación y continuidad de las empresas existentes.
  - Desfase tecnológico de las empresas.
  - La posición geográfica de Canarias y de Lanzarote es particular. Costes de explotación altos provocados por la doble insularidad.
  - Falta de subvenciones a las iniciativas.



- Problemas en la gestión política debido a la frecuente inestabilidad generada por los partidos políticos locales.
- Rechazo o recelo social a la implantación de nuevas actividades industriales
- **Opciones de futuro:**
  - Especialización de la isla en la producción de energías alternativas. Habilitar zonas amplias y adecuadas para desarrollar las energías renovables: eólica, solar, mareomotriz y geotérmica. Entre estas zonas, se dará prioridad en las áreas industriales, logísticas y de transporte.
  - Sector pesquero y náutico. Potenciación de la industria conservera, renovando la tradición pasada, y de las actividades relacionadas con la pesca artesanal y deportiva.
  - Industria de la cochinilla, del aloe vera.
  - Industria vinícola
  - Industria asociada al sector servicios. Hacia un “espacio continuo de servicios”
  - Industria del ciclo del agua
  - Industrias del reciclado y aprovechamiento de los residuos sólidos urbanos
  - Habilitar zona para ubicar la nueva central térmica de producción eléctrica. El emplazamiento más adecuado es el entorno del Puerto de Arrecife
  - Sacar los talleres mecánicos, carpinterías, y otras actividades industriales de las áreas residenciales
  - Impulsar las actividades complementarias al turismo, tales como servicios de ocio, turismo y actividades recreativas asociadas
  - Industrias de joyería, orfebrería, bisutería, confecciones, etc., emulando el éxito de Gran Canaria.
  - Identificar los productos originarios de la isla y emplearlos como estrategia de promoción exterior
  - Especialización productiva del sector industrial (por ejemplo industrias relacionadas con las energías alternativas).
  - Creación de piscifactorías



- Industrias derivadas de la agricultura como vino, queso, papa, cebolla, tomate, etc.
- Habilitar zonas para potabilizadoras.
- Crear un parque industrial competitivo y especializado.
- Llegar a acuerdos bilaterales con Marruecos para el desarrollo de actividades que no se desarrollen en dicho país.
- Desarrollo de actividades ganaderas con criterios de sostenibilidad
- Más formación y cualificación profesional y empresarial (como por ejemplo las acciones de la cámara de comercio dirigidas a conocer nuevos mercados otros países).

## DAFO

Para el desarrollo del tema diversificación económica se propone a los miembros de la mesa generar un DAFO en el que se apuntan como temas a tratar los siguientes, sin perjuicio de detectar nuevos que puedan plantearse en el desarrollo de la mesa de trabajo

Debilidades	Amenazas
<ul style="list-style-type: none"><li>• Viabilidad económica</li><li>• Cultura del beneficio</li><li>• Tramitación administración</li><li>• Lejanía</li><li>• Costes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Fuga de inversiones</li><li>• Fuga de emprendedores</li><li>• Deslocalización de actividades</li></ul>
Fortalezas	Oportunidades
<ul style="list-style-type: none"><li>• Lejanía</li><li>• Lanzarote y el mundo</li><li>• La marca Lanzarote</li><li>• Transportes</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Las nuevas tecnologías de comunicación</li><li>• Diversificación posible (a escala)</li><li>• Economía y territorio</li><li>• La RIC</li></ul>





## 2.4. Mesa IV. La gestión integrada de polígonos

### **Reflexiones iniciales**

El escaso uso de estrategias de gestión compartida de los servicios comunes de las áreas industriales, plantea la necesidad de que estos mecanismos y fórmulas sean abordados como una línea de trabajo par la mejora de los espacios industriales.

El modelo de "gestión integrada" debe presentar una visión globalizadora de conjunto y orientada tanto al cliente como al producto, según principios de calidad y criterios basados en modelos de excelencia empresarial.

No estaremos hablando realmente de un Sistema de Gestión Integrada de los Espacios Industriales hasta que no se consiga sistematizar todos los procesos claves y relevantes que intervienen en las empresas que los forman.

Las organizaciones, y entre ellas las empresas, son tan eficientes como lo son sus procesos. Caminamos hacia una sociedad donde el conocimiento va a jugar un papel de competitividad de primer orden. Desarrollar la destreza de "aprender" y la administración del conocimiento, a través de la formación y sobre todo de las experiencias vividas, puede convertirse en una de las variables del éxito empresarial

La administración del conocimiento se define como un conjunto de procesos por los cuales una empresa u organización recoge, analiza y comparte su conocimiento entre todos sus componentes con el objetivo de movilizar los recursos del colectivo en beneficio de la organización, del individuo y de la Sociedad.

El escaso uso de estrategias de gestión compartida de los servicios necesarios y que pueden ser comunes de las áreas industriales, plantea la necesidad de que estos mecanismos y fórmulas sean abordados como una línea de trabajo par la mejora de los espacios industriales. Es preciso incentivar los procesos de innovación, competitividad y sostenibilidad de las zonas industriales y, por tanto, de las empresas que lo componen, promoviendo la utilización de los sistemas de la información y las nuevas tecnologías y creación de Entidades de Gestión de Polígonos Industriales.

### **Propuestas para el debate:**

- **Valoración de las Infraestructuras y Servicios Industriales**
  - Red de Abastecimiento Hídrico
  - Red Viaria
  - Propuestas de Mejoras



- **Valoración de la red energética industrial y Residuos**
  - Generación y Distribución en la Red Eléctrica.
  - Red de Saneamiento
  - Servicios de Recogida y Reciclaje
  - Propuestas de Mejoras
- **El Papel de las Comunidades de Propietarios y Asociaciones Empresariales**
- **¿Es posible una gestión integrada de servicios que permita compartir abaratar los costes productivos?**
  - Dinamizar, potenciar y consolidar la gestión integral en polígonos industriales en materia de:
    - Seguridad
    - Gestión económica
    - Gestión comercial
    - Asesoría legal
    - Innovación y competitividad
    - Medioambiente
    - Central logística y de almacenamiento
    - Urbanismo
    - Compras
    - Cooperación iterempresarial
  - Establecer un modelo válido de gestión de procesos para zonas industriales que permita la cooperación entre entidades gestoras de polígonos industriales y las empresas.
- **El papel de las administraciones públicas en:**
  - El mantenimiento de la urbanización de los espacios productivos.
  - Subvenciones tendentes a la mejora de los espacios industriales.



### 3. ACTAS DE LAS MESAS

#### 3.1. Acta de la Mesa I. Transporte y Logística

Participaron en esta mesa expertos procedentes del ámbito de la administración pública, asociaciones de empresarios y usuarios de los espacios industriales.

La reunión se inicia con una lectura del guión de referencia, aportado por la organización de la mesa, y a partir de ahí son los asistentes quienes complementan con su opinión sobre los temas propuestos.

A continuación, se presentan las principales conclusiones elaboradas en la mesa:

→ **Transporte aéreo:**

- El Aeropuerto está casi exclusivamente volcado al transporte de pasajeros. En la actualidad los productos que se transportan a Lanzarote por avión son minoritarios. La mayoría son productos de alto valor añadido y perecederos (flores, alimentos), la prensa diaria y productos de primera necesidad como las medicinas. Las dificultades para transportar otra clase de productos por avión en estos momentos son muy reducidas por los elevados costes del transporte aéreo.
- Se hace patente la necesidad de una ampliación del aeropuerto, ya que la pista para que las grandes aeronaves de vuelos *low cost* aterricen es insuficiente.

→ **La red de transporte por carretera:**

- Debido al crecimiento poblacional de la isla en los últimos años la red viaria de carreteras se encuentra en determinados puntos saturada. Esto ocurre sobre todo en las entradas y salidas de la ciudad de Arrecife y grandes áreas turísticas en las horas punta.
- Existe la necesidad de ampliar y mejorar la red en los puntos conflictivos. En algunas carreteras de interés turístico se debe estudiar la posibilidad de incorporar carriles bicis y tratamiento paisajístico,
- La oferta de transporte público es muy precaria, tanto en frecuencias como en cobertura territorial.



### → **Infraestructura portuaria:**

- Los asistentes a las mesas plantean que las instalaciones portuarias del Puerto de “Los Mármoles” se han quedado pequeñas para las necesidades actuales de transporte tanto de mercancías como de pasajeros en la isla. Por ello se subraya la necesidad de una ampliación del muelle de contenedores, atendiendo al ritmo de crecimiento experimentado en los últimos años. En este punto se hace patente la descoordinación existente entre las distintas administraciones y planes generales existentes. Está previsto que el muelle de contenedores crezca hacia el NE del puerto actual, al mismo tiempo la ampliación de la actual central térmica está prevista en el mismo lugar, mientras el vigente Plan Insular de Ordenación Territorial (PIOT) no considera ninguna de las dos iniciativas.
- Los asistentes a la mesa no poseían suficiente información sobre la aduana, por lo que el tema no se trató. En cuanto a la inspección de mercancía esta depende del Cabildo y de la aduana siendo ellos los que deciden si inspeccionan o no los contenedores. Esta inspección se puede realizar tanto en el Puerto de Los Mármoles (Lanzarote) o en Puerto de La Luz (Gran Canaria).
- El papel de las navieras en el puerto presenta deficiencias en los servicios de transporte de personas y mercancías. El tráfico marítimo entre islas es constante, pero entre la Península presenta deficiencias en las líneas. En los últimos meses se ha observado un aumento del transporte de pasajeros que abandonan la isla destino a la Península. En cuanto a la mercancía los asistentes a la mesa apuntan que se subvenciona la mercancía de la Península a Gran Canaria y a Tenerife, pero no a las otras islas menores como Lanzarote. En el caso de productos puntuales se subvenciona el transporte de Gran Canaria a Lanzarote pero no de Lanzarote a Gran Canaria o a Fuerteventura.
- Lanzarote es la isla número dos en el tráfico de cruceros en el archipiélago por lo que la mesa plantea que es necesaria una ampliación del muelle de cruceros. Parece ser que las instalaciones del puerto no son suficientes para el amarre de varios cruceros a la vez y se plantea una nueva ubicación del muelle de cruceros en frente del Parque Islas Canarias. De esta manera quedaría integrado en el centro de la ciudad de Arrecife, lo que podría incrementar el desarrollo de actividades comerciales y turísticas. Se hace patente la necesidad de habilitar un espacio para pasear del puerto a la ciudad para los turistas de cruceros.



- La instalación en Lanzarote de un Puesto de Inspección Fronteriza (PIF) tiene posibilidades de desarrollo, y ya se han detectado algunas empresas interesadas. El PIF inspecciona los productos de origen animal y derivados (carne, pescado, huevos, leche, etc.) para consumo humano que vienen de terceros países. Los PIF tienen que estar situados dentro del recinto aduanero y se nutren de la inspección de contenedores. En el caso de crear un PIF para Lanzarote, se debería antes analizar las posibilidades de competencia con el PIF de Gran Canaria.
- Los puertos se autofinancian y las tasas portuarias las publica Puertos del Estado, siendo en Canarias un 50 % más baratas que en el resto del territorio nacional.
- Se demanda una Autoridad Portuaria propia para Lanzarote pero habría que hacer un estudio para ello ya que existen serias dudas de que en estos momentos pudiera autofinanciarse. Esta autoridad portuaria propia si existiese pasaría a depender directamente de Puertos del Estado. Los puertos de Playa Blanca en Lanzarote y Corralero en Fuerteventura no dependen de Puertos del Estado sino de la Comunidad Autónoma dándose el caso de competencia desleal, ya teóricamente estos puertos no pueden ser comerciales y no usan amarradores y prácticos.
- La potenciación del puerto y de las infraestructuras logísticas de Lanzarote va depender del grado de desarrollo de las actividades económicas endógenas. Los productos que podrían llegar a producirse en la isla serían varios. Por un lado los asociados al reciclaje de los residuos puesto que en Lanzarote debido a la alta afluencia del turismo se generan muchísimos residuos. Por otro lado podrían producirse productos ganaderos y agrícolas si el plan de ordenación permitiese, entre otras iniciativas, la instalación de granjas estabuladas y cultivos de invernadero en los municipios más propicios para el desarrollo de las actividades agropecuarias (especialmente, en el Norte de la isla). La industria conservera que existió en el pasado es muy difícil recuperarla ya que no existe tratado de pesca con Marruecos. Habría que recuperar esos tratados para que existiese la posibilidad de volverla a implantar. El puerto pesquero está parado, ya que los recursos son escasos, la flota de bajura cada vez es más escasa. Por ello, el desarrollo de la industria conservera, pasa por el fomento de la acuicultura.



→ **Transporte de mercancías y red logística:**

- En la isla las empresas no se coordinan para tener una central de almacenamiento y predominan prácticas individualistas por parte de los empresarios. El puerto es el mejor escenario para crear un potente parque logístico de Lanzarote.
- En cuanto a gestionar naves de almacenamiento comunes resulta difícil ya que la industria en la isla está bastante atomizada. Habría que crear espacio industrial para poder concentrar las actividades.
- Se hace patente una carencia en el análisis del coste del transporte, es decir como encarece el transporte a los distintos productos y, por lo tanto, es un factor limitante o estimulador para el desarrollo de actividades económicas. En el caso de contenedores con variedad de mercancía, cómo debería valorarse cada artículo.

**3.2. Acta de la Mesa II. El papel de las administraciones locales en la planificación del suelo industrial**

Participaron en esta mesa expertos procedentes del ámbito de la administración pública, gestores de polígonos industriales y usuarios de los espacios industriales.

La reunión se inicia con una lectura del guión de referencia, aportado por la organización de la mesa, y a partir de ahí son los asistentes quienes complementan con su opinión sobre los temas propuestos.

Se da la circunstancia de que la parte temática referida a la gestión de suelos industriales, las políticas de reindustrialización gestionadas desde la administración central, las normativa impulsada desde la Unión Europea, El Plan de Desarrollo Industrial de Canarias (PDINCA), son desconocidas para la mayoría de miembros de la mesa, ante esta circunstancia e reorienta la mesa hacia una exposición de los expertos de cuáles son los puntos fuertes y las carencias que ellos detectan en el papel desarrollado por la administración a lo largo de los últimos años.

Por otra parte, hay temas que aunque si son conocidos, el tiempo de la jornada no permite su completo desarrollo. Entre ellos queda pendiente profundizar la Zona ZEC.

La relación de aportaciones recopiladas en la mesa es la siguiente:



### → **El Plan Insular y los Polígonos:**

- Se subraya que el origen de las áreas industriales es anárquico, “alegal”.
- Polígonos obsoletos. Apuntan los asistentes de que en este instante los Planes de uso y gestión de las áreas no están desarrollados. Una carencia que hace mucha de las naves no cumplan con los requisitos mínimos para obtener la licencia de aperturas como lo son la prevención de riesgos entre otros.
- Deficiencias en el PIOL. Los criterios paisajísticas del vigente PIOL, que exigen un uso comercial y un “tratamiento estético” al área Industrial de San Bartolomé (por ser esta una infraestructura ubicada en la “puerta de entrada” de la isla), que en opinión de los asistentes a la mesa disminuye el uso industrial de esta área sin que esa merma de uso reciba compensaciones.
- Falta de comunicación entre las administraciones que desarrollan planificación. Como ejemplo se apunta la diferencia de criterio con la que se ordenó el suelo próximo a la Central Térmica insular un espacio en el que el Ayuntamiento de Arrecife propone uso industrial mientras el municipio colindante permite el uso residencial.

### → **La gestión de la administración pública:**

- La gestión de la administración se define como lenta, tanto en la tramitación como en el tiempo que se tarda en dar respuesta.
- Los asistentes a la mesa comparten la queja de que procedimientos que fueron incorporados para aliviar los trámites y disminuir el número de interlocutores (IPPC (de Prevención integrada de la contaminación) entre otros), no son asimilados por la propia administración, y que pese a estar en vigor cada corporación, desde su ámbito y competencias, sigue sin reconocer este tipo de vías.
- Modificar el dato de duración del procedimiento de puesta en servicio de una actividad. El dato de dos años de duración del procedimiento de puesta en servicio se propone que sea sustituido por un mínimo de seis años.



- Uno de los asistentes a la mesa expone su caso personal con una propuesta de polígono que acumula 19 años de tramitación y que sigue siendo proyecto.
- Se hecha en falta la existencia de una ventanilla única que como canal de comunicación entre los emprendedores y la administración.
- En este apartado cabe la incorporación de la demanda de más competencias al Cabildo planteada desde el ámbito municipal.
- La Normativa a cumplir en muchos casos es:
  - Excesiva.
  - Irreal.
  - Demasiado proteccionista (PIOL).
  - Retrasada.
  - Contradictoria.
- Plantean los representantes de la administración que el primer paso que debe dar el promotor/ emprendedor es informarse.
- La falta de reacción de la administración local en el ámbito de la gestión industrial está dando con resultado el afloramiento de actividad que desarrolla su labor de forma ilegal.
- Falta de vigilancia del Cabildo de la administración gestión y control.
- Esta coyuntura genera competencia ilegal, que es desleal.
- La falta de criterio en la gestión industrial genera inseguridad jurídica.
- La actual situación produce rechazo al inversor.
- La administración local recibe mucho dinero de la actividad industrial y, sin embargo, dedica escasos esfuerzos a mejorar su situación.
- Es necesario que la administración fomente el cambio, que entrene y forme al promotor.
- Se pone como ejemplo a seguir buenas prácticas desarrolladas en Holanda donde se desarrollan estrategias de gestión de polígonos industriales, de carácter preactivo, localizando inversores, planteando escenarios de oportunidad, abriendo camino.





- Se plantea la necesidad de que la administración haga un esfuerzo de coordinación interna.
- Los funcionarios deben adaptarse a la normativa en vigor y mejorar su capacidad de trabajo.

### 3.3. Acta de la Mesa III. Diversificación económica en áreas industriales

Participaron en esta mesa expertos procedentes del ámbito de la administración pública, gestores de polígonos industriales y usuarios de los espacios industriales.

La reunión se inicia con una lectura del guión de referencia, aportado por la organización de la mesa, y a partir de ahí son los asistentes quienes complementan con su opinión sobre los temas propuestos.

A continuación se expone los resultados de la mesa, organizados a partir del **análisis DAFO**:

→ **Debilidades:**

- El alto margen de beneficios que ofrece el sector de la construcción y la cultura adquirida en la isla acerca de este amplio margen, dificultan la apuesta por otros sectores económicos de menor rentabilidad.
- La falta de implicación seria y comprometida por parte de las Administraciones Públicas dificulta la consecución de nuevos proyectos empresariales.
- La necesidad de importación de la mayor parte de las materias primas necesarias para el desarrollo de la actividad empresarial encarece los costes dificultando la diversificación económica, viéndose esto agravado por la doble insularidad. En este sentido, el Gobierno Autónomo propone como apuesta de futuro la subvención del transporte entre islas (Coste Cero del transporte interinsular), aunque esto puede acabar beneficiando únicamente a las islas mayores ya que aunque el transporte esté subvencionado, las islas menores no podrían competir en costes de producción.
- Por los mismos motivos expuestos en el punto anterior, existe una considerable dificultad para exportar productos que pudieran ser



producidos en la isla; únicamente tendrían más posibilidades de éxito aquellos que contasen con un amplio margen de beneficio.

- No hay suficiente masa crítica (limitaciones del mercado de consumo local y de las demandas potenciales el conjunto del archipiélago).
- Existe un escaso nivel de formación a nivel empresarial y deficiencias en la oferta educativa. Dado el perfil de gran parte de los empresarios de cierta edad, que han tenido un escaso acceso a la educación, parece clara la necesidad de apoyo al empresariado mediante asesoramiento y consultoría especializada que podría tener lugar a través de la creación de una “ventanilla única” por parte de la Administración Pública que unifique y facilite la tramitación burocrática intrínseca a la implantación y al mantenimiento de las empresas bajo el margen legal vigente. Por otro lado, es necesario aumentar la oferta en formación profesional de la isla y promover más ayuda para la realización de estudios universitarios ubicados fuera de la isla.
- La dependencia administrativa-funcional de Las Palmas de Gran Canaria, especialmente a lo concerniente al Puerto de Arrecife repercute aún más en la dependencia de las islas al tener que importar prácticamente todo desde el exterior. Sería recomendable que la gestión de dicho puerto corriese a cargo de un organismo independiente, que impidiera la actual politización existente con respecto al mismo.
- Los condicionantes legales y jurídicos derivados de la planificación insular y urbanística (PIOT y PGOUs) son fundamentales para la implantación de nuevas empresas. El PIOT vigente implica serias restricciones a la creación de nuevas zonas industriales así como a la instalación de ciertas actividades tales como invernaderos, piscifactorías, etc. Por otro lado, es de vital importancia para Arrecife, uno de los mayores núcleos de concentración de actividad industrial en la isla, la aprobación urgente de su PGOU a fin de evitar las incongruencias que se han venido cometiendo al permitirse la construcción de naves industriales para el desarrollo de actividades industriales que actualmente siguen aún sin licencia y han dado lugar a asentamientos industriales no legalizados.
- El prohibitivo coste actual del suelo industrial aumenta la inviabilidad de las iniciativas empresariales. En parte, esta especulación asociada al suelo se debe a la falta de planeamiento.



- El desfase tecnológico existente en las empresas ha sido parcialmente ocasionado por el desconocimiento por parte del empresariado de las nuevas tecnologías desarrolladas fuera de la isla y a la necesidad de costearse ellos mismos este proceso de búsqueda (por los desplazamientos necesarios, etc.) así como por el tiempo que el propio empresario debe emplear.
- La inexistencia o escasez de subvenciones especialmente dirigidas a la creación de otro tipo de empresas y el excesivo tiempo necesario para tramitarlas y solicitarlas, además de la falta de información acerca de las mismas hace que se pierda gran cantidad de dinero que no es solicitado.
- La dispersión de pequeños talleres mecánicos, carpinterías y otras actividades industriales ubicadas en entramados urbanos residenciales requieren de una decisión urgente en cuanto a su futuro, que pasaría por un traslado a zonas industriales propiamente dichas.
- La falta de respuesta ágil y pertinente por parte de la Administración Pública a las nuevas y pioneras iniciativas empresariales dificulta y ralentiza su puesta en marcha.
- La actual situación de inestabilidad e incertidumbre económica impide que los empresarios decidan arriesgarse con la implantación de nuevas empresas.
- La existencia de un considerable número de intermediarios entre empresariado y clientes en empresas relacionadas con el sector turismo, encarecen sobremanera el servicio prestado.
- La recuperación del sector agrícola y ganadero podría ser viable para productos destinados al autoconsumo insular, aunque dicha recuperación resulta muy complicada debido a:
  - El encarecimiento del producto final debido a la necesidad de mano de obra considerable.
  - La escasez de suelo para el desarrollo de estas actividades.
  - La necesidad de grandes cantidades de agua.
  - La escasa garantía de mercado que ofrece la agricultura ecológica para sus productos.
- La industria conservera y la pesca artesanal presentan escasas posibilidades de recuperación, en parte debido a la falta de claridad en la jurisdicción de las aguas y a la plaga generalizada de erizos marinos que impiden el desarrollo de los peces.



- La implantación de piscifactorías resulta actualmente complicada dadas las trabas impuestas por la Administración Pública y por los efectos dañinos que sobre el fondo marino sobre el que se sitúan pueden tener éstas.
- La industria relacionada con la explotación de la cochinilla presenta pocas posibilidades ante la competencia exterior ya que implica procesos que necesitan de mucha mano de obra y por los sustitutivos artificiales existentes.
- La especialización del sector industrial en el montaje de estructuras relacionadas con las energías renovables carece de posibilidades de implantación ante la necesidad de importar todos los componentes desde el exterior.

→ **Fortalezas:**

- La riqueza natural de la isla (más del 40% del territorio insular está protegido) debe considerarse un atractivo más para el turismo como actividad económica más importante de la isla. No debe suponer ningún obstáculo para la implantación de nuevas empresas industriales porque en la actualidad existe suelo disponible para tal fin, que probablemente no se ha utilizado adecuadamente debido a una mala gestión del mismo.
- No existe rechazo o recelo social a la implantación de nuevas actividades industriales.
- El consumo de productos originarios de la isla puede impulsarse mediante una promoción interior.
- Las características particulares de la isla pueden hacer más viable la implantación de pequeños polígonos especializados en un sector concreto frente al establecimiento de polígonos de dimensiones mayores.
- La experiencia empresarial acumulada durante años por el empresariado establecido en la isla puede exportarse a países o zonas menos desarrolladas (nuevos mercados) mediante acuerdos bilaterales con los mismos.



- Existen figuras excepcionales de ordenación que habilitan la utilización de suelo rústico no protegido para llevar a cabo proyectos de interés general que pueden también estar relacionadas con actividades industriales (Proyecto de Actuación Territorial).
- El empresariado insular se caracteriza por su voluntad e iniciativa.
- La isla cuenta con un emplazamiento geográfico estratégico a nivel de comunicaciones entre Europa y África.
- La marca Lanzarote (Reserva de la Biosfera) y la singularidad de la isla puede constituir un atractivo añadido para la implantación de nuevas empresas.

→ **Amenazas:**

- Los bajos sueldos de los trabajadores en posibles nuevos mercados como el africano, unido al ahorro del pago a la seguridad social, invita a la deslocalización de ciertas empresas al tener éstas una mayor facilidad de implantación en dichos mercados y obtener mayor rentabilidad. A su vez esto afecta a posibles nuevos emprendedores.
- La frecuente inestabilidad generada por los partidos políticos locales provocan que la gestión política no sea lo suficientemente ágil en la consecución de los proyectos empresariales, constituyendo un foco de problemas más que un impulsor de estas iniciativas.
- La fuerte dependencia que la economía insular tiene de las tendencias y movimientos del sector turístico como motor principal de la isla la hacen muy vulnerable frente a situaciones imprevistas.
- El acaecimiento de circunstancias inesperadas tales como las avalanchas masivas de inmigrantes en la isla escapan a lo previsto en cualquier tipo de planeamiento, por lo que las previsiones de suelo para el desarrollo de ciertas actividades no siempre quedan contempladas en los planeamientos.
- La fuga de inversiones que se está produciendo actualmente se está viendo originada por la aparente falta de suelo disponible y de mercado realmente rentable.



- La industria vinícola insular puede tener una gran competencia en los vinos obtenidos en otras zonas, como por ejemplo los vinos chilenos, por lo que deben potenciar su mercado regional – nacional realzando su singularidad y peculiaridad.

→ **Oportunidades:**

- El cuidado y la atención continua a la actividad económica derivada del turismo como motor principal de la isla debe ser constante y puede constituir una buena fuente de ingresos si se opta por ofrecer calidad en el servicio y en las instalaciones.
- La apertura de nuevos mercados fuera de las fronteras insulares (África, etc.) constituye una vía abierta a la posible expansión del empresariado de la isla.
- La necesidad de instalación de una nueva central térmica resulta inmediata dada las previsiones de consumo y la imposibilidad de ampliar la ya existente por falta de espacio disponible; no obstante, no se debe dejar pasar por alto la posibilidad de alcanzar el aumento de producción necesario mediante la combinación de una central de menor tamaño a favor de la introducción de energías alternativas.
- El desarrollo de una oferta complementaria de ocio para el turismo abre nuevas posibilidades para la diversificación de la actividad económica relacionada con dicho sector.
- La actual revisión del PIOT debe ser aprovechada para facilitar la creación de parques industriales competitivos a través un adecuado planeamiento territorial.
- La redacción del II Plan de Desarrollo Industrial de Canarias que se está llevando a cabo actualmente por parte del Gobierno de Canarias constituye un paso importante para el desarrollo de la industria en Canarias.
- La Zona Especial Canaria (ZEC) como zona de baja tributación creada en el marco del Régimen Económico y Fiscal (REF) de Canarias, promueve el desarrollo económico y social del archipiélago, impulsando la diversificación de su estructura productiva.



- Los fondos acumulados en las empresas en Reserva de Inversiones de Canarias (RIC) suponen una fuente de capital para actividades de diversificación atractivas.
- Las nuevas tecnologías como Internet posibilitan la apertura hacia mercados exteriores para la venta de servicios y/o productos intangibles.
- La reconversión del sector de la construcción al mantenimiento y recuperación de instalación turísticas obsoletas podría ser una de las alternativas para la diversificación económica.
- La introducción de empresas relacionadas con I+DT (desarrollo de ideas), que no necesitan de una gran inversión, no requieren apenas de logística y transporte, y que no se vean condicionadas por las limitaciones insulares pueden ser otra apuesta de futuro.
- La implantación de industrias relacionadas con el reciclado y el aprovechamiento de los residuos sólidos generados en la propia isla ofrece un amplio campo por explotar.
- La disponibilidad de recursos naturales suficientes en la isla permite la explotación de las energías renovables (eólica, solar, mareomotriz, geotérmica y biomasa), aunque requieren de un alto coste de implantación y un importante esfuerzo de investigación en nuevas tecnologías.
- La incipiente industria relacionada con el aloe vera presenta un campo de actuación en el que aún puede haber un amplio margen de desarrollo.



### 3.4. Acta de la Mesa IV. La gestión integrada de polígonos

Participaron en esta mesa expertos procedentes del ámbito de la administración pública, gestores de polígonos industriales y usuarios de los espacios industriales.

La reunión se inicia con una lectura del guión de referencia, aportado por la organización de la mesa, y a partir de ahí son los asistentes quienes complementan con su opinión sobre los temas propuestos.

La relación de aportaciones recopiladas en la mesa es la siguiente:

→ **Valoración de las infraestructuras y servicios industriales:**

- Las infraestructuras y servicios industriales son deficientes debido a que las naves se han ido edificando de forma espontánea sin un plan parcial que ordenara la urbanización de estas zonas. Sólo existe, en Arrecife, un polígono con buenas infraestructuras con plan parcial desarrollado denominado Altavista II-Este.
- El Plan General de Ordenación Urbana de Arrecife de 1991 contempla suelo para el desarrollo industrial pero los planes parciales nunca han podido ser desarrollados.
- Existe una modificación reciente de la Ley del Territorio del Gobierno de Canarias. Se trata de una ley de medidas urgentes que afecta en gran medida al suelo industrial en dos aspectos fundamentales: el primero de ellos hace referencia a que los polígonos industriales deben reservar un porcentaje para la ubicación de parcelas de pequeñas dimensiones y, el segundo, contempla la posibilidad de crear polígonos industriales en suelos con categoría de rústico de protección territorial.
- Se podrían utilizar subvenciones específicas tendentes a renovar las áreas de actividades productivas existentes y adecuarlas a la normativa vigente.
- Se propone el reconocimiento y legalización de áreas productivas irregulares por parte de las administraciones públicas o darles una salida para su traslado.





- Se propone que el Plan Insular de Ordenación del Territorio debe recoger un acuerdo con todos los municipios para asignar un área donde ubicar las actividades productivas que actualmente están integradas dentro de los núcleos de producción de forma dispersa.
- La red viaria municipal entre zonas de actividades productivas es deficiente. Si se propusieran nuevos suelos para el uso industrial deben ser aquellos con buena ubicación desde el punto de vista del viario.
- Se propone intentar gestionar subvenciones europeas para la compra de suelo por parte de la Administración Pública Local para el posible traslado de aquellas actividades productivas que resulte viable.
- Existen normativas de distintas administraciones que se contradicen por lo que el proyectista de un polígono no sabe cómo actuar. Se debe simplificar la normativa.
- Obligar a los propietarios de suelo en zonas sectorizadas ordenadas a ponerse de acuerdo para desarrollar los planes parciales.

→ **Valoración de la red energética industrial y gestión de residuos:**

- Existen problemas de potencia energética para los polígonos. La empresa de suministro energético obliga a costear a los propietarios del plan parcial los gastos de instalaciones para aumentar la potencia.
- El estado de la red de saneamiento es deficiente. Actualmente se está ejecutando la red de saneamiento por unidades de actuación en la zona de Playa Honda. La red de saneamiento no está preparada para recoger las aguas residuales urbanas e industriales de forma separada.
- La gestión de residuos es muy deficiente. El vertedero insular no está preparado para recoger residuos industriales por lo que debe adecuar de forma paralela al aumento de generación de residuos industriales apareadas a la aparición de nuevos polígonos.
- Se propone la creación de nuevas zonas para el reciclaje de residuos industriales en el entorno de los polígonos.
- Se necesita una buena gestión de vertederos y la ubicación de espacios propios para los mismos.



- Se necesita hacer una reflexión a priori antes de ubicar un nuevo polígono industrial para ver las necesidades que resuelvan los problemas existentes como pueden ser la gestión de residuos, red de saneamiento, etc.

→ ***Papel de las comunidades de propietarios y asociaciones empresariales:***

- Existe asociacionismo de empresarios de zonas que aspiran a regularizarse.
- Se propone contratar asesores para informar y fomentar las comunidades de propietarios y asociaciones empresariales para mejorar la gestión de los polígonos industriales. Se podría apoyar con asesoramiento técnico facilitado por la contratación de un especialista por parte de la administración pública.
- Existen muchas asociaciones empresariales con mal funcionamiento porque los miembros intentan defender sus asuntos particulares.

→ ***¿Es posible una gestión integrada de servicios que permita compartir y abaratar los costes productivos?***

- Se considera viable la gestión integrada de servicios dentro de un mismo polígono, sin embargo es más complicado entre distintos polígonos.
- Existen limitaciones para la ubicación de nuevas empresas de gestión de residuos.

→ ***El papel de las administraciones públicas***

- La administración pública local es considerada ineficiente y se señala la inexperiencia de los técnicos para la resolución de trámites administrativos relacionados con la aprobación de los planes parciales industriales.
- Se propone la creación de una oficina técnica de apoyo a los ayuntamientos como GERENCIA MANCOMUNADA, con técnicos cualificados que conozcan los pasos que requiere un plan parcial, por ejemplo.



- Se pide respeto a los trabajos en materia territorial de los grupos de gobierno anteriores para fomentar una continuidad en materia territorial.
- Las administraciones públicas no asumen el mantenimiento de urbanizaciones de espacios productivos.

→ ***Perspectivas de las energías renovables:***

- La economía está limitada por la dependencia energética.
- Existen polígonos en otros lugares de España especializados en energías renovables. Lanzarote podría especializarse en polígonos de otro tipo de tecnologías como la mareomotriz.
- Se han realizado estudios sobre la energía geotérmica que apuntan la rentabilidad de su explotación.
- Los huertos solares son rentables a partir de 50 Ha por lo que no se recomiendan en territorios limitados como Lanzarote.
- Se propone trabajar en la imagen de una isla que promueve las energías renovables.
- Existen limitaciones para conseguir permisos para verter la energía proveniente de fuentes renovables en la red eléctrica.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



---

## VI. Diagnóstico Socioeconómico de Lanzarote

### Marco estratégico

## Índice

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. PERSPECTIVAS DEMOGRÁFICAS DE LANZAROTE .....	5
3. CAPITAL HUMANO Y MERCADO DE TRABAJO .....	12
3.1. Mercado de trabajo .....	12
3.2. Capital humano y formación .....	23
4. CARACTERIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL .....	25
4.1. Estructura sectorial según el empleo.....	26
4.2. Características del tejido empresarial.....	29
5. DINÁMICAS ECONÓMICAS Y TERRITORIALES.....	33
5.1. La articulación de las infraestructuras de transporte .....	34
5.1.1. La red viaria: cohesión insular .....	34
5.1.2. Transporte marítimo.....	37
5.1.3. Transporte aéreo: proyección internacional de Lanzarote .....	40
5.2. Sistema urbano-territorial.....	43
5.3. Expansión turística-residencial .....	47
5.4. Áreas industriales.....	50
5.5. Centros funcionales de servicios y comerciales .....	51
5.6. Sector agroalimentario .....	55
5.7. Diversificación económica y actividades emergentes .....	64
5.7.1. Viabilidad de las energías renovables en Lanzarote .....	65
5.7.2. Acuicultura .....	66
5.7.3. Las salinas .....	68
5.7.4. Reciclaje industrial .....	69
5.7.5. Potenciación de la agricultura y de las actividades agroindustriales.....	71
5.7.6. Bioindustria .....	71
5.7.7. Potenciales ecoturísticos de Lanzarote .....	72
6. CONCLUSIONES ESTRATÉGICAS PARA LANZAROTE .....	76

## **1. INTRODUCCIÓN**

Lanzarote resulta ser una de las islas de las Canarias que mas espacios naturales conserva, con una urbanización limitada a ciertos núcleos costeros.

Su actividad industrial y comercial se concentra en la capital del cabildo, Arrecife y en sus poblaciones circundantes. Es por ello que la gran mayoría de infraestructuras de transporte como aeropuerto y puerto se encuentran en torno a este núcleo de actividad industrial y de servicios.

Debido a estas actividades, en los últimos años se han producido una serie de dinámicas migratorias, en las que Lanzarote se ha posicionado como una receptora de mano de obra extranjera para cubrir la gran demanda de sus sectores turístico, comercial y de la construcción. Esta inmigración ha supuesto una recuperación de la natalidad y la renovación demográfica de Lanzarote. Las previsiones apuntan a que la isla seguirá creciendo con fuerza, sumándose 30.000 nuevos habitantes en los próximos 10 años.

En pocas décadas, Lanzarote se ha especializado en una economía de servicios que gira en torno al monocultivo turístico. El dinamismo de las actividades comerciales y de la construcción en los últimos años deriva, en primera instancia, de ese boom turístico.

El resto de actividades en la isla son muy reducidas, tanto en número de activos como porcentaje del PIB. Las actividades industriales son poco avanzadas y se caracterizan por una estructura empresarial débil. La agricultura, otrora base económica de la isla, ha sufrido una intensa regresión, donde tan sólo el subsector vitivinícola goza de cierto dinamismo gracias a la puesta en marcha de la denominación de origen de la isla.

Dentro del sector primario, la pesca ha seguido la misma regresión pasando de 1.150 buques de pesca en la isla en 1999 a tan solo 251 en 2003, siguiendo esta reducción hasta la actualidad donde la pesca y su volumen total de capturas es casi testimonial.

Un factor importante que diferencia la actividad económica, se refleja en los ciclos estacionales que sufre la economía de la isla debido a la temporada baja del sector turístico en invierno, lo cual repercute en el desempleo durante estos meses, aunque éste se recupera con las contrataciones masivas de la época estival.

La fuerte especialización turística genera una fuerte dependencia y vulnerabilidad ante las crisis coyunturales. Algunos índices de actividad como de empleo han sufrido un pequeño descenso en el último año, frenándose así un proceso de crecimiento económico de la isla que se venía dando desde hace varias décadas.

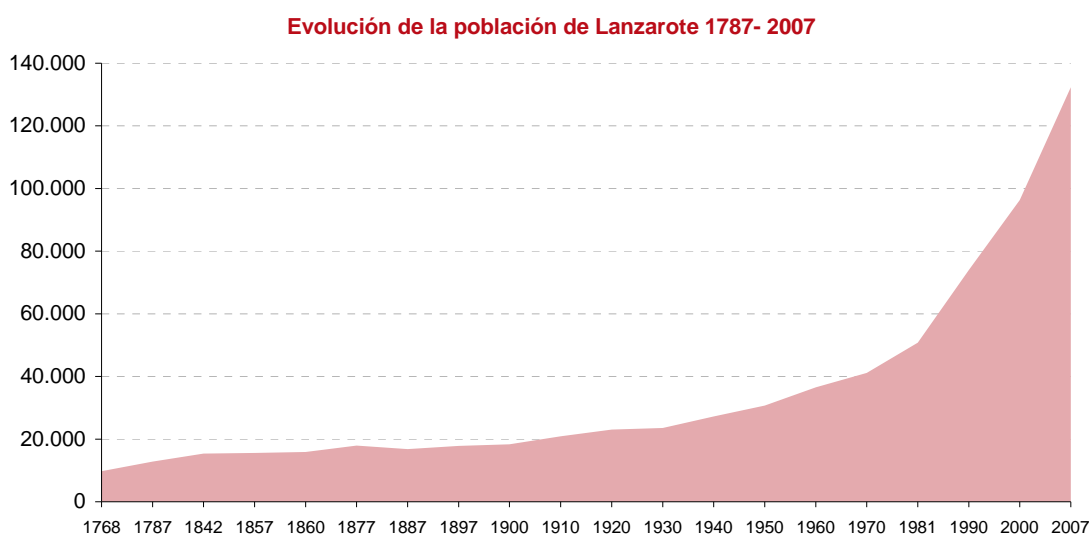
Esta desaceleración, la crisis del turismo y de la construcción, que constituyen los dos motores económicos de la isla arroja incertidumbres sobre el futuro económico de la isla misma, al tener sus pilares de desarrollo reducidos a solo estos dos sectores.

