

## AL SR. DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA DEL GOBIERNO DE CANARIAS.

**Referencia:** alegación contra la vía tangencial de Telde y variante aeroportuaria de Gando

.....mayor de edad, con documento nacional de identidad número ....., domiciliado a efectos de notificación en la .....y con teléfono de contacto nº ....., comparece ante usted y como mejor proceda en derecho **DIGO:**

1.-) Que el Boletín Oficial de Canarias del 24 de junio de 2004, publicó el anuncio de la Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias, por el que se somete a información pública el Avance del Plan Territorial Especial de las Infraestructuras Viarias de la Vía Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria. Posteriormente y conforme a la publicación de un anuncio en el Boletín Oficial de Canarias del 27 de julio (BOC nº 144), el plazo de presentación de alegaciones se ha ampliado hasta el día 27 de agosto.

2.-) Que mediante el presente escrito, y en ejercicio del derecho que me asiste, el que suscribe formula, en relación al proyecto de referencia, las siguientes:

### **ALEGACIONES**

**Primera:** muestro mi más enérgica protesta a la afección que pueda tener mi propiedad por culpa de la construcción de esta Tangencial escasamente justificada. Ni técnica ni políticamente se justifica esta macro-obra, con una envergadura excesiva para el territorio insular y para las zonas por donde pasa, cuyo interés público y general no ha quedado suficientemente especificado y claro, en el avance presentado a la opinión pública.

Esta autopista nadie la ha pedido y actualmente carece de demanda social como para perjudicarme a mí y al resto de vecinos del Barrio de \_\_\_\_\_.

Los ciudadanos perderemos para siempre un poquito más de nuestro paisaje, nuestras tierras, nuestras casas, nuestros estanques, nuestros pozos, nuestros árboles. Perderemos para siempre nuestra tranquilidad y nuestro aire limpio.

Muchos de nuestros barrios quedarán destruidos, divididos, horadados por túneles que no sabemos si se van a hundir o afectar a nuestras casas. Durante las obras se realizarán explosiones junto a nuestras viviendas. Los movimientos de tierras para desmontes y terraplenes cerrarán nuestros Barrancos ancestrales, tumbarán nuestras Montañas vestigios del pasado y cortarán nuestros caminos por donde andaron nuestros abuelos. La maquinaria pesada provocará vibraciones y levantará enormes cantidades de polvo que llenará nuestras azoteas y nuestros pulmones. Y más allá, cuando entre en funcionamiento esta absurda vía, la contaminación, las vibraciones y el ruido constante nos seguirá perjudicando.

**Segunda:** la estructura de la propiedad privada viene consagrada en los artículos 33 de la Constitución Española y en el artículo 30.2 del Estatuto de Autonomía de Canarias, relacionados con los artículos 2º y 4º del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Texto Refundido de las leyes de ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias.

El Avance del Plan Territorial no estudia ni un ápice el impacto de la carretera sobre la propiedad privada, sobre las personas, sobre los bienes y derechos adquiridos en tierras, fincas y casas de labranza. Se dará prioridad al trazado de la autopista en perjuicio de las casas vecinales y bienes particulares. Se destruyen muchos puestos de trabajo principalmente relacionados con el sector agrícola y ganadero. Esta autopista traerá destrucción y pobreza para la gran mayoría de los vecinos afectados.

Existe un mito con las infraestructuras de transporte, una falsa verdad que relaciona crecimiento de carreteras con crecimiento económico generalizado. Esa falsa asociación, entre nuevas autopistas y progreso es solo producto de agresivas campañas de “marketing social”, que sirve de escaparate político para algunos personajes de la vida pública que logran en la construcción avanzar peldaños en su carrera al estrellato y al enriquecimiento personal y partidista.

Sin embargo, la historia de las infraestructuras de transporte en las islas (y en otras realidades) cuestiona esta afirmación. Las grandes autopistas consagran la movilidad privada, extienden el modelo de urbanización difusa, agravando los desequilibrios territoriales y la dependencia intercomarcal, al margen de empobrecer ambientalmente la isla y llenar los