Por ello Lanzarote debe buscar diversificar su base económica para buscar nuevas actividades que sean sostenibles ecológicamente y que acaben con la dependencia del sector turístico.

## 2. PERSPECTIVAS DEMOGRÁFICAS DE LANZAROTE

Atendiendo a los datos del Padrón de 2007 la isla de Lanzarote contaba con 132.366 habitantes, lo que implica un aumento de 54.000 habitantes respecto a 1996. En términos relativos este crecimiento fue del 71,1%, muy superior a las medias de Canarias y España, 26,1% y 13,9%, respectivamente.

El *boom* demográfico actual contrasta con el estancamiento de la isla durante siglos, pues hasta 1970 no se superó el umbral de los 40.000 habitantes. A partir de los años setenta se inicia un espectacular crecimiento que ha llevado a triplicar la población de la isla.

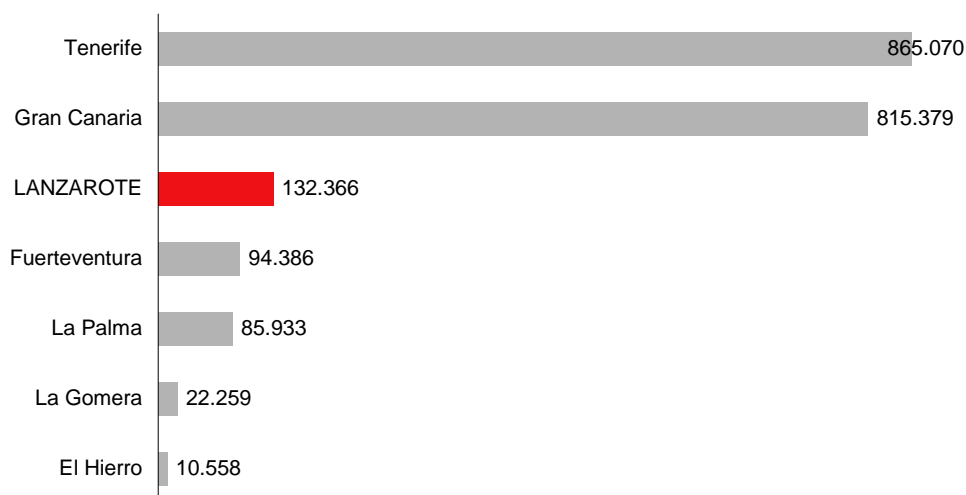


Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

La población de Lanzarote ocupa el tercer puesto de las islas por detrás de Gran Canaria y Tenerife. La densidad de población es de 208,8 habitantes por kilómetro cuadrado, muy por encima de la media española que es de 88,59 hab/km<sup>2</sup>, pero sensiblemente por debajo de la media autonómica que es de 271,4 hab/km<sup>2</sup>. No obstante, el significado demográfico de la isla en el conjunto de Canarias, aunque sea modesto, se está incrementado notablemente en los últimos años, pasando de representar un 4,6% en 1996 a un 6,4% en el 2007.

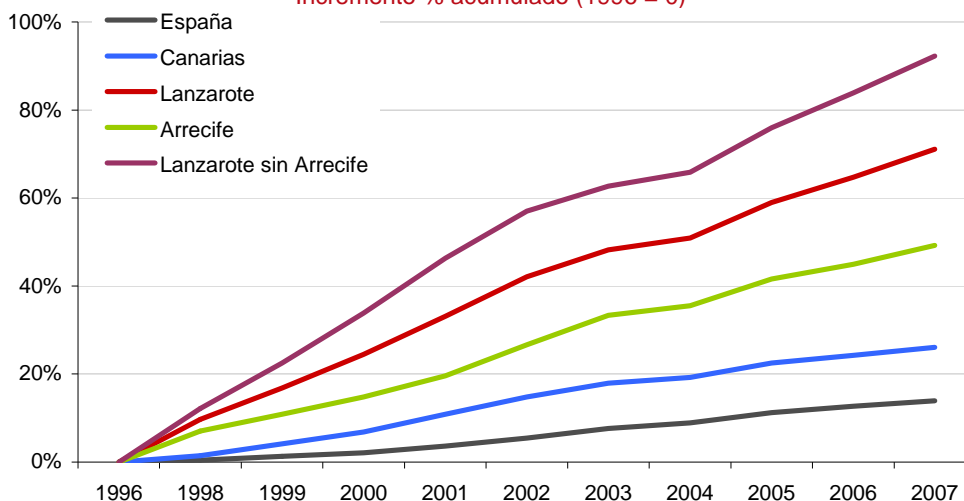


Población de Canarias: distribución insular (2007)



Fuente: Instituto Canario de Estadística

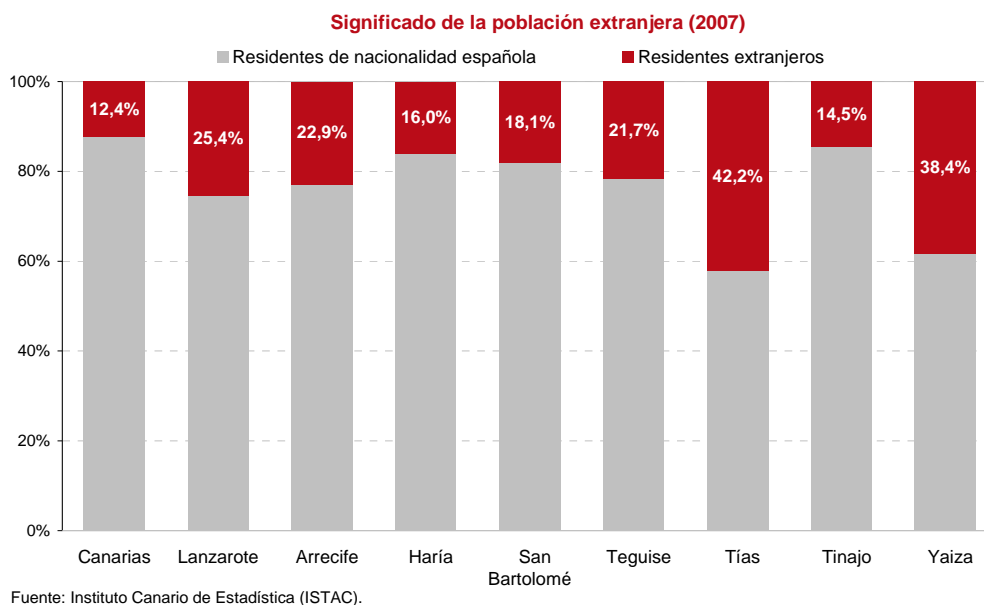
Este crecimiento demográfico, ha sido común en toda la isla, doblándose la población de los municipios o incluso triplicándose como en el caso de Yaiza. Pero en términos absolutos, el crecimiento sigue polarizándose en la capital (el 34,1% del total de la isla).

Evolución de la población 1996-2007:  
Incremento % acumulado (1996 = 0)

Fuente: Padrón Municipal,

El factor que mas ha incidido en esta expansión demográfica ha sido la llegada de nuevos residentes extranjeros, los cuales componen en la actualidad el 27% de la población total de Lanzarote, muy superior a la media española del 10%, y de Canarias 12,4%. El peso relativo de los extranjeros llega a ser muy significativo en los municipios de Tías y Yaiza (véase siguiente gráfico), donde los extranjeros representan el 42% y 38,4%, respectivamente. En términos absolutos, Arrecife lidera

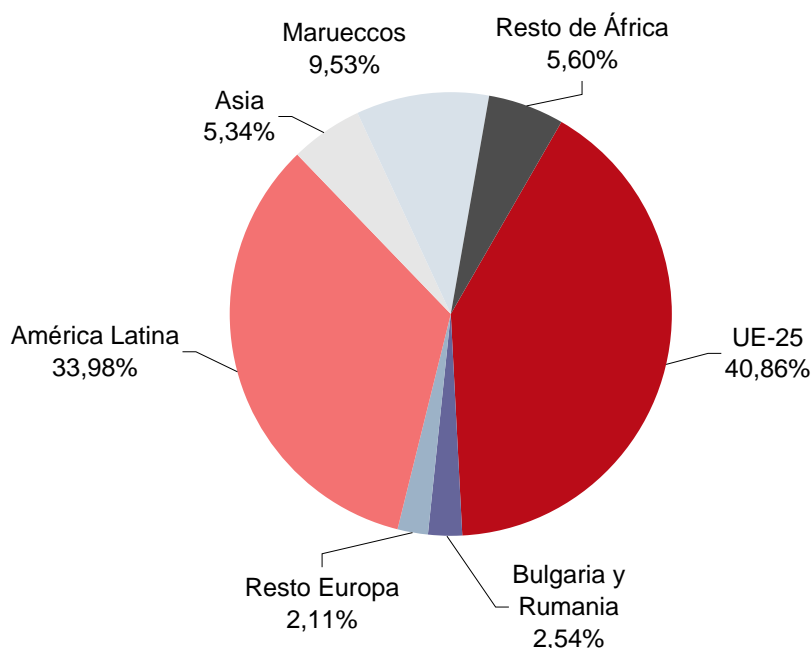
el ranking (13.032 extranjeros de un total de 33.641 para el conjunto de la isla), seguido del municipio de Tías (7.705 extranjeros).



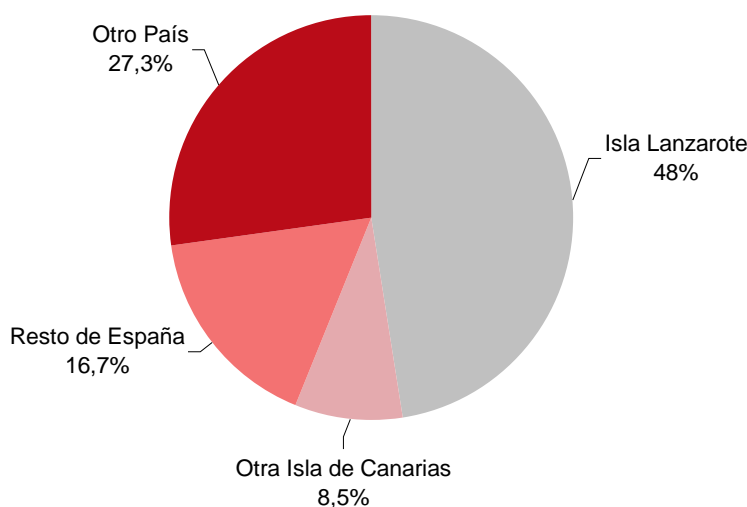
Una gran parte de ésta de población extranjera, proviene de la Unión Europea (25), 40,8%, seguida de los colectivos de América Latina, 34%, y Marruecos, 9,5%. La alta representatividad de los extranjeros procedentes de países europeos se debe a la especialización turística de la isla, y de forma concreta el empuje del turismo residencial de los últimos años. Las condiciones naturales de la isla y la calidad de vida son los principales factores de atracción. De éstos extranjeros europeos, el 74,5% está compuesto por tres nacionalidades: británicos, alemanes e italianos.

El resto de extranjeros, tienen unas motivaciones básicamente de tipo laboral, es decir, son fruto de las oportunidades que ha brindado el crecimiento económico de Lanzarote en los últimos años. Entre los inmigrantes laborales, destaca el colectivo latinoamericano, encabezado por los colombianos, venezolanos y ecuatorianos. A pesar de la creciente inmigración ilegal desde los países subsaharianos, a través del fenómeno de los cayucos, la presencia de éstos es más mediática que efectiva, pues tan sólo representan un 5,6% del total de extranjeros en la isla.

Población de Lanzarote según su nacionalidad en 2007



Pero además de la población extranjera, Lanzarote también ha ejercido una potente atracción respecto a los flujos migratorios de nacionalidad española, provenientes de otras comunidades autónomas e islas del archipiélago, cuyos efectivos constituyen en la actualidad un 25,2% del total de la población de la isla. Por todo ello, una de las principales enseñanzas de la isla es la intensa aloctonía de su población, con más del 50% de habitantes nacidos fuera de la isla.

**Población de Lanzarote por lugar de nacimiento en 2007**

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

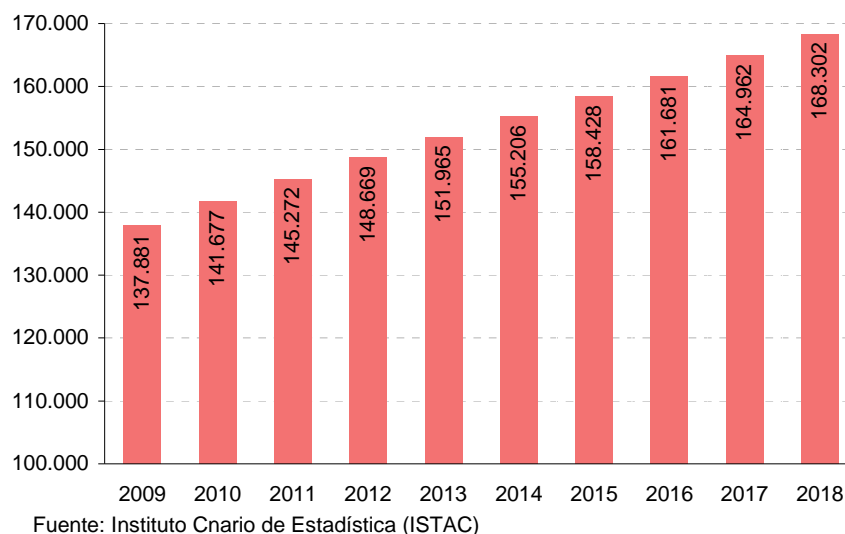
Gracias a todos estos nuevos aportes de población, la situación demográfica ha mejorado radicalmente, tanto en el aumento de la natalidad como el rejuvenecimiento de la isla, invirtiendo el estancamiento paulatino de anteriores décadas.

En la siguiente pirámide de población se comparan las estructuras demográficas existentes en la isla según sean población de nacionalidad extranjera o española. Como se puede observar, en líneas generales el aporte de población extranjera ha supuesto un destacado incremento de las generaciones en edad activa, especialmente entre 25 y 44 años. Además, los hijos de estos residentes extranjeros está mejorando el peso de la población infantil y de la tasa de natalidad, en general, de la isla.

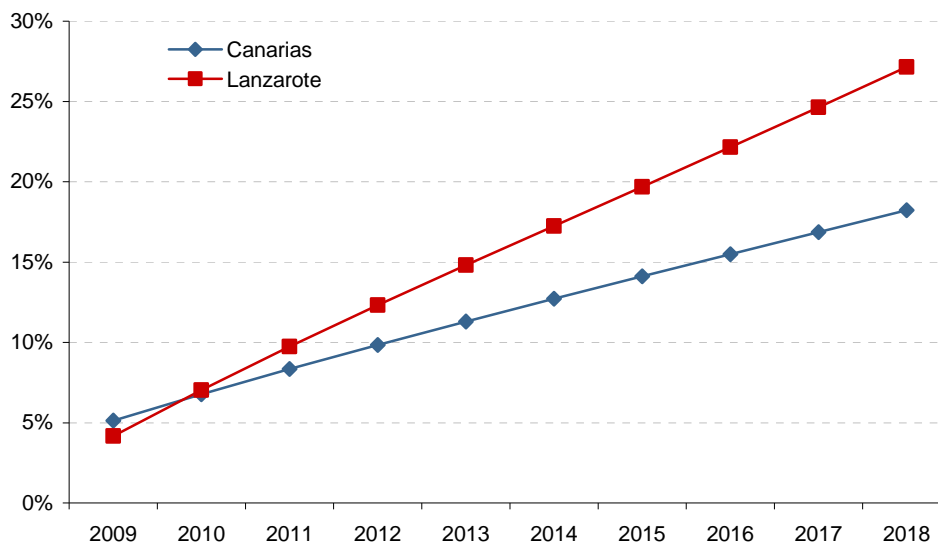
El crecimiento natural en Lanzarote alcanzó el 7,9 por mil habitantes en 2006, lo cual supone duplicar la media autonómica, 4 por mil. La tasa de natalidad en ese mismo año fue de 12,6 nacidos por cada mil habitantes, que aventaja las medias de Canarias y España, 10,2 y 9,8, respectivamente.

En la próxima década se prevé una continuidad de la expansión demográfica. La previsión del ISTAC dibuja para Lanzarote un horizonte de 168.302 habitantes en 2018, lo cual implicaría un aumento en torno a 36.000 nuevos residentes respecto a la población actual (véase siguiente gráfico).

Proyección de la población de Lanzarote (2009-2018)



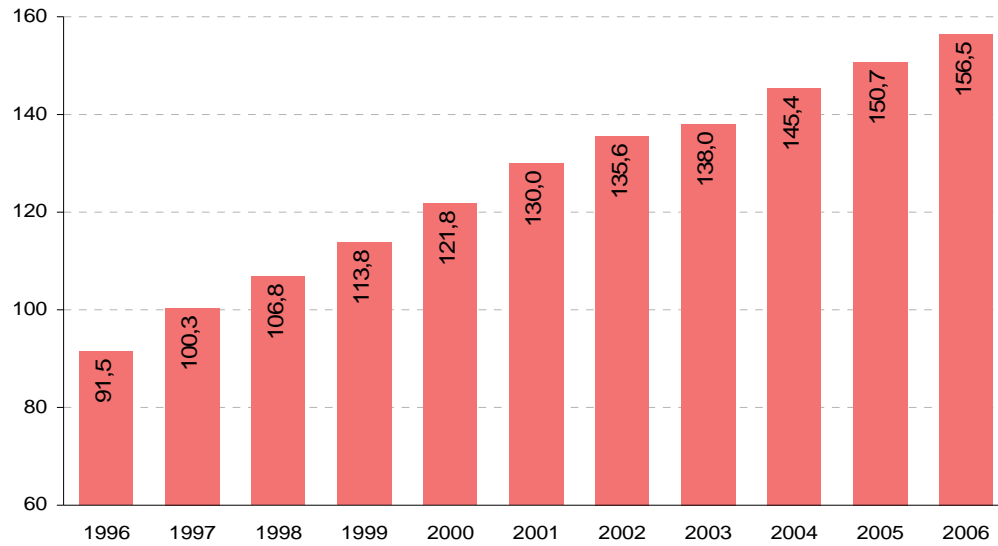
En términos relativos, Lanzarote seguirá creciendo a un mayor ritmo que la media autonómica. Como se aprecia, en el siguiente gráfico, el incremento acumulado en el periodo 2007-2018 representa para Lanzarote un 27,1%, una cifra notablemente superior al de conjunto del archipiélago, 18,2% y el 9% de la media española.



Lanzarote se enfrenta a un gran reto de futuro para ordenar este crecimiento poblacional, máxime si tenemos en cuenta que en el contexto de la isla el suelo es un bien limitado, sujeto a restricciones ambientales. El aumento constante de la presión demográfica, véase siguiente gráfico, debe ser tenido en cuenta como un factor clave en la planificación urbana y estratégica. En buena medida, la correcta adaptación a las

nuevas necesidades planteadas por la población en crecimiento exige una mejora de la cobertura y eficiencia de los servicios públicos y una apuesta firme hacia una economía más diversificada y menos dependiente del exterior.

**Densidad de la población en Lanzarote, 1992 - 2007**



### 3. CAPITAL HUMANO Y MERCADO DE TRABAJO

La eficiencia del mercado de trabajo a la hora de proporcionar y asignar una oferta de trabajo de calidad a las necesidades empresariales es una condición indispensable para el crecimiento económico futuro de Lanzarote.

En el análisis desarrollado en esta sección se comprueba que el mercado de trabajo ha tenido un comportamiento muy dinámico en los últimos años, con una reducción en el porcentaje de población que se encuentra desempleada, que le ha llevado a situarse a una situación que roza el pleno empleo. Como peculiaridad del mercado de trabajo de Lanzarote es necesario su alta estacionalidad derivada de la especialización turística. Ello incide en el repunte del desempleo en los meses más flojos para el sector turístico, que se corrige satisfactoriamente en la temporada alta del sector, dándose incluso situaciones de falta de trabajadores para el sector.

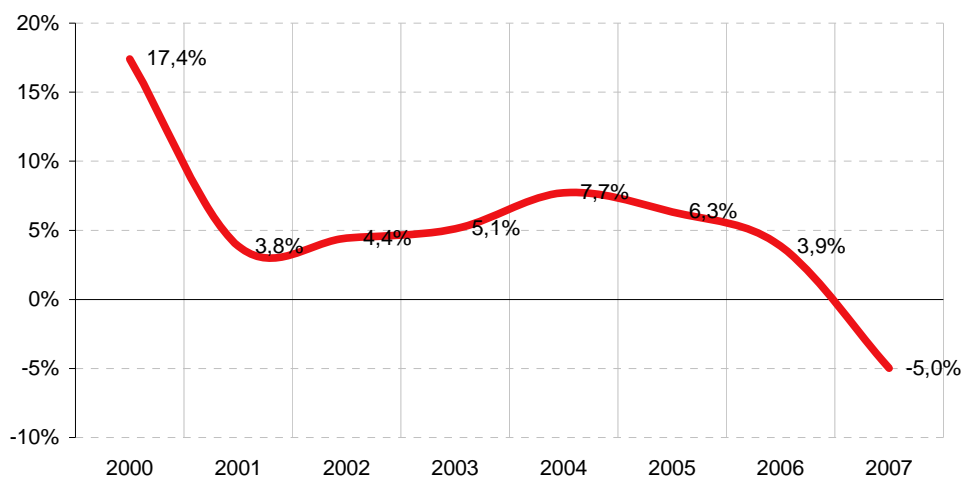
No obstante, las cifras de los últimos meses apuntan una desaceleración en los niveles de actividad y contratación, que pueden anunciar el fin de un periodo de fuerte expansión económica de más de una década.

#### 3.1. Mercado de trabajo

En la actualidad la economía española está inmersa en coyuntura de desaceleración. Tras un periodo en el que se creció a buen ritmo y de manera robusta, los indicadores macroeconómicos reflejan un acusado cambio de tendencia. La reducción de la actividad, la disminución del ritmo de creación de empleo, el incremento de la tasa de paro y las restricciones financieras, son algunas de las variables que reflejan esta situación, en mayor o menor medida, en todas las Comunidades Autónomas del País.

La isla de Lanzarote no ha quedado al margen de la actual situación coyuntural, tal y como puede leerse del análisis de su mercado de trabajo. En primer lugar, hay que destacar la reducción del número de contratos efectuados en el primer semestre de 2008. Durante los seis primeros meses del año se efectuaron 24.395 nuevas contrataciones, mientras que en el mismo periodo del año anterior ascendieron a 29.915, lo que significa una reducción del 18,5%, produciéndose descensos interanuales en todos los meses entre enero y junio. Es decir, el mercado de trabajo de la isla ha perdido dinamismo en este periodo fruto de una reducción de la actividad. Sin embargo, hay que tener en cuenta que esta situación ya empezó a gestarse en 2007, cuando el número de contratos formalizados fue un 5% inferior a los de 2006.

**Evolución de los contratos realizados en Lanzarote**  
Tasa de crecimiento anual



Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias

Los principales núcleos de actividad en la isla de Lanzarote es Arrecife, donde se registró más del 42% de los contratos de trabajo firmados durante 2007. En segundo lugar se situaron Yaiza y Tías la registrarse en cada una de las ciudades un 17% de los contratos formalizados el año pasado. Así, puede decirse que la economía isleña está centralizada en Arrecife, el motor económico, y laboral, de la isla.

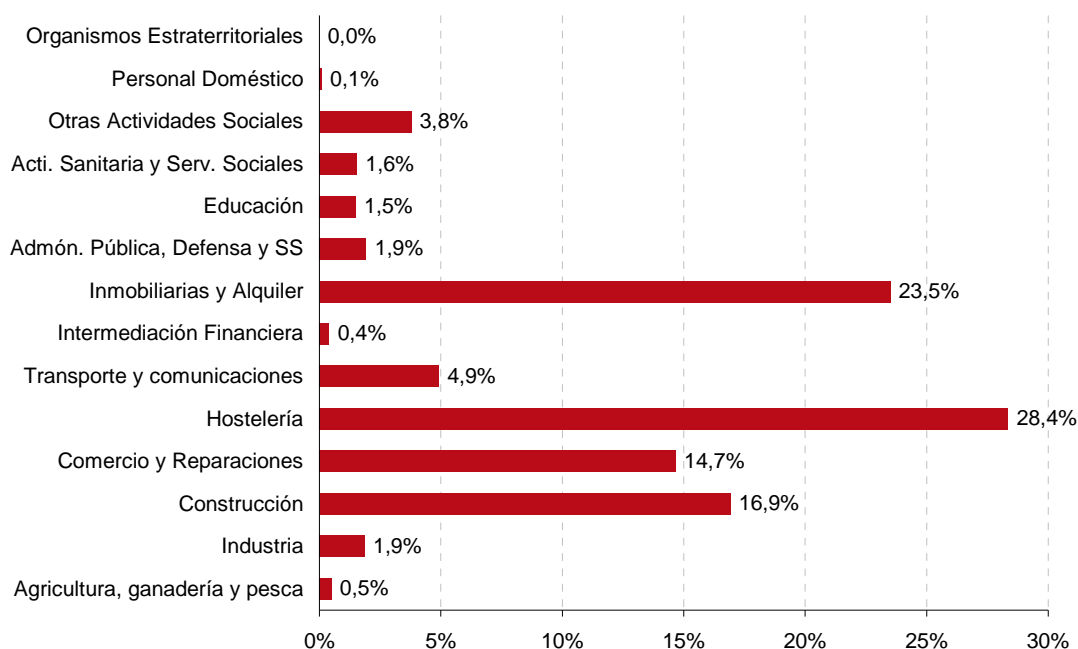
Ahondando en la estructura sectorial de la economía de Lanzarote se observa un claro predominio del sector hostelero derivado de la importancia del turismo en la economía de la isla. Así, se observa cómo el 28% de los contratos realizados en 2007 se relacionaron con actividades del sector de la hotelería. Al igual que en otras muchas economías del país, las actividades asociadas al negocio inmobiliario en Lanzarote tienen también mucha relevancia tal y como muestra la proporción de contratos ligados a las inmobiliarias y al alquiler, 23,5%. No obstante, hay que tener en cuenta que en la isla esta actividad está muy ligada al sector turístico ya que cada vez es más común la llegada de turistas que se alojan en viviendas que se arriendan durante unos meses y son gestionadas a través de agencias inmobiliarias especializadas en el alquiler temporal de viviendas. La construcción aglutinó al 16,9% de los contratos firmados en 2007. Es decir, el 70% de los contratos de trabajo firmados 2007 en la isla estuvieron relacionados con el turismo, la construcción y los servicios derivados de ellas. El sector comercial y de reparaciones aglutinó al 14,7% de los nuevos contratos.

Todo ello, es un fiel reflejo del modelo económico de la isla, que favorece el desarrollo de servicios ligados directa o indirectamente al turismo, y por extensión las actividades inmobiliarias y de construcción.



## Contratos registrados por sectores de actividad en Lanzarote (2007)

% sb total



Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias

Agrupando por sectores económicos se aprecia cómo el 80,7% de los nuevos contratos firmados durante el pasado año estuvieron ligados al sector servicios, lo que vuelve a poner de manifiesto el peso de este sector en la economía de la isla. Casi el 17% de los trabajadores se colocaron en el sector de la construcción y sólo el 1,9% en industria y el 0,5% en agricultura.

## Contratos registrados por sector económico en Lanzarote (2007)

Total y % sb total

Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	TOTAL
299	1.126	10.210	48.720	60.355
0,5%	1,9%	16,9%	80,7%	100,0%

Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias (OBECAM)

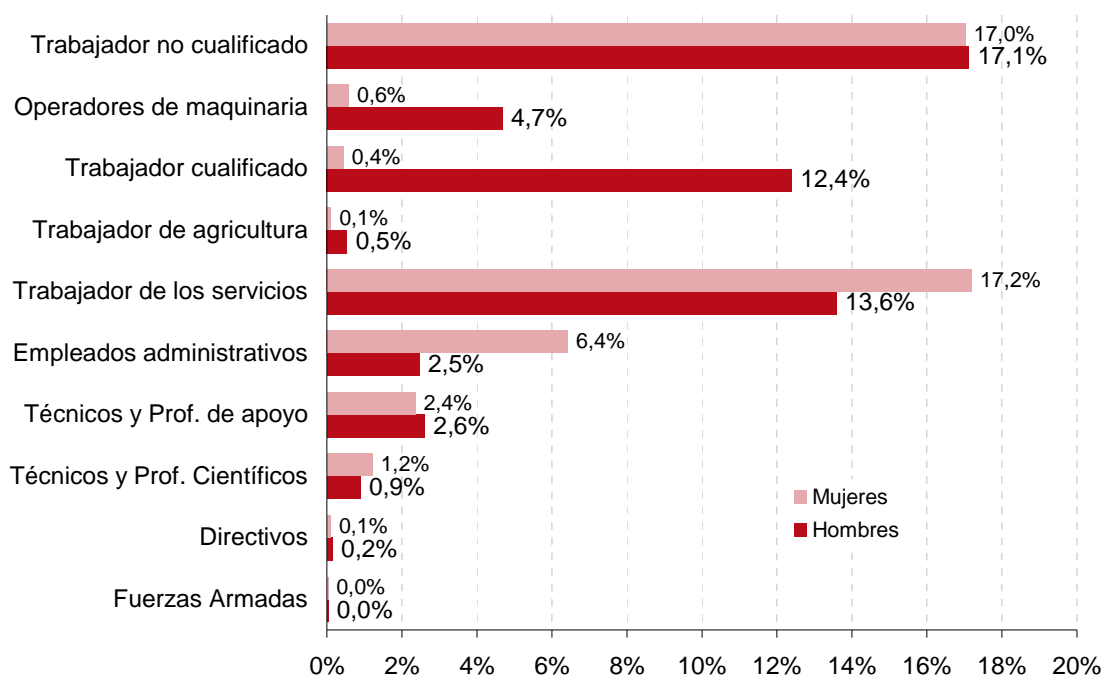
En cuanto a la distribución por sexos, destaca la alta participación de las mujeres, de hecho el 45,5% de los contratos de 2007 fueron firmados por mujeres mientras que el 54,5% lo firmaron varones. El dato más destacado en este punto es la elevada contratación de mujeres en sectores muy relevantes de la economía de la isla como son el referido a inmobiliarias y alquiler, donde el 621% de los contratos de 2007 lo firmaron mujeres y el comercio donde las mujeres alcanzaron el 60%. Pero la presencia de mujeres también es muy relevante en el sector de la hostelería, el más importante de la isla, donde el 49% de los contratos cerrados en 2007 los firmaron mujeres. Como cabría esperar, los varones son mayoría en la industria y, en mayor medida, en la construcción. Con esto puede decirse que la incorporación de la mujer al mercado de trabajo en Lanzarote está plenamente conseguida, ya que ocupan

puestos de trabajo en los sectores más relevantes de la economía isleña. En definitiva, la fuerte especialización en una economía de servicios genera muchas oportunidades de inserción laboral a las mujeres de la isla.

En una economía basada en el sector turístico predominan más los trabajadores no cualificados que los cualificados. Esta afirmación puede corroborarse en el siguiente gráfico donde se observa que el 34,2% de los trabajadores que firmaron un contrato en 2007 no contaban con cualificación, frente al 12,8% que se definió como mano de obra cualificada. Entre los no cualificados se observa un equilibrio en el género, mientras que entre los cualificados predominan los varones frente a las mujeres. Buena parte de los trabajadores no cualificados serán empleados en actividades relacionadas con el turismo y los servicios inmobiliarios, aunque la mano de obra que se define perteneciente al grupo profesional de los servicios es el 30,8% y en este caso, las mujeres son más numerosas que los varones.

Los grupos profesionales ligados a actividades más industriales, como los operarios y técnicos tienen una presencia muy reducida. Las cifras también revelan el escaso dinamismo de las actividades agrícolas y pesqueras, otrora dominantes, con tan sólo 0,7% de los contratados. El peso de los directivos sobre el total de contratos es exiguo, 0,3%.

**Contratos registrados por grupo profesional en Lanzarote. 2007**  
% sb total



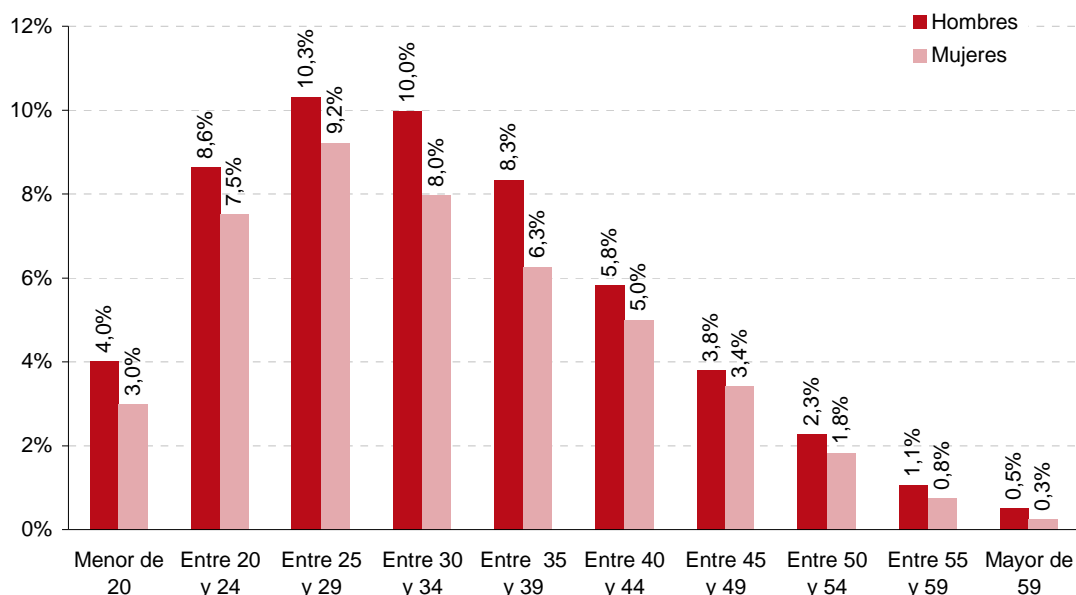
Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias

En el siguiente gráfico se analiza la estructura por edades y sexos de los contratados. En todos los grupos de edad predomina el sexo masculino frente al femenino, aunque la diferencia es escasa (la máxima es de 2,1 puntos porcentuales).

La creación de empleo de una economía de servicios favorece a los grupos de edad más jóvenes, sobre todo cuando la economía se basa en el turismo. La mano de obra para el desempeño de esta actividad no requiere de excesiva formación y se compagina muy bien con el desempeño de otras actividades y con los estudios. Así, en Lanzarote el 60,6% de los contratados en 2007 contaban con menos 35 años (el 23,1% tenía menos de 25 años). Es decir, se trata de contratos firmados por jóvenes residentes en la isla o llegados de otros destinos para trabajar la temporada turística en hoteles, restaurantes, etc. Por el contrario, sólo el 6,7% de los contratos de 2007 fueron firmados por mayores de 50 años. Los dos colectivos más numerosos fueron los trabajadores comprendidos en los quinquenios de 25 a 29 años y de 30 a 34 años. De este último quinquenio en adelante la contratación comienza a ser menos frecuente tanto en hombre como en mujeres.

Es decir, las características de la economía de Lanzarote son propicias para la contratación de mano de obra joven y de escasa cualificación. Así, los trabajadores poco cualificados encontrarían un trabajo asociado a su nivel de formación con mayor facilidad que un trabajador con elevada formación.

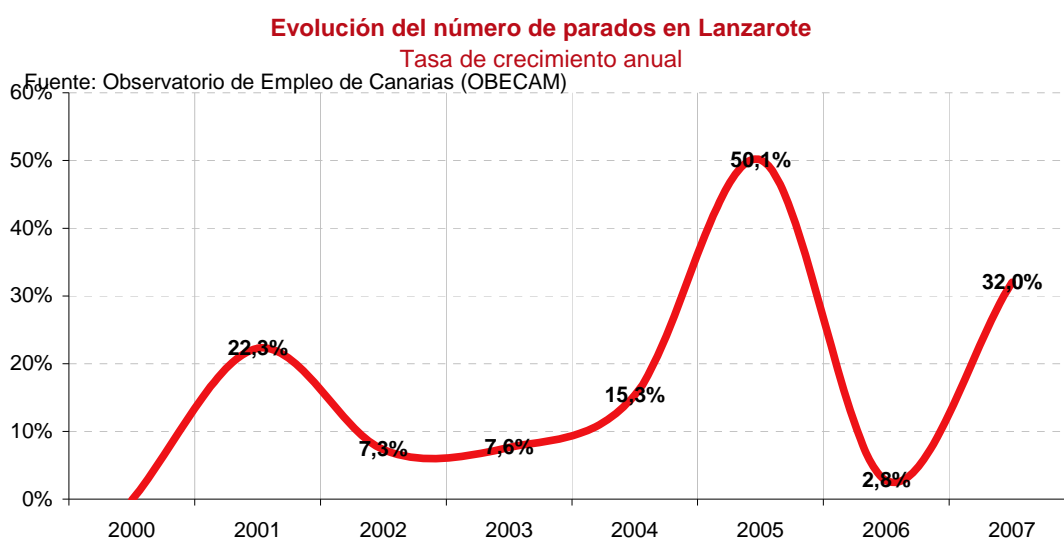
**Contratos registrados por edad en Lanzarote. 2007**  
% sb total



Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias

A continuación se pasa al análisis de las cifras del paro en Lanzarote. El año 2007 terminó con más de 7.800 parados en la isla, lo que se traduce en un incremento del 32% respecto a 2006, el segundo mayor incremento de la década después del

acaecido en 2005, cuando el número de parados creció en más de un 50%. Buena parte de la evolución del paro se debe, como en el caso de la actividad, al comportamiento del sector turístico. Y es que en 2005 se produjo una reducción de llegada de turistas extranjeros a Lanzarote, ya que el turismo peninsular se ha mantenido e incluso se ha incrementado a lo largo de lo que se lleva de década. La reducción de turistas extranjeros viene de la mano de la apreciación del euro, aspecto que influye sobre todo a los turistas ingleses y a la ralentización de la economía alemana, siendo estos dos países los principales emisores de turistas en Canarias.



Los datos del primer semestre de 2008 no son buenos en lo que a paro se refiere, el número de parados en la isla en el mes de junio fue de más de 10.400 personas, un 53% más que en el mismo mes del año anterior. Por lo que puede decirse que la economía de Lanzarote también está viéndose afectada por la actual crisis económica y financiera que está perturbando tanto a Europa como a Estados Unidos.

Como no podría ser de otra manera, el mayor número de parados se registra en el sector más dinámico de la economía, el sector servicios. La elevada estacionalidad del mercado de trabajo de las actividades relacionadas al turismo genera grandes movimientos en el mercado laboral de Lanzarote, ya que se efectúa un elevado número de contrataciones al inicio de la temporada turística que cesan cuando ésta concluye. A pesar de todo la estacionalidad del empleo en Canarias es inferior a la de otras zonas turísticas del país como Baleares y el litoral mediterráneo. Por ello al cierre del pasado año el 75% de los parados pertenecieron al sector servicios, el 16,5% a la construcción y sólo el 4,4% no tuvieron empleo anteriormente.

Otra lectura relevante de esta tabla es el incremento de la proporción de parados ligados al sector de la construcción. Si en 2006 los parados del sector de la construcción representaban un 12,7% del total, cuatro puntos porcentuales menos que

en 2007. Por lo que se puede decir que la actual crisis del sector de la construcción también está afectando al archipiélago y en concreto a la isla de Lanzarote.

**Parados por sector económico en Lanzarote (2007)**

Total y % sb total

Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Sin empleo anterior	TOTAL
112	209	1.292	5.862	345	7.820
1,4%	2,7%	16,5%	75,0%	4,4%	100%

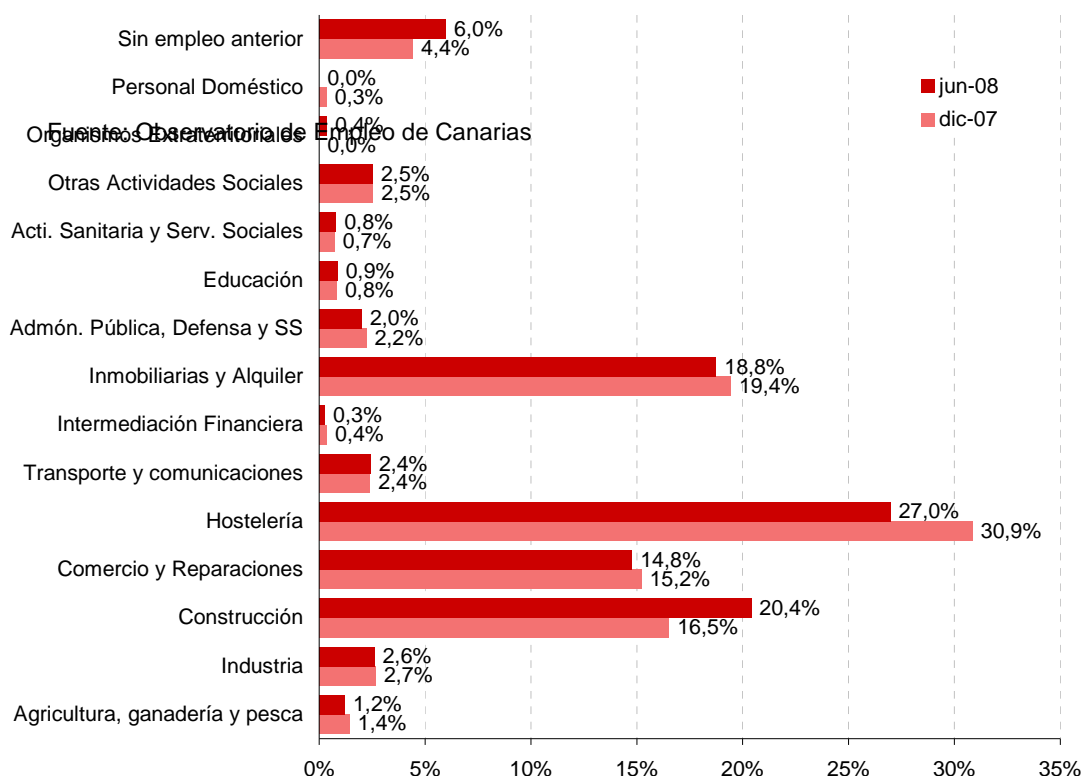
Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias (OBECAM)

La temporalidad del empleo justifica que los sectores en los que se realizan más contratos son a su vez los que más parados registran. La mayor concentración de parados en diciembre de 2007 se concentró en la hostelería, que aglutinó al 30,9% de los parados. La segunda actividad con mayor número de parados estuvo relacionada con las inmobiliarias y el alquiler (19,4%), tras ella la construcción que aglutinó al 16,5% de la construcción.

En el siguiente gráfico se compara la proporción de parados en diciembre de 2007 y en junio de 2008. Durante los seis primeros meses del año se ha producido una redistribución del número de parados. Esta redistribución se debe a dos factores, por un lado a la estacionalidad del empleo en Lanzarote y, por otro, a la actual coyuntura económica.

## Parados según sector y actividad económica en Lanzarote

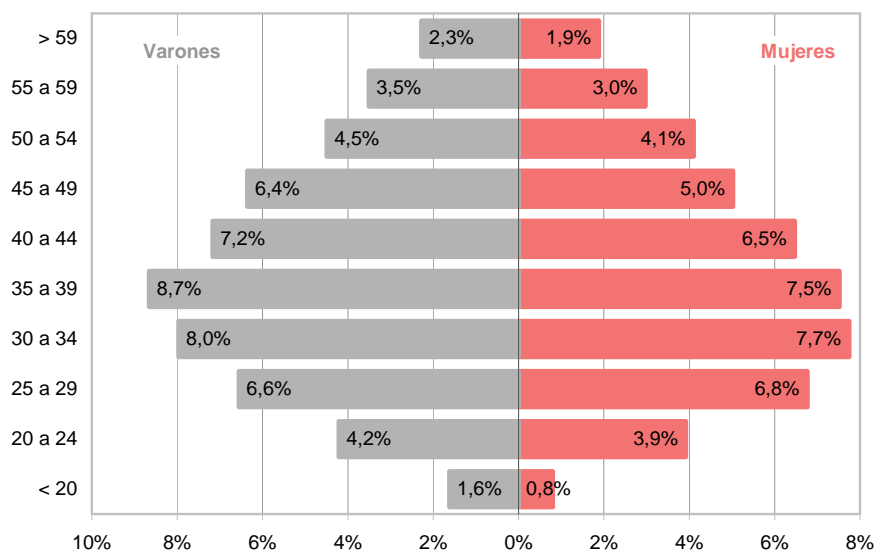
% sb total junio de 2008 vs diciembre de 2007



Entre diciembre de 2007 y junio de 2008 se ha reducido la proporción de parados en la hostelería y en el sector de la inmobiliarias y alquiler como consecuencia del comienzo de la temporada turística, aunque hay que notar que esta reducción ha sido inferior a la de años anteriores, señal de que la temporada parece que va a ser más floja que en años anteriores. El aspecto más reseñable de la distribución de parados se da en el sector de la construcción donde se aprecia un notable incremento, siendo así el sector donde más ha crecido el número de parados durante el primer semestre del año (un 65%). Los parados sin empleo previo también se han incrementado notablemente en el último semestre.

Por grupos de edad, la mayor parte de los parados se encuentra entre los 35 y 39 años. El 8,7% de los parados de la isla son varones de esta edad mientras que las mujeres son un 7,5% del total de parados. Aunque existe bastante equilibrio en lo que a género se refiere, la proporción de varones parados, del 53%, es superior a la de las mujeres, 47%. Esta diferencia se debe en parte a la más tardía incorporación de la mujer al mercado laboral, aunque hay que señalar que en Lanzarote la incorporación, tal y como se vio antes, se ha realizado con mayor rapidez gracias al mayor terciarización de la economía.

Desempleo en Lanzarote: Grupos de edad y sexo, Junio de 2008

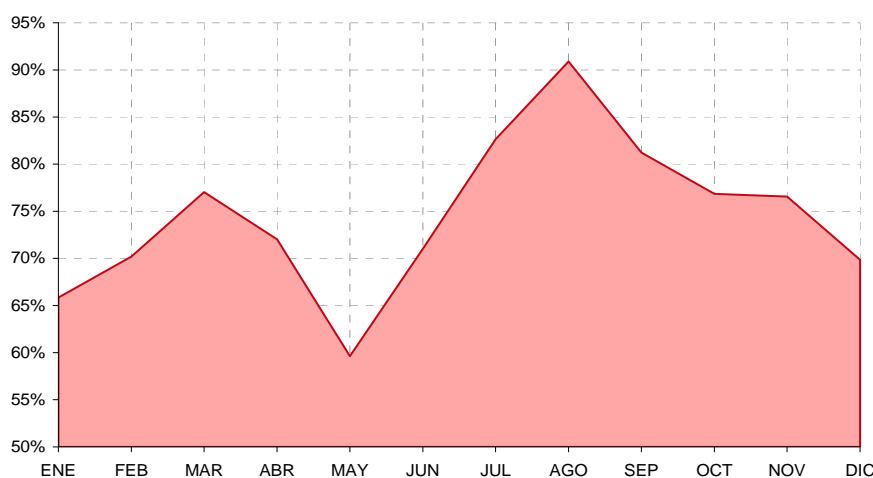


Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias (OBECAN)

Ya hemos dicho que el comportamiento del empleo en Lanzarote depende mucho del comportamiento del turismo, una actividad muy estacional que traslada esta característica al mercado laboral. En el siguiente gráfico se refleja claramente la mayor actividad de este sector que presenta grandes variaciones de ocupación hotelera. Así, entre junio y noviembre se registran las mayores tasas de ocupación hotelera, con tasas superiores al 75%, llegándose incluso a valores cercanos al 100% en el mes de agosto. Así en este entre los meses de julio y noviembre la necesidad de incorporar mano de obra al sector es mucho mayor que la que pueda existir entre diciembre y febrero. En marzo y abril las necesidades varían en función a la Semana Santa, otro de los periodos del año en el que se realizan muchos contratos para cubrir la fuerte demanda de empleo. En mayo y junio, la ocupación vuelve a relajarse, por lo que la demanda de empleo también se reduce.

A pesar de todo, una de las características del turismo canario, y por ende de Lanzarote, es la menor desestacionalización que el resto de la Península. La estación invernal tiene un mejor comportamiento, por ser uno de los destinos más demandados por los europeos, aunque la ocupación hotelera y los visitantes son casi la mitad que en la época estival.

Grado de ocupación hotelera y extrahotelera en Lanzarote, año 2007



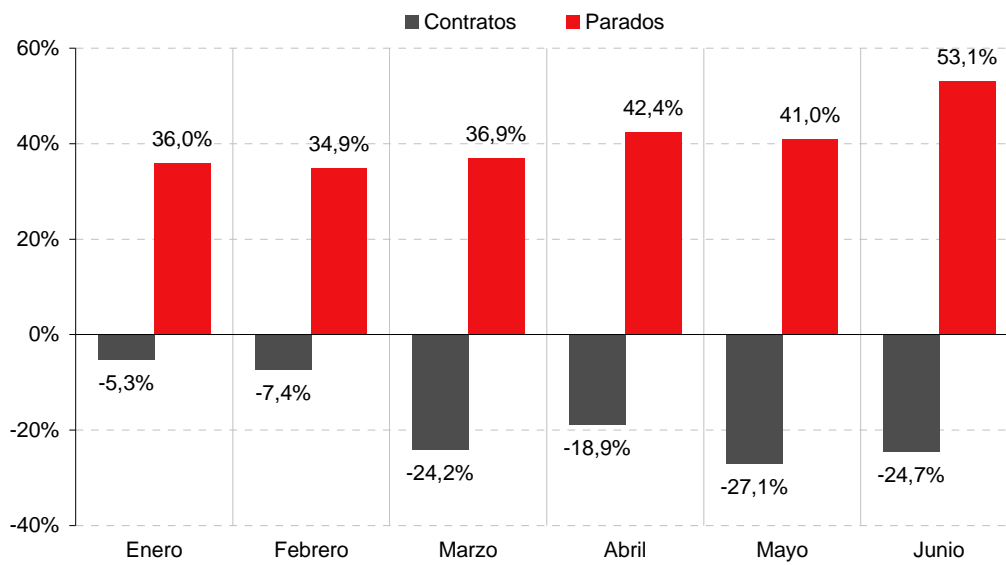
Como se ha venido indicando a lo largo de este epígrafe, en el último año se observa como el crecimiento económico de Lanzarote se ha visto frenado, empezando a descender diversos índices como el empleo y el número de contratos. El número de contratos en el primer semestre del año ha pasado de 29.915 en 2007 a 24.395 en 2008, una reducción del 18,5%.

En lo que a parados se refiere también se aprecia un sensible incremento. En junio de 2008, la hostelería acapara un 27% de todo el desempleo de la isla. Pero, sin lugar a duda, son el sector de la construcción y los servicios inmobiliarios los que más desempleados generan en la isla, casi un 40% del total. Ello implica una fuerte exposición de la economía isleña al ciclo bajista actual y la necesidad de abordar soluciones a medio y largo plazo, además de las medidas coyunturales que las administraciones central, autonómica e insulares deban acometer para hacer frente a la coyuntura inmediata.

En términos interanuales se aprecian importantes incrementos del número de parados entre los meses de enero y junio, siendo este último mes cuando se ha registrado un mayor aumento de parados, que evidencia el cambio de ciclo económico. Además también se observa una reducción del número de nuevos contratos firmados en los seis primeros meses de 2008, de hecho los contratos firmados en marzo, mayo y junio de 2008 fueron un 20% menos que los firmados en los mismos meses del año anterior.



## Evolución interanual del número de contratos y parados en Lanzarote 2007/2008



Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias (OBECAM)

### 3.2. Capital humano y formación

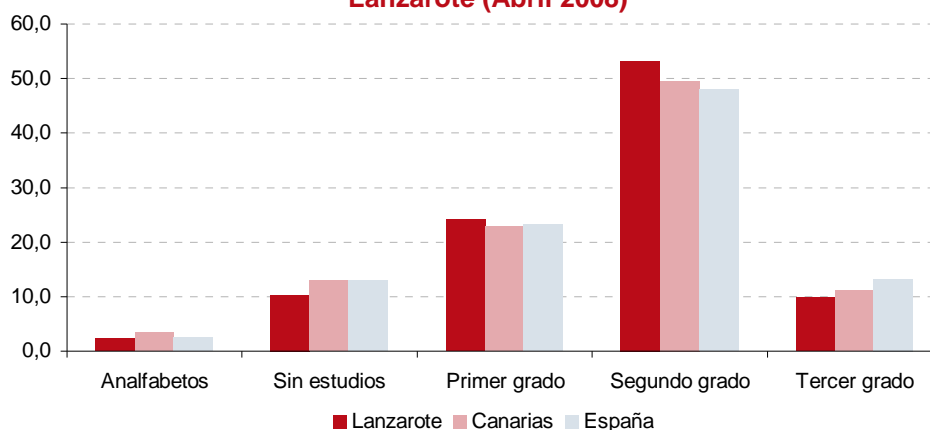
El nivel de estudios en Lanzarote tiene como peculiaridad el bajo porcentaje de población con estudios universitarios o de tercer grado, por debajo de las medias autonómica y nacional. No obstante, la creciente cualificación de la población de la isla se expresa en el menor peso del colectivo sin estudios que la media canaria y española. La mayoría de la población tiene estudios de primer grado (24,2%) o segundo grado (53,2%).

Niveles de estudios en Lanzarote			
	LANZAROTE	Canarias	España
Sin estudios	12,7	16,3	15,4
Primer grado	24,2	22,9	23,3
Segundo grado	53,2	49,6	48,0
Tercer grado	9,9	11,2	13,3

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA (INE). "Resultados de los Censos de Población y Viviendas 2001. Avance de Resultados".

En el siguiente gráfico se comprueba como el mercado de trabajo de Lanzarote ofrece menores oportunidades a los trabajadores de alta cualificación. El grueso de la población contratada cuenta con estudios medios y los contratados de primer grado superan a los de estudios de tercer grado.

**Contratos registrados por sectores de actividad en Lanzarote (Abril 2008)**



A tenor de las anteriores conclusiones, no cabe duda que el tejido económico influye decisivamente en las características del capital humano de la isla. El auge del turismo y de otras actividades paralelas, tanto en los servicios como en la construcción, ha estimulado un mercado laboral favorable a los trabajadores de media y baja cualificación. Por el contrario, hasta el momento las empresas han generado escasos nichos de promoción laboral cualificada, lo cual, influye en un éxodo de los jóvenes mejor preparados hacia las áreas metropolitanas de Tenerife y Gran Canaria y el resto de España. La limitada oferta de estudios universitarios en la isla (dependiente del distrito universitario de Las Palmas) también repercute negativamente, tanto por el

reducido retorno de los jóvenes que salieron de la isla para cursar estudios universitarios, como por la falta de opciones que tienen los jóvenes si deciden quedarse.

## 4. CARACTERIZACIÓN DE LA ESTRUCTURA ECONÓMICA Y EMPRESARIAL

Como el resto del Archipiélago canario, la economía de Lanzarote se ha especializado en el sector turístico. Con el paso del tiempo, el turismo de Lanzarote ha ido cambiando, pasando de ser un turismo de calidad y comprometido con la sostenibilidad y la preservación del atractivo del destino isleño a ser un turismo masivo, barato y cada vez más basado en el concepto convencional de sol y playa. Sobre la base del número de visitantes que recibe la isla (casi 2 millones de visitantes con una estancia media de 8,8 días) puede estimarse que su población actual de derecho, de poco más de 130 mil habitantes, se ve aumentada de hecho, a lo largo del año, en unos 48 mil habitantes adicionales, es decir, el 37% más.

La presión creciente sobre los recursos naturales y territoriales del *boom* turístico, la competencia de otros destinos con similar oferta y precios más competitivos, y la alta exposición a crisis cíclicas por descenso de la demanda son los principales riesgos del sector turístico y, en general, la economía de Lanzarote.

Aparte de las actividades económicas dependientes del turismo, como la construcción, los servicios inmobiliarios y el comercio, las escasas actividades industriales y agrícolas no llegan a abastecer sino en una muy reducida medida las necesidades de la población isleña, por lo que la mayor parte de los bienes consumidos por la población estable y los turistas deben ser traídos de fuera de la isla.

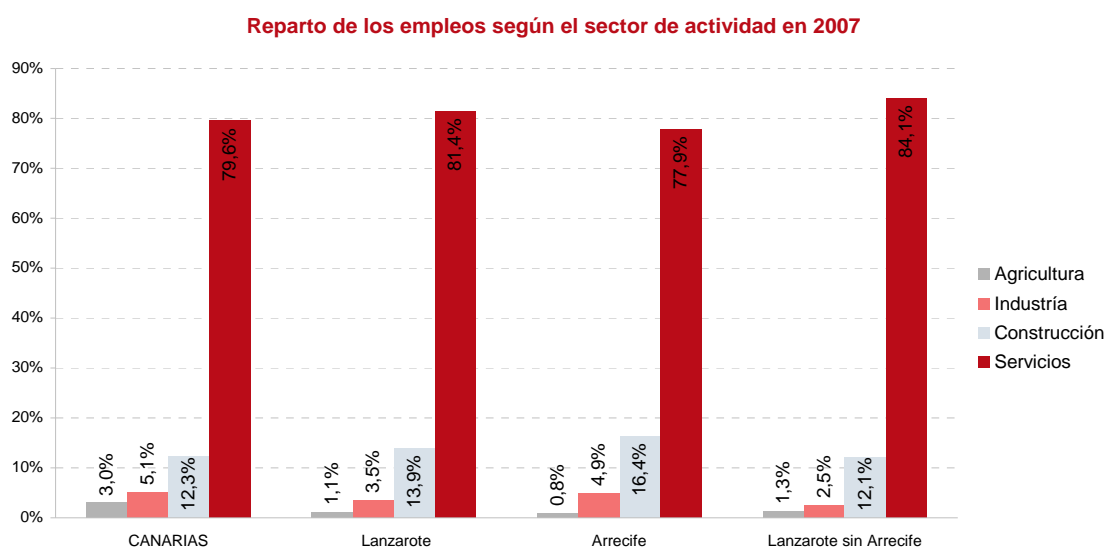
En la última década, se ha producido un considerable aumento del peso de las actividades de la construcción y los servicios inmobiliarios y un retroceso relativo (pero no absoluto) del comercio y la hostelería. En gran medida, el empuje de las actividades inmobiliarias se deriva de la expansión de la oferta turística residencial y el fuerte crecimiento de la población. Lógicamente, la expansión territorial del turismo residencial implica una mayor presión sobre el medio y los recursos finitos.

Los algo más de 13.600 establecimientos productivos censados en Lanzarote en 2007 son en su gran mayoría unidades productivas de muy reducido tamaño, con pocos trabajadores y dedicados a una actividad eminentemente local (la población ocupada de la isla se sitúa alrededor de los 50.000 trabajadores). Su nivel tecnológico es reducido según se deduce de la escasa presencia de establecimientos industriales y la mayor orientación hacia los servicios básicos.

En esta sección se realiza una breve reflexión sobre la estructura económica actual de la isla de Lanzarote. Se incide principalmente en los aspectos de empleo y tejido empresarial.

#### 4.1. Estructura sectorial según el empleo

La estructura económica actual en el conjunto de las Canarias presenta un dominio casi absoluto del sector servicios, con un 79,6% empleada en él. El resto de sectores son minoritarios, e incluso llegan a ser testimoniales como la agricultura, 3%. En el caso de Lanzarote la situación es aún más desequilibrada, pues solo están empleados en la agricultura un 1,1%, en la industria un 3,5% y en la construcción un 13,9% frente al 81,4% de la población ocupada en el sector servicios. En la capital de la isla, Arrecife, la situación varía levemente al alcanzar la población empleada en la industria un 4,9% y el 16,4% en la construcción, por el contrario desciende a un 77,9% en el sector servicios, y se reduce a 0,8% en la agricultura.



La escasa industria de la isla se basa casi exclusivamente en atender las demandas de materias primas y productos de consumo generados por el turismo, la construcción y la población en ascenso de la isla. Por ello, se comprende fácilmente que la principal rama de actividad industrial sea la industria de los productos de bebida y alimentación, que por sí sola aglutina el 18,5% del empleo industrial de la isla.

La captación, depuración y distribución de agua configura un sector estratégico para el desarrollo de Lanzarote, ya que influye decisivamente en el funcionamiento y perspectivas de crecimiento de la mayor parte de actividades de la isla. En conjunto este sector representa un 15,3% de todo el empleo industrial, un peso que duplica la media canaria, 7%, ya de por sí elevada. Las limitaciones de un medio físico insular y desértico, el incremento del coste energético de las desaladoras, junto al aumento constante de la demanda de la población y las actividades económicas en la isla son factores a tener en cuenta en la planificación estratégica del territorio.

El empuje de la construcción se deja notar en el protagonismo de las actividades industriales ligadas a la fabricación de productos minerales no metálicos, que representan un 13% del empleo. Otras actividades complementarias que han proliferado gracias a la construcción y el turismo residencial son la fabricación de productos metálicos (que básicamente son talleres de carpintería metálica), 15,3% de los empleos industriales, seguida de la industria de la madera y fabricación de muebles, que en conjunto acapara el 12,6%.

Un hecho particularmente positivo para la sostenibilidad y aprovechamiento productivo de que el reciclaje supone en Lanzarote casi un 3% del empleo en la industria mientras que Canarias solo alcanza el 0,29% en esta actividad tan positiva para la sostenibilidad de las islas.

En el resto de actividades industriales, como en la confección, textil o fabricación de elementos de automoción, tienen un peso insignificante en el empleo industrial de la industrial y se encuentra en todas ellas por debajo de la media del conjunto de las islas Canarias.

**Distribución del empleo por actividades industriales: Clasificación CNAE (2007)**

Ramas CNAE	LANZAROTE		Arrecife		Canarias	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Industria de productos alimenticios y bebidas	348	18,46	137	12,21	11.162	26,00
Fabricación de productos metálicos	289	15,33	215	19,16	5.280	12,30
Captación, depuración y distribución de agua	289	15,33	275	24,51	3.040	7,08
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	246	13,05	83	7,40	4.284	9,98
Edición, artes gráficas y reproducción de soportes grabados	211	11,19	151	13,46	3.523	8,21
Industria de la madera	181	9,60	91	8,11	2.342	5,46
Fabricación de muebles. Otras industrias manufactureras	56	2,97	35	3,12	1.916	4,46
Reciclaje	55	2,92	2	0,18	123	0,29
Fabricación de otro material de transporte	49	2,60	37	3,30	1.361	3,17
Industria química	27	1,43	22	1,96	1.064	2,48
Energía eléctrica, gas, vapor y agua caliente	24	1,27	21	1,87	1.339	3,12
Fabricación de maquinaria y equipos mecánicos	21	1,11	14	1,25	1.482	3,45
Fabricación de equipos médicos, óptica y relojería	21	1,11	9	0,80	449	1,05
Fabricación de maquinaria y material eléctrico	20	1,06	16	1,43	880	2,05
Extracción de minerales no metálicos ni energéticos	17	0,90	1	0,09	534	1,24
Industria textil	11	0,58	7	0,62	365	0,85
Industria del caucho y materias plásticas	8	0,42	0	0,00	684	1,59
Industria de la confección y de la peletería	5	0,27	2	0,18	450	1,05
Fabricación de material electrónico	3	0,16	3	0,27	35	0,08
Metalurgia	2	0,11	1	0,09	154	0,36
Industria del cuero y del calzado	1	0,05	0	0,00	18	0,04
Fabricación de máquinas de oficina y equipos informáticos	1	0,05	0	0,00	30	0,07
Extracción de crudos de petróleo y gas natural	0	0	0	0,00	22	0,05
Extracción de minerales metálicos	0	0	0	0,00	21	0,05
Industria de tabaco	0	0	0	0,00	981	2,29
Industria del papel	0	0	0	0,00	588	1,37
Refino de petróleo y tratamiento de combustibles nucleares	0	0	0	0,00	479	1,12
Fabricación de vehículos de motor y remolques	0	0	0	0,00	325	0,76
<b>TOTAL</b>	<b>1.885</b>	<b>1</b>	<b>1122</b>	<b>1</b>	<b>42.931</b>	<b>100</b>

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

La hegemonía del sector servicios de Lanzarote se deriva del protagonismo de la hostelería y el comercio, que en conjunto acaparan más de la mitad de todos los empleados en servicios, 30,5 y 23,5%, respectivamente (véase siguiente gráfico). El peso de la hostelería es especialmente significativo, ya que casi duplica la proporción del Archipiélago canario.

Otro aspecto reseñable es el mayor peso que las actividades inmobiliarias o el alquiler de maquinaria de Lanzarote tienen sobre el conjunto de las Canarias, debido en parte a la mayor actividad de construcción e inmobiliaria que se viene dando en la isla de Lanzarote.

Entre los servicios que menos empleo generan destaca la poca importancia que la investigación y el desarrollo tiene en la isla, tan solo el 0,02% del total, algo que debe ser corregido si se aspira a una diversificación y mejoras para el futuro sostenible de la isla.

**Distribución del empleo por actividades de servicios: Clasificación CNAE (2007)**

Ramas CNAE	LANZAROTE		Arrecife		Canarias	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Hostelería	13.354	30,56	1.188	6,65	113.918	16,92
Comercio al por menor. Reparación artículos domésticos	8.709	19,93	5.149	28,82	108.137	16,06
Administración pública, defensa y seguridad social	5.314	12,16	3.348	18,74	72.021	10,70
Otras actividades empresariales	2.984	6,83	1.964	10,99	73.641	10,94
Educación	1.778	4,07	838	4,69	52.236	7,76
Transporte terrestre y por tuberías	1.599	3,66	587	3,29	28.259	4,20
Comercio al por mayor e intermediarios del comercio	1.574	3,60	1.108	6,20	40.145	5,96
Actividades anexas al transporte. Agencias de viajes	1.245	2,85	613	3,43	16.622	2,47
Actividades recreativas, culturales y deportivas	1.236	2,83	353	1,98	16.783	2,49
Comercio, reparación y combustibles de vehículos de motor	1.208	2,76	728	4,07	19.225	2,86
Actividades inmobiliarias	969	2,22	358	2,00	13.111	1,95
Actividades diversas de servicios personales	887	2,03	382	2,14	13.304	1,98
Actividad sanitaria y veterinaria. Servicios sociales	880	2,01	349	1,95	52.832	7,85
Alquiler de maquinarias y equipos sin operarios	805	1,84	284	1,59	5.104	0,76
Hogares que emplean personal doméstico	528	1,21	316	1,77	8.924	1,33
Actividades asociativas	170	0,39	130	0,73	5.547	0,82
Actividades auxiliares a la intermediación financiera	125	0,29	64	0,36	2.652	0,39
Correos y telecomunicaciones	89	0,20	52	0,29	5.618	0,83
Transporte marítimo	88	0,20	25	0,14	2.985	0,44
Actividades de saneamiento público	62	0,14	0	0,00	4.144	0,62
Actividades informáticas	43	0,10	10	0,06	2.384	0,35
Intermediación financiera	28	0,06	10	0,06	8.887	1,32
Investigación y desarrollo	10	0,02	3	0,02	1.213	0,18
Seguros y planes de pensiones	9	0,02	9	0,05	1.479	0,22
Transporte aéreo y espacial	2	0,00	0	0,00	3.929	0,58
Organismos extraterritoriales	0	0,00	0	0,00	54	0,01
<b>TOTAL</b>	<b>43.696</b>	<b>100</b>	<b>17.868</b>	<b>100</b>	<b>673.154</b>	<b>100</b>

Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

**4.2. Características del tejido empresarial**

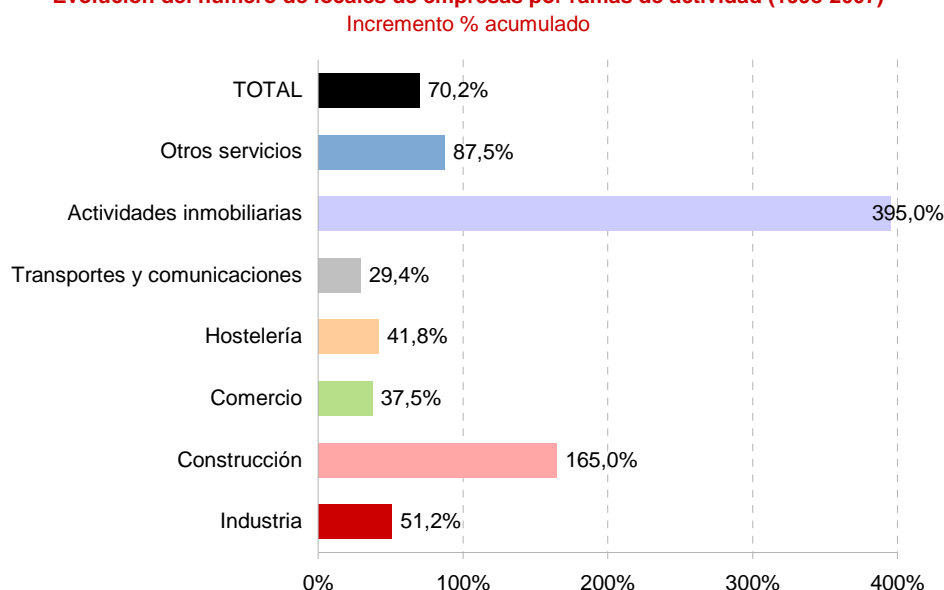
La gran dependencia respecto al agregado turismo y construcción expone a la economía de Lanzarote a una gran vulnerabilidad. La escasa presencia de actividades competitivas o de alto valor añadido en otros sectores como el industrial limita las alternativas de diversificación económica. El resto de actividades, además, se han especializado en el abastecimiento de productos de consumo demandados por el turismo y por la población en expansión generada por el modelo de desarrollo económico de Lanzarote.

Más allá del sector turístico, el prototipo de empresas de la isla se caracteriza por sus pequeñas dimensiones, tanto en producción como número de empleados, de escasa productividad y valor añadido, falta de capacitación profesional de los empresarios y trabajadores, muy poco intensivas en capital y tecnología, y fuertemente volcadas a atender las demandas locales o incapaces de generar dinámicas de expansión y exportación.



La situación económica en la isla según las características de las empresas se puede obtener del conocimiento del número de locales que representa cada sector económico. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, todos los sectores económicos identificados en la isla han mostrado una evolución positiva en los últimos años (periodo 1998-2007). No obstante, el comportamiento es muy desigual, con crecimientos explosivos de las actividades inmobiliarias y la construcción (395% y 165%, respectivamente), frente a incrementos acumulados más discretos del resto de actividades económicas (donde sólo la categoría “otros servicios” supero la media total).

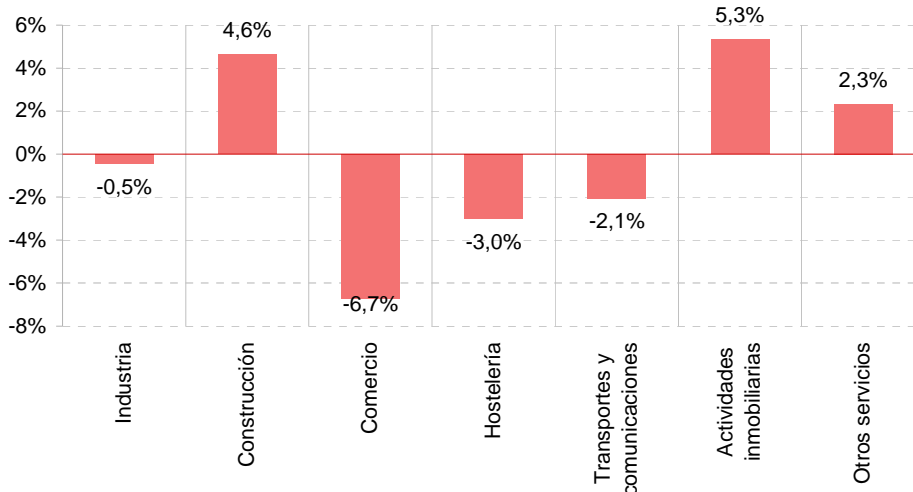
**Evolución del número de locales de empresas por ramas de actividad (1998-2007)**



Fuente: OBECAN, Directorio Central de Empresas

Este desigual comportamiento imprime variaciones en la estructura empresarial de la isla. En el siguiente gráfico se analizan los cambios detectados a partir de la variación del porcentaje que ocupan las actividades económicas entre 1998 y 2007. Las actividades que más ganan terreno son las inmobiliarias y la construcción, que ascendieron un 5,3% y 4,6%, respectivamente. Por el contrario, las actividades comerciales ha decrecido un -6,7%. La hostelería y los transportes también perdieron peso en la estructura económica, -3% y -2,1%. Por su parte, la industria a penas varía, mostrando un ligero descenso del -0,5%.

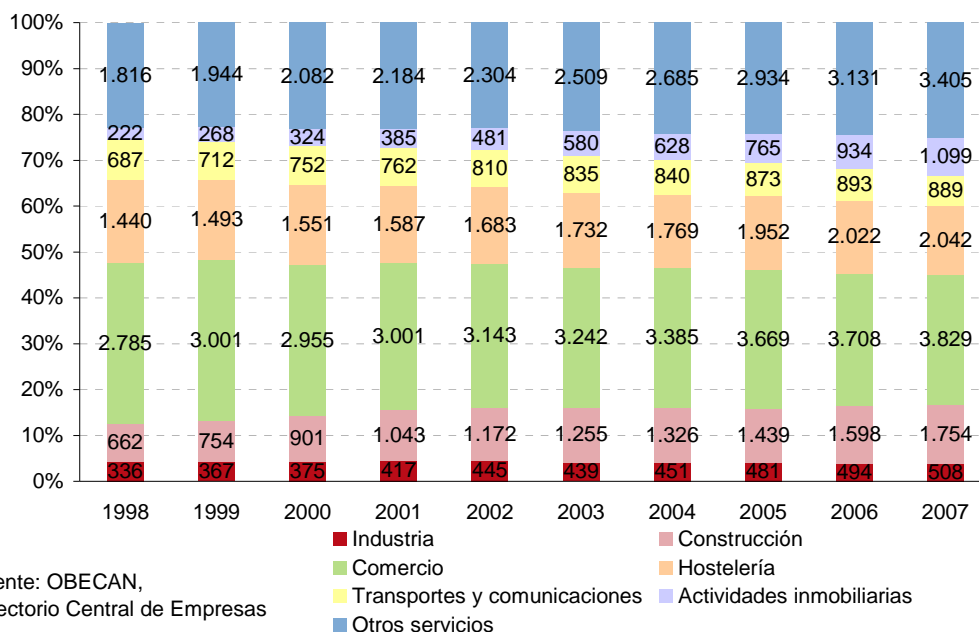
**Evolución del peso de locales de empresas por ramas de actividad**  
Variación del peso sb total 1998/2007



Fuente: OBECAN, Directorio Central de Empresas

Completando este análisis de las empresas de Lanzarote, en el siguiente gráfico se recoge la evolución año a año del número de locales por ramas de actividad

**Evolución del número de locales de empresas por actividades económicas (1998-2007)**

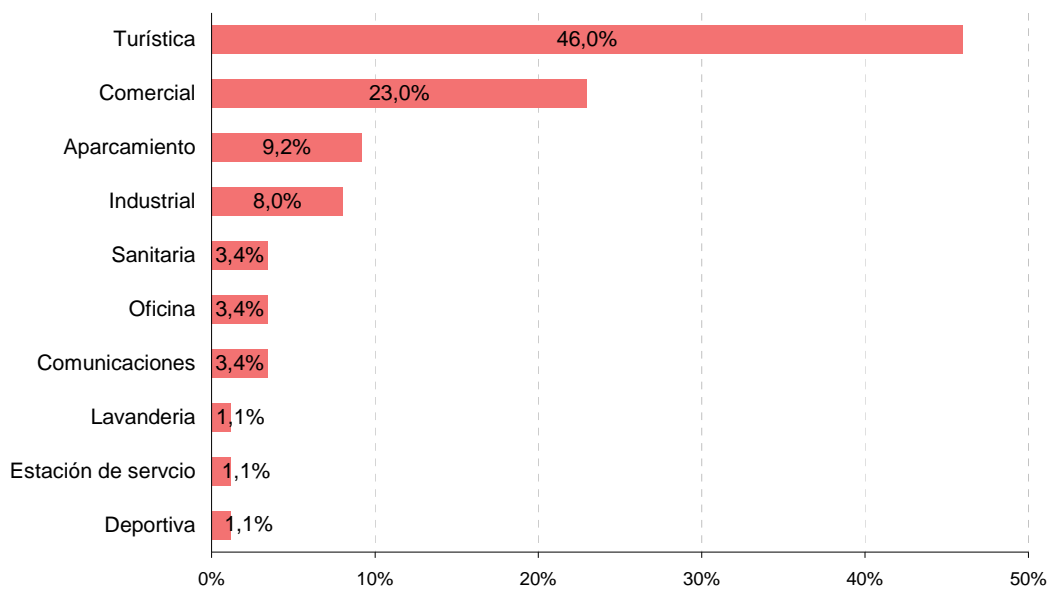


Fuente: OBECAN, Directorio Central de Empresas

Por último, las nuevas aperturas de locales en los últimos meses sirven para indicar las actividades más dinámicas y que más expectativas despiertan para el futuro. En los primeros cinco meses de 2008, las actividades de hostelería y turismo lideran la creación de locales, 46% de todas las aperturas, véase siguiente gráfico. Por detrás de ella se encuentran los usos comerciales con un 23%. La industria tan solo acogió al

7% de las aperturas totales. De esta forma, el modelo económico de la isla sigue apostando por el desarrollo turístico como principal estrategia.

**Apertura de locales en Lanzarote según actividad (Enero-Mayo 2008)**



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

## 5. DINÁMICAS ECONÓMICAS Y TERRITORIALES

Hasta los años setenta, la isla de Lanzarote presentaba una estructura socioeconómica de escaso dinamismo y con una fuerte impronta de los usos tradicionales. Esta peculiaridad alejaba a la isla del modelo de crecimiento turístico de Gran Canaria y Tenerife y, por ello, le permitió preservar la mayor parte de los recursos y riquezas naturales de la isla.

En las últimas décadas se ha asistido a un acelerado proceso de crecimiento económico y demográfico, sin precedentes históricos. La capital de Arrecife ha liderado esta transformación, concentrando la población, actividades y servicios generados, que contrasta con el resto de municipios de la isla, todavía caracterizados por el menor impacto de la ocupación humana. No obstante, los procesos de expansión residencial-turística en los últimos años también se está fijando en el resto de municipios, con fenómenos de ocupación muy intensivos en las áreas costeras de Tías (Puerto del Carmen), Yaíza (Playa Blanca) y Teguise (Costa Teguise) y San Bartolomé (Playa Honda)

Es muy significativo que casi la totalidad de municipios tienen su cabecera en pequeñas localidades interiores que apenas alcanzan los 1.000 habitantes, mientras que el grueso de su población se sitúa en las áreas costeras vinculadas a los complejos turísticos que pueblan la costa Oriental de la isla y donde existen construcciones unifamiliares tradicionales que cubren gran parte de este territorio, unas veces agrupadas a modo de urbanizaciones, y otras de manera dispersa y aleatoria.

Este proceso está generando un sistema territorial dual en los municipios de la isla. A excepción de Arrecife, las cabeceras municipales, que jerarquizaban la estructura de poblamiento tradicional, han tenido una escasa capacidad a la hora de generar actividades económicas y atraer población, frente a la fuerte expansión de las nuevas áreas urbanas costeras.

Por todo ello, aunque todavía existen amplias zonas de escasa ocupación, la densidad de habitantes por kilómetro cuadrado ha aumentado un 120% en la última década hasta alcanzar una densidad cercana a 220 habitantes, motivado por la expansión de las áreas residenciales y turísticas en la costa oriental de Lanzarote.

## 5.1. La articulación de las infraestructuras de transporte

El crecimiento económico y demográfico de la isla, su posicionamiento turístico de Lanzarote en el mercado global, se han sustentado en el desarrollo de las infraestructuras. En los siguientes apartados, se analiza las características y procesos experimentados por categorías modales de transporte.

### 5.1.1. La red viaria: cohesión insular

Las infraestructuras de transporte han sido mejoradas en los últimos años, sobre todo en las áreas más densamente pobladas o funcionalmente más activas de la franja costera oriental. El Plan de Carreteras 1997-2006 suscrito entre el Gobierno de Canarias y el Estado ha supuesto un gran empuje de las infraestructuras viarias de Lanzarote. En estos momentos se ha firmado un nuevo plan hasta el 2013 que permitirá seguir mejorando la red viaria de la isla.

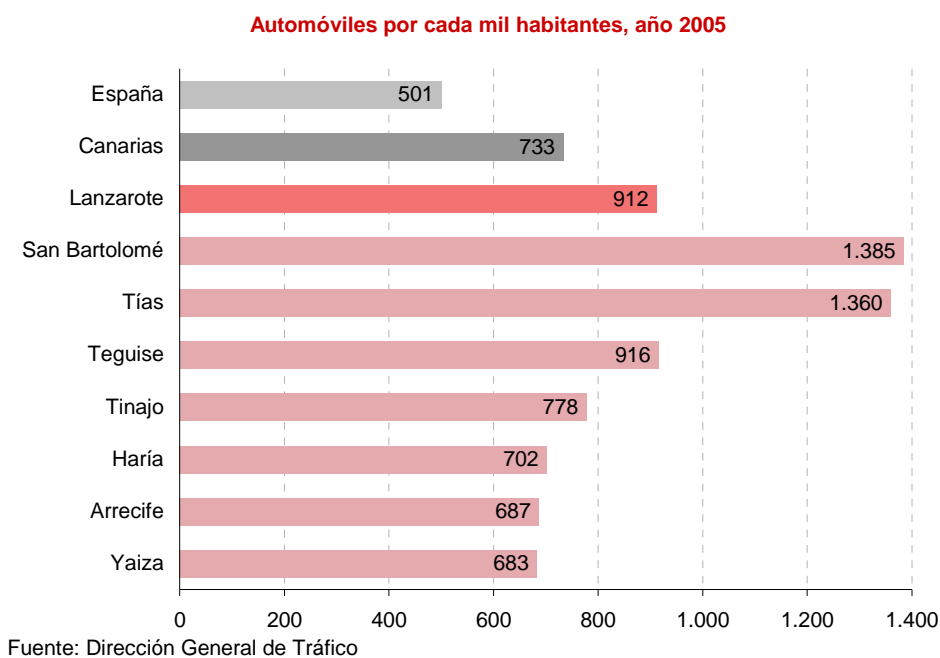
Los principales ejes viarios se concentran en torno al área urbana de Arrecife. Entre ellas encontramos dos tramos de autovía, de unos 8 Km. cada una, que partiendo de Arrecife conectan con la cercana urbanización y área industrial de Playa Honda, el Aeropuerto de Lanzarote y Tías, donde finaliza la LZ-2 y desembocan tres grandes ramales de conexión con Puerto del Carmen. El segundo tramo de autovía, la LZ-20, une la el centro urbano de Arrecife con la población de San Bartolomé a través del polígono industrial de Argana. Arrecife y los grandes núcleos costeros cuentan con variantes que evitan las travesías por las áreas urbanas. Las áreas urbanas y entornos periurbanos de Arrecife, Costa Teguisse y Puerto del Carmen presenta una red viaria muy densa.

Estos ejes viarios jerarquizan la trama viaria y facilitan la cohesión de la isla. La carretera LZ-2 posibilita las comunicaciones del Sur de la isla, entre Arrecife y Playa Blanca, y otros núcleos intermedios, como Tías y Yaiza, además del mencionado corredor entre el Aeropuerto, Playa Honda y Puerto del Carmen. De forma transversal, el eje Arrecife-San Bartolomé-Tinajo de la LZ-20 vertebrado el centro de la isla, comunicando la costa oriental con la occidental. Las carreteras LZ-1 y LZ-10 posibilitan las relaciones entre Arrecife hacia el Norte de la isla; las localidades vertebradas por estos ejes son Tahíche, Teguisse, Haría y Orzola. Otro eje de interés para la isla, es la LZ-30 que dibuja una diagonal interior, en cuyos dos extremos se sitúan las cabeceras municipales de Yaiza y Teguisse. El resto de poblaciones de menor importancia demográfica de la isla se encuentran unidas por una red de carreteras locales, cuyos trazados y características técnicas son susceptibles de mejoras.



Como se aprecia en el siguiente gráfico, el nivel de motorización de la población es muy superior a la media española y, incluso, a otras islas del archipiélago. El número de automóviles supera el ratio de 900 por cada mil habitantes, casi el doble que la media española. Las mayores tasas de motorización se produce en los municipios de

San Bartolomé y Tías, debido a la proximidad del Aeropuerto y el potente mercado turístico de automóviles de alquiler (Puerto del Carmen en Tías y Playa Honda en San Bartolomé), así como la cercanía de Arrecife, que favorece que las empresas y habitantes matriculen sus vehículos en estos municipios por sus menores costes comparativos respecto a la capital.



El elevado número de vehículos de Lanzarote no sólo se deriva de la especialización turística. La inexistencia de un transporte público eficiente, por la precariedad de los servicios (en frecuencias y calidad) y el coste asociado por la dispersión del territorio, han jugado a favor del uso del automóvil privado, tanto por parte de la población local como la foránea ligada al turismo. Otros factores a tener en cuenta se relacionan con el notable incremento del nivel de vida de la población, el menor coste del carburante respecto a la media europea. 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 periurbanización también son factores de peso que explican el fuerte incremento de los niveles de motorización privada.

La presión de los usuarios del automóvil, junto al incremento del transporte de mercancías y funciones logísticas asociadas al crecimiento económico, implica una renovación constante de la red de infraestructuras. Por parte de los empresarios, estas se consideran como un requisito imprescindible para aumentar la productividad de las actividades económicas, y evitar tanto el colapso de la red como los conflictos con otros usuarios. Para responder a estas demandas crecientes, que propicie una mejor seguridad vial y garantice una eficiencia de las comunicaciones, a menudo, se plantea el desdoblamiento o ampliación de las calzadas. Lógicamente, la construcción y mejora de las infraestructuras implican un elevado coste económico, que puede retraer

otras inversiones productivas, sin mencionar los diversos impactos ambientales (procesos de difusión residencial-turística y presión sobre unos recursos frágiles y limitados). Por ello, a menudo, surge un conflicto de intereses entre los defensores y los retractores de las nuevas infraestructuras, difícil de resolver, pero ineludible.

### 5.1.2. Transporte marítimo

En definitiva, las actividades portuarias, de transporte y logística, constituyen un *cluster* con grandes posibilidades de crecimiento, y potentes derivadas de desarrollo económico en términos de empleo y generación de riqueza para Lanzarote.

El principal puerto de la isla es el de Arrecife, gestionado por la Autoridad Portuaria de Las Palmas. El resto de puertos son básicamente amarres de carácter deportivo-turístico y (Puerto del Carmen, Puerto Calero, Marina Rubión, Puerto de Playa Blanca y Puerto de la Graciosa).

En los últimos años se ha experimentado un progreso tecnológico a través de los nuevos ferries de la alta velocidad marítima que posibilita las comunicaciones fluidas con las Palmas de Gran Canaria, principal nodo de referencia urbana para la isla. Como se puede apreciar en la siguiente tabla, existen otras tres conexiones con otras islas, Fuerteventura, Tenerife y La Palma, aunque en estos casos la frecuencia es sensiblemente más limitada. En las relaciones exteriores del Archipiélago, Lanzarote también cuenta con dos rutas hacia Cádiz (principal puerto peninsular para las islas) y la isla portuguesa de Madeira.

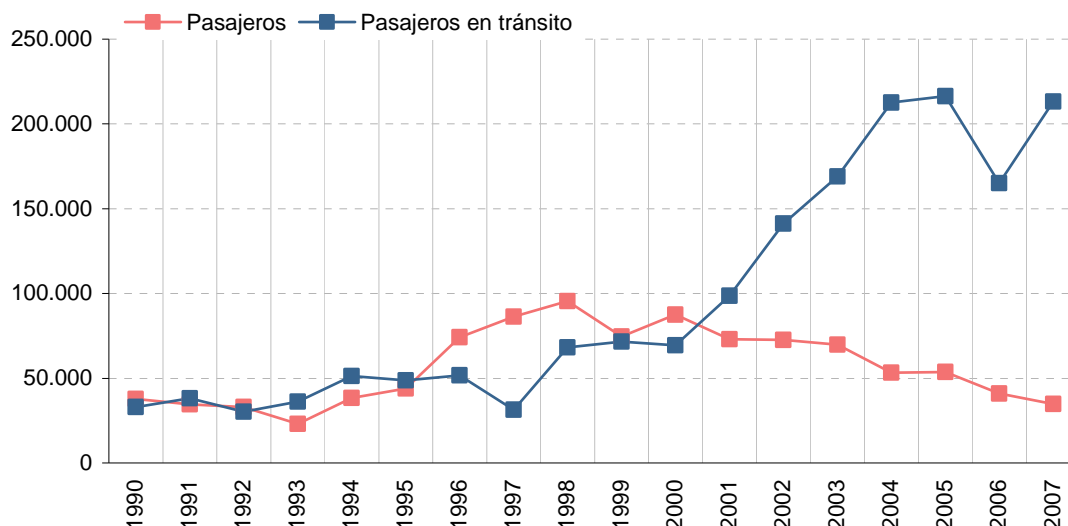
Tráfico de pasajeros del Puerto de Arrecife: conexiones portuarias		
Conexiones portuarias	Compañías	Frecuencias
Las Palmas	Naviera Armas	5 travesías semanales
	Trasmediterranea	2 travesías semanales
Puerto del Rosario	Trasmediterranea	3 Travesías semanales
Santa Cruz de Tenerife	Naviera Armas	2 travesías semanales
Santa Cruz de La Palma	Naviera Armas	1 travesía semanal
Cádiz	Trasmediterranea	1 travesía semanal
Funchal (Madeira)	Naviera Armas	1 travesía semanal

El transporte marítimo de viajeros tiene una escasa relevancia frente al avión, que acapara la mayor parte de los flujos de viajeros. Durante décadas, las ventajas del transporte aéreo en tiempos, comodidad y flexibilidad han minado progresivamente la participación del transporte marítimo en los desplazamientos interinsulares. Como se puede apreciar en el siguiente gráfico, el transporte marítimo ha sufrido un marcado retroceso de -60% del número de pasajeros entre 2000 y 2007. Pero este retroceso se



ha compensado con creces con la expansión del tráfico de crucero, como se puede observar en el espectacular incremento del número de pasajeros en tránsito, del 207% entre 2000 y 2007, y ello prueba que Lanzarote se ha posicionado con fuerza en las rutas de cruceros, compartiendo liderazgo con Tenerife en las islas.

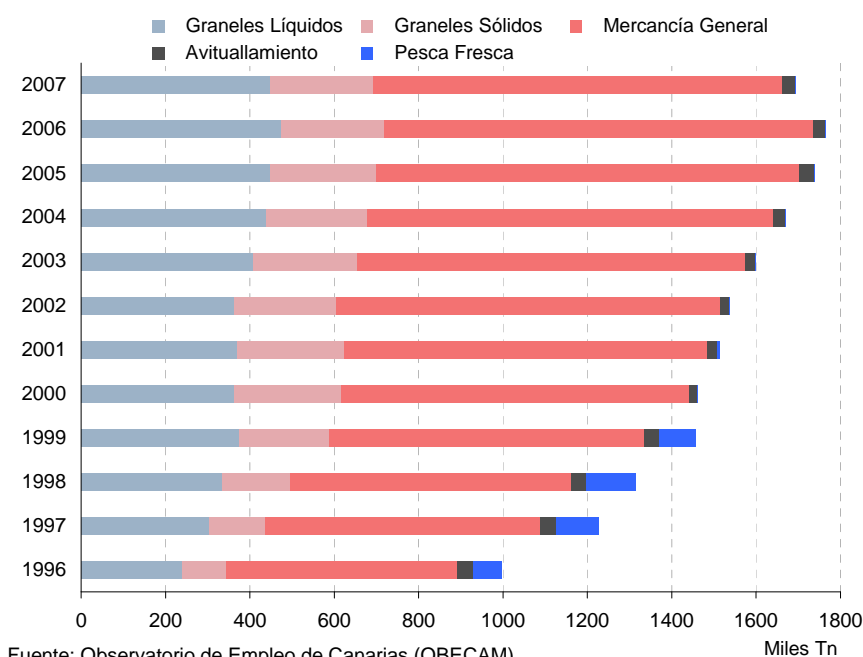
**Tráfico de pasajeros en el Puerto de Lanzarote (1990-2007)**



Fuente: Autoridad Portuaria de Las Palmas

Pero sin duda, el principal cometido del Puerto de Arrecife es el transporte de mercancías. El transporte marítimo de mercancías y las actividades conexas de logística cumplen una función clave en la economía de Lanzarote, cuyas actividades son muy dependientes de los suministros exteriores.

**Tráfico de Mercancías en el Puerto de Arrecife (1996 - 2007)**



Fuente: Observatorio de Empleo de Canarias (OBECAM)

La tasa de crecimiento del volumen de mercancías en el puerto en el periodo 1996-2007 ha sido de 695.210 toneladas, es decir un incremento del 41% en una década.

Por tipología, las mercancías mas significativas en este puerto en la actualidad son las generales, seguidas de los graneles líquidos. Es importante señalar el retroceso paulatino del sector pesquero: en el año 1996 se registraban en el puerto de Arrecife alrededor de un 5% de volumen de pesca, en la actualidad esta actividad es prácticamente nula en el tráfico de mercancías. El puerto de Arrecife siempre ha estado por encima del resto de puertos canarios en volumen de carga movida si exceptuamos los grandes puertos de Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife, pero en el último año ha sufrido un ligero retroceso tras una década de crecimiento, en favor de los grandes puertos antes citados.

La potenciación de la zona portuaria de Arrecife se ha convertido en uno de los principales objetivos estratégicos de la isla. En este sentido, destaca la Propuesta de Desarrollo de la Zona Portuaria de Arrecife liderada por la Cámara de Comercio de Lanzarote. En ella se proyecta el crecimiento del Muelle de los Mármoles por la parte trasera para evitar el impacto visual sobre el Castillo de San José, Bien de Interés Cultural, con lo cual se garantiza la posibilidad de crecer a largo plazo. También se propone eliminar el dique que divide la Bahía de Naos y, en su lugar, se dibuja una bahía amplia que acoja un muelle Náutico-deportivo de mayores dimensiones que atienda las demandas crecientes del turismo de cruceros. Desde la Cámara de Comercio se persigue que los plazos de ejecución no sean tan largos como propone el proyecto aprobado "Masterplan".

### Propuesta de ampliación del Puerto de Arrecife



Fuente: Cámara de Lanzarote

Otras de las aspiraciones de la Cámara es conseguir una Autoridad Portuaria propia para Lanzarote, desligándola de Las Palmas, con el objetivo de mejorar las infraestructuras, su gestión y adaptarse a las necesidades y potencialidades del tejido

productivo de la isla. Pero existen serias dudas de que el Puerto de Arrecife sea viable desde el punto de vista económico sin el apoyo de las Palmas. En estos momentos, Arrecife no genera ingresos porque las tasas están bonificadas en un 80%, por lo cual siguiendo la política actual de autosuficiencia, una autoridad portuaria implicaría incrementar las tasas en contra de los empresarios locales que reclaman más bajadas para reducir el efecto de la doble insularidad. En definitiva, la iniciativa está cuestionada porque es difícil que el puerto de Arrecife genere ingresos suficientes para cubrir sus gastos, a no ser que decida encarecer el transporte ampliando las tasas.

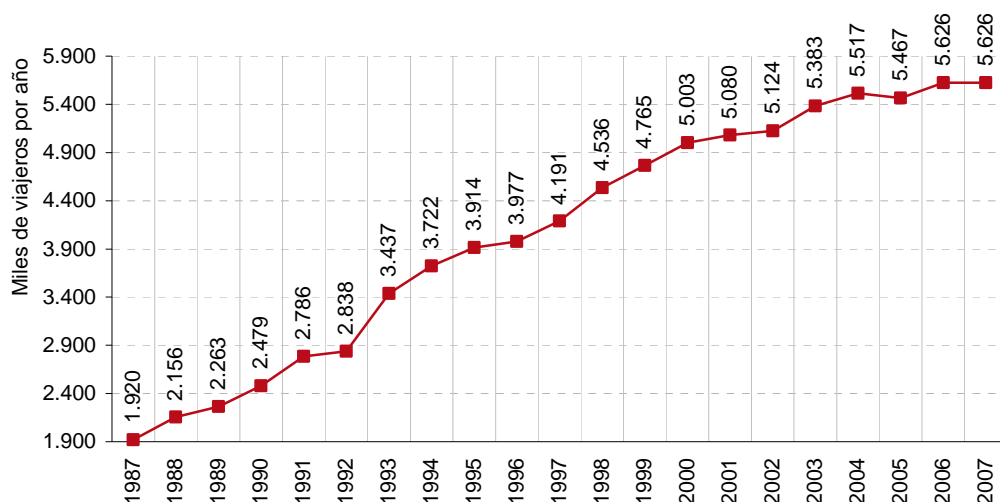
### 5.1.3. Transporte aéreo: proyección internacional de Lanzarote

El extraordinario auge del sector turístico se ha asociado al desarrollo al transporte aéreo durante las últimas décadas. El Aeropuerto de Arrecife se ha convertido en la infraestructura más vital de la isla, que ha revolucionado la economía y la sociedad de la isla, que desde entonces se han convertido en un privilegiado nodo de comunicaciones aeroportuarias, lo que garantiza una alta accesibilidad y conectividad respecto a los principales centros urbanos, tanto nacionales como europeos, sin olvidar su papel crucial como vector en las relaciones interinsulares de Lanzarote.

La magnitud del Aeropuerto de Arrecife se puede comprobar en el número de pasajeros que recibe anualmente. Según datos de Aena para el año 2007 alcanzó 5.625.580, posicionándose en el décimo puesto, inmediatamente por detrás de Valencia y superando a grandes ciudades españolas como Sevilla o Bilbao.

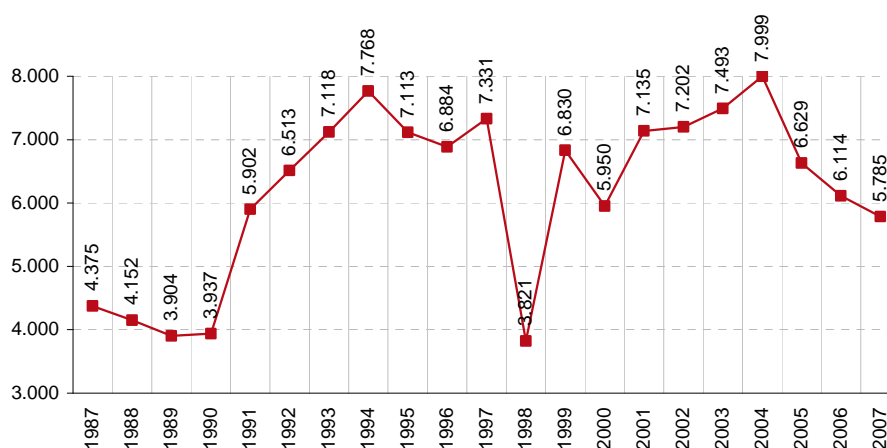
Sin embargo, en los últimos años el Aeropuerto de Arrecife ha entrado en una fase de estancamiento, variación del 2% entre 2004 y 2007 del número de pasajeros, muy por debajo del 26,7% del conjunto de aeropuertos de AENA, o el 18,2% del Aeropuerto de Fuerteventura. De cumplirse esta tendencia, es probable que en el año 2009 Arrecife sea superado en el año 2009 por Tenerife Norte y Fuerteventura.

Movimiento de pasajeros en el aeropuerto de Lanzarote (1987-2007)



Fuente: AENA

(1997-2007)



Fuente: AENA

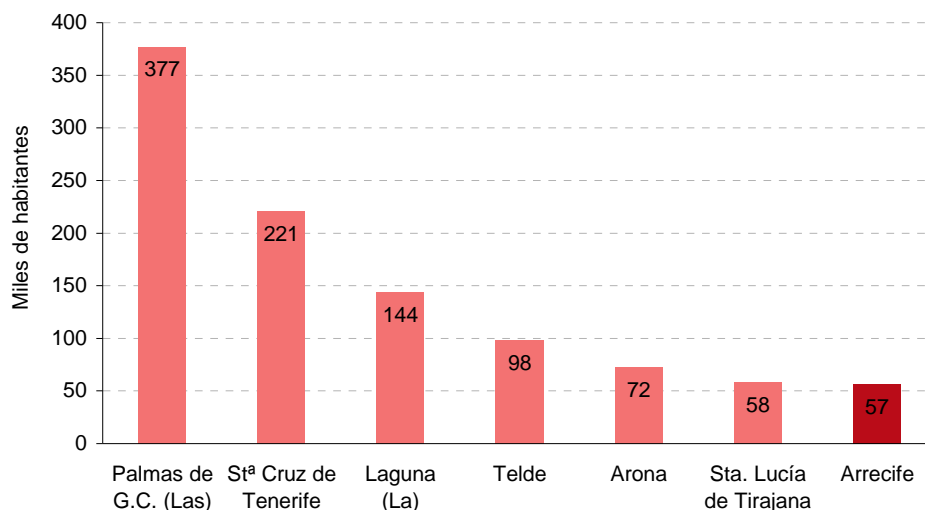
Atendiendo a la procedencia de los pasajeros, véase siguiente mapa, el grueso de flujos procede del resto de España, 40,3% del total de los viajeros de 2007. Estos viajes desde España no son únicamente vinculables al turismo, ya que también es preciso contar las relaciones de la población local y los viajes de negocios con el resto de islas canarias y la Península. Casi un 60% de los flujos son de origen extranjero y tienen como motivación turística casi exclusiva. La mayor parte de los flujos internacionales se concentra en tres países, que son los principales mercados emisores del turismo de Lanzarote: Reino Unido (23,1%), Alemania (12,2%) e Irlanda (7,5%). Otras relaciones menores se producen con los países escandinavos, centroeuropeos e Italia Italia, los cuales representan entre un 2,3% y un 0,3% de la cuota de pasajeros anual.



## 5.2. Sistema urbano-territorial

Para realizar un análisis del ámbito urbano, es necesario conocer la distribución de la población en la isla. El área urbana de Arrecife se posiciona como la séptima ciudad en la jerarquía urbana de Canarias, por detrás de Las Palmas, Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Telde, Arona y Santa Lucía de Tirajana.

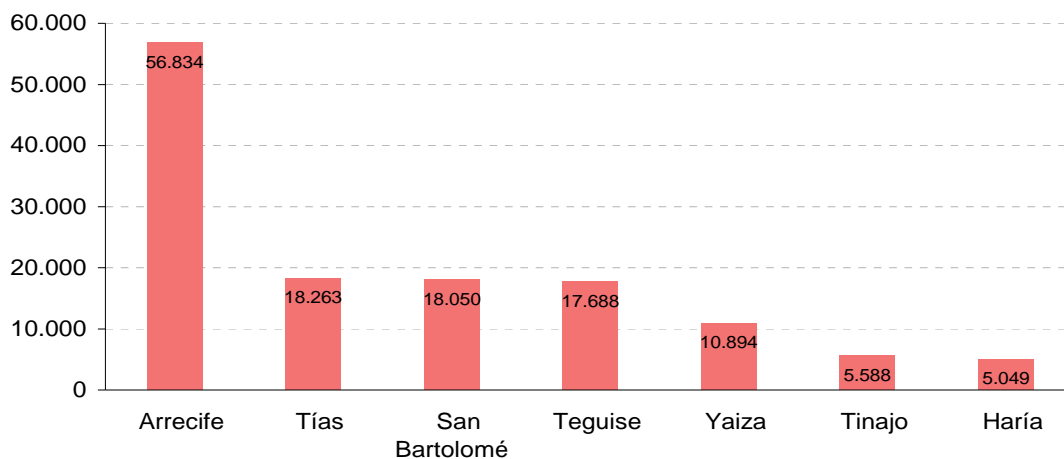
**Jerarquía urbana de Canarias (2007)**



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

Arrecife es el único núcleo urbano que supera los 50 mil habitantes. Desde 1960, Arrecife ha multiplicado su población por cinco hasta alcanzar los 56.834 habitantes en el Padrón de 2007. A gran distancia de Arrecife, se posicionan el grupo de municipios entre los 18.000 y los 10.000 habitantes, Tías, San Bartolomé, Teguiise y Yaiza. Por último, los municipios de Tinajo y Haría no alcanzan los 5.000 habitantes.

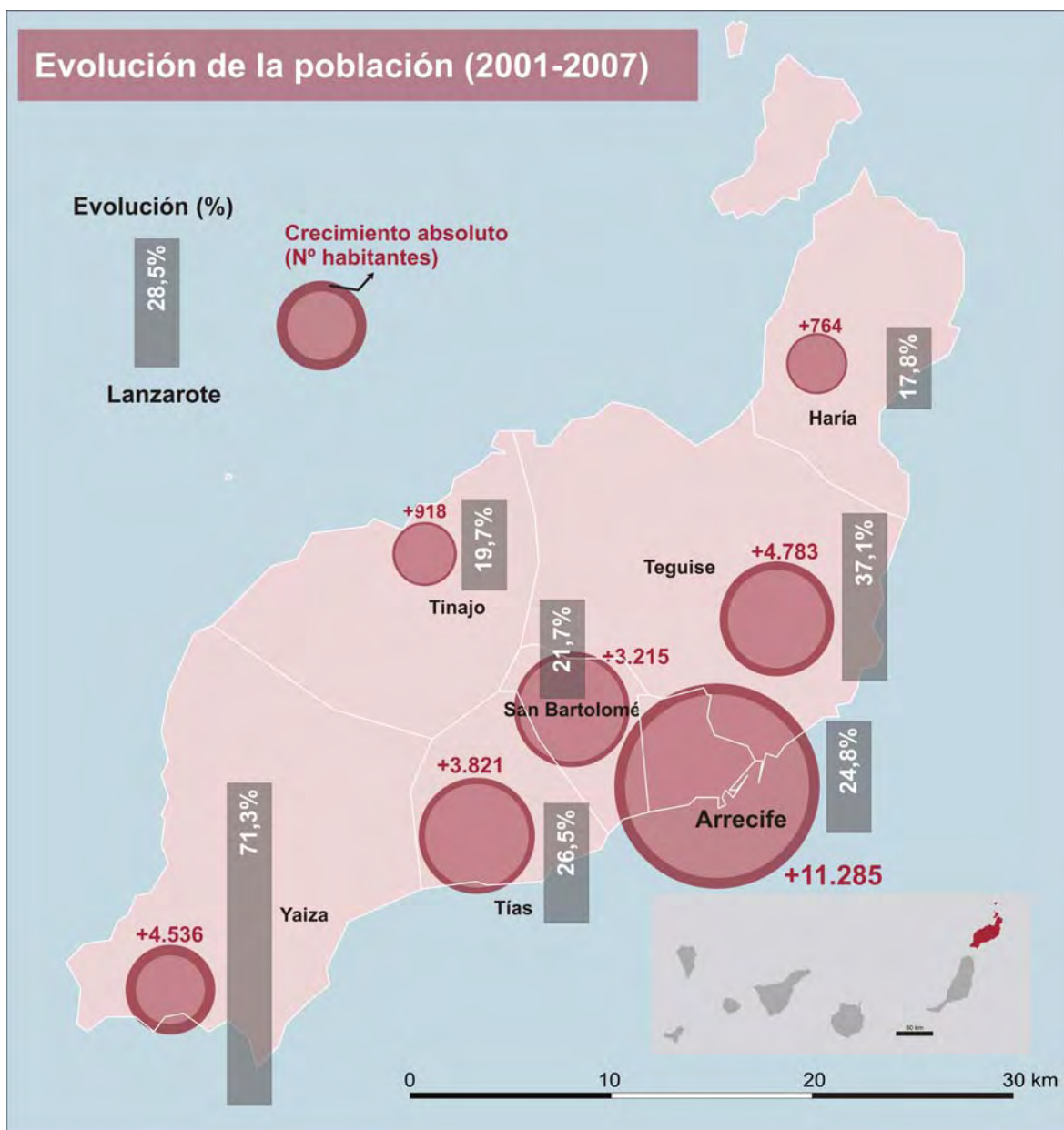
**Población por municipios de Lanzarote según padrón municipal a 1-1-2007**



Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

La concentración de la población en Arrecife es muy acusada, un 42,9% del total en 2007, pero se atenuado en los últimos años (en 1996 representaba el 49,2% de la población insular) a favor de los municipios turísticos.

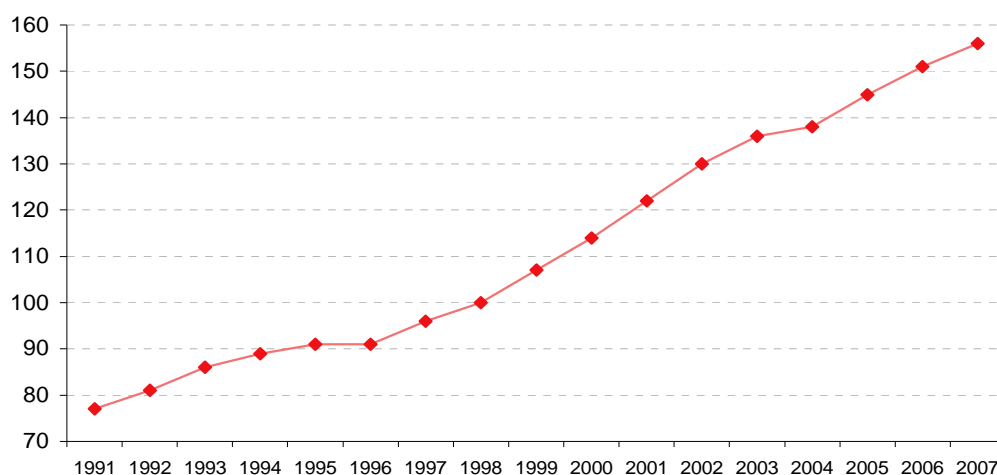
Esta población se fue instalando en los alrededores del antiguo puerto de pescadores para crecer después siguiendo las diferentes carreteras que salían desde la población a otras partes de la isla. En los últimos años se han desarrollado varias urbanizaciones en el ámbito periurbano, siguiendo la línea de costa y sin contacto con el núcleo de Arrecife, como es el caso de Playa Honda en Tías y Costa Teguisse, donde se da una mezcla de residentes habituales y turistas de temporada.



Atendiendo a la evolución de los primeros años del siglo XXI, en el siguiente mapa se corrobora el fuerte ascenso de los municipios de Teguise, 37,1%, y, sobre todo, Yaiza, 71,3%, resultado del empuje de sus áreas turísticas del litoral (Costa Teguiise y Playa Blanca). Los municipios de Tías, Arrecife y San Bartolomé, crecieron en torno a la media de la isla, que alcanzó el 28,5%. En la costa occidental y norte de la isla, los municipios de Tinajo y Haría, poco afectados por la expansión urbana y turística, crecieron por debajo de la media insular. En términos absolutos, Arrecife sigue liderando el crecimiento, más de 11.000 habitantes, lo que representa el 38,5% del total de la isla.

Lógicamente el intenso crecimiento demográfico y la expansión urbana asociada se ha traducido en un acusado incremento de la densidad, pasando de 78 habitantes por km<sup>2</sup> en 1991 a 156 en 2007. Como resultado de ello, la presión sobre el territorio se ha elevado a cotas difícilmente sostenibles.

**Evolución de la densidad de población en Lanzarote (1991- 2007)**



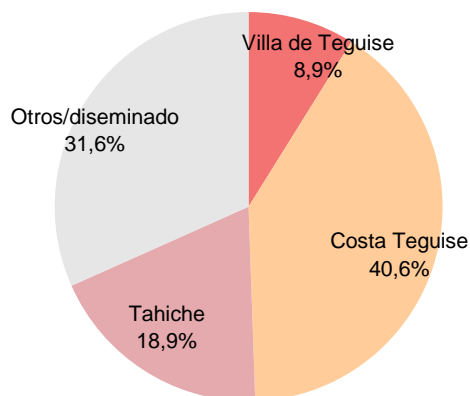
Fuente: Instituto Canario de Estadística (ISTAC)

En el sistema urbano de la isla de Lanzarote destaca la organización dual entre el núcleo cabecera municipal, que ostenta la función administrativa, y otros núcleos desvinculados que acaparan la mayor parte de la población y las actividades económicas. Por ejemplo, en el municipio de Teguiise, la cabecera tan solo representa el 8,9% de la población, frente al 40,6% del área urbana de Costa Teguiise. La dualidad de este sistema urbano se repite en otros municipios de la isla como Yaiza, Tías y Haría (consúltense siguientes gráficos). Las nuevas áreas urbanas se han desarrollado en el litoral oriental (Puerto del Carmen, Costa Teguiise, Playa Honda, Montaña Roja y Punta Mujeres) y sur de la isla (Playa Blanca y Costa del Papagayo), donde se concentran los grandes complejos turísticos, rodeadas de áreas periurbanas donde proliferan las segundas residencias vinculadas al turismo residencial y, cada vez más, las primeras residencias de tipología unifamiliar de la población local.



**Núcleos de población del municipio de Teguise**

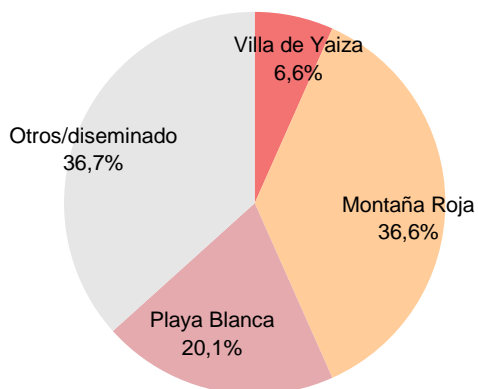
Distribución % de la población 2007



Fuente: INE, Nomenclator.

**Núcleos de población del municipio de Yaiza**

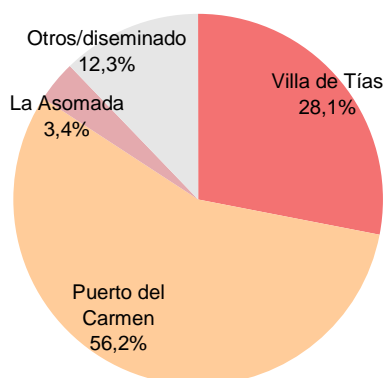
Distribución % de la población 2007



Fuente: Nomenclator, INE

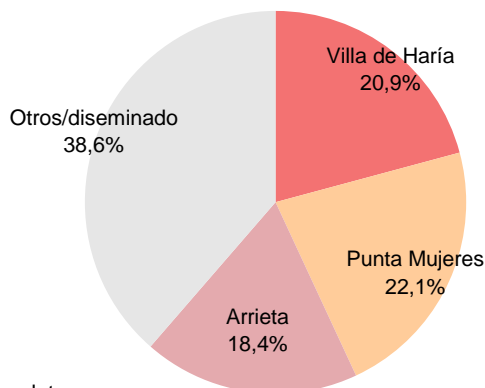
**Núcleos de población del municipio de Tías**

Distribución % de la población 2007



Fuente: Nomenclator, INE

**Núcleos de población del municipio de Haría**  
Distribución % de la población 2007



Fuente: INF Nomenclator

### 5.3. Expansión turística-residencial

La normativa urbanística insular supone un marco restrictivo a la especulación y expansión urbanística y turística. El plan de ordenación insular de 1991 (PIOL) y la aprobación de la moratoria turística del año 2000 han sido las herramientas para contener el proceso de especulación y expansión urbanística y turística. El PIOL ha conseguido disminuir los amplísimos márgenes de crecimiento futuro que se barajaban para la isla, anulando más de veinte planes parciales y más de 200.000 plazas. Como complemento, la moratoria limitaba el número de plazas turísticas que se podían construir, y obligaba a que los hoteles tuvieran más de cuatro estrellas. Con estas actuaciones se pretendía garantizar un turismo de calidad en contraposición del modelo desarrollista del plan de 1973, que hubiera supuesto reproducir en la isla un continuo de cemento en la costa, emulando Las Américas y los Cristianos en Tenerife Sur o Maspalomas en Gran Canaria.



Fuente: Plan Territorial Especial de Ordenación Turística Insular de Lanzarote (PTE)

Sin embargo, a pesar de estos mecanismos legales, no se ha impedido que el desarrollo turístico haya producido un desbordamiento poblacional y graves impactos ambientales y paisajísticos en áreas turísticas masificadas. Entre las nuevas áreas de expansión turística-residencial destaca el área de Urbanización de Costa Teguisse y la urbanización Ciudad Jardín en la costa Oriental de la isla. En ambas zonas pertenecientes al municipio de Teguisse prolifera una mezcla de usos entre segunda residencia de baja densidad y grandes complejos hoteleros. Otra de las grandes zonas siguen desarrollándose con vivienda de segunda residencia se encuentra al Sur de la isla en el ámbito de Playa Blanca y Montaña Roja, en el municipio de Yaiza. En esta zona la tipología más común es la de urbanizaciones de vivienda unifamiliar con instalaciones de ocio comunes para cada complejo. En la costa del municipio de Yaiza, se desarrolla el ámbito residencial de Puerto Calero, ligado al puerto deportivo, la cual sigue la misma tipología urbana que los anteriores. En el municipio de Tinajo, existe un espacio urbanizable en su costa, el cual no ha sido ocupado aún y que se denomina La Isleta. El desarrollo turístico de la capital de Arrecife ha sido más limitado, pero no por ello ha estado exento de un crecimiento caótico, que atendido la intensa demanda de una población en constante crecimiento.

Una significativa proporción de las urbanizaciones turísticas se han realizado al margen de la ordenación insular. Los municipios más afectados son Yaiza y Teguisse, donde se localizan los mayores complejos turísticos.

El Cabildo y la Fundación César Manrique han reaccionado antes estas prácticas urbanísticas, impulsando numerosos contenciosos contra los planes parciales ejecutados o en proyecto de los municipios. Las últimas sentencias del Tribunal

Superior de Justicia de Canarias (TSJC) suponen una respuesta firme frente a las políticas de hechos consumados y percepción de impunidad. Desde septiembre de 2007 se han anulado 23 licencias de complejos turísticos concedidas por los Ayuntamientos de Yaiza y Teguise no se ajustaron a la moratoria urbanística de 2000. Con ello, la justicia ha anulado ya 7.721 plazas turísticas, y hay pendientes recursos similares hasta llegar a las 15.000, lo que supone un 23% de todas las plazas de la isla. De las 23 sentencias, nueve anulan hoteles<sup>1</sup> de más de cuatro estrellas (de los 25 que hay en la isla), 10 afectan a apartoteles y cuatro a obras ya paralizadas. A estas sentencias hay que añadir la última producida el 2 de julio de 2007, en la que el TSJC anula el proyecto de urbanización del Plan Parcial de Playa Blanca, en el municipio de Yaiza (Lanzarote), que contemplaba la construcción de 1.800 viviendas y alrededor de 4.500 plazas residenciales.

### El hotel Meliá Volcán, en Yaiza, cuya licencia ha sido anulada por el TSJC



Fuente: El País

Descontando algunos casos de grave impacto ambiental, existen serias dudas de que todas estas anulaciones se traduzcan en demolición de las construcciones. La opinión generalizada de los empresarios es contraria, ya que un plan de derribos masivos supondría, por su magnitud, un grave daño al sector turístico de la isla, con consecuencias dramáticas para el empleo. Además, estos derribos serían difícilmente asimilables, tanto por su dificultad técnica, como por los costes ambiental y económico aparejados. Por ello, es previsible que muchos complejos turísticos sean salvados mediante un proceso de legalización, o al menos se dilaten los procesos. Hasta el momento, tan sólo dos de estos complejos es previsible que vayan a ser derruidos<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Entre los grandes complejos anulados destacan los hoteles Meliá Volcán, Iberostar Papagayo, Gran Castillo, Natura Palace, Rubicón Palace, Papagayo Arenas, Son Bou y Princesa Yaiza.

<sup>2</sup> Los trámites de demolición están avanzados para el complejo turístico Papagayo Arenas. La dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente ha iniciado el procedimiento de expropiación al considerar que el hotel invade el dominio público marítimo terrestre, incumpliendo la Ley de Costas, de 1988. El Ministerio también estudia demoler el hotel Gran Castillo, situado junto a éste en Playa Blanca,

#### 5.4. Áreas industriales

Arrecife es el principal polo industrial de la isla. En torno al Puerto de Arrecife se sitúa la principal área industrial, configurada por Los Mármoles-Altavista Este-Zona Logística. Dentro de esta área se localiza la Zona Especial Canaria (ZEC), cuyas grandes dimensiones (47,24 hectáreas) hasta el momento presenta una limitada presencia empresarial. Desde su implantación solo se han ubicado cinco empresas con un volumen total de empleo de 36 trabajadores pese a las ventajas fiscales y facilidades, y su futuro es incierto al terminar su vigencia aprobada por la UE en Diciembre de 2008.



El Muelle de los Mármoles con 14,03 hectáreas, vinculada a las infraestructuras del Puerto, cuenta con la posible ampliación a los terrenos de la Zona Logística de 6,7 hectáreas. Próximo a esta área portuaria se localiza el único Polígono Industrial clasificado de la isla, los Mármoles de 10,97 hectáreas. A este espacio empresarial se prolonga con el sector de Altavista Este, de 15,54 hectáreas.

Además de esta área nos encontramos con varios polígonos en torno a la carretera de circunvalación LZ-3: Polígono industrial de los Geranios y el área industrial en torno al hospital general en la carretera de San Bartolomé. Otra de las áreas industriales más relevantes de la isla se localiza en las cercanías de la carretera de acceso al aeropuerto en concreto en la Zona Industrial Playa Honda.

La tipología general de estas áreas industriales es de naves de tamaño medio que siguen la urbanización del polígono y aunque las dotaciones interiores de los

polígonos en cuanto a calles son insuficientes, las comunicaciones y acceso a las vías principales desde el polígono resultan rápidas y sencillas.

### 5.5. Centros funcionales de servicios y comerciales

Aparte de la hostelería, el sector comercial es uno de los motores económicos de la isla. El mercado turístico, el incremento demográfico, el aumento del nivel de vida y las nuevas demandas de la población han contribuido al crecimiento y transformación del sector comercial de la isla.

Atendiendo a la diversidad de formatos comerciales y características empresariales, se pueden identificar cuatro tipologías comerciales en Lanzarote:

- El comercio tradicional de Arrecife
- Las áreas comerciales abiertas de las zonas costeras y paseos marítimos
- Los grandes superficies comerciales
- Los mercados tradicionales

El comercio tradicional vinculado a la población local y, de forma secundaria, al turismo tiene como principal nodo la ciudad de Arrecife, que actúa como centro funcional de servicios al concentrar en su casco urbano, así como en varios centros comerciales periurbanos gran parte de la oferta comercial de la isla. Su condición capitalina, como sede del cabildo y de las principales funciones administrativas, y la concentración de servicios especializados, han jugado a favor del desarrollo de las actividades comerciales en Arrecife.



Las áreas comerciales abiertas de las zonas costeras y paseos marítimos se han orientado al turismo, que tiene sus principales focos en Costa Teguise, Playa Blanca, o Puerto del Carmen. La oferta comercial es muy variada, atendiendo todo tipo de demandas de los turistas, desde los souvenirs, productos alimenticios y de bebidas, hasta los comercios especializados. Lógicamente, estas actividades son muy dependientes de los ritmos estacionales de la afluencia de visitantes en la isla.

### Comercio abierto en Puerto del Carmen



Fuente: Lanzarote.com

Las grandes superficies comerciales se han extendido recientemente por la isla, orientadas tanto al turismo como a las demandas de consumo local, insatisfechas por los formatos comerciales tradicionales. En ellos se aglutinan las tiendas de las grandes firmas internacionales del sector textil. Los centros comerciales se localizan en Arrecife o en las cercanías de las grandes urbanizaciones costeras del resto de municipios como Tías o Yaiza. Entre ellos destaca el Centro Comercial Deiland, en Playa Honda, que es el que ofrece una de las mayores ofertas comerciales y de servicios en la isla de Lanzarote. Cuenta con 28.000 metros cuadrados de superficie comercial, dentro de los cuales también incluye cines, espacios de restauración y otros locales y espacios de ocio. En el área de Playa Blanca y Puerto del Carmen se localizan varios centros como el Biosfera Plaza, Centro Comercial Los Pocillos, Centro Comercial Costa Mar y el Centro Comercial Jameos. Las grandes superficies multinacionales también se han implantado en la isla, entre ellas sobresale IKEA, líder mundial en decoración del hogar, localizado en el polígono Altavista II y cuya superficie comercial supera los 5.000 metros cuadrados.



### Centro comercial Deiland (Playa Honda)



Fuente: Lanzarote.com

Por último, Lanzarote cuenta con una interesante oferta de mercados tradicionales, especializados en productos agropecuarios y artesanales locales. Orientados en principio a la población de la isla, pero también cada vez más al turismo, cuyo público está llamado a convertirse en su principal soporte.

### Mercadillo de artesanía de Tegüise



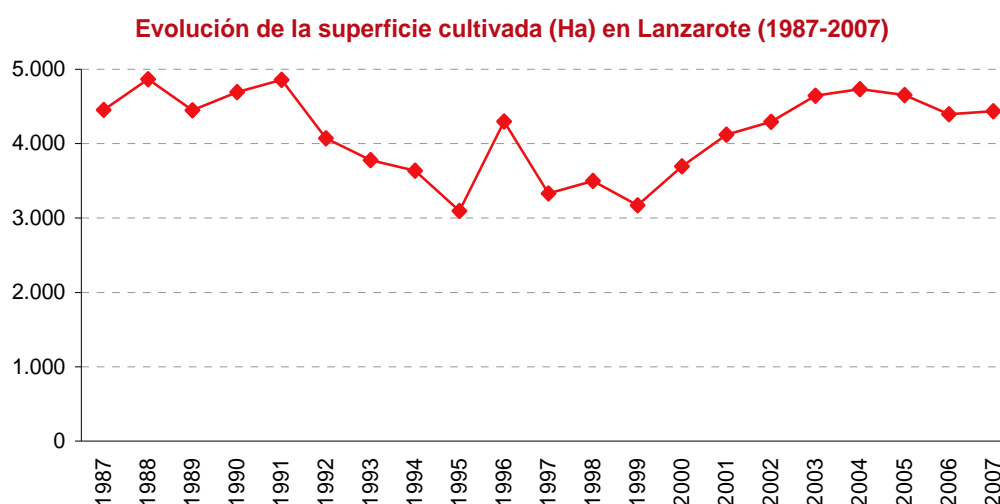
Fuente: Lanzarote.com

En definitiva, una gran parte del comercio ubicado en las diferentes partes de la isla, sea cual sea su morfología, se encuentra orientado en sus ventas y productos hacia el turismo.

## 5.6. Sector agroalimentario

### Actividades agrarias

El sector primario y la agroindustria resulta insignificante en términos de volumen empleo (1,1%) y empresas (1,5%). Sin embargo, las actividades agropecuarias, siguen siendo teniendo una gran presencia en la ocupación de los terrenos productivos de la isla, y ello a pesar del intenso proceso de abandono iniciado en las década de los setenta de las actividades agrícolas a favor del sector servicios. En el siguiente gráfico se muestra la evolución de la superficie cultivada en las dos últimas décadas. En general, exceptuando los retrocesos acusados de los años noventa, la superficie total de la isla se ha mantenido estable, rozando un total de 5.000 Ha explotadas.



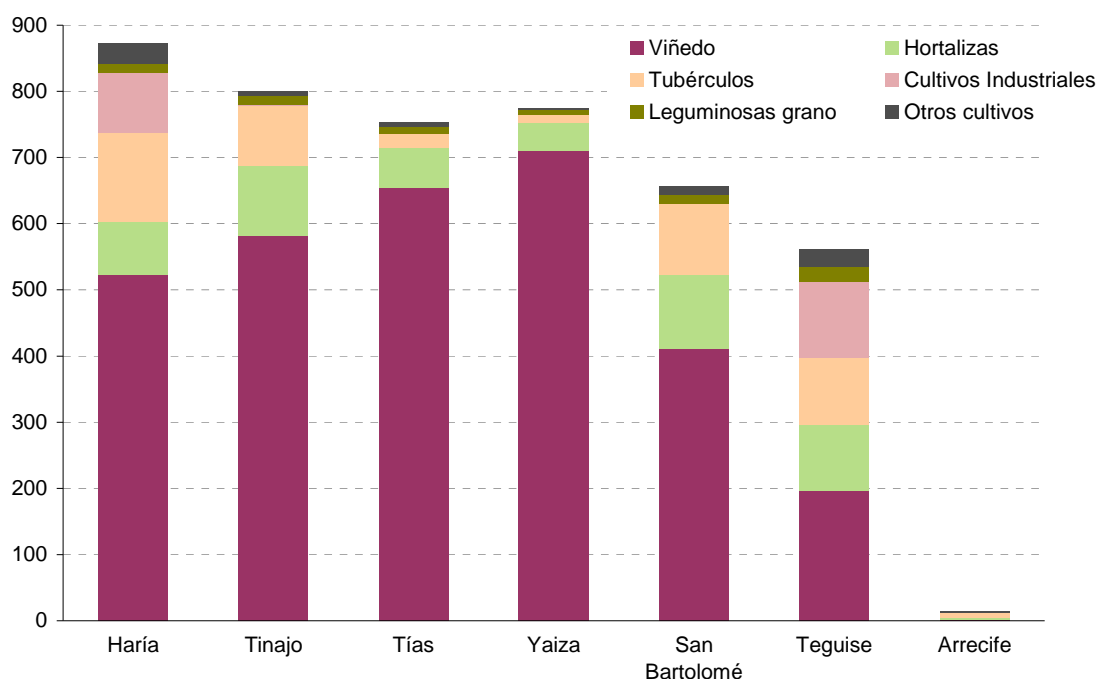
Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca. Gobierno de Canarias

Salvo algunas producciones vitícolas, **la mayor parte de las actividades agropecuarias son poco productivas** y, frecuentemente, sus producciones están destinadas a circuitos estrictamente locales y de autoconsumo. La escasa productividad o rentabilidad frente a otras actividades económicas ha motivado un masivo trasvase de agricultores hacia otros sectores económicos, haciendo que en la actualidad el número de agricultores a tiempo completo sea un segmento muy reducido del mercado laboral (1,1%), y que la mayor parte de las pequeñas explotaciones se mantengan por los cuidados de los agricultores a tiempo parcial que no tienen la agricultura como su actividad principal.

No obstante, la isla de Lanzarote tiene un pasado agrícola muy fuerte con unas técnicas de cultivo específicas, de gran valor paisajístico y ecológico y, que en si mismos representan **un gran activo ecoturístico por su alta singularidad**. Los principales tipos de cultivo de la isla se expresan en el siguiente gráfico. A excepción de Arrecife, un municipio densamente habitado y urbanizado, todos los municipios de

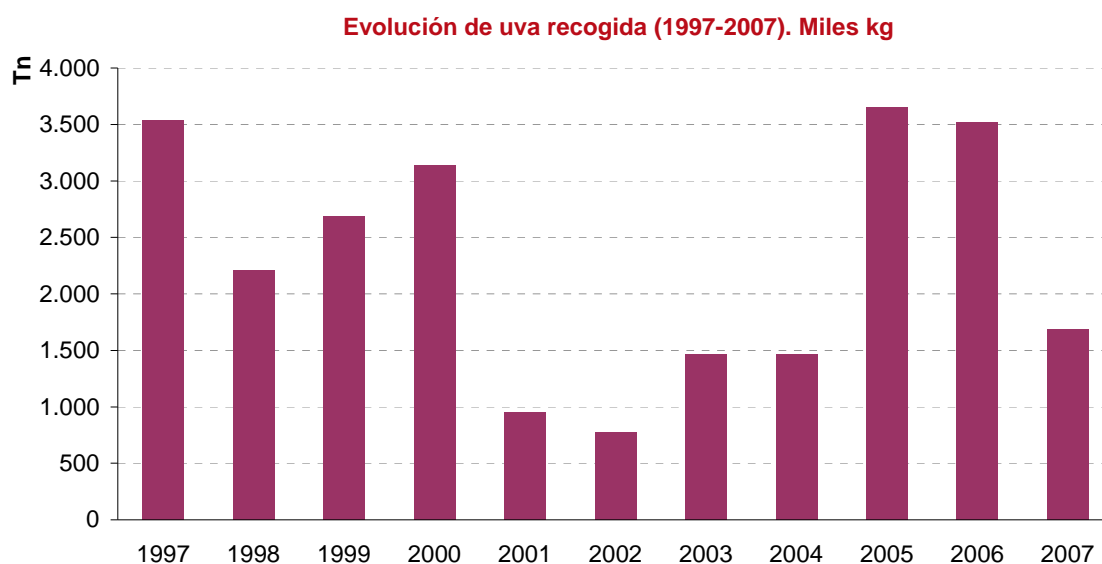
la isla cuentan con una superficie cultivada significativa. El ranking está encabezado por los municipios de Haría, Tinajo, Yaiza y Tías, con una superficie cultivada entre los 900 y 700 ha. Esta proporción es inferior en los municipios de San Bartolomé y Teguiise, donde la presión de usos urbanísticos y turísticos, sobre todo en las franjas costeras, ha sido muy intensa en los últimos años.

Como se puede apreciar en la distribución del gráfico, **el cultivo predominante en todos los municipios agrícolas es el viñedo**, que concentra casi el 70% de toda la superficie cultivada. El peso de los otros tipos de cultivos se reparten en la siguiente proporción: 11,4% hortalizas, 10,6% tubérculos, 4,7% cultivos industriales, 1,9% leguminosas y el 2% restante de otros cultivos. Pese a esta alta especialización en el viñedo, el tradicional paisaje de policultivo conejero todavía persiste en algunos paisajes agrarios de la isla, donde el viñedo se entremezcla con cultivos tubérculos, de papa y batata, seguidos de las hortalizas como la cebolla, tomate, melón, sandía y calabaza. Los municipios con mayor diversidad de cultivos son Haría, Teguiise, San Bartolomé y Tinajo.

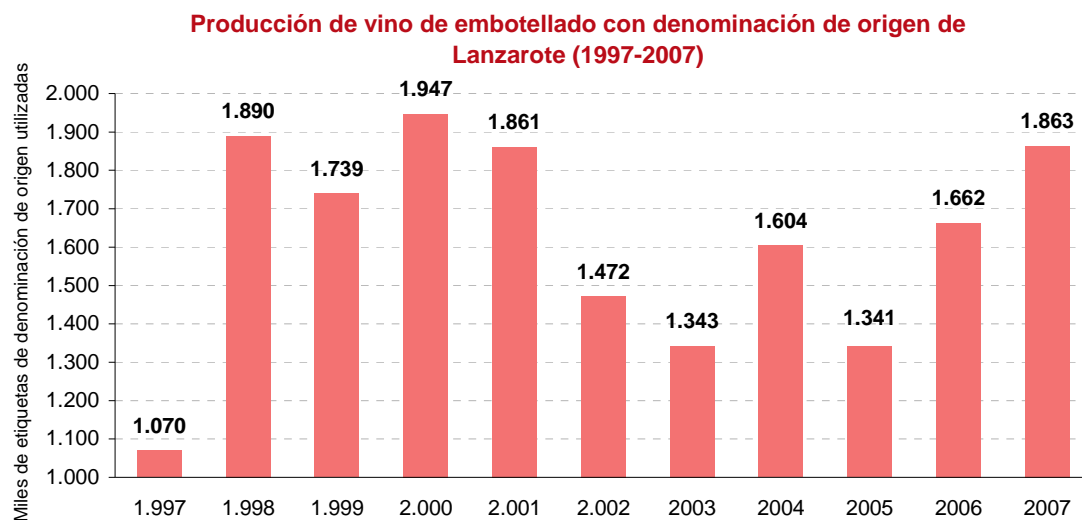


El viñedo es el principal cultivo leñoso, pero la isla también cuenta con un destacado censo de casi 20.000 **árboles frutales desimanados**, no contabilizados en las estadísticas de superficies cultivadas. Éstos, aunque no tengan peso económico o salidas comerciales, juegan un papel en el mantenimiento del paisaje rural tradicional.

En cierto modo, **el auge alcanzado por el viñedo se debe a la potenciación de la denominación de origen Lanzarote**, aprobada en 1994, la cual se extiende por toda la isla, aunque se distinguen claramente tres zonas productoras: La Geria, Tinajo y Haría. Las ventas de este producto rebasan la escala insular y del archipiélago, y en los últimos años se está posicionando en el mercado nacional e incluso se está avanzando en los circuitos europeos. Su principal fortaleza radica en la alta calidad generada por el modo de cultivo utilizado para conseguir el vino y su adaptación al territorio. En los siguientes gráficos se muestra la evolución del volumen de uva recogida y la producción de vino embotellado con denominación de origen. Lógicamente, tanto producción como transformación sufren pronunciados vaivenes derivados de circunstancias agrológicas de cada cosecha. Pero en general, el promedio de ambas cifras para este periodo son muy altas: 2,3 millones de kg de uva y 1,6 millones de botellas etiquetadas anuales.



Fuente: Consejo Regulador de Denominación de Origen del Vino de Lanzarote



Fuente: Consejo Regulador Denominación de Origen de Lanzarote

De cara al futuro, **es necesario preservar las técnicas de cultivo autóctonas** que emplean sistemas genuinos, como cultivos en jable, bancales en laderas, cultivos sobre la ceniza volcánica o las gavias construidas en las vegas. Estos sistemas, además de proporcionar una alta singularidad y calidad a las producciones vitícolas, conforman la arquitectura de paisajes ecoculturales de gran valor y oportunidades de aprovechamiento de actividades agroturísticas sostenibles. Una de las zonas más destacada de la isla desde el punto de vista agroambiental es el espacio protegido de La Geria. Este espacio se extiende a lo largo de los municipios de Tinajo, Yaiza, Tías, San Bartolomé y Tegüise. Su principal característica es la forma de cultivo de los viñedos consistente en limpiar el terreno, poner tierra cultivable, cubrirla con picón y construir paredes de piedra para proteger la viña del fuerte viento.

Pero el futuro agrario de la isla no debe cerrarse exclusivamente a la producción vitícola, por los riesgos aparejados que conlleva una excesiva especialización (vulnerabilidad ante malas cosechas, ciclos de la demanda o competencia extrema de este producto en los mercados). Por ello, es necesario **explorar los potenciales productivos de otros cultivos**. Este es el caso de la cochinilla, un cultivo histórico o singular de la isla, prácticamente en la actualidad, pero que se intenta recuperar a través de nuevas salidas al mercado. La estrategia de recuperación se sustenta en la investigación de aplicaciones cosméticas y farmacéuticas, además de los tradicionales tintes, muy rentables desde el punto de vista turístico.

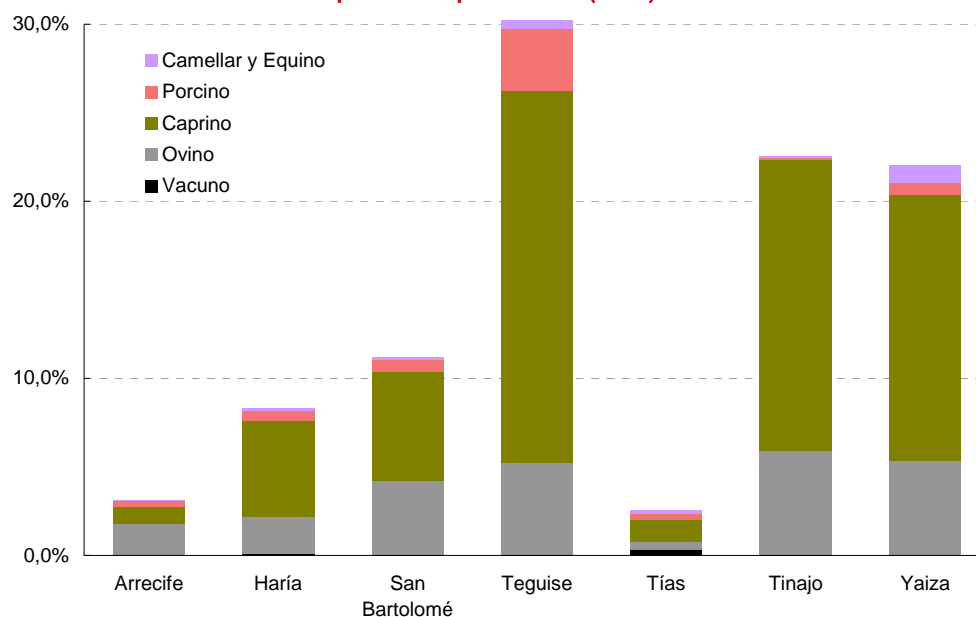
## Ganadería

Casi un tercio de la isla esta dedicada a pastos, en su mayoría de carácter arbustivo o de estepa semidesértica. Las condiciones climáticas y edáficas imprime las **señas de identidad del aprovechamiento ganadero de Lanzarote**: su carácter extensivo y

el protagonismo de las razas autóctonas adaptadas al medio. El siguiente gráfico analiza la distribución de la cabaña ganadera en los municipios de Lanzarote. Tegui se, con casi 12.000 cabezas de ganado censado es el municipio más ganadero de la isla. Le siguen Tinajo y Yaiza, ambos sobrepasan el umbral de 8.000 cabezas. El resto de municipios tiene un peso ganadero inferior: San Bartolomé y Haría, entre 5.000 y 3.000 cabezas, y en torno a 1.000, Arrecife y Tías.

Respecto a las especies ganaderas, el gráfico evidencia claramente el **gran protagonismo de la cabaña caprina** que por sí sola concentra el 66% de todo el censo ganadero de la isla, cuyo valor económico es la producción de leche, a su vez destinada a la obtención de queso. Le sigue el ovino, con un 25%, que junto al caprino acaparan más del 91% de las cabezas de ganado, lo cual evidencia el predominio de la ganadería extensiva tradicional de la isla. Las especies más intensivas en explotaciones estabuladas, como el porcino y vacuno, tienen una presencia escasa, 6,3% y 0,5%, respectivamente del total, aunque en términos de unidades ganaderas su papel se incrementa algo más.

**Censo ganadero de Lanzarote: distribución (%) de cabezas de ganado por municipio sb total (2007)**



Fuente: Consejería de Agricultura, Ganadería y Pesca. Gobierno de Canarias

En el análisis previo de las cabezas de ganado se ha excluido el **ganado avícola**, porque su elevado número distorsionaría su peso real en unidades ganaderas. Las granjas avícolas han adquirido significado en los últimos años, gracias al empuje de las demandas del consumo local de una población en crecimiento y la población flotante del turismo. Aunque los costes productivos son elevados, por tener que importar del exterior la práctica totalidad de los insumos para la producción (piensos, energía, etc.), su proximidad al mercado local y la pujanza de éste ha favorecido la producción avícola local.

El sector ganadero de la isla, al igual que el conjunto de España, viene sufriendo una larga crisis. En las últimas décadas se ha producido una drástica y progresiva reducción del vacuno y del ovino, relacionándose esta disminución con la crisis de los cultivos de cereales y leguminosas, elementos básicos del modelo tradicional. Por el contrario, el ganado caprino superó el fuerte retroceso que sufrió durante los años ochenta (de 14.300 cabezas en 1972 pasó a tener 3.000 en 1988) y en la actualidad ronda las 15.000 cabezas. Este ascenso ha sido posible gracias al fuerte respaldo institucional a través de las campañas de promoción, las subvenciones<sup>3</sup>, los incentivos al ganadero en la recuperación de la imagen, el proceso de integración o asociación empresarial y, en definitiva, la visibilidad de la calidad del queso conejero, cuya producción ronda actualmente el medio millón de kilos al año.

La explotación caprina habitual es de carácter familiar, debido en buena medida a la influencia que tiene el manejo de la explotación en los resultados productivos. El mercado actual de estos quesos se distribuye entre un 60% de consumo interno en la isla y el resto es absorbido por el mercado del archipiélago, básicamente por los mercados urbanos de las islas de Tenerife y Gran Canaria.

**Uno de los puntos fuertes de la ganadería caprina de la isla es la calidad de la raza autóctona** conejera perfectamente adaptada a zonas áridas y cuyos rendimientos en la producción láctea a estas condiciones son de los más altos del mundo. Además, Lanzarote cuenta con una situación sanitaria privilegiada, ya que su cabaña no está amenazada por brucelosis y otras enfermedades que afectan a estas especies.

**El otro punto fuerte es la elevada calidad del producto obtenido.** El queso de Lanzarote se elabora con leche cruda de cabra al ciento por cien. La coagulación es enzimática, lo cual lo diferencia de la mayor parte de los quesos frescos extranjeros. Este tipo de coagulación favorece que las vitaminas de la leche se mantengan en el queso. La pasta que resulta después de este proceso es prensada pero no cocida, conservando mejor sus propiedades originales.

A juicio de los ganaderos, **la ordenación territorial impuesta por el Plan Insular ha sido un importante freno para el desarrollo del sector ganadero.** En las últimas décadas la ordenación territorial de la isla ha intentado limitar la inclusión de actividades agropecuarias que dañen el medioambiente por su teórica agresividad, como es el caso de la ganadería intensiva o estabulada. La falta de suelo en los distintos municipios de la Isla con la calificación territorial apta para ubicar instalaciones ganaderas ha provocado que la mayoría de las explotaciones estén en

---

<sup>3</sup> Las inversiones pueden obtener una subvención de hasta un 40% (Real Decreto 613/ sobre mejora de estructuras agrarias), y la actividad puede obtener la prima europea de ovino/caprino (unos 25€ anuales por cabra).

situación de irregularidad. Según el censo de la Granja Agrícola y Experimental del Cabildo, se estima alrededor de un millar de explotaciones ganaderas. A partir de las fuentes del Cabildo, la inmensa mayoría de estas instalaciones (en torno al 80%) están construidas sin permisos urbanísticos, y el planeamiento insular vigente no contempla tales emplazamientos. En esta situación, los propietarios se exponen a cuantiosas multas por parte de las autoridades medioambientales por ejecutar las dependencias para los animales sin licencia de obra, además de serias dificultades para acceder a subvenciones públicas para su actividad.

El Gobierno de Canarias se ha comprometido a buscar fórmulas para ordenar y legalizar estas explotaciones ganaderas construidas. Ajustarse a la legalidad, implicará esfuerzos, tanto por parte de los propietarios como las administraciones en el cumplimiento de una serie de requisitos básicos, como estar alejados de las zonas urbanas de los pueblos y disponer de las adecuadas condiciones higiénico-sanitarias.

En la actualidad, **la tecnología permite que el impacto ambiental de estas actividades sea reducido**, ya que es posible alcanzar un manejo más sostenible y la reutilización de los residuos generados. Así la instalación de cierta agroindustria como la de ganado estabulado permitiría obtener una serie de productos propios con calidad y que se pueden utilizar como parte del producto turístico de la isla. Las instalaciones deberían ser autosuficientes energéticamente, sin causar impacto visual y reutilizando sus desechos como los purines para abono agrícola, etc. En términos estratégicos para la economía insular, se conseguiría así potenciar las producciones agroalimentarias locales que reduciría la dependencia externa sin restar o dañar el medio. En este sentido, es preciso que la futura revisión del Plan Insular contemple las iniciativas llevadas a cabo por el Gobierno canario y las administraciones locales para ordenar y regular las instalaciones ganaderas.

**La transformación agroalimentaria ha sido uno de los puntos débiles del sector caprino.** Ya que en la isla sólo se transforma una ínfima parte de la producción local, y el resto se tiene que transportar al exterior, especialmente a Fuerteventura<sup>4</sup>, lo cual evidencia una limitada capacidad para incrementar el valor añadido de la producción láctea local a través de la transformación y comercialización directa. Por el momento, las dos únicas excepciones son dos empresas locales que transforman y comercializan en la isla: la Granja Quesería El Faro, en el municipio de Tegui, y la Quesería Montaña Blanca, en San Bartolomé. Ambas empresas familiares ha sabido recoger y aprovechar el legado de los artesanos tradicionales para elaborar con métodos industriales diferentes modalidades de queso, dependiendo del proceso del proceso y grado de curación. No obstante, es preciso incrementar el valor añadido de la producción láctea caprina a través del impulso de nuevas iniciativas que transformen in situ en la isla y eviten la escasa rentabilidad de exportar la producción láctea a tan reducido precio. No sólo es necesario superar los obstáculos que la ordenación

---

<sup>4</sup> La fábrica de SAT Ganaderos de Fuerteventura transforma gran parte de la producción láctea conejera, y parte de esta la comercializa a través de la marca "Quesos de Lanzarote".



territorial plantea a los productores de constituir sus propias queserías, con grandes posibilidades de posicionarse y competir en los mercados de queso artesanal, sino también abordar y concretar proyectos de mayor calado en la transformación industrial agroalimentaria. En este sentido, el **futuro Complejo Agroindustrial de Tegui** puede significar dar un salto cualitativo para las dos actividades agropecuarias más estratégicas de la isla: el viñedo y el caprino, a través de la dotación de infraestructuras en la conservación del vino y la puesta en marcha de una quesería que transforme y comercialice la producción láctea de la isla.

**Otra desventaja para el sector radica en el carácter tradicional de las pequeñas explotaciones familiares**, que en la actualidad tienen serias dificultades para mantener su actividad. La gestión de las explotaciones se está volviendo cada vez más compleja, tanto por las nuevas exigencias sanitarias como productivas, y muchas veces el pequeño ganadero carece de recursos y preparación profesional para asumir estos nuevos retos. A estas carencias, se le suman las fuertes subidas de los precios de los cereales destinados a alimentación del ganado y el estancamiento de los precios de la leche desde hace décadas, todo lo cual está repercutiendo en que la mayoría de las explotaciones caprinas no tengan viabilidad económica a largo plazo, ni siquiera con el mantenimiento de las ayudas<sup>5</sup>.

Por ello, garantizar la viabilidad de las explotaciones exige un renovado apoyo institucional y continuidad de iniciativas de probada eficacia, como son los instrumentos de asesoría a los ganaderos sobre higiene y sanidad de la explotación, que han facilitado la mejora de la cantidad y calidad de la leche producida.

**El asociacionismo o integración de un sector sumamente atomizado es otro de los requisitos para aumentar la competencia.** La cohesión del sector debe trabajar a favor de la profesionalización o formación, el incremento de la capacidad productiva, la mejora genética de la raza autóctona, la transformación agroalimentarias de la producción primaria láctea, las marcas y denominación de origen y los canales de comercialización. La creación en el año de 2002 de la Sociedad Cooperativa Agropecuaria Ahof es una excelente oportunidad para superar las limitaciones de la excesiva atomización del sector agropecuario de Lanzarote. A pesar de su reciente creación, Ahof actualmente cuenta con 37 socios, que concentran más del 70% de la producción de leche caprina en la isla de Lanzarote y casi el 80% de la cabaña caprina insular. Las líneas de trabajo que está desarrollando esta cooperativa son: el programa de calidad de la leche, defensa sanitaria, la comercialización de quesos, la venta de forrajes y alimentos para ganado, comercialización y venta conjunta de productos, la asistencia técnica a los socios y el asesoramiento técnico-administrativo. Además, Ahof es la única entidad que posee capacidad certificadora de productos ganaderos de

---

<sup>5</sup> Entre éstas, destacan la subvención del Cabildo de Lanzarote del 12,5% del litro de leche. Otras ayudas del Cabildo se destinan al transporte de la leche para su transformación en Fuerteventura y subvenciones a la Sociedad Cooperativa Agropecuaria de Lanzarote AHOF que le permiten desarrollar sus servicios veterinarios.

calidad de Lanzarote y presta servicios itinerantes por toda la Isla de técnicos profesionales en materia sanitaria ganadera, tramitación de documentación y difusión de información relevante para el desarrollo del sector.

### 5.7. Diversificación económica y actividades emergentes

En este apartado se analizan algunas de las actividades económicas con más posibilidades de desarrollo en la isla. Es preciso subrayar que estas actividades a priori van a tener una relevancia cuantitativa escasa, y que no van a resolver los problemas derivados de un modelo económico hiperespecializado en la oferta turística de sol y playa, pero que si consiguen crecer suficientemente podrían llegar a contribuir a la diversificación de la economía insular.

Aunque algunas de las actividades seleccionadas no pueden ser calificadas como emergentes, porque proceden de sectores maduros o en decadencia, son susceptibles de desarrollar procesos de renovación y adaptación a las demandas del mercado y, por lo cual, alcanzarían un carácter innovador.

#### EJES PARA LA DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE DURADERO DE LANZAROTE

- Energías alternativas: solar, eólica, maremotriz y biomasa
- Actividades complementarias: ocio, naturaleza, deporte y salud
- Formación, Cultura e Información
- Innovación
- Residencia e cohesión de la población
- Gestión eficaz del agua
- Medioambiente y Patrimonio natural
- Transporte y logística
- Industria del reciclado
- Agricultura y productos locales
- Acuicultura y Piscicultura
- Renovación comercial
- Cooperación al desarrollo y co-desarrollo con los países africanos

### 5.7.1. Viabilidad de las energías renovables en Lanzarote

La dependencia energética de la isla respecto a los combustibles fósiles importados del exterior es casi absoluta en Lanzarote. El crecimiento económico y modelo turístico han incrementado esta dependencia, aumentando la vulnerabilidad económica ante un escenario de subidas incontenibles de los costes del petróleo. El aumento de los costes productivos por la factura energética pone en peligro muchas actividades de la isla, que van a tener escasas posibilidades de subsistir ante un horizonte previsible del barril de petróleo a 200 dólares.

A continuación se detallan algunos de los riesgos derivados del modelo económico y dependencia energética de Lanzarote:

- Crisis económica producida por el fin del turismo barato y de corta estancia.
- Incremento de los costes de la energía eléctrica de origen térmico que repercute negativamente en la productividad de las empresas
- Incremento de los costes del agua (desalación, bombeo y depuración)
- Incremento generalizado de los costes de todos los productos importados, incluyendo los agrícolas.
- Consecuente incremento del aislamiento de Lanzarote
- Presumible incremento del desempleo y merma del bienestar de la población, con todas sus consecuencias.

Esta peligrosa situación coloca a las energías renovables no sólo como una oportunidad de futuro sino como una apremiante necesidad. Lanzarote cuenta con ventajas estratégicas para el desarrollo de las mismas, asociadas a sus idóneas condiciones naturales, que posibilitan el desarrollo de las energías solar, eólica y mareomotriz. Pero también cuenta con garantías de adquirir economías de escala derivadas de las demandas, tanto de una población en constante crecimiento como los fuertes flujos de turistas a lo largo del año.

En la isla de Lanzarote existe una insolación que es un 30% más alto que en cualquier otro punto de la Península. Esta ventaja intenta ser aprovechada por parte del Cabildo de Lanzarote que está desarrollando una iniciativa de aprovechamiento de la energía solar, a partir de un estudio sobre métodos y localizaciones para instalar las placas fotovoltaicas. Los resultados de este estudio aportan una valiosa información técnica que avala la posibilidad de convertir a Lanzarote en un espacio energéticamente autosuficiente. El estudio identifica las extensas superficies de techos planos de los edificios de la isla como un soporte de gran rentabilidad para la producción de energía solar. La adaptación de gran parte de las azoteas de las viviendas podría implicar un incremento del triple de la energía eléctrica que actualmente se consumen.

Esta isla enclavada en el Océano Atlántico cuenta con intensos vientos y constantes, muy adecuados para el aprovechamiento eólico. Sin embargo, tan solo el 0,6% de la energía se produce mediante aerogeneradores. Por ello, es preciso seguir ampliar el número de instalaciones eólicas, siempre y cuando no supongan un grave impacto visual en determinados espacios protegidos

La necesidad de buscar energías alternativas y renovables que logren acortar la dependencia energética de Lanzarote, ha llevado a estudiar las posibles ubicaciones para plantas mareomotrices, que aprovechan la energía de las olas y las mareas del Océano Atlántico.

La potenciación de las energías renovables marcaría un hito, pues es relativamente fácil que Lanzarote se convierta en una isla que no dependa energéticamente del exterior y que además obtiene toda su energía de manera limpia y sin residuos.

En cuanto al agua, en la actualidad se obtiene de las plantas desaladoras que a su vez dependen del abastecimiento de energía eléctrica de la central eléctrica que destina a este fin el 23% de su producción.

Por ello se debe intentar la máxima autosuficiencia para estas plantas desaladoras que deben obtener su energía con medios renovables como la energía solar o eólica. Pero para conseguir una máxima eficiencia sería muy positivo cerrar el ciclo industrial del agua: depurándola y sometiendo la mayor parte posible a tratamiento terciario para hacer al agua utilizable.

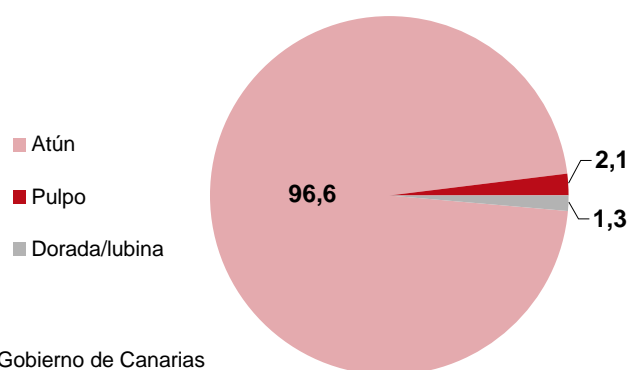
La potenciación de las energías renovables marcaría un hito, pues es relativamente fácil que Lanzarote se convierta en una isla que no dependa energéticamente del exterior y que además obtiene toda su energía de manera limpia y sin residuos.

### 5.7.2. Acuicultura

La acuicultura puede considerarse como actividad emergente con grandes posibilidades de desarrollo para la isla. La primera empresa de acuicultura establecida en Lanzarote fue Yaizatun, en la bahía de Ávila, en el municipio de Yaiza, que recibió la concesión en Julio de 2001. A ésta le siguieron Insular de Cefalópodos S.L. localizada entre Punta Pechiguera y Punta Limones (Yaiza). Además, como actividad complementaria a la acuicultura, se creó en 2003 la Escuela Taller Mancomunidad Yaiza-Tías.

Las producciones acuícolas de Lanzarote son mayoritariamente de atún, que reúne el 96,6% del total, mientras que otras producciones como el pulpo, la dorada y la lubina son casi testimoniales.

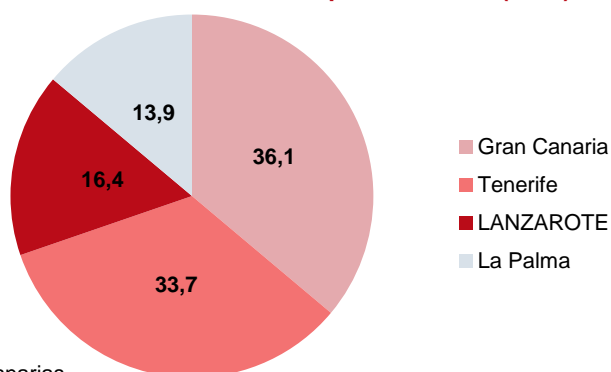
Producción según especies en Lanzarote en % (2007)



Fuente: Gobierno de Canarias

En el contexto Canario, Lanzarote es la tercera isla del archipiélago de mayor cuota de producción autorizada, el 16,4% del archipiélago, sólo superada por las islas de mayor tamaño, Gran Canaria y Tenerife.

Cuota de producción acuícola autorizada por islas en % (2007)



Fuente: Gobierno de Canarias

La acuicultura se encuentra en una buena posición para seguir su desarrollo y crecimiento como una actividad de futuro para la isla.

Las excelentes condiciones naturales para la acuicultura en la isla se basan en el afloramiento de aguas frías (Corriente fría de Canarias), responsable en gran medida de la riqueza pesquera del caladero sahariano. La extensa plataforma continental hace que los fondos sean poco profundos y por tanto bastantes iluminados. Por otro lado los nutrientes marinos de la zona se ven favorecidos por los fondos rocosos y abruptos con abundantes cuevas, grietas y túneles, en una zona de amplia plataforma marina.

La producción debe diversificarse y evitar la actual dependencia y vulnerabilidad que representa una única producción de atún. Es preciso, desarrollar nuevas especies a la producción acuícola.

Para acometer este proceso de diversificación de la producción y modernización la isla cuenta con las instalaciones existentes en la Escuela-Taller de la Mancomunidad de Yaiza-Tías, en la que se pueden realizar actividades de formación para trabajadores y estudio de mejoras e innovaciones para el sector acuicultor.

Debido al retroceso de la pesca en la isla, iniciativas de este tipo de iniciativas podría proporcionar una salida para la mano de obra sobrante del sector pesquero y el desarrollo de actividades de industria conservera.

### 5.7.3. Las salinas

El papel de las salinas en la isla ha sido bastante sobresaliente como soporte fundamental para la flota pesquera que operaba en las costas africanas. Tradicionalmente la sal de Lanzarte también se exportó al resto de Canarias tanto para uso pesquero como en la alimentación.

En la isla existen varios tipos de salinas con unas características productivas diferentes según su naturaleza. Los principales tipos son: salinas naturales, salinas de barro y salinas de barro con forro de piedra volcánica. Estas últimas se empezaron a desarrollar por primera vez y exclusivamente en Lanzarote.

En la actualidad en la isla de Lanzarote hay numerosas salinas, casi todas ellas abandonadas como las Salinas del Río, Salinas de La Caleta o de Los Agujeros, Salinas de Don Pancho o Tío Joaquín, y una única en actividad, las Salinas del Janubio.

Son precisamente las Salinas del Janubio las que ofrecen una mayor variedad de oportunidades de explotación desde diferentes perspectivas económicas. Son las más grandes e importantes de toda Canarias y alcanzaron producciones cercas a 10.000 Tm de sal por año.

La UNESCO cataloga este recinto como uno de los legados salineros de mayor interés cultural que perviven actualmente en el área de influencia mediterránea, al tiempo que se cataloga dentro de la Red de Espacios Naturales Protegidos de Canarias, como Sitio de Interés Científico.

### Salinas del Janubio Lanzarote



Fuente: Cabildo de Lanzarote y GRAFCAN

Su conservación constituye un foco de atracción turístico importante para la isla en su oferta de turismo alternativo con valor histórico, paisajístico, ecológico y etnográfico. Pero para que su conservación y explotación desde el turismo sea satisfactoria, es necesario que no cese la actividad de producción en las salinas, llevando a cabo iniciativas que reactiven la producción artesanal de sal, con medidas como incentivar el uso de la misma en la gastronomía autóctona de calidad, o recuperando su uso para fiestas populares que suponen un recurso turístico mas como la del “Corpus Cristi” en la que se realizan alfombras de sal coloreadas y que supone un referente cultural y turístico.

#### 5.7.4. Reciclaje industrial

Lanzarote viene sufriendo un problema de acumulación de residuos, acrecentado en este caso por tratarse de un territorio limitado y que ha soportado una rápida expansión demográfica y turística, la cual no ha sido absorbida por los sistemas de recogida y reciclaje de basuras de la isla.

Ante esta situación de Lanzarote y otras islas, el Gobierno Canario adoptó en 2001 el Plan Integral de Residuos de Canarias (PIRCAN), cuyos objetivos principales son reducir la cantidad de residuos en origen, aumentar la reutilización, el reciclaje y la valoración del conjunto, limitar el vertido controlado a aquéllos no susceptibles de revalorización y recuperar los espacios ocupados por vertederos incontrolados procediendo al sellado de éstos.



En el caso de Lanzarote, la situación es sumamente grave, al comprobarse más de 100 vertederos ilegales a mediados de 2003, año en el que se inicia una campaña del cabildo de Lanzarote para retirar los desperdicios de ellos y sellarlos.

El fin último del PIRCAN en Lanzarote es centrar el sistema de basuras en el Complejo Ambiental de Zonzamas, que se encuentra situado en el municipio de Teguisse. Este antiguo vertedero ha sido mejorado desde 2001 a la actualidad, con obras como la urbanización del complejo, la creación de un crematorio de animales y un sistema de ampliación de plástico-film en la planta de clasificación. Todas estas obras han sido concluidas a finales de 2007. Actualmente se encuentra en la última fase de construcción y pruebas la planta de biometanización, que se encargará de producir biogás a partir del tratamiento de los residuos orgánicos previamente separados del resto de residuos.

### Vista actual del Complejo Ambiental de Zonzamas (Teguisse)



Fuente: Departamento de residuos, Cabildo de Lanzarote

Se daría un paso muy importante en la autosuficiencia de la isla, si se aplicara parte de lo aprendido a nivel del reciclado doméstico a una escala mayor incluyendo en el proceso de reciclaje y aprovechamiento de residuos a la industria, hostelería y comercio de la isla, es decir implicando a todos los sectores de la isla.

El reciclaje a nivel industrial supone un paso adelante en la economía de Lanzarote, pues además de mejorar las condiciones ambientales, se reduciría la necesidad de importación de muchos productos y materias primas los cuales se sustituirían por los reciclados in situ y aprovechados en la isla. Con ello se generarían actividades económicas y se reduciría la dependencia exterior.

### **5.7.5. Potenciación de la agricultura y de las actividades agroindustriales**

Las diferentes administraciones del Cabildo y el Gobierno Canario tratan de fomentar la agricultura de Lanzarote, a través de la promoción de los productos de calidad, las denominaciones de origen del vino. La mejora de los canales de comercialización por medio de la clusterización del sector en combinación con el desarrollo de la gastronomía y la oferta de servicios turísticos complementarios (agroturismo, ecoturismo, etc.) ofrece un gran abanico de oportunidades.

La potenciación de las actividades agropecuarias de la isla debe hacerse desde la perspectiva del ecoturismo, persiguiendo una doble función, la productiva y la preservación del paisaje.

El paisaje que se explota turísticamente está repleto de elementos de la producción agrícola que es necesario preservar si no se quiere perder uno de los potenciales de la isla de cara a la explotación turística.

El Plan de Desarrollo sostenible de la isla se señala como una de las principales vías de desarrollo la tecnificación de la agricultura, mediante el ahorro de agua, el uso de energías renovables, la cualificación de la mano de obra, y aplicar a la agricultura los modelos de autoauditoría de energía y agua. En el Plan se señala la necesidad de desarrollar estudios específicos para determinar cuáles son los cultivos más apropiados; para analizar la manera de presentar, identificar y comercializar los productos agroganaderos, para potenciar después la industria de transformación de productos primarios locales. Pero al mismo tiempo se deben proteger algunos espacios de gran calidad derivada de los sistemas tradicionales de secano, a través de una política de incentivos asociados a la conservación del medio ambiente y del patrimonio.

Además del sector vitícola, se deben impulsar otros productos agropecuarios y las actividades conexas agroindustriales y de comercialización integrada con la oferta turística de la isla. Las áreas industriales deben ser un foco preferente para la localización de las actividades agroalimentarias, evitando así el impacto de la dispersión y maximizando los beneficios de las economías de escala.

### **5.7.6. Bioindustria**

La necesidad de potenciar actividades que se encuentran en fase inicial, como el Parque Bioindustrial de Lanzarote en el que se intentaría aglutinar y favorecer la instalación de actividades de los campos de la agricultura, la ganadería, la acuicultura y la piscicultura tecnificadas. Del mismo modo también se busca desarrollar la industria relacionada con la transformación de los productos anteriores; la industria del medio ambiente, las energías renovables y la construcción tecnificada, así como

aquellas relacionadas con el desarrollo sostenible y el concurso al desarrollo de los países menos favorecidos del entorno canario.

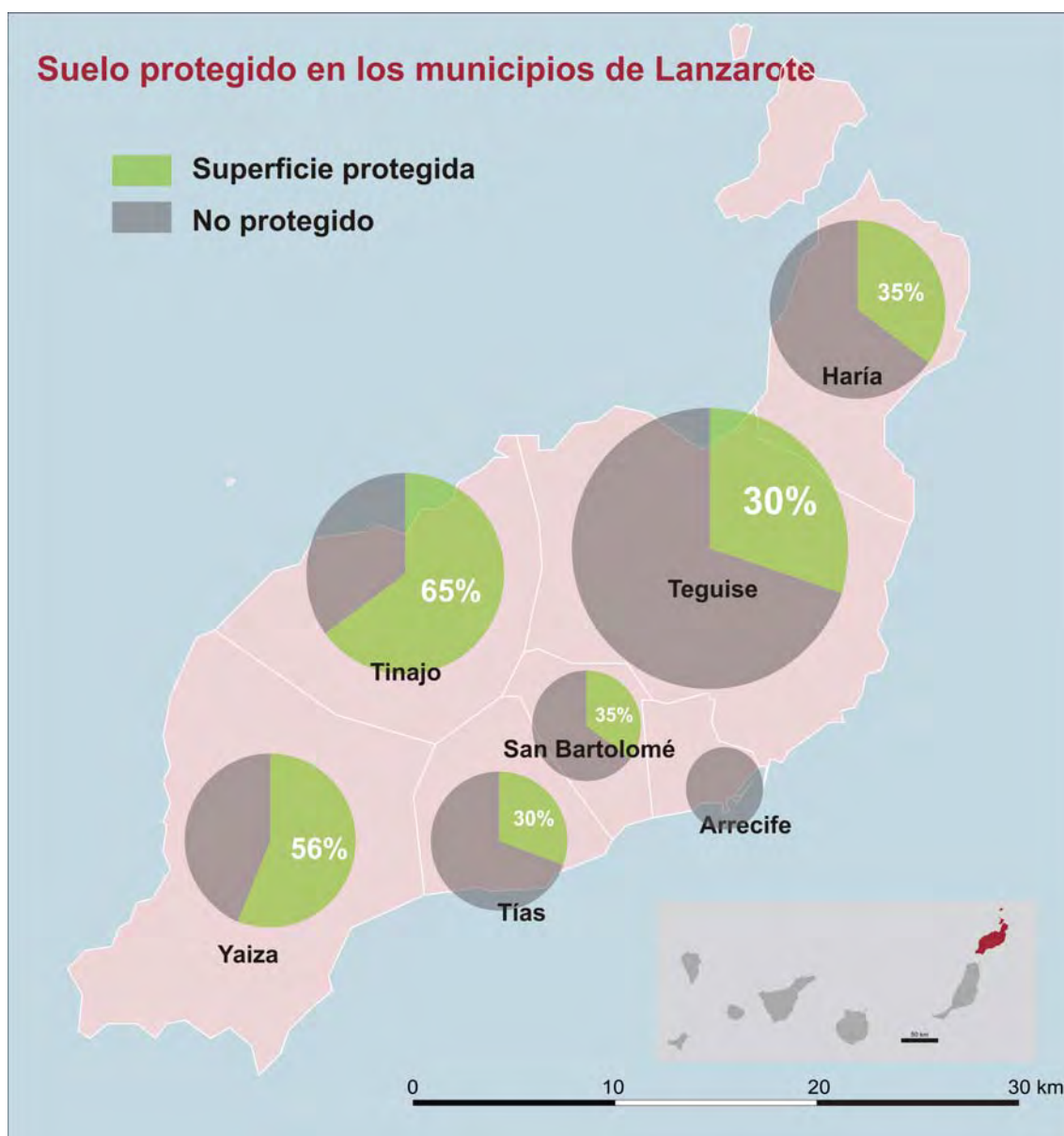
Otras derivadas positivas de la puesta en marcha del Parque Bio-Industrial destacan el reforzamiento del sector primario; el papel de la entidad como suministradora de productos alimentarios competitivos y de calidad; el incremento de los puestos de trabajo y la mejora de la cualificación de los operarios o el reforzamiento de la oferta destinada al turismo.

El Cabildo de Lanzarote contará con 629.907 euros para su parque bioindustrial, a través de los Fondos Feder concedidos por la UE al Gobierno Canario.

### **5.7.7. Potenciales ecoturísticos de Lanzarote**

El patrimonio natural y eco-cultural de Lanzarote tiene su referente en la gran cantidad y variedad de espacios protegidos. Estos espacios son en si mismo un gran recurso económico para la isla de Lanzarote, pues permite el desarrollo de actividades complementarias que mejoran la calidad de la oferta. El turismo de naturaleza puede ser un factor diferenciador del productor tradicional de sol y playa, ofreciendo al visitante un recurso alternativo y complementario.

El 41% del suelo de Lanzarote se encuentra bajo algún tipo de protección, siendo Tinajo el municipio que más suelo protegido tiene con un 65%, al situarse en este municipio gran parte del Parque Nacional de Timanfaya, seguido por Yaiza con el 65% de su superficie protegida. El resto de municipios de la isla se encuentra en torno al 30% de superficie. La excepción es Arrecife, que por su marcado carácter urbano no dispone de superficie protegida alguna (véase siguiente mapa).

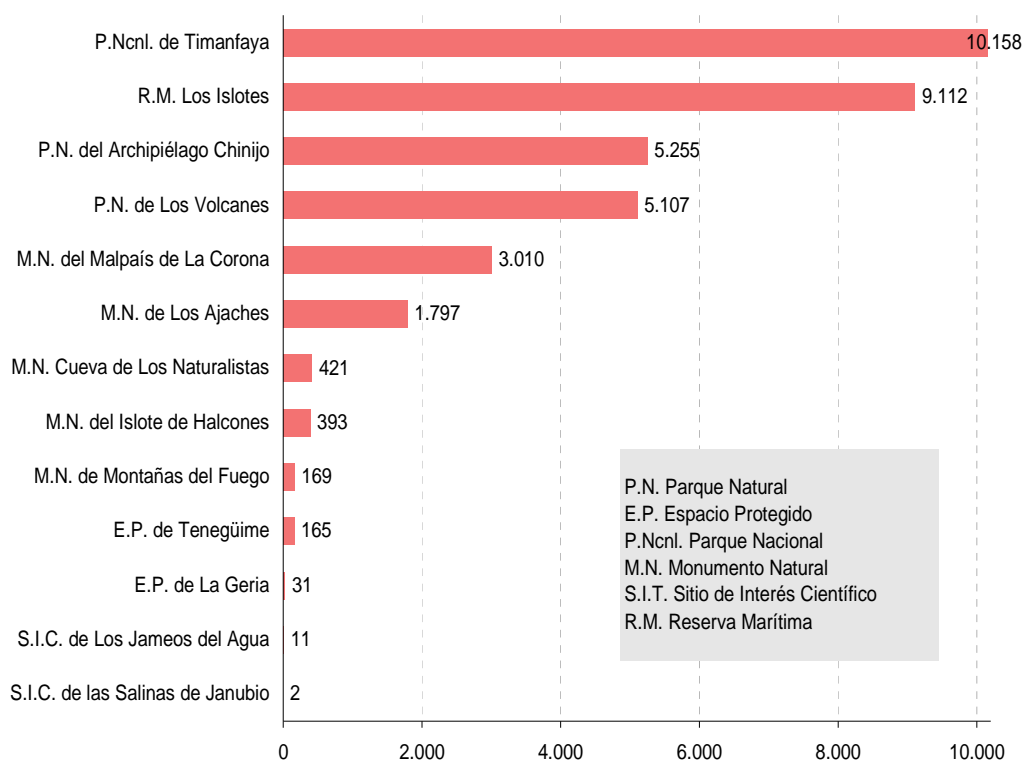


Lanzarote cuenta con trece espacios naturales de gran valor ecológico, organizados a partir de las siguientes figuras de protección:

- Un Parque Nacional
- Una Reserva Natural Integral
- Dos Parques Naturales
- Cinco Monumentos Naturales
- Dos Paisajes Protegidos
- Dos Sitios de Interés Científico

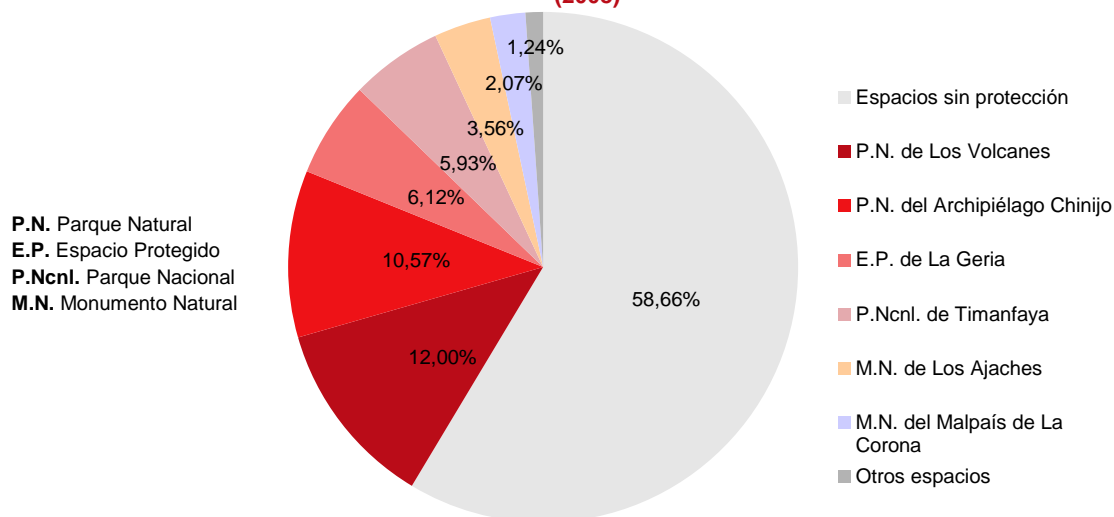
En los siguientes gráficos se analiza la dimensión territorial de los espacios naturales de Lanzarote, tanto en valores absolutos (número de hectáreas), como su peso relativo en el conjunto de la isla (porcentaje de superficie).

Superficie de las Áreas Protegidas de Lanzarote por hectáreas (2008)



Fuente: Consejería de política territorial, Gobierno de Canarias

Superficie que ocupan los diferentes espacios naturales de la isla de Lanzarote en % (2008)

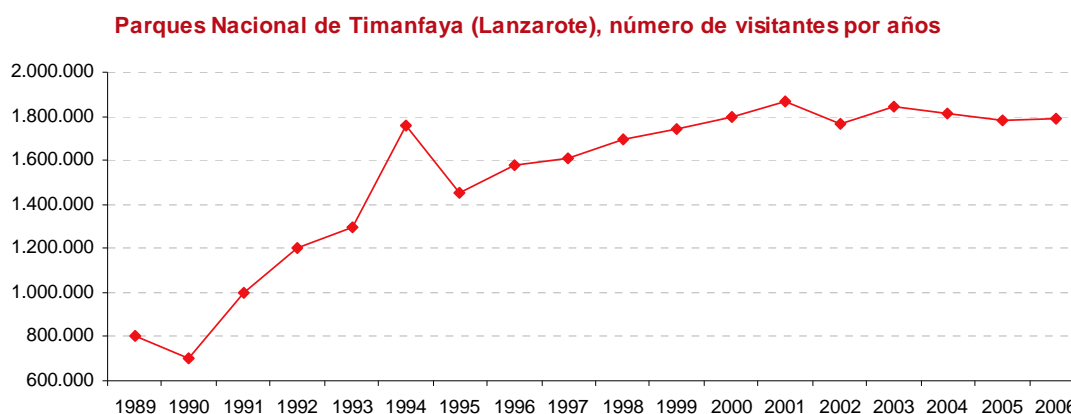


Fuente: Consejería de Política Territorial. Gobierno de Canarias

Dado su alto interés científico y ecológico, es posible el desarrollo de iniciativas que atraigan a grupos de estudio y profesionales de diferentes disciplinas, que permitan

posicionar a Lanzarote como un enclave privilegiado en los circuitos mundiales de turismo de naturaleza.

Para conseguir un aprovechamiento duradero es necesario controlar el uso de los espacios naturales, para que se conserven satisfactoriamente. Hasta el momento, el Parque Nacional de Timanfaya concentra el grueso de los visitantes de los espacios naturales de la isla. Como se observa en el siguiente gráfico, a principios de los años noventa se registró un fuerte incremento del número de visitantes de Timanfaya, con un incremento de casi un millón entre 1990 y 1994, véase siguiente gráfico, y en la actualidad se ha estabilizado en torno a 1.800.000.



Fuente: Ministerio de Medio Ambiente

La preservación del Parque Nacional y su puesta en valor a través de actividades controladas ofrece un marco a seguir para la gestión y dinamización del resto de espacios naturales de Lanzarote. En este sentido, uno de las áreas con mayores posibilidades coincide con el Espacio Protegido de la Geria, una zona agrícola cuya principal valor radica en la forma de cultivo de los viñedos, cuyos sistemas tradicionales para retener el agua generan un paisaje de gran valor ecoturístico. La zona protegida de La Geria comprende el centro de la isla, los municipios de: Tinajo, Yaiza, Tías, San Bartolomé y Tegüise. Para preservar este espacio, evitando la sustitución de las técnicas agrícolas tradicionales y un uso descontrolado de las bodegas y un turismo masivo, de escasa rentabilidad y alto coste ambiental, es necesario establecer un marco de aprovechamiento sostenible, emulando la gestión controlada del Parque Nacional. Esta gestión pasa por la decidida implicación de los principales propietarios vitícolas y bodegueros. La puesta en valor del turismo enológico de la Geria puede combinarse con el desarrollo combinado de otros proyectos, como es el caso Centro de Agroturismo Mancha Blanca, a modo de circuitos integrados, con el objetivo de maximizar esfuerzos y ampliar la capacidad de atracción de estas áreas.

## 6. CONCLUSIONES ESTRATÉGICAS PARA LANZAROTE

Las estrategias y las propuestas de actuación contenidas en ellas se han elaborado a partir de los resultados del proceso participativo (encuestas a empresarios, análisis DELPHI y Mesas de expertos) y del Diagnóstico socioeconómico de Lanzarote.

### EJE I. DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA

- El turismo va seguir siendo por mucho tiempo la base fundamental de la economía lanzaroteña. Es preciso seguir mejorando la calidad, competitividad y productividad del sector. Hasta el momento, las políticas de desarrollo turístico favorecen las actividades de ocio complementario, cuyos objetivos son reforzar los atractivos de la isla, incrementar el valor añadido, reducir la estacionalidad y, en definitiva, avanzar hacia una oferta turística más diversificada frente al modelo imperante de “sol y playa”. No obstante, es preciso apuntar que los servicios complementarios (campos de golf, puertos náuticos, entre otros) tienen un coste ambiental elevado (consumo de espacio, etc.) y no garantizan por si mismos el sostenimiento del sector turístico, que en la actualidad presenta evidentes signos de agotamiento. Por ello, un modelo turístico más sostenible y diversificado demanda una nueva generación de actividades complementarias en la isla, de tipo *soft* que no consuman espacio (turismo cultural y de congresos, turismo de salud y naturaleza).
- Frente a la alta vulnerabilidad económica y ambiental que planea sobre el modelo de crecimiento turístico-urbanístico, Lanzarote debe apostar por la diversificación de su estructura económica. En este sentido, es imprescindible acometer nuevas políticas territoriales e impulsar los denominados sectores sensibles o con grandes potenciales de la isla: energías renovables, ciclo del agua, productos agroalimentarios locales, cluster náutico, medio ambiente, pesca, bioindustria y otras actividades industriales sostenibles, logística y transportes.
- La realidad sectorial de la economía de Lanzarote es difícil de cambiar, sin embargo, dadas las condiciones del territorio y la fuerte inercia productiva antes descrita. El paso a un paradigma productivo más diversificado y con menor dependencia del exterior es una apuesta que debe basarse en un conocimiento muy preciso de lo que existe en términos de ocupación del suelo, el recurso más sensible de la isla, y de las alternativas disponibles.
- Es necesario que la articulación de las actividades económicas más prometedoras se organice en un esquema de relaciones inter-industriales de calidad que multiplique la eficacia de las empresas de la isla y les permita superar las limitaciones asociadas a la reducida escala de las mismas mediante

la cooperación necesaria. Desde una plataforma parecida, los sectores, tanto consolidados como emergentes, de la economía lanzaroteña tendrán al alcance global imprescindible para la competitividad en el Siglo XXI. Una organización parecida del tejido empresarial y de las actividades económicas es lo que, junto a otros factores de competitividad, fortalece a las economías territoriales sea cual sea su dimensión geográfica.

- La diversificación económica es la principal alternativa para propiciar un mercado laboral estable a largo plazo mayor en el mercado de trabajo, evitándose así las crisis cíclicas en el empleo que supone el sector turístico.
- Lanzarote cuenta con algunos clusters bien establecidos, aunque no exentos de problemas de madurez y orientación, como el turístico, y posee elementos en diversos otros campos de actividad que indican que la emergencia o consolidación de clusters es viable, como es el caso de los transportes y las comunicaciones.
- La existencia de aglomeraciones de actividades relacionadas concentradas geográficamente (o de manera virtual, incluso), es decir de clusters, determina decisivamente la competitividad de un territorio. Las actividades y espacios susceptibles de clusterización deben ser objeto de estrecho seguimiento e impulso por parte de los responsables políticos de Lanzarote. Pero entenderíamos mal el concepto de cluster si pensásemos que su éxito depende de las iniciativas top-down que podamos tomar. La aglomeración de actividades surte sus mejores efectos si es espontánea y surge *bottom-up*, aunque admita ayudas y estímulos institucionales.
- El peso económico del sector agrícola se ha reducido a la mínima expresión, por su exigua contribución tanto en el empleo como el PIB de Lanzarote. Sin embargo, el agro sigue siendo uno de los principales soportes del paisaje y recursos eco-turísticos de la isla. Para evitar la ruina o deterioro de estos paisajes, y sus nefastas derivadas en el medio ambiente y recursos turísticos de la isla, es preciso incentivar las actividades agrícolas, evitando su total desaparición. Los agricultores y sus familias, ya sea a tiempo complemento o a tiempo parcial, como valedores de este rico patrimonio, debe ser el centro de las iniciativas de desarrollo rural de la isla.
- La mejora de las condiciones productivas del sector agrícola pasa por la difusión del regadío sostenible, que emplee las tecnologías más eco-eficientes de ahorro del agua. La necesidad de preservar el paisaje, impide estrategias agresivas de expansión del cultivo de invernadero bajo plástico. Pero, la potenciación del sector y su contribución a una menor dependencia de las importaciones, reclama el desarrollo de espacios para el desarrollo de actividades agrícolas y ganaderas intensivas. En este sentido, se debe estudiar la viabilidad de algunos espacios



acotados que cumplan unos criterios rigurosos de impacto ambiental mínimo, y cumplan una función de áreas tecnificadas, autosuficientes en energía y agua, para cultivos intensivos por medio de la implantación generalizada de regadío por goteo que mejore la capacidad productiva y disminuya la dependencia de la isla.

- La función del agricultor y de los paisajes agrarios no sólo cumplen una función económica, sino cada vez más son un soporte de sostenibilidad y un recurso ecoturístico cada vez más demandado. Por ello, se deben impulsar iniciativas de agroturismo y ecoturismo, donde los agricultores y la población de estas áreas rurales sean los principales actores implicados y beneficiados.
- Una de las actividades agroindustriales más dinámicas de la isla es la vitivinícola. La denominación de origen de Lanzarote y las características singulares de este cultivo en la isla consiguen un producto diferenciador y su propia producción ofrece un atractivo más para el visitante de la isla (turismo enológico). Como complemento al sector vitícola, se debe seguir impulsando otros productos agropecuarios y las actividades conexas agroindustriales y de comercialización integrada con la oferta turística de la isla. Las áreas industriales deben ser un foco preferente para la localización de las actividades agroalimentarias, evitando así el impacto de la dispersión y maximizando los beneficios de las economías de escala.
- La industria de la isla se limita a actividades relacionadas con el agregado económico turismo y construcción, lo cual explica la relevancia de la industria alimenticia y de bebidas y las empresas que proporcionan bienes y servicios al sector inmobiliario. Por ello, se debería hacer un esfuerzo de diversificación en la búsqueda de nuevas actividades industriales, que desde la convivencia con el medio natural de la isla generen nuevas oportunidades económicas no dependientes del sector turístico.
- Un territorio tan específico como Lanzarote puede especializarse en nichos de servicios avanzados siempre que dicho territorio presente unas condiciones de calidad de vida que atraiga a los prestadores de los servicios aludidos. Respecto a las actividades industriales, de la energía y agrícolas, fuertemente tributarias de la materialidad de sus procesos productivos y de la distribución física de sus productos, la insularidad de Lanzarote determinará siempre limitaciones difíciles de superar. Pero, también es evidente que los procesos productivos cambian considerablemente impulsados por el progreso tecnológico y la creciente flexibilidad y eficiencia de los mismos facilita el que puedan implantarse líneas especializadas allí donde hasta hace poco parecían inviables. Bien entendido que estas producciones deberían buscar el abastecimiento local tanto como una nueva especialización de la economía en un marco de sostenibilidad ambiental en un entorno delicado como es el isleño del que, además, deriva su principal renta de situación.

- Con todo, la suficiencia insular plena es una utopía y, con toda seguridad, un objetivo distorsionador. La isla no puede pretender producir todo lo que consume, pero puede definir una gama de actividades productivas diversificadas, de mayor valor añadido que las especializaciones actualmente practicadas, menos intensivas en el uso del territorio y susceptibles de configurar un nuevo espacio productivo que atraiga inversiones exteriores, talentos, etc.
- En suma, es necesario repensar las posibilidades que la economía de Lanzarote tiene a su alcance para superar la dependencia excesiva de sus actuales especialidades productivas y aprovechar las nuevas condiciones que el avance tecnológico y la innovación productiva crean de manera continua.

### EJE II. ORDENACIÓN TERRITORIAL

- EL PIOT vigente ha sabido contener la amenaza que se cernía sobre los espacios naturales de la isla. Lanzarote respecto a otras islas o centros litorales turísticos, tiene la ventaja de contar con una gran cantidad de suelo (40% de la isla) prácticamente virgen y de gran valor natural, que brinda nuevas posibilidades para un turismo de mayor calidad en el futuro.
- No obstante, el PIOT de 1991 plantea muchas limitaciones para alcanzar una plena sostenibilidad socioeconómica. Se ha favorecido casi exclusivamente el crecimiento del binomio turismo y construcción, descuidando las posibilidades de diversificación hacia otras actividades económicas (muchas de estas han tenido serias restricciones espaciales). El resultado es un modelo socioeconómico insostenible, que ha propiciado un rápido crecimiento demográfico y económico, pero excesivamente expuesto a las crisis coyunturales, que consume mucho espacio y recursos y genera una altísima dependencia de los mercados emisores de turistas y elevados costes energéticos y de materias primas importadas de fuera.
- El litoral sur-oriental de la isla ha sufrido una gran ocupación a lo largo de toda la línea de costa, principalmente de urbanizaciones y complejos turísticos. Esta ocupación no se ha dado en la costa occidental de la isla, por lo que se hace necesaria una conservación de esta costa con gran valor paisajístico evitándose en la medida de lo posible complejos turísticos que causen gran impacto visual y gran consumo de suelo como es el caso de las urbanizaciones de casas unifamiliares.
- La difusión territorial, que aprovecha la estructura del poblamiento diseminado de la isla, se plantea como una gran amenaza para el conjunto del espacio rural de la isla, cuyo impacto ambiental y sobre la sostenibilidad es más grave que la concentración turística de los grandes complejos de la costa occidental.

- El contexto territorial no es inmutable, al menos en el sentido de las actividades que el territorio puede soportar. De hecho, los nuevos enfoques de sostenibilidad y nuevos usos y funciones del territorio pueden ayudar a cambiar radicalmente las perspectivas mantenidas por la población. También han de tenerse en cuenta las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones. En ocasiones, las redes lógicas sustituyen con ventaja a las redes físicas de infraestructuras: aunque las segundas sigan siendo imprescindibles para una movilidad eficiente de los individuos, las primeras soportan un creciente flujo de servicios avanzados que pueden generarse y ser prestados a miles de kilómetros de distancia.
- El nuevo PIOT puede ser una excelente oportunidad para potenciar dicha diversificación económica, modificando las restricciones del antiguo Plan sin renunciar a los criterios de un desarrollo sostenible, a escala local pero también – y esto puede ser la novedad- global (por ejemplo, a través de la sostenibilidad energética).

### **EJE III. POTENCIACIÓN DE LOS RECURSOS HUMANOS**

- Lanzarote sigue la misma dinámica de crecimiento de Canarias, pero a un ritmo notablemente más elevado. De 1996 al 2007, la población de Lanzarote ha aumentado un 71,1%, frente al 26,1% de Canarias. En términos absolutos se traduce en 54.000 habitantes nuevos habitantes en la isla, lo que supone un aumento de la densidad demográfica, de 91,5 a 156,5 habitantes por km<sup>2</sup>.
- La inmigración que ha recibido Lanzarote, le ha permitido salir de una situación de retroceso poblacional, obteniéndose en la actualidad cifras de natalidad positivas, que conducen poco a poco a un rejuvenecimiento de la población. En el plano económico, gracias a la inmigración la isla ha mejorado sensiblemente sus recursos humanos y tasa de actividad y ocupación.

### **EJE IV. AVANZAR HACIA UN MODELO ENERGÉTICO MÁS SOSTENIBLE**

- Lanzarote depende en un 100% de sus desaladoras, y estas del petróleo para obtener agua. La isla tiene importantes problemas de falta de capacidad de almacenamiento, deterioro de la red e incapacidad crónica para asumir el crecimiento de sus infraestructuras de abastecimiento. Para evitar esta peligrosa dependencia de un modelo insostenible de producción de agua, es preciso seguir reforzando las políticas de ahorro y ecoeficiencia, y la puesta en marcha de depósitos de almacenamiento, así como la recuperación de todas la infraestructuras de obtención tradicional del agua de lluvia, hoy prácticamente abandonadas.

#### **EJE IV. PLANIFICACIÓN DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES**

- El uso del suelo industrial en Lanzarote presente en la actualidad una realidad muy distorsionada respecto a tan sólo hace una década, debido al vertiginoso desarrollo de las actividades productivas y el desbordamiento desordenado de las previsiones contempladas en el PIO aprobado en 1991. Pero en la revisión en curso del Plan de Desarrollo Industrial de Canarias 2008 debe verse la oportunidad para llevar a cabo una reflexión estratégica, un diagnóstico de la situación y el avance de alternativas productivas de futuro para la isla.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



## VII. Propuestas de actuación territorial y Estrategia productiva



# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE





## Índice

1. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO.....	4
2. PROMOCIÓN ECONÓMICA DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES.....	8
2.1. Fomento empresarial (e1.1).....	8
2.2. Recomendaciones relativas a la reconversión de las actividades (e1.2).....	8
3. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS PRODUCTIVAS .....	11
3.1. Creación de espacios funcionales urbano-productivos (e2.1) .....	11
3.2. Modernización del sistema público de transporte (e2.2).....	12
3.3. Mejora de las infraestructuras y servicios básicos. (e2.3) .....	13
3.4. Creación de espacios para la “incubación” de actividades empresariales y productivas (e2.4) .....	14
4. MEJORA EN LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PRODUCTIVOS EXISTENTES Y DE LA ACCESIBILIDAD DESDE LA RED DE COMUNICACIONES .....	15
4.1. Estrategia de revitalización de las Áreas industriales de Lanzarote. (e3.1)..	16
4.2. Disciplina urbanística y mejora de la seguridad (e3.2) .....	19
4.3. Programa piloto de revitalización de espacios productivos (e3.3).....	19
5. ESTRATEGIA DE COLABORACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS.....	21
5.1. Interrelación y cooperación empresarial (e4.1).....	21
5.2. Interlocución entre agentes público-privados (e4.2) .....	21
5.3. Articulación institucional, con compromisos de co-financiación (e4.3) .....	22
5.4. Impulso a la creación de comunidades propietarios (e4.4).....	22
6. CAPITAL HUMANO Y MERCADO DE TRABAJO .....	24
6.1. Generación de Capital Humano cualificado (e4.1) .....	24
7. EJECUCIÓN PÚBLICA DEL SUELO CALIFICADO VACANTE.....	26
7.1. E6.1. Generación de nuevas oportunidades en suelos vacantes ya clasificados como industriales.....	26
7.1.1 Introducción .....	26
7.1.2 Evitar el consumo indiscriminado de suelo.....	27
7.1.3 Las áreas industriales total o parcialmente consolidadas.....	28
7.1.4 Pormenorización de la estrategia: concreción en “proyectos motores”	31



## 1. PLANTEAMIENTO ESTRATÉGICO

Las estrategias y las propuestas de actuación contenidas en ellas se han elaborado a partir de los estudios obtenidos del trabajo de campo que constituye el Catálogo de Suelo Industrial de la Isla, los resultados del proceso participativo (Encuestas a empresarios, análisis DELPHI y Mesas de expertos) y del Diagnóstico socioeconómico, producto del estudio de los parámetros caracterizadores de Lanzarote.

De manera inicial se consideran todas las estrategias que puedan definirse en el espacio DAFO una vez dividido el mismo como se expresa en la ilustración adjunta. Fortalezas, Debilidades, Oportunidades y Amenazas forman cuatro sub-espacios de factores internos y externos emparentados.

	Fortalezas	Debilidades
Oportunidades	<b>Estrategia Ofensiva</b> Consiste en orientarse hacia oportunidades seleccionadas que mejor se ajustan a las fortalezas existentes	<b>Estrategia Proactiva</b> Consiste en trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes
Amenazas	<b>Estrategia Reactiva</b> Consiste en utilizar las fortalezas para reducir la vulnerabilidad ante las amenazas existentes	<b>Estrategia Defensiva</b> Consiste en establecer un “plan defensivo” para evitar las amenazas cuando las debilidades sean insuperables

El sub-espacio Fortalezas-Oportunidades, por ejemplo, es el de mayor calidad para la formulación de estrategias que llamaríamos “ofensivas” pues nos llevarían a conquistar las mejores oportunidades detectadas basándonos en fortalezas constatadas.

Igualmente, en el sub-espacio Amenazas-Debilidades se concentra la combinación de peor calidad para la formulación de estrategias y en condiciones extremas las únicas que caben son “planes defensivos” que limiten los daños de una excesiva exposición a amenazas severas desde situaciones de debilidad insuperable. Y así sucesivamente en la exploración de los restantes sub-espacios de la matriz de estrategias DAFO.





Con el fin de proporcionar estrategias competitivas y sostenibles, en las propuestas se considerarán tres objetivos:

- Asegurar la competitividad de las actividades económicas, con una apuesta decidida por una estrategia basada en la diferenciación/diversificación y la calidad, lo que demanda esfuerzos en innovación, internacionalización o cooperación empresarial.
- Planificar y ayudar a la constitución de redes y clusters de empresas a escala de distrito, polígonos industriales y otras unidades territoriales relevantes.
- Promover la ampliación y ubicación de nuevas iniciativas empresariales. Para ello cobra especial importancia el estudio de las condiciones físicas de instalación de las empresas realizado en el Capítulo II “Catálogo de Suelo Industrial” (localización, dimensiones, características ambientales y urbanísticas, tipología de las actividades económicas presentes, etc.).

La estrategia principal de diversificación e innovación necesaria para la Isla de Lanzarote constituye un solo elemento. No se puede diversificar sin innovar mínimamente. La innovación no es sólo la introducción en el mercado de un nuevo producto con una gran dosis de tecnología, cuanto la introducción en el mercado de un producto desarrollado con un proceso que aporta elementos que pueden considerarse diferenciadores respecto de los similares.

Es también la capacidad creativa del empresario que permite encontrar soluciones originales a problemas concretos y por tanto la posibilidad de las empresas de anticiparse para captar oportunidades de mercado: nuevos productos, nuevas formas de desarrollo, otra forma de organizarse, nuevas funcionalidades o demandas.

Las futuras propuestas se agruparán en **ejes estratégicos y propuestas de actuación**, dirigidas a reforzar la competencia de los espacios industriales de Lanzarote. Todos estos ejes estratégicos tratarán temas claves para el desarrollo industrial, como son: las necesidades de suelo, la planificación de infraestructuras productivas y empresariales necesarias.



A continuación se enumeran algunos de los **ejes estratégicos** considerados de gran valor para el desarrollo de los espacios industriales de Lanzarote.

### **Eje 1. Promoción económica de las áreas industriales**

**e1.1 FOMENTO EMPRESARIAL**

**e1.2 RECOMENDACIONES RELATIVAS A LA RECONVERSIÓN DE LAS ACTIVIDADES**

### **Eje 2. Desarrollo de infraestructuras productivas**

**e2.1 CREACIÓN DE UN ESPACIO FUNCIONAL URBANO-PRODUCTIVO**

**e2.2 MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA PÚBLICO DE TRANSPORTE EN ÁREAS INDUSTRIALES**

**e2.3 MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y SERVICIOS BÁSICOS**

**e2.4 CREACIÓN DE ESPACIOS PARA LA “INCUBACIÓN” DE ACTIVIDADES EMPRESARIALES Y PRODUCTIVAS**

### **Eje 3. Mejoras en la calidad de los espacios productivos existentes y de la accesibilidad desde la red de comunicaciones**

**e3.1 ESTRATEGIA DE REVITALIZACIÓN DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES DE LANZAROTE**

**e3.2 DISCIPLINA Y MEJORA DE LA SEGURIDAD**

**e3.3 PROGRAMA PILOTO DE REVITALIZACIÓN DE ESPACIOS PRODUCTIVOS**

### **Eje 4. Estrategia de colaboración entre los distintos agentes (empresas e instituciones públicas y privadas)**

**e4.1 INTERRELACIÓN Y COOPERACIÓN EMPRESARIAL**

**e4.2 INTERLOCUCIÓN ENTRE AGENTES PÚBLICO-PRIVADOS**

**e4.3 ARTICULACIÓN INSTITUCIONAL, CON COMPROMISOS DE CO-FINANCIACIÓN**

**e4.4 IMPULSO A LA CREACIÓN DE COMUNIDADES DE PROPIETARIOS**

### **Eje 5. Capital Humano y Mercado de Trabajo**

**E5.1 GENERACIÓN DE CAPITAL HUMANO CUALIFICADO.**



**Eje 6. Gestión público-privada de suelo clasificado vacante**

**E6.1 GENERACIÓN DE NUEVAS OPORTUNIDADES EN SUELOS VACANTES YA CLASIFICADOS COMO INDUSTRIALES.**



## 2. PROMOCIÓN ECONÓMICA DE LAS ÁREAS INDUSTRIALES

Consta de propuestas de actuación no sólo destinadas a potenciar las actuales localizaciones industriales, sino también a impulsar otras nuevas ampliaciones idóneas.

Asimismo, incluye acciones encaminadas a la difusión de imagen en el exterior, e iniciativas de mejora del clima de negocios. En este sentido, los recursos asignados a este eje contribuirán, sin lugar a dudas, a la captación de inversión en sectores/mercados objetivo mediante Planes de Promoción individualizados, así como a un reforzamiento de la imagen de los espacios industriales de Lanzarote como un destino atractivo para la inversión empresarial.

El abanico de propuestas de actuación posibles con arreglo a este eje debe ir igualmente encaminado a mantener y favorecer el aumento de la presencia de inversiones, evitando en la medida de lo posible procesos de deslocalización.

### 2.1. Fomento empresarial (e1.1)

→ **Estrategia Ofensiva:** *Orientarse hacia oportunidades seleccionadas que mejor se ajustan a las fortalezas existentes*

- Difusión de nuevos incentivos urbanísticos a la implantación de “actividades óptimas”.
- Fomento para la incorporación de tecnologías de la información y comunicación en las pequeñas y medianas empresas.
- Fomento de las instalaciones de energías alternativas (huertos solares e instalaciones de generación minieólica.
- Promoción tecnológica de las Áreas Industriales, en colaboración con las iniciativas de innovación del Cabildo, Comunidad de Canarias y Estado Español.
- Impulso de clusters de las Áreas Industriales: logístico, servicios a las empresas, TIC, centrales de compra, gestión y administración, etc.

### 2.2. Recomendaciones relativas a la reconversión de las actividades (e1.2)

→ **Estrategia Reactiva:** *Consiste en utilizar las fortalezas para reducir la vulnerabilidad ante las amenazas existentes*



La potenciación de los nuevos hábitos sociales de consumo y el desarrollo de las nuevas tecnologías, están sustituyendo al tradicional modelo industrial de Lanzarote, renovando sus objetivos primigenios y haciendo aparecer complejos productivos entreverados de usos terciarios y empresas innovadoras que terminan por conformar un nuevo tipo de función urbana, que pueden equipararse con auténticos Parques Empresariales o Actividades, y que han sabido aprovechar la localización estratégica de las áreas industriales de Lanzarote, generando sinergias con los nuevos productos demandados en el mercado local. Así pues, el desarrollo de estos “parques mixtos de actividades” resulta de notable interés para la economía de Lanzarote, ya que se adaptan muy bien a la realidad productiva y terciaria actual y propician el desarrollo de espacios económicos diversificados de calidad.

Obviamente, la regulación de estos nuevos “parques de actividad” conlleva la reformulación y modificación consiguiente de la estricta zonificación sectorial de usos tradicional en la urbanística para flexibilizar y potenciar la atracción y localización de las nuevas actividades.

En este sentido, áreas comerciales del tipo “gran superficie”, centros de ocio y recreativos, localización de instalaciones empresariales (unidades informáticas, oficinas y delegaciones, etc., entre otras de tipo “direccional”), centros de estudios aplicados a la industria, etc., son parte del elenco de usos emergentes que están conformando los nuevos espacios productivos de Lanzarote, cuyos efectos multiplicadores permitirán dinamizar la economía local, generando un efecto de atracción de implantación de nuevas actividades en estos emplazamientos.

Por otra parte, deben tenerse también en cuenta las posibilidades de otros usos que permitan avanzar en líneas de mayor diversificación. Las actividades industriales ligadas a la náutica suponen una oportunidad ligada a las prácticas deportivas, con capacidad para generar empleo cualificado; la creación de parques empresariales agroindustriales, ligados a una política más amplia susceptible de recuperación de la actividad agropecuaria que debe ser objeto de desarrollo en el PIOT en curso de revisión; y la configuración de espacios vinculados a la creación y mantenimiento de infraestructuras energéticas sostenibles son algunos ejemplos en este sentido.

En cualquier caso, lógicamente en la relación de usos compatibles que debe recoger la nueva regulación urbanística, habría que discriminar cuidadosamente los permitidos y prohibidos para que no se frustre la finalidad ni el efecto difusor e innovador de estos espacios terciario-industriales. Resultaría conveniente mediante iniciativa pública, desarrollar una primera actuación piloto de este tipo para que sirva de efecto-demostración de sus resultados.

En este punto, las recomendaciones en materia de ordenación territorial de las actividades industriales se deben dirigir hacia la integración de usos, es decir,



combinar, siempre que sea posible y que no suponga la aparición de espacios congestionados y con riesgo para el medioambiente o para la salud de los ciudadanos, las actividades industriales y empresariales, con la residencia y el comercio. La generación de espacios mixtos, permite frenar el incremento de los movimientos pendulares diarios de la población, con la consiguiente reducción del consumo energético, de las emisiones de gases contaminantes a la atmósfera y del tiempo de los traslados forzosos, un aspecto que afecta directamente a la productividad empresarial.

La plasmación de estas propuestas debe de tener en cuenta las condiciones de cada espacio industrial y su localización. La zona oriental de Arrecife, por su mayor cercanía a las zonas residenciales, es más susceptible de una evolución hacia usos terciarios por el menor impacto que supondrían en términos de movilidad, mientras que las zonas más cercanas al puerto de Naos serían las más adecuadas para posibles actividades ligadas a la náutica. La posibilidad de desarrollar actividades ligadas a la reactivación del sector primario puede orientarse hacia espacios más periféricos, asimilable a la del Complejo Agroindustrial existente.



### 3. DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS PRODUCTIVAS

Se aplicarán propuestas de actuación que busquen mejorar la productividad de las empresas de Lanzarote, en temas como la cualificación de la mano de obra, incorporación de tecnología incorporada y desincorporada o eficiencia de los mercados.

Con objeto de mejorar la eficiencia en el uso de los recursos disponibles, estos deben ser asignados diferenciando entre los siguientes ámbitos prioritarios: clusters sectoriales, agroindustria, energías renovables, reciclaje industrial, innovación y sociedad del conocimiento.

#### 3.1. Creación de espacios funcionales urbano-productivos (e2.1)

La actitud contemporánea respetuosa con el medio ambiente y la clara mejora de la calidad de vida, ha llevado a la utilización de tecnologías productivas cada vez más “limpias” y a la consideración de las actividades productivas ligadas a las actividades económicas en general.

Se ha producido en la última década una evolución natural de las tradicionales áreas industriales como soporte de actividades productivas hacia áreas de actividad económica más genérica, donde se adecua el espacio tanto para la producción tradicional como para albergar espacios de I+D, e incluso con actividades terciarias y de servicios, que en muchos casos son servicios comerciales. Se abandona la zonificación y se plantea una mezcla de usos y actividades compatibles y complementarias. El extremo de esta evolución es la compatibilidad de las tecnologías limpias y de la producción a éstas asociadas con el uso residencial, elemento complementario que habilita el mantenimiento de la ciudad densa.

Se plantea la posibilidad aquí de transformación de espacios industriales, nueva ordenación de espacios económicos productivos obsoletos, incluso aumentado la huella de suelo si de esa forma se mejora y regularizan accesos, y trazados urbanos de estos espacios. Desde la perspectiva de la sostenibilidad se trata de concebir la ordenación de nuevos espacios económicos productivos donde puedan confluir usos, cada vez más compatibles como son la vivienda y la producción I+D, junto con equipamientos y actividades terciarias de toda índole, con densidades que permitan hacer un uso intensivo y limitado del territorio, donde además, se reduzca la movilidad de mercancías y, sobre todo, la de la mano de obra cualificada que requiere esa producción limpia.

Así se concibe la evolución de las áreas industriales de Lanzarote convertidas en áreas de actividad económica, reutilizando el espacio ya ordenado en la producción



con I+D, junto con actividades claramente terciarias y de servicios: mezcla de usos de toda índole, y de actividades compatibles y complementarias.

Se trata de concebir una ciudad más compacta, desarrollada alrededor de centros con actividad social y comercial, conectados mediante transporte público preferiblemente, constituyéndose en focos en torno a los cuales puedan mantenerse los barrios tradicionales. Se trata de facilitar la accesibilidad, la creación de espacios públicos, de fomentar la presencia del paisaje natural y la explotación de las nuevas tecnologías urbanas, para a la postre mejorar la calidad de vida de nuestras ciudades, y la mejora de los espacios existentes.

### 3.2. Modernización del sistema público de transporte (e2.2)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

La actividad industrial ha representado uno de los principales elementos de evolución de un área urbana, y para muchas, constituyen uno de los principales motores de crecimiento y de estructuración interna del espacio urbano, así como uno de los factores con mayor incidencia sobre la problemática social y urbanística.

Los procesos de industrialización y urbanización constituyen fenómenos íntimamente ligados y dependientes, y los elementos asociados al último como la movilidad caracterizan la evolución contemporánea de las sociedades desarrolladas.

Las concentraciones industriales de la isla, casi exclusivamente localizadas en el entorno de las grandes infraestructuras viarias, y junto a los nodos de transporte puerto y aeropuerto, constituyen un corredor industrial lineal con dependencia casi exclusiva del transporte privado a lo largo de todo su recorrido. La concentración de los flujos tanto de trabajadores como de mercancías en un área tan concreta de la isla hace necesario elaborar un proyecto de movilidad de transporte público eficiente en el área, que conecte longitudinalmente la costa sur Arrecife-Playa Blanca, y competitivo con el transporte privado. La ampliación de las infraestructuras tiene un límite físico constituido por la afección sobre edificaciones del entorno, la mejora de las características geométricas y de los nudos de conexión ha de completarse con la utilización más eficiente de las mismas.

La configuración del sistema de transportes tiene que tener en cuenta varios aspectos:

- La articulación en la escala municipal de las relaciones entre residencia y trabajo.





- La dimensión supramunicipal de la accesibilidad a las áreas industriales. La concentración industrial en torno a Arrecife afecta a cuatro municipios (Teguise, Arrecife, San Bartolomé y Tías), por lo que no basta únicamente con resolver las relaciones de las zonas residenciales de cada municipio con las industriales, sino que son necesarias actuaciones que den un servicio global para el conjunto de estas zonas.

### 3.3. Mejora de las infraestructuras y servicios básicos. (e2.3)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

Otro aspecto fundamental a mejorar en los espacios industriales de Lanzarote es el relativo a la necesidad de satisfacer un nivel mínimo de infraestructuras básicas, hoy en día absolutamente necesarias para realizar con efectividad las funciones de un tejido industrial moderno.

Es importante señalar que el suelo industrial de Lanzarote que hoy pretenda mantenerse, adecuarse a las demandas locales, e incluso competir con otros mercados externos debe disponer de estas infraestructuras en perfectas condiciones de servicio a fin de conformar una oferta atractiva para su desarrollo. En este sentido, resulta necesario mejorar los diferentes servicios urbanos preexistentes, sobre todo los relativos a la vialidad y a la recogida de residuos, sin obviar el resto de servicios básicos, abastecimiento de agua, energía eléctrica y telefonía, comunicaciones internas dentro de la propia área industrial y red de saneamiento y depuración, que son imprescindibles para el desarrollo de la actividades industriales de Lanzarote.

A continuación se definen varias propuestas de actuación que contribuya a resolver los principales déficit en materia de infraestructuras y servicios de las áreas industriales de Lanzarote.

**Sistema de Transportes Públicos.** Se ha detectado graves limitaciones de la red de guaguas que conecta las áreas industriales analizadas con Arrecife y otras áreas residenciales de la isla, así como los polígonos internamente. Ello conduce a un uso masivo del automóvil privado en los movimientos pendulares residencia-trabajo, que incrementa el coste de vida, contribuye a la insostenibilidad energética de la isla y amenaza con congestionar el viario. Por ello, es preciso fomentar el transporte público a través de la mejora del servicio de guaguas (en frecuencias y cobertura territorial), implantar un sistema de transporte a la demanda con microbuses y, incluso, estudiar la posibilidad de implantar carriles bus-VAO en los principales ejes de comunicación (LZ-2 y LZ-20).

**Equipamientos para la recogida selectiva de residuos: “un punto limpio por polígono”.** El déficit de equipamientos para la recogida selectiva de residuos en



algunas de las áreas de actividad económica analizadas en el presente estudio, provoca la generación de vertidos incontrolados en solares y zonas periféricas de los polígonos. La consecuencia es la aparición de problemas vinculados con la salud y un paisaje degradado y sucio que no fomenta en ningún caso, la llegada de nuevas inversiones.

Para paliar esta situación, se propone la creación de “un punto limpio fijo por polígono” con capacidad para la recogida selectiva de residuos generados por la actividad económica de las empresas ubicadas en estas zonas (papel, vidrio, plásticos, material informático, luminosos, residuos procedentes de la construcción, embalajes, etc.). Como complemento imprescindible a este tipo de acciones, es conveniente la realización de campañas de información y sensibilización entre los potenciales usuarios, canalizadas a través de las asociaciones de propietarios o empresarios presentes en cada ámbito.

### **3.4. Creación de espacios para la “incubación” de actividades empresariales y productivas (e2.4)**

Estos espacios de “incubación” son entidades encargadas de apoyar el crecimiento y las primeras etapas de desarrollo de nuevas empresas, generalmente con una condición de aportación de factor competitivo “conocimiento”, o base tecnológica.

Se destinan al favorecimiento del desarrollo de un sector o rama industrial concreto, fuertemente orientados al desarrollo de regiones, y donde las administraciones han de tener un papel estratégico, tanto para su surgimiento como para su sostenimiento a lo largo del tiempo.

Estos espacios pueden formar parte de un polígono o área concreta o estar fuera de ella, e igualmente suelen estar desarrolladas de la mano de universidades o fundaciones interesadas en investigación y desarrollo.

Han de iniciarse con encuestas de demanda, análisis de factibilidad y generación de ingresos, y desarrollar un rango de servicios de consultoría, información, desarrollo de empresas, finanzas y redes orientado a las necesidades de la empresa que se implanta.

La localización preferente de estos espacios debe combinar una buena accesibilidad desde el conjunto de la isla con la cercanía a una gran concentración de actividades, por lo que resulta aconsejable pensar en emplazamientos cercanos al aeropuerto o en la parte oriental de Arrecife, en las inmediaciones del puerto.



#### 4. MEJORA EN LA CALIDAD DE LOS ESPACIOS PRODUCTIVOS EXISTENTES Y DE LA ACCESIBILIDAD DESDE LA RED DE COMUNICACIONES

La necesidad de los últimos años de Ayuntamientos y regiones por controlar el espacio y ordenar el espacio destinado a la producción o a la actividad económica en general refleja una nueva actitud ante un tipo de funciones cuya ordenación urbana, a pesar del elevado consumo de suelo e incidencia en el espacio urbano que implican, suscitó en el pasado una muy escasa atención por parte de los operadores económicos y de las autoridades locales, e incluso de los técnicos expertos en urbanismo.

Esta que hemos denominado escasa sensibilidad hacia los problemas de la ordenación de estas actividades unida al interés por atraerlas o retenerlas determinó una actitud indulgente respecto a los procesos y formas de implantación. Las necesidades de contar con una ordenación adecuada y con parámetros de calidad suficientes nacen no sólo de las administraciones, que valoran los costes elevados que se han diferido en el tiempo, pero nacen principalmente de la demanda de espacio de los propios agentes económicos.

Una parte apreciable de la demanda se manifiesta en espacios periféricos respecto de las áreas industriales tradicionales o enclavadas en el entorno de las principales infraestructuras de comunicaciones de la isla. Esta ha surgido como consecuencia de las ventajas sobre los costes de implantación que supone la adquisición de un suelo de carácter rural y la reducción a una mínima urbanización. A ello se une que la demanda de suelo para actividades industriales se ha visto afectada en el último decenio por el crecimiento de los segmentos de pequeña y muy pequeña empresa, definida ésta en términos de empleo, y también, aunque no siempre en términos de espacio utilizado.

La mejora de las características ambientales de las áreas industriales de Lanzarote requiere avanzar en la red de equipamientos y servicios (de saneamiento, electricidad, cableado de **banda** ancha, etc.), la calidad del paisaje urbano, la seguridad, los equipamientos verdes, el diseño arquitectónico de las naves y edificios, la adopción de criterios sostenibles de eficiencia energética, disminución y prevención de contaminación y tratamiento de los residuos por parte de las empresas, contaminación y residuos generados por las empresas, etc.

De forma particular, para favorecer la movilidad de las áreas industriales –clave para la productividad y viabilidad de las empresas- se propondrán iniciativas de mejora el trazado de las **vías** internas, adaptando las aceras a los peatones y a la actividad de carga y descarga, y acondicionamiento de los cruces entre calles para facilitar las maniobras de los vehículos, etc.



El análisis de las infraestructuras viarias proporciona una idea de las necesidades de Lanzarote, y en particular, de sus áreas industriales, en términos de movilidad. La existencia de unas infraestructuras físicas adecuadas incide directamente en la productividad empresarial, constituyendo un incentivo para la localización y ampliación de nuevas inversiones, y en el bienestar de la población residente y la población trabajadora de la isla. Por ello, una buena planificación en el uso y desarrollo de las infraestructuras es clave para el desarrollo local de Lanzarote. La propuesta de acciones deberá tener en cuenta los planes de desarrollo ya en funcionamiento y su futura incidencia sobre la movilidad futura de las áreas industriales.

#### 4.1. Estrategia de revitalización de las Áreas industriales de Lanzarote. (e3.1)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

Las demandas actuales de mayor calidad ambiental y espacial de las áreas industriales, así como los niveles de competencia existentes, aconsejan proceder, en la medida de lo posible, a la incorporación zonas verdes, barreras de protección ambiental y aparcamientos públicos. Estas actuaciones requieren una modificación espacial que afectaría de forma particular a las áreas industriales con un carácter urbano “más inacabado”. En dichas áreas deben acometerse auténticas operaciones de Reforma Interior destinadas a recualificar el espacio industrial, haciendo que resulten más competitivas, atractivas y confortables para los empresarios y trabajadores que desarrollan en ellas su actividad.

Es necesario entender el proceso revitalizador como un proceso complejo que incluye acciones de urbanismo industrial, derecho urbanístico y fomento económico. Algunas propuestas de actuación o acciones se proponen a continuación:

- Se debe combatir la situación de obsolescencia de las áreas industriales mediante la rehabilitación de espacios caóticos o con serios problemas urbanísticos, bien manteniendo los usos o modificándolos, y a través de la construcción de modernas instalaciones o complejos de edificios que atiendan las demandas espaciales y dotacionales de las nuevas actividades económicas, cada vez más terciarizadas y tecnificadas.
- Mejora de la señalización integral de las áreas industriales de Lanzarote. Se trataría de subsanar la falta de señalización adecuada de estas áreas, y al mismo tiempo potenciar el conocimiento de las empresas implantadas en las mismas y dar respuesta a los usuarios. Para ello resultaría clave la instalación de elementos de información:



rotulación viaria, directorios de empresas, puntos de información, hitos emblemáticos y señalización exterior desde accesos y rondas urbanas. Consensuar los diseños con las asociaciones de los polígonos industriales.

- ➔ Renovación de calzada y acerado. Especialmente en el polígonos. Se trata de mejorar la accesibilidad, tanto para vehículos como para viandantes, teniendo presentes las acciones dirigidas a la eliminación de barreras arquitectónicas. Además, supone una mejora sustancial del paisaje urbano de estas áreas y, por tanto, su recualificación tanto para los usuarios como para futuros inversores.
  
- ➔ Señalización de viarios. La ausencia de planificación y la existencia de numerosos solares, ha permitido que muchas calles de las áreas industriales se encuentren sin placa de identificación. Este hecho, complica las labores de distribución, mensajería y correos tan necesarias en cualquier actividad económica. Así mismo, afecta a los clientes desde el momento en el que no localizan con facilidad la ubicación de la empresa a la que se dirigen. La solución pasa por señales en postes que indiquen el nombre de la calle y la numeración por tramos.
  
- ➔ Aumento de aparcamientos. Las deficiencias detectadas en cuanto a los servicios de transporte público que afectan, en mayor o menor medida, a todos los espacios analizados, provoca el uso masivo del vehículo privado. A su vez, este hecho genera la necesidad de numerosos espacios destinados al estacionamiento. Actualmente, existe un importante déficit de este tipo de equipamientos que deberá ser enmendado.
  
- ➔ Plantación de arbolado y creación espacios más amables como requerimiento fundamental para crear ámbitos atractivos. Esta acción debe integrarse en un tratamiento de los frentes edificados de los polígonos industriales hacia los grandes accesos viarios a Arrecife que son las carreteras del Aeropuerto, de San Bartolomé y de Tegui, de tal modo que se mejore la integración paisajística de estas zonas.
  
- ➔ Ahorro y eficiencia energética. Estudios de consumo energético para empresas. Utilización de energías alternativas, producción destinada a



complementar el gasto energético de la actividad. Fomentos de planes de movilidad sostenible (uso del transporte público), etc.



## 4.2. Disciplina urbanística y mejora de la seguridad (e3.2)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

Incremento de tareas de inspección urbanística, medioambiental y en materia de licencias. Delimitación de actividades en los polígonos, regulándolas, y asegurando su cumplimiento desde el planeamiento, como forma de mantenimiento de una apuesta a largo plazo por la mejora de estos espacios. Se evita así también su deterioro, problemas de vertidos, residuos, etc ...

## 4.3. Programa piloto de revitalización de espacios productivos (e3.3)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

Creación de un **centro de innovación** como programa piloto de revitalización de espacios productivos obsoletos o con necesidad de mejora, sobre espacios ya existentes, y preferiblemente la cercanía o incluso en el interior de núcleos de población, desarrollado desde las administraciones públicas, y como estructura destinada a satisfacer la exigencia y necesidades de empresas generalmente nuevas, empeñadas en el desarrollo y en la comercialización de nuevos productos y procedimientos tecnológicos, con relativo alto riesgo de mercado, y la necesidad no sólo de servicios de ayuda y consulta sino también de verdaderas instituciones financieras regionales.

El propósito de este centros de innovación, que debe versar sobre un elemento propio de la isla y diferenciable, como la energía (marina, geotérmica, etc...), es promover la creación de empresas de mayor nivel tecnológico, sobre todo aquéllas de pequeño y mediana dimensión.

En los espacios industriales convencionales de la isla de Lanzarote (zonas de concentración industrial, polígonos industriales), la aparición de un valor añadido surgía de las economías de escala que actuaban básicamente sobre los costes. En estos espacios de carácter generalista la actividad industrial medida desde el punto de vista de establecimientos, empleo, volumen de producción, facturación, etc., ha sido una finalidad justificada por sí misma y, por tanto, lo prioritario, con independencia de la naturaleza de la producción.

En la actualidad, con la potencia de la globalización, sólo es rentable si los medios de innovación permiten encontrar un valor añadido o externalidades positivas que permitan generar sinergias entre las distintas empresas. Por ello, es aconsejable



vincular esta actuación a la de la creación de espacios de “incubación de empresas”, que de este modo pueden contar el valor añadido de la cercanía a la difusión de la innovación.





## 5. ESTRATEGIA DE COLABORACIÓN ENTRE LOS DISTINTOS AGENTES PÚBLICOS Y PRIVADOS

La cooperación entre los agentes locales es, sin duda, una de las vías para asegurar un adecuado posicionamiento competitivo de las empresas de Lanzarote y, por ello, resulta clave plantear iniciativas que contribuyan a generar redes de cohesión e integración entre agentes económicos y sociales. Así mismo, planificar ya no es una labor de unos cuantos expertos, sino que requiere de la negociación e intercambio de experiencias de las múltiples agentes que intervienen y usan el espacio. Hay que alcanzar estrategias que incorporen la concertación, la coordinación y la cooperación entre las partes.

Las líneas de acción en este sentido pueden dividirse en cuatro grandes grupos:

### 5.1. Interrelación y cooperación empresarial (e4.1)

→ **Estrategia Ofensiva:** Orientarse hacia oportunidades seleccionadas que mejor se ajustan a las fortalezas existentes

Incluidas interrelaciones intersectoriales e intrasectoriales entre empresas locales y entre empresas pertenecientes de otras islas y el exterior. Se debe prestar especial atención a la generación de clusters empresariales y complejos servindustriales, fomentando la cooperación empresarial.

El apoyo administrativo a este tipo de cooperación, puede materializarse en ayudas económicas y en asesoramiento, tratando de identificar qué materia empresarial de la existente cumple con los criterios de clusterización. En este sentido, el Estado tiene abiertas diferentes líneas de ayudas a la colaboración empresarial, como por ejemplo las ayudas a la creación de Agrupaciones Empresariales Innovadoras

### 5.2. Interlocución entre agentes público-privados (e4.2)

→ **Estrategia Ofensiva:** Orientarse hacia oportunidades seleccionadas que mejor se ajustan a las fortalezas existentes

Para alcanzar los objetivos de una ambiciosa estrategia de promoción y reestructuración industrial, es requisito imprescindible que los agentes económicos y sociales del ámbito de la educación y la investigación, aporten ideas, experiencias y apoyo a los responsables y técnicos del Cabildo y ayuntamientos de Lanzarote. La nueva cultura estratégica se impone con el surgimiento de fuertes demandas por parte



de los agentes económicos y sociales por participar de las decisiones que les afectan, tanto en política socioeconómica como espacial.

Se crea, por tanto, la necesidad de poner en marcha instrumentos y vías que permitan esa participación, cooperación y coordinación entre el sector público y el privado, es decir, entre empresas y las Administraciones Públicas.

Las herramientas utilizadas para materializar estas acciones, diferirán según el objetivo de la estrategia de colaboración, ya sea ésta una labor de promoción y expansión en el mercado, una mayor colaboración tecnológica, regulación urbanística y un abaratamiento de costes, etc. De este modo, la propia consulta a empresarios y expertos, bien a través de encuesta, método Delphi, mesas de trabajo (véase capítulos III, IV y V) aportan valiosos documentos de participación que pueden fortalecer líneas de actuación compartidas y asumidas desde el ámbito público y privado.

### 5.3. Articulación institucional, con compromisos de co-financiación (e4.3)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

Una de las principales reivindicaciones de los empresarios de las islas es la generación de un modelo de gestión, en el que los diferentes niveles administrativos implicados estén coordinados y cooperen para alcanzar un grado de eficiencia mayor.

En materia económica, esta coordinación es fundamental debido a las fuertes relaciones y flujos que se generan entre los diferentes espacios, en los que se superponen las diferentes administraciones y competencias. Es, por tanto, un serio requerimiento, que se den políticas coordinadas entre los distintos niveles administrativos – locales y autonómicos- buscando la cooperación en el tratamiento de los espacios y en la dotación de servicios.

### 5.4. Impulso a la creación de comunidades propietarios (e4.4)

→ **Estrategia Pro-activa:** Trabajar para superar las debilidades aprovechando las oportunidades existentes

El asociacionismo supone la unión de fortalezas y de experiencias para abordar conjuntamente las debilidades. Una de las propuestas de actuación fundamentales de este cuarto eje estratégico, supone el fomento de la creación de agrupaciones de las empresas de las áreas industriales, para poder afrontar en grupo necesidades de



gestión, marketing y tecnologías, la negociación conjunta de los suministros y, en definitiva, ser más competitivas en el mercado.

A su vez, debe contemplarse el apoyo a las organizaciones asociativas y representativas como medio para la canalización de asesoramiento empresarial, de información y para la propuesta, convirtiéndose así en entidades para la mejora y la gestión conjunta de los espacios industriales.



## 6. CAPITAL HUMANO Y MERCADO DE TRABAJO

### 6.1. Generación de Capital Humano cualificado (e4.1)

→ **Estrategia Defensiva:** Establecer un “plan defensivo” para evitar amenazas cuando las debilidades sean profundas

La eficiencia del mercado de trabajo a la hora de proporcionar y asignar una oferta de trabajo de calidad a las necesidades empresariales es una condición indispensable para el crecimiento económico futuro de Lanzarote.

Las nuevas posibilidades de empleo de parte de las empresas existentes y emergentes, pasa por la cualificación de sus recursos humanos, en todos los niveles.

La insuficiente oferta educativa en estudios universitarios y formación profesional son un factor limitante para la capitalización de los recursos humanos de la isla y, por ello, perjudica la capacidad de emprendimiento y modernización de las empresas. Lanzarote no cuenta con una universidad propia, sino que depende de la Universidad de Las Palmas, cuya oferta de estudios para Lanzarote es cuando menos insuficiente (enfermería y turismo) y no se adecua a las necesidades reales del tejido económico y mucho menos tiene capacidad para anticiparse a los nuevos potenciales de la isla.

Como resultado de El nivel de estudios en Lanzarote tiene como peculiaridad el bajo porcentaje de población con estudios universitarios o de tercer grado, por debajo de las medias autonómica y nacional.

Por otro lado, el predominio de sectores económicos muy intensivos en mano de obra poco cualificada, como el turismo y la construcción, han provocado la rápida incorporación de los jóvenes al mercado laboral, generalizándose situaciones de precoz abandono escolar y “descapitalización formativa”, lo cual perjudica seriamente al grado de cualificación y oportunidades del tejido económico de la isla.

Para solucionar estos problemas de capitalización del mercado laboral y, por ello, permitir a la isla avanzar hacia la nueva economía global del conocimiento, se plantean las siguientes actuaciones:

- Integrar los esfuerzos entre los diferentes organismos competentes, Universidad de Las Palmas, Gobierno de Canarias y Cabildo de Lanzarote para mejorar sensiblemente con nuevas inversiones la oferta y calidad de los servicios educativos de todos los tramos de la enseñanza reglada. Al mismo tiempo, se deben coordinar otras actuaciones en el campo de la educación continua y no reglada



desarrollada por las instituciones locales y agentes público-privados en Lanzarote, de cara a maximizar las sinergias.

- Desarrollar en la isla nuevas titulaciones universitarias que atiendan las demandas más cualificadas, tanto de los sectores consolidados, como en los sectores más estratégicos e innovadores (energías alternativas, actividades complementarias al turismo, cultura, medio ambiente y gestión del agua, transporte y logística, industria del reciclado, agroindustria, etc.)
- Potenciara la colaboración entre universidad y empresa, hasta el momento con escasos resultados, con la finalidad de proporcionar una oferta educativa de calidad acorde con las necesidades y potencialidades del tejido económico de la isla. En este sentido, se debería desarrollar de forma conjunta nichos de promoción laboral cualificada, que evite el éxodo de los jóvenes mejor preparados e incluso posibilite la atracción de talentos del exterior
- Respecto a los ciclos de formación superior, es preciso seguir avanzando en la ampliación del abanico de formaciones impartidas y estimular las relaciones con las empresas.



## 7. EJECUCIÓN PÚBLICA DEL SUELO CALIFICADO VACANTE

### 7.1. E6.1. Generación de nuevas oportunidades en suelos vacantes ya clasificados como industriales

#### 7.1.1 Introducción

La historia del pensamiento económico ofrece posiciones enfrentadas sobre las razones que justifican a intervención, directa o indirecta, del sector público. Tal polémica no ha cesado en los momentos actuales, además se acentúa por las dificultades que atraviesa la economía. Es preciso delimitar la intervención pública y su adecuación a la realidad de la isla, los canales e instrumentos que debe utilizar y los objetivos que se persiguen.

Los retos para conseguir un desarrollo territorial y económico favorable no pueden plantearse sin la situación actual de la industria. Esta situación se afronta diferenciando dos vertientes: la primera vinculada a la política económica del Cabildo Insular referida a la industria con la propuesta específica de un espacio para la emprendiduría, y la segunda se establece a partir de compromisos y políticas de índole territorial-urbanística, encargadas de orientar las formas de transformación de espacios vacantes y obsoletos, transformación del medio físico sin menoscabo de su calidad ambiental.

Las directrices reguladoras del suelo destinado a la industria afectan al desarrollo territorial, incidiendo de forma positiva sobre su capacidad potencial de servir de soporte a determinadas actividades y de garantizar ciertos niveles de sostenibilidad.

Estas actuaciones se deben realizar a favor de la actualización integral de polígonos o complejos industriales, concentrando los esfuerzos localizadamente en las áreas más activas, a partir de condiciones estratégicas de localización.

Son factores determinantes la accesibilidad, la infraestructura urbanística y medio ambiental, la calidad de los entornos. Estas cuestiones inciden sobre la competitividad empresarial y el crecimiento de las empresas.

Así, esta propuesta contempla la incidencia del suelo industrial sobre las formas de desarrollo del marco territorial insular y la oportunidad de potenciar formas de localización y planificación del suelo industrial a partir de políticas de desarrollo territorial y económico positivas que favorecen un desarrollo equilibrado y ciertas condiciones de progreso capaces de garantizar el futuro de la isla.



### 7.1.2 Evitar el consumo indiscriminado de suelo

Aunque las perspectivas de futuro pueden ser alentadoras si se ponen en marcha políticas urbanísticas y sectoriales adecuadas, la realidad actual del territorio insular y su dinámica de evolución pudiera hacernos pensar en términos menos reconfortantes.

Las instalaciones destinadas a la producción industrial consumen una importante superficie de suelo, situación que responde muchas veces a la inmediatez de los intereses de particulares y empresas que se instalan sobre ellos, y a las expectativas de las operaciones urbanísticas.

Desde los años sesenta en el conjunto español se ha planteado un criterio, muchas veces compartido por las administraciones públicas, que aconsejaba no poner cortapisas a la instalación de industrias sobre cualquier territorio con el fin de favorecer el desarrollo económico, y junto a éste el progreso y bienestar de la mayoría de la población.

Esta herencia muchas veces incuestionada ha llevado a muchos municipios españoles a una calificación excesiva de suelo e incluso en algunos momentos concretos a transigir con irregularidades producidas por ocupaciones espontáneas dentro y fuera de los límites del suelo destinado a la industria en su planeamiento.

Hay por tanto que delimitar el modelo de intervención, definiendo los espacios que dentro de actuaciones regladas se encuentran vacantes o sin desarrollo, o aquellos que con un limitado desarrollo tienen unas importantes carencias en la calidad de los espacios urbanizados. Así al margen de zonas industriales completamente consolidadas hay que actuar sobre la delimitación de bordes espaciales aleatorios, superficies con geometrías que dificultan el desarrollo, irregularidad en sus razados y en las unidades de agrupación parcelaria, así como en el establecimiento de zonas verdes y equipamientos.

Uno de los aspectos más determinantes de las carencias detectadas son los propios grados de urbanización que presentan estos espacios, que asumiendo en muchos casos el carácter de suelo urbano no tienen los niveles medios de calidad y de orden de la ciudad. Los niveles de urbanización existentes empiezan a no responder a las necesidades de las empresas, no sólo para las más punteras, si no incluso en la mayoría de ellas representada por las PYMES.

Todas estas circunstancias están acompañadas de falta de coordinación en las actuaciones que impide una recomposición equilibrada del tejido industrial dentro del



territorio insular. Es necesario superar los límites municipales como organismos sobre los que descansa la responsabilidad de la planificación urbanística, y los desacuerdos a la hora de delegar sobre organismos de mayor escala las decisiones de política urbanística, que cuente con, además de la acertada gestión municipal e insular, conciertos con la Administración Central y el Gobierno de Canarias.

### 7.1.3 Las áreas industriales total o parcialmente consolidadas

Es muy relevante en el caso de los espacios productivos de la isla de Lanzarote la escasa colmatación de los mismos, tanto en la ocupación de suelo por la edificación como en la delimitación de las propias parcelas. A la vez es también muy relevante la carencia de unas calidades de urbanización adecuadas en estos espacios.

Estos datos se aprecian tanto en el diagnóstico previo como en el levantamiento cartográfico realizado mediante SIG, contraste con foto aérea, y con trabajo de campo específico.

Estas áreas consolidadas o semiconsolidadas suponen una problemática diferente sobre la que no se puede avanzar del mismo modo. Se trata de completar, mejorar y en algunos casos rescatar zonas desestructuradas, obsoletas y localizadas en partes del territorio que se relacionan a un nivel adecuado con el resto.

Factores como consolidar una buena accesibilidad con la mejora del transporte público, y la revisión de la edificabilidad que evite una industria extensiva de escasa incidencia volumétrica, así como aprovechar la proximidad a los cascos urbanos de las poblaciones a las que prestan servicio juegan a favor de unas posibilidades de reconversión verdaderamente altas en su nivel de adaptabilidad a nuevos usos y en el de la transformación y reforma de sus estructuras.

Cada vez es más frecuente la incorporación de usos terciarios a las zonas industriales, lo que permite ampliar las posibilidades de renovación y asumir las condiciones y las calidades de otras zonas urbanas. La diversidad de usos y la complejidad de las relaciones sociales, espaciales y económicas son paradigma de lo urbano y garantía de ciertos niveles de vida y de actividad en la ciudad. El acercamiento de la ciudad a las zonas industriales otorgándoles atributos de los que siempre han carecido, no puede por menos que resolver muchos de los problemas actuales de estas áreas: crear ciudad en términos de servicios, equipamiento, calidad del espacio público y de los espacios construidos. En los planos que acompañan esta propuesta se ve reflejado claramente que la superficie ocupada por usos industriales se acerca a la ocupada por usos residenciales y turísticos.





#### 7.1.3.1 Criterios de análisis y actuación sobre de los espacios industriales objeto de mejora y desarrollo

Se parte de una realidad compleja como muestra el trabajo de recopilación de información desarrollado, que ha de estudiar la repercusión local de las actuaciones desde la óptica de valoración del nivel de ocupación del suelo industrial, realizando a la vez de un análisis cuantitativo una interpretación cualitativa incidiendo en las relaciones entre los usos, los pesos específicos de cada uno de ellos, sus grados de aceptación y rechazo urbanístico, etc.

La metodología de intervención que se sugieren atiende a las posibilidades de ordenación del espacio industrial a partir de unos esquemas de organización básicos, empleados y contrastados dese la experiencia urbanística que se adapta a las condiciones territoriales y a las necesidades funcionales y dimensionales del espacio industrial de Lanzarote. La necesidad de contrastar y valorar las distintas propuestas obliga a plantear unas directrices de actuación comunes y abordar los siguientes aspectos:

1. Asumir las preexistencias como punto de partida. La obligación de asumir la edificación consolidada y la parcelación vinculada a ella, salvo en situaciones puntuales, supone el respeto a la propiedad industrial y permite apropiarse de la realidad existente desde una postura crítica.
2. Infraestructuras presentes y futuras. Necesidad de recoger en la propuesta las infraestructuras viarias y de servicios existentes, a partir de un análisis contrastado que permitiese valorar la importancia de cada una de ellas.
3. La incorporación del paisaje. El paisaje ha de constituir una referencia ineludible en todas y cada una de las propuestas. Las características del paisaje del entorno ha de considerarse como una ventaja añadida.
4. Parámetros urbanísticos propios de la industria a implantar. Peculiaridades concretas respecto a otras actividades productivas de las necesidades de la industria lanzaroteña, pequeñas parcelas con alto grado de ocupación que permita acoger PYMES y el mercado empresarial atomizado y de pequeño tamaño. Evitar los reducidos niveles de ocupación actuales de las parcelas.
5. Repercusión medioambiental. Esta propuesta perite mejorar las condiciones medioambientales, atendiendo al tratamiento del espacio libre y la calidad del espacio público, y de modo especial el control de los bordes urbanos.
6. Calidad urbanística del espacio productivo. Evitar espacios industriales deficientes que no cubran las expectativas empresariales. Ordenación viaria a partir de la jerarquización de las calles, segregación de tráfico e incorporación del verde como elemento de mejora de la imagen y la calidad ambiental.



7. Relación entre la industria y el resto de funciones. La ocupación del territorio es proporcionalmente a su peso económico muy superior a la residencial-turística, y las relaciones entre la industria y el resto de usos urbanos que con sus ventajas e inconvenientes se había mantenido cuando la actividad productiva se encontraba inmersa en el tejido residencial, han desaparecido con la implantación suburbana de la industria. Son aspectos relevantes a tratar la segregación de tráficos en el espacio industrial, la incorporación de zonas verdes con recorridos peatonales y ciclistas, la disposición estratégica de equipamientos y edificación comercial dentro del espacio productivo.
8. Nueva estructura de equipamientos urbanos. Utilizar los equipamientos industriales como piezas urbanas capaces de caracterizar el espacio industrial y jugar un papel estratégico y funcional en la ordenación del espacio productivo y en el equilibrio global de la ciudad.

Se observa la necesidad de una ordenación promenorizada que trascienda las regulaciones propias de los planes generales y que utilice instrumentos de ordenación para el espacio industrial ajustados a las demandas urbanísticas actuales. Los documentos de planificación parcial han sido hasta ahora los encargados de definir de un modo finalisata este tipo de actuaciones. Lo han hecho bajo planteamientos muy diferentes, desde el zoning hasta el trazado de viales cubriendo necesidades mínimas o con el control funcional y espacial exhaustivo que prefigurara un sistema racional y articulado.

Estas actuaciones marcan la mejor salida hacia la reconversión y modernización de nuestro suelo industrial, decantándose por marcar pautas de desarrollo del territorio insular con piezas competitivas (equilibrio social, garantías económicas, urbanísticas y medioambientales) resueltas de forma integral y localizadas bajo un criterio de optimización, que evite el consumo acelerado y devastador del patrimonio territorial de suelo, pero que permita resolver adecuadamente las necesidades de desarrollo económico y evolución del modelo productivo de la isla.

**→ Estrategia: aprovechar los espacios industriales existentes en el territorio insular**

- Aprovechar los espacios del territorio insular existentes en materia industrial, y basar en ellos estrategias de renovación y consolidación que definan su competitividad en el futuro.



- Introducir en estos espacios las nuevas tecnologías y áreas de emprendedores, iniciando una serie de actuaciones que aglutinen el potencial endógeno de la isla y se coordinen en iniciativas público-privadas para el desarrollo de estos espacios de apoyo a la creación de nuevas empresas y de infraestructuras de soporte de éstas.
- Creación de un tejido productivo diversificado y moderno que impulsando lo existente se base en un sistema formativo de calidad y de innovación que permitan la internacionalización de los productos y la mejora de la competitividad en el mercado insular y canario.
- Sostenibilidad como elemento de desarrollo, prestando atención a la conservación del medio natural, y apostando por un urbanismo respetuoso basado en un sistema de movilidad y transporte que minimice los costes ambientales y desarrolle una industria potente.
- Apuesta por el conocimiento y la creatividad como elementos de dinamización del sistema con un claro protagonismo de las personas, trabajando por una isla cada vez más atractiva a quienes la habitan y a los visitantes.

#### 7.1.4 Pormenorización de la estrategia: concreción en “proyectos motores”

Como elementos básicos de desarrollo se proponen una serie de proyectos motores denominados así por su alcance y efecto de arrastre sobre distintas áreas industriales de la isla que posibiliten oportunidades económicas para afrontar los retos del crecimiento demográfico y aportar soluciones a la actual coyuntura de crisis del empleo en la isla.

**→ Revitalización integral de los espacios industriales situados en los cascos urbanos como los antiguos espacios conserveros**

Desarrollo de áreas productivas de última generación capaces de convivir con los usos residenciales en cuyo interior se localizan, apostando por propuestas novedosas de producción agrícola con “invernaderos de ciudad” que convivan con espacios para la emprendeduría, y equipamientos de carácter insular y que superen el ámbito canario para conocimiento e investigación y la creatividad.



Espacios que apuesten por la sostenibilidad de las actuaciones urbanizadoras e integren aspectos de generación de energías limpias, recuperación y reutilización de agua depurada, reutilizar para limitar los residuos, ..., etc.

Estos espacios pueden albergar áreas para la promoción de un sistema formativo de calidad unido a la innovación científico tecnológica en materia de energía o explotación de los recursos marinos, y apostar a la vez por el desarrollo de nuevos sectores económicos emergentes.

**→ Aportar soluciones los espacios industriales no consolidados**

Optar por el desarrollo, por iniciativa pública de proyectos de re-utilización de espacios industriales que impique tanto la urbanización y ejecución de suelo vacante para sacarlo al mercado en condiciones de máxima calidad, como la reutilización de áreas edificadas y obsoletas.

Generación de los documentos urbanísticos de desarrollo por los Ayuntamientos en colaboración con el Cabildo Insular, optando por la obtención de apoyo financiero a la inversión desde el Gobierno de Canarias o incluso desde el Estado, a través de sociedades públicas como SEPES o cualquier otra participada.

**→ Gestión urbanística de los suelos afectados**

La gestión de estos suelos necesita de una oficina insular específica que disponga de elementos eficaces, como organización descentralizada de derecho público dependiente del Cabildo Insular y con la colaboración de los Ayuntamientos.

Desde esta oficina se redactarán los Planes Especiales de Ordenación de espacios industriales, sobre terrenos donde se haya declarado de acuerdo a los Ayuntamientos la utilidad pública y la necesidad de expropiación forzosa. Estos terrenos en muchos casos urbanos se destinaran a la adquisición para constitución o ampliación por la Administración correspondiente (en este caso Cabildo Insular) de su patrimonio público de suelo.

Otra forma de actuación es el trabajo conjunto de las iniciativas públicas y privadas donde las mejoras de la urbanización y proceso de recuperación a actuar pueden



convertirse en moneda de intercambio para el aumento de superficie de suelo industrial en manos de las Administraciones Públicas.

Estudio pormenorizado de cada caso concreto y su estado de desarrollo del planeamiento, el cumplimiento de plazos de urbanización y equidistribución y el aislamiento de aquellos suelos que por falta de compromiso y desarrollo por parte de sus propietarios en un plazo temporal concreto hayan perdido los derechos de desarrollo de suelo a éstos asociados.

# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE



## VII.1 Propuestas de actuación territorial y Estrategia productiva: **Espacio para el emprendimiento en Lanzarote**



# ESTUDIO DE SUELO INDUSTRIAL Y ESPACIOS PRODUCTIVOS DE LA ISLA DE LANZAROTE





## Índice

---

1. Integración de la iniciativa pro emprendimiento del Cabildo de Lanzarote en la Estrategia de Desarrollo Industrial de Canarias .....	4
2. Justificación de la estrategia: detección de las necesidades de emprendimiento en Lanzarote .....	5
3. Coordinación y refuerzo de las iniciativas de emprendimiento .....	9
4. Propuesta de un espacio para el emprendimiento y creación de empresas en Lanzarote .....	15





## Integración de la iniciativa pro emprendimiento del Cabildo de Lanzarote en la Estrategia de Desarrollo Industrial de Canarias

### → Estrategia

Consta de

El Gobierno autónomo está elaborando ahora es el Plan Industrial Canario.

Ente promotor: Consejería de Empleo Industria Comercio y Consumo del Gobierno de Canarias.

Tendencias del sector industrial en Lanzarote:

- Declive
- Estancamiento del PIB, sensiblemente por debajo de la media española (el sector Industrial Canario aporta al PIB 4,4 veces inferior a la media nacional).

Ejes estratégicos de la EDIC:

- 1- Desarrollo Industrial por ser un eje básico que propone la UE.
- 2- El Gobierno de Canarias propondrá cambios estructurales en la ordenación.
- 3- Cobertura a empresas que apuesten por I+D+t (5 años).
- 4- Programa especial de cualificación y recualificación.
- 5- Política de suelo atendiendo a las siguientes características:
  - Ahorro energético.
  - Tipología y formato para requerimientos.
  - Montar entidades de gestión de polígonos.
- 6- Impulsar que la administración pública consuma lo producido por las empresas locales.
- 7- Organizar un grupo de expertos de trabajo que proponga planes de actuación territorial (a constituir el primer semestre de 2009).
- 8- Desarrollar un programa de comercialización.
- 9- Desarrollar un programa de emprendeduría de Canarias (con una propuesta de construir 80 naves nido 60 para Gran Canaria y Tenerife, y 20 para el resto de islas menores).
- 10- La EDIC contará con ficha financiera a desarrollar en lastres etapas anteriormente planteadas.

**Línea estratégica 9 del EDIC: “Desarrollar un programa de emprendeduría de Canarias” (con una propuesta de construir 80 naves nido 60 para Gran Canaria y Tenerife, y 20 para el resto de islas menores).**

Apoyo al programa Emprendedores:

- Empresas que desarrollen tecnología
- Empresas que se asienten en naves nido



## 1. Justificación de la estrategia: detección de las necesidades de emprendimiento en Lanzarote

En los siguientes apartados se explica porqué **Lanzarote es una isla prioritaria para potenciar iniciativas de emprendimiento** que posibiliten nuevas oportunidades económicas para afrontar los retos del crecimiento demográfico y aportar soluciones a la actual coyuntura de crisis del empleo en la isla.

### → **Afrontar los retos laborales y económicos del crecimiento demográfico**

La población de Lanzarote ocupa el tercer puesto de las islas (132.366 habitantes), por detrás de Gran Canaria y Tenerife. El significado demográfico de la isla en el conjunto de Canarias se está incrementado notablemente en los últimos años, pasando de representar un 4,6% en 1996 a un 6,4% en el 2007. Este crecimiento demográfico, ha sido común en toda la isla, doblándose la población de los municipios o incluso triplicándose como en el caso de Yaiza.

El factor que mas ha incidido en esta expansión demográfica ha sido la llegada de nuevos residentes extranjeros, los cuales componen en la actualidad el 27% de la población total de Lanzarote, muy superior a la media española del 10%, y de Canarias 12,4%. El 60% de los extranjeros corresponden a **inmigrantes por motivos laborales**, atraídos por las oportunidades que brindó el crecimiento económico de Lanzarote en los últimos años. Entre los inmigrantes laborales, destaca el colectivo latinoamericano, encabezado por los colombianos, venezolanos y ecuatorianos.

Pero además de la población extranjera, Lanzarote también ha ejercido una potente atracción respecto a los flujos migratorios de nacionalidad española, provenientes de otras comunidades autónomas e islas del archipiélago, cuyos efectivos constituyen en la actualidad un 25,2% del total de la población de la isla.

En la próxima década se prevé una continuidad de la expansión demográfica. La previsión del ISTAC dibuja para Lanzarote un horizonte de 168.302 habitantes en 2018, lo cual implicaría un aumento en torno a 36.000 nuevos residentes respecto a la población actual.

Lanzarote se enfrenta a un gran **reto de futuro** para asimilar este crecimiento poblacional. El aumento constante de la presión demográfica debe ser tenido en cuenta como factor clave en la planificación estratégica de la isla. En buena medida, la correcta adaptación a las nuevas necesidades planteadas por la población en crecimiento **exige una apuesta firme hacia una economía más diversificada que aproveche los recursos y oportunidades locales.**



→ **Aportar soluciones a la actual coyuntura de crisis económica**

Las cifras de los últimos meses apuntan una **desaceleración en los niveles de actividad y contratación**, que pueden anunciar el **fin de un periodo de fuerte expansión económica** de más de una década.

**La actual crisis económica está siendo especialmente aguda en la isla de Lanzarote.** Entre los meses de enero y septiembre de 2008, la evolución del desempleo de Lanzarote ha sido crítica, con ascenso del 26,9% en la isla, cinco puntos más que la media autonómica y siete por encima de Gran Canaria. En ese periodo, Fuerteventura, una isla del entorno próximo con un tamaño y estructura socioeconómica similar a Lanzarote, el aumento del paro fue sensiblemente más discreto (8,8%).

El desempleo se ceba con los trabajadores de baja cualificación: el 80% de los parados de la isla cuentan con un nivel de estudios primarios incompletos. El aumento del paro está afectando más a los varones que las mujeres (40,25% por un 13,41%), lo que evidencia la virulencia de la crisis en un sector tan masculinizado como la construcción. De todas formas las cifras de desempleo femenino siguen siendo altas, teniendo en cuenta su menor peso cuantitativo en el mercado laboral.

La crisis económica también se refleja en el menor dinamismo de las contrataciones. Entre enero y septiembre de 2008 las contrataciones han descendido un -15,6% en Lanzarote, una regresión más acusada que la media canaria (-11%).

→ **Revertir Una estructura económica poco proclive al emprendimiento y la diversificación económica**

**El mercado de trabajo de Lanzarote ofrece menores oportunidades a los trabajadores de alta cualificación.** El grueso de la población contratada cuenta con estudios medios y los contratados de primer grado superan a los de estudios de tercer grado.

El tejido económico influye decisivamente en las características del capital humano de la isla. El auge del turismo y de otras actividades paralelas, tanto en los servicios como en la construcción, ha estimulado un mercado laboral favorable a los trabajadores de media y baja cualificación. Por el contrario, hasta el momento las empresas han generado escasos nichos de promoción laboral cualificada, lo cual merma la capacidad de emprendimiento local y motiva el **éxodo de los jóvenes mejor preparados** hacia las áreas metropolitanas de Tenerife y Gran Canaria y el resto de España.



La limitada oferta de estudios universitarios en la isla (dependiente del distrito universitario de Las Palmas) también repercute negativamente, tanto por el reducido retorno de los jóvenes que salieron de la isla para cursar estudios universitarios, como por la falta de opciones que tienen los jóvenes si deciden quedarse.

La gran **dependencia respecto al agregado turismo y construcción**<sup>1</sup> expone a la economía de Lanzarote a una gran vulnerabilidad. La escasa presencia de actividades competitivas o de alto valor añadido en otros sectores como el industrial limita las alternativas de diversificación económica. El resto de actividades, además, se han especializado en el abastecimiento de productos de consumo demandados por el turismo y por la población en expansión generada por el modelo de desarrollo económico de Lanzarote.

Más allá del sector turístico, el prototipo de empresas de la isla se caracteriza por sus pequeñas dimensiones<sup>2</sup>, tanto en producción como número de empleados, de escasa productividad, reducido valor añadido, falta de capacitación profesional de los empresarios y trabajadores, muy poco intensivas en capital y tecnología, y fuertemente volcadas a atender las demandas locales, o con grandes dificultades a la hora de afrontar dinámicas de expansión y exportación.

**→ El emprendimiento empresarial como factor clave en la estrategia de diversificación económica de Lanzarote**

La **diversificación económica es la principal alternativa para propiciar un mercado laboral estable a largo plazo**, evitándose así las crisis cíclicas en el empleo que supone la especialización en los sectores del turismo y la construcción.

A continuación se analizan algunas de las **actividades económicas con más posibilidades de desarrollo en Lanzarote**. Es preciso subrayar que estas actividades a priori tienen una relevancia cuantitativa escasa, pero que si consiguen crecer suficientemente podrían llegar a contribuir a la diversificación de la economía insular. Otro matiz es que algunas de las actividades seleccionadas no son propiamente emergentes, porque proceden de sectores maduros o en decadencia, pero si son susceptibles de desarrollar procesos de renovación y adaptación a las demandas del mercado y, por lo cual, alcanzarían un carácter innovador en la isla.

<sup>1</sup> La especialización en el “monocultivo turístico” se deja sentir en la estructura de empleo de la isla, donde los servicios y la construcción acaparan el 81,4% y el 3,5% del empleo, por tan sólo un 1,1% de la agricultura y un 3,5% de la industria.

<sup>2</sup> Los 13.526 establecimientos productivos censados en Lanzarote en 2007 son en su gran mayoría unidades productivas de muy reducido tamaño, con pocos trabajadores y dedicados a una actividad eminentemente local. La población ocupada de la isla se sitúa alrededor de los 50.000 trabajadores, lo que supone un ratio muy bajo de 3,6 empleados por empresa.



### ACTIVIDADES PARA LA DIVERSIFICACIÓN ECONÓMICA Y EL DESARROLLO SOSTENIBLE DURADERO DE LANZAROTE

- Energías alternativas: solar, eólica, maremotriz y biomasa
- Actividades turísticas complementarias: ocio, naturaleza, negocios, etc.
- Formación, Cultura e Información
- Innovación y aplicaciones tecnológicas en las empresas
- Ciclo del agua y gestión eficaz
- Medioambiente, Patrimonio natural y Ecoturismo
- Transporte y logística
- Industria del reciclado
- Agricultura, productos locales y bioindustria
- Acuicultura y Piscicultura
- Renovación comercial
- Servicios especializados a la población
- Cooperación al desarrollo y co-desarrollo con los países africanos

Aunque la isla cuente con recursos y potenciales latentes idóneos para desarrollar estas actividades, la viabilidad de estas va a depender del respaldo institucional, que supla en parte las carencias del tejido empresarial y sistemas financieros locales. En este sentido, Lanzarote no sólo necesita crear nuevas **herramientas para el emprendimiento**, sino también **soportes físicos para que los nuevos proyectos empresariales se puedan materializar con éxito**.



## 2. Coordinación y refuerzo de las iniciativas de emprendimiento

En tema de emprendimiento hay mucho que hacer en Lanzarote y, ello implica, mayor sensibilización y actuaciones concretas por parte de las instituciones y agentes económicos implicados. Pero también es cierto que no se parte de cero, que existen experiencias valiosas, tanto en la propia isla como en el conjunto de las Islas Canarias y el Estado, que aportan una base de partida. **Es el momento de afrontar el desafío de coordinar todas estas iniciativas y concretarlas en el territorio.**

### → *Impulsar las iniciativas a favor del emprendimiento en Lanzarote*

La **Asociación para el Desarrollo Rural de Lanzarote (ADERLAN)**, que gestiona el Programa LEADER, es un agente activo a favor del emprendimiento, la productividad e innovación de las empresas en el medio rural de la isla. Cabe subrayar varias líneas de actuación de ADERLAN que persiguen esos fines:

- Apoyo a la creación de empresas a través del programa de acompañamiento a emprendedores en el medio rural de Canarias. No obstante, hasta el momento los resultados han sido reducidos, debido a la dificultad de generar recursos suficientes, tanto para fomentar las iniciativas emprendedoras, como su posterior concreción en proyectos empresariales.
- La línea de asesoramiento a las empresas a través de “microconsultorias” está ayudando a varias empresas del sector agroalimentario en temas clave de innovación y mejora de los rendimientos.
- Y, sobre todo, se han realizado varios cursos de formación para emprendedores en general, entre los que cabe señalar:
  - Jornada de PNL “Como Convertirse en empresario de éxito: Herramientas e ideas para triunfar en los negocios
  - Cultura empresarial
  - Agricultura Ecológica
  - Internet y correo electrónico

*El espacio para el emprendimiento promovido por el Cabildo de Lanzarote buscaría la implicación de ADERLAN, aprovechando su experiencia y sensibilidad a cerca de las nuevas oportunidades económicas y capital humano latente en el medio rural, susceptibles de movilizar en una estrategia de emprendimiento y promoción empresarial conjunta.*

La **Agencia de Empleo y Desarrollo Local** dentro de la Consejería de Empleo y Asuntos Sociales e Inmigración del Cabildo de Lanzarote, tiene entre sus prioridades principales promover el espíritu emprendedor y asesorar en materia empresarial, potenciando el autoempleo como un medio de inserción en el mercado laboral, dando



respuestas a diversas necesidades del entorno y recuperando actividades profesionales tradicionales. En el siguiente cuadro, se detallan estas funciones.

**Líneas de actuación en materia de emprendimiento empresarial desarrolladas por la Agencia de Empleo y Desarrollo Local del Cabildo de Lanzarote**

- **Fomentar la iniciativa empresarial:** despertar el interés y la motivación de personas individuales y de colectivos hacia la creación de empresas, dándole especial importancia a la iniciativa y novedad de los proyectos con el fin de cubrir demandas del mercado que actualmente no están cubiertas.
- **Asesorar sobre la elaboración de proyectos empresariales:** informar del procedimiento, pasos y cuestiones a tener en cuenta a la hora de llevar a cabo una iniciativa empresarial.
- **Orientar sobre los trámites de constitución de una empresa,** transmitir al usuario la importancia de determinadas decisiones a tomar en la constitución de empresa o iniciativa empresarial, en relación a la forma jurídica a adoptar, requerimientos y requisitos fiscales y financieros, así como asesorar en aspectos concretos relacionados con los Recursos Humanos y el Marketing comercial.
- **Transmitir los conocimientos necesarios** para llevar a cabo la elaboración de estudios de viabilidad de proyectos empresariales. Analizar los datos económicos y las previsiones presupuestarias relacionadas con cada proyecto, estudiando así la solvencia y rentabilidad de las iniciativas.
- **Dotar de herramientas y conocimientos básicos** necesarios para comenzar una actividad por cuenta propia, proporcionar la información y los datos relacionados con aspectos concretos como los RRHH en la actividad empresarial, selección, contratación de personal y salarios, así como lo relacionado con el área de marketing comercial, publicidad, imagen y difusión del negocio.
- **Elaborar proyectos formativos experienciales** con el objetivo de dotar a las personas desempleadas de la isla de una formación y experiencia profesional que les facilite su inserción en el mercado laboral. A través de la Agencia de Empleo y Desarrollo Local, se elaboran los proyectos de formación ocupacional: Escuelas Taller y Talleres de Empleo del Cabildo de Lanzarote.
- **Impulsar proyectos y empresas I+E (iniciativa +empleo);** se pueden calificar como I+E, aquellas empresas de nueva creación, que desarrollan una actividad económica emergente o que cubren necesidades insatisfechas en la estructura local existente y que contemple la contratación de trabajadores o la incorporación de socios al proyecto de cooperativas y sociedades laborales. Deben tener viabilidad técnica, económica y financiera. Estos proyectos son calificados por el Servicio Canario de Empleo, y ello le permite a las empresas de nueva creación poder solicitar diferente tipo de subvenciones durante el primer año de actividad.
- **Cursos formación** sobre iniciativas empresariales, dentro del convenio de colaboración entre el Servicio Canario de Empleo y el Cabildo de Lanzarote, y cofinanciado por el Fondo Social Europeo, para la realización de un Plan de formación y orientación para el empleo, el autoempleo, la emprendeduría y la adaptación y la recualificación de los trabajadores de la isla de Lanzarote (Prometeo).

*El nuevo espacio para el emprendimiento, aprovechará el know how acumulado por la Agencia -y los agentes de empleo y desarrollo local de Lanzarote- en la mejora del tejido productivo a través de la capitalización del mercado laboral, el fomento del autoempleo y la cultura empresarial formando, motivando y asesorando en materia de autoempleo, e informando sobre búsqueda activa de empleo, así como elaborando proyectos formativos experienciales que faciliten la inserción en el mercado laboral.*



La **Cámara de Comercio de Lanzarote** también es consciente de la necesidad de estimular el espíritu de emprendimiento y valorar la figura del empresario en la sociedad, como un requisito para abordar los grandes desafíos económicos de la isla (dinamizar el tejido empresarial y crear nuevas fuentes de riqueza y empleo aprovechando nuevos nichos de actividad). En el capítulo de emprendimiento, hasta el momento las actuaciones se han centrado en la formación a través del desarrollo de varios cursos, entre los que destacan:

- *¿Por* qué un Emprendedor debe dominar el Coaching?. Dirigido a emprendedores, y, en general, a cualquier persona interesada en crear su empresa.
- *Emprender con Soluciones*. Con este curso se pretende informar y asesorar sobre los criterios para elegir la forma jurídica de su empresa, los trámites para constituirla, así como las obligaciones legales que deben cumplir una vez iniciada la actividad.

*El nuevo espacio para el emprendimiento, aprovechará el know how acumulado por la Agencia -y los agentes de empleo y desarrollo local de Lanzarote- en la mejora del tejido productivo a través de la capitalización del mercado laboral, el fomento del autoempleo y la cultura empresarial formando, motivando y asesorando en materia de autoempleo, e informando sobre búsqueda activa de empleo, así como elaborando proyectos formativos experienciales que faciliten la inserción en el mercado laboral.*

**→ Replicar las buenas prácticas canarias a favor del emprendimiento en Lanzarote**

La **administración autonómica** ha desarrollado una línea de ayuda específica para potenciar la creación de empresas. La última convocatoria en este sentido se realizó el 11 de marzo de 2008<sup>3</sup>.

También el Gobierno de Canarias a través del **Sistema de Información Empresarial de Canarias (SIECAN)** ofrece una atención personalizada a los emprendedores/as y empresarios/as de nuestra región, tanto in situ como a través de la línea telefónica. A través de sus servicios, SIECAN se están convirtiendo en un importante referente para los proyectos empresariales de las islas (véase siguiente tabla).

<sup>3</sup> ORDEN de 11 de marzo de 2008, por la que se convoca el procedimiento de concesión (bases reguladoras) de las subvenciones a proyectos de creación de nuevas empresas en Canarias para el año 2008.





<b>Herramientas diseñadas por SIECAN para el fomento empresarial de Canarias</b>	
<b>Servicios telemáticos o interactivos</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Planes de empresas: Diagnósticos de viabilidad</li><li>• Presencia en Internet: Elaboración de páginas Web</li><li>• Cooperación Empresarial: Búsqueda de socios</li><li>• Diagnóstico de calidad</li><li>• Servicios de alerta (Aviso de convocatorias de subvenciones, etc.)</li><li>• Consultas empresariales</li></ul>
<b>Guías de apoyo empresarial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trámites para la creación de empresas</li><li>• Guía de comercio exterior</li><li>• Guía de comercio electrónico</li><li>• Programas de subvenciones e instrumentos financieros de apoyo a la inversión empresarial</li></ul>
<b>Infraestructuras de apoyo empresarial</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Suelo industrial de Canarias; equipamiento y empresas instaladas</li><li>• Mercados Municipales</li><li>• Zonas Comerciales Abiertas</li><li>• Asociacionismo comercial</li><li>• Ferias, eventos</li></ul>
<b>Información relevante para la pyme</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Convenios Colectivos</li><li>• Cursos y eventos de interés empresarial</li><li>• Conclusiones de estudios, congresos, etc.</li><li>• Estadísticas de coyuntura empresarial</li><li>• Legislación de interés para el empresario de carácter autonómico y local</li></ul>
<b>Plataforma SERVIPYME</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Servipyme trabaja día a día con el objetivo de ayudar a las medianas y pequeñas empresas a mejorar sus resultados mediante la incorporación de las nuevas tecnologías a sus procesos de negocio a través de las llamadas acciones de ciclo completo.</li></ul>

Fuente: SIECAN

*El espacio para el emprendimiento en Lanzarote tratará de aprovechar la línea de ayudas específica para el emprendimiento del Gobierno de Canarias, estimulando la creación de proyectos empresariales integrales y viables. También se perseguirá una activa colaboración/implicación con el organismo canario SIECAN, con la finalidad divulgar y concretar sus herramientas a favor del entorno empresarial de la isla.*

En el contexto próximo de Lanzarote, el Cabildo de Gran Canaria ha desarrollado un **Programa Integral de Apoyo a la Creación y Consolidación de Empresas “Gran Canaria Emprende”**<sup>4</sup>, destinado a favorecer la creación de empresas, a apoyar a los emprendedores y a fomentar la cultura emprendedora en la isla.

Para fomentar la iniciativa empresarial, Gran Canaria Emprende establece un marco de servicios dirigidos a los emprendedores, que abarcan todo el proceso desde la idea de negocio hasta la definitiva consolidación de la empresa:

- Servicio de Orientación
- Cursos de formación en gestión empresarial

<sup>4</sup>Iniciativa de la Consejería de Industria, Comercio y Artesanía del Cabildo de Gran Canaria



- Asistencia técnica a la elaboración de planes de empresa
- Apoyo a la tramitación de la constitución de la empresa
- Ayudas económicas para la creación de la empresa y de consolidación de la empresa.
- Acceso a Financiación a través de Convenios con Entidades Financieras
- Premios Gran Canaria Emprende a los mejores proyectos
- Servicio de Asesoramiento
- Servicio de Información
- Formación Complementaria Especializada (Jornadas, Charlas, etc)
- Oficinas a bajo coste: Red Insular de Viveros de Empresas
- Celebración de Eventos de Fomento de la Cultura Emprendedora

*Todos estos servicios contemplados en el Programa Gran Canaria Emprende podrían ser replicados en el espacio de emprendeduría de Lanzarote*

En los últimos años la Universidad se está convirtiendo en un agente activo en el fomento del emprendimiento de la sociedad. La Universidad de Las Palmas no quiere quedarse atrás y asume este reto dotándose de un **Centro de Emprendedores Universitarios** y el desarrollo de dos programas específicos: “Apoyo a la Creación de empresas” y “Apoyo a la Consolidación Empresarial”. El Centro de Emprendedores aporta un paraguas de asesoría técnica y canalización de vehículos financieros, que está permitiendo arrancar numerosos proyectos empresariales, muchos de ellos de base tecnológica surgidos por procesos *spin-off*.

*Lanzarote en su condición de antena de la Universidad de Las Palmas debe aprovechar estos recursos para el emprendimiento y potenciar su aplicación en la isla. El espacio de emprendimiento tendría un destacado papel de catalizador de los proyectos empresariales surgidos en el Campus de la ULPGC en Lanzarote.*

### → **Desarrollar otras iniciativas a favor del emprendimiento**

**Emprender en femenino.** Subvenciones al empleo «Emprender en Femenino» del año 2008, para fomentar la inserción laboral por cuenta propia de las mujeres.- Instituto de la Mujer. Con objeto de fomentar la actividad empresarial femenina y conseguir su inserción laboral, las subvenciones al empleo «Emprender en Femenino», van dirigidas a mujeres que se hayan constituido como trabajadoras autónomas o que hayan creado una sociedad. Su finalidad es, ayudarles a superar los obstáculos iniciales y consolidar las empresas ya creadas.

El día 19 de Marzo de 2008 ha sido publicada en el Boletín Oficial de Canarias la convocatoria de “Subvenciones para la Creación de Nuevas Empresas” por parte del



Gobierno de Canarias, concretamente de la Dirección General de Promoción Económica que pertenece a la Consejería de Economía y Hacienda.

El 14 de Enero se han abierto las líneas de financiación del ICO para este año, que se engloban en cuatro líneas diferentes:

- Emprendedores
- PYME
- Crecimiento Empresarial
- Internacionalización.

En el siguiente cuadro se resumen las características generales.

Emprendedores: 200.000 €, 90% del proyecto de inversión.



### 3. Propuesta de un espacio para el emprendimiento y creación de empresas en Lanzarote

Hasta el momento, en Lanzarote se han desarrollado varias líneas de formación en *emprendizaje*, fundamentales para concienciar a la sociedad, pero es necesario dar un salto cualitativo y crear canales y soportes tangibles que permitan que las ideas emprendedoras se materialicen en proyectos empresariales viables.

Gran parte de las empresas lanzaroteñas son empresas familiares que tienen graves problemas para pasar de una generación a otra. “En muchas comunidades como Madrid, se llega al 99% de excepción de impuestos para estas empresas, mientras que en Lanzarote, pocas logran llegar a la segunda generación”, comentaba Parrilla. Por ello, Empresarios por Lanzarote pretende crear un marco específico de apoyo a la empresa familiar, con bonificaciones en los impuestos de sucesiones y donaciones.

En la raíz de toda nueva iniciativa empresarial late la idea de una persona – un **emprendedor**, un promotor, un nuevo empresario- que, con vista en los posibles beneficios derivados de su actividad productiva (de bienes, de servicios o de ambos), la pone en marcha, arriesgando en ocasiones, su propio patrimonio.

→ **Proyectos o Actuaciones en materia de suelo o apoyo al tejido industrial que se vienen desplegando o se programan para los próximos ejercicios 2009-2010 en Lanzarote**

Línea 1). El Cabildo de Lanzarote ultima la construcción de un Tecnopolo que pueda dar cabida a empresas especializadas en el desarrollo de nuevas tecnologías.

Línea 2). Se ha recibido financiación FEDER para la construcción de un Parque Bioindustrial que se iniciará a lo largo del año 2009.

→ **Opciones para disponer, antes de que acabe el presente ejercicio, de suelo o instalaciones en las que se puedan ubicar naves destinadas a servir de apoyo a los nuevos emprendedores industriales (naves nido)**

10 naves nido, 6 dentro de la estrategia de emprendeduría del EDIC, y 4 por parte de la línea de emprendimiento del Cabildo de Lanzarote

Total superficie: 800 m<sup>2</sup>

Fase posterior: naves acelerador...

#### Localización geográfica

El Ayuntamiento de San Bartolomé aportaría dos parcelas de 1.000 m<sup>2</sup> clasificadas de suelo industrial en la zona de Playa Honda (UA-9). La UA – 9 está situada en la zona industrial de Playa Honda en el municipio de San Bartolomé, en el sureste de Lanzarote. El geocódigo y las coordenadas son:

- · Geocódigo: 109
- · Latitud: 28° 57' 28" N
- · Longitud: 13° 36' 17" W



Esta unidad colinda con la carretera LZ – 2 y con la vía de servicio Avenida Comercial Mamerto Cabrera Medina. La superficie de la UA-9 es de 56.120m<sup>2</sup>.

Según la Planificación Municipal en vigor (Normas Subsidiarias del municipio de San Bartolomé) y el Plan Insular de Ordenación del Territorio (PIOT), la UA-9 se clasifica como Suelo Urbano Industrial.

### **Prioridades en materia de déficit o necesidades de coberturas en infraestructuras, equipamientos y dotaciones tecnológicas en Polígonos y Áreas industriales consolidadas**

#### Descripción de infraestructuras y servicios

##### 1. Estado y señalización de las calles

La carretera principal de la zona – vía de servicio, Avenida Comercial Mamerto Cabrera Medina – está asfaltada. El resto de las calles existentes en la unidad están siendo asfaltadas y existen obras en la unidad en el momento de redacción del informe.

La anchura viaria de las calles es adecuada para la carga y descarga de mercancías. Suministro de agua garantizado

##### 2. Alcantarillado

Cableado de banda ancha con una velocidad máxima disponible de 10 MB

##### 3. Propuesta de mejora infraestructuras:

Como conclusión principal de la información recabada entre los empresarios establecidos en la UA – 9, así como de las visitas técnicas llevadas a cabo en dicha zona, puede afirmarse en general que las infraestructuras, de alumbrado público, equipamientos y servicios de dicha Unidad de Actuación son deficientes, pero que mejoraran sustancialmente después de la finalización de las obras.

Aún así se destacan los siguientes puntos a tener en cuenta con el fin de aumentar la calidad de la UA – 9.

- Identificación y señalización de las calles y actividades.
- Creación de zonas de aparcamiento tanto para clientes como para trabajadores.
- Dotación de alumbrado público, que repercuta además en un factor beneficioso para la seguridad tanto de la empresa como de las personas.
- Instalación de contenedores de recogida selectiva, que faciliten el reciclado posterior de los residuos depositados en los mismos. En este sentido, se deberá prestar especial atención a la ubicación y tipología (subterráneo, etc.) de los mismos, de manera que no se vea afectada la carga y descarga de mercancía.
- Mejora en la limpieza e imagen estética de la zona.
- Accesibilidad al transporte público

Entre otros, el diseño atendería criterios que permitan:

- La conservación de las principales funciones ecológicas del entorno y del paisaje.



- Aprovechar las condiciones ambientales favorables y controlar las desfavorables.
- Favorecer la cooperación y el intercambio entre las distintas empresas instaladas.
- Prever la oferta de servicios ambientales comunes.
- Racionalizar el consumo de recursos naturales y prevención de la contaminación.
- Avanzar en la eficiencia y ahorro energético.
- Propiciar la separación en origen de los residuos.
- Reducir el uso de materiales tóxicos y peligrosos sustituyéndolos, en su caso, por otros alternativos.
- Facilitar una movilidad sostenible.
- Emplear tecnologías y desarrollar transformaciones

### → **Funciones del espacio para el emprendimiento en Lanzarote**

un marco de servicios dirigidos a los emprendedores, que abarcan todo el proceso desde la idea de negocio hasta la definitiva consolidación de la empresa.

Dispone de dos modalidades de participación para ajustarnos a tus necesidades: Creación de Empresas y Consolidación de Empresas

**Los viveros de empresas** conocidos como incubadoras, semilleros de empresas, centros de promoción empresarial, centros de innovación empresarial, centros de innovación y tecnología, centros de nuevas empresas.

Un Vivero de Empresas es un espacio físico especialmente diseñado para acoger empresas de nueva creación y donde los emprendedores pueden disponer de unas instalaciones y servicios a unos precios más reducidos que los del mercado.

Los recursos que el emprendedor puede encontrar en un vivero alcanzan ámbitos muy diversos: desde el alquiler de un local en el que establecerse por un precio reducido, contando con servicios comunes que también implican menores gastos iniciales, hasta la disponibilidad de servicios de consultoría, asesoramiento y formación que deben contribuir a dotar al futuro empresario de una tutela mínima que le ayude a poner en marcha su negocio.

### VENTAJAS DE LAS INCUBADORAS

Entre las ventajas que las incubadores aportan, podemos destacar:

A la empresa:

- Ahorro en costes iniciales de infraestructura
- Aprovechamiento de sinergias y Ahorro de costes
- Creación de un espacio de Emprendedores

A la sociedad:

- Fomento de las inversiones en la isla



- Potenciación y dinamismo.

Objetivos estratégicos que persigue la creación de un el espacio de emprendimiento en Lanzarote:

- Fomentar la diversificación productiva de la isla
- Mejorar las oportunidades disponibles para crear nuevas empresas, mediante la apuesta por los emprendedores que desarrollen sus planes de negocio en áreas innovadoras y diversificadoras básicamente, tratando de que estas firmas se signifiquen respecto a los actuales sectores predominantes.
- Favorecer un modelo de desarrollo empresarial local que mejore la aportación de las empresas existentes en cuanto a inversiones, empleo y creación de valor.
- Dinamizar el tejido empresarial orientándolo hacia la mejora de sus factores de competitividad, eficiencia y rentabilidad.
- Ofrecer un entorno que añada valor a las empresas que se ubican en él, tanto por la imagen de sus instalaciones, en las que los arrendatarios llevan a cabo negocios con sus proveedores y clientes, como por las prestaciones que ofrece a los alojados.
- Favorecer la creación de puestos de trabajo que de forma inducida conlleva la creación de empresas y su proyección futura sobre el tejido socioeconómico.

Los Viveros de Empresas o Centros de Emprendedores nacen con el objetivo de apoyar la puesta en marcha de nuevas iniciativas empresariales, facilitando a los emprendedores alojamiento a bajo coste, reduciendo sensiblemente los gastos de inicio de la actividad.

En ellos, además del alojamiento, se ofrecen una serie de servicios tales como salas de reuniones, servicio de comunicaciones, formación, apoyo técnico gratuito, etc. Para que los nuevos y jóvenes emprendedores tengan la posibilidad de desarrollar sus proyectos empresariales en espacios específicos o naves nido...

En una segunda fase, se estudiaría la creación de un acelerador de empresas con naves nido de mayores dimensiones, que las del vivero y que se pueden alquilar por un mayor periodo de tiempo. La idea es crear unas instalaciones que sirvan de trampolín para las empresas en formación procedentes del vivero y de sus naves-nido. Las **naves acelerador** tendrán mayor tamaño (en vez de 80 m<sup>2</sup>, tendrán unos 275 m<sup>2</sup>. y serán modulares, con el objetivo de permitir el crecimiento del negocio y adecuarse a las necesidades del empresario. El plazo de ocupación también será distinto: en lugar de tres años, desde cuatro hasta 15.

Llevar a la práctica una buena idea, realizar un sueño o simplemente buscarse la vida montando su propio negocio, es quizás hoy en día para un/a joven que está comenzando a labrar su futuro, una de sus mayores satisfacciones personales y profesionales así como uno de sus retos más considerables, pues no sólo están forjándose su futuro sino que están creando empleo, progreso y bienestar, colaborando en la formación de una sociedad más dinámica y equilibrada.



Disponer de información y asesorarse adecuadamente sobre la iniciativa empresarial y su puesta en funcionamiento es de vital importancia para aumentar sus posibilidades de éxito, por lo que es conveniente prever y planificar todos los pasos que se tienen que ir dando así como los diferentes factores que van a influir en su desarrollo: cualidades y formación del emprendedor, la idea, forma jurídica adecuada, el entorno donde van a operar, la competencia, los recursos necesarios..., ayudas, subvenciones etc.

Servicios de creación de empresas: **Ventanilla Única Empresarial**

Es un "espacio único integrado" para el asesoramiento y la tramitación empresarial. Los servicios que prestan incluyen desde la definición de un proyecto hasta su puesta en marcha definitiva. Este servicio es una iniciativa de las Administraciones Públicas y las cámaras de Comercio que tiene por objeto apoyar la creación de nuevas actividades empresariales.

Además de facilitar un entorno favorable a la emprendeduría, esta asociación nos ayuda a formarnos en el mundo empresarial, mediante la organización de jornadas y cursos sobre temas muy necesarios a la hora de crear y gestionar una empresa de manera exitosa.

Tan importante para un emprendedor como la formación para la gestión, es contar con el apoyo de personas que se encuentren o hayan pasado por su misma situación, de manera que no se sienta solo y pueda intercambiar experiencias y situaciones con el resto de compañeros.

Servicios de creación de empresas: **Ventanilla Única Empresarial**, en colaboración con la Cámara de Comercio de Lanzarote.

Es un "espacio único integrado" para el asesoramiento y la tramitación empresarial. Los servicios que prestan incluyen desde la definición de un proyecto hasta su puesta en marcha definitiva. Este servicio es una iniciativa de las Administraciones Públicas y las cámaras de Comercio que tiene por objeto apoyar la creación de nuevas actividades empresariales y la posibilidad de realizar todos los trámites en un solo espacio físico. Con la centralización de este servicio, el nuevo emprendedor evita el calvario burocrático, ahorrando tiempo y dinero.

Tramitación integral

- Consulta y Solicitud de Certificaciones negativos de Denominación.
- Trámites fiscales.
- Trámites de trabajo y Seguridad Social.
- Autorizaciones y Requisitos.
- Licencias Municipales.

Teleformación en emprendeduría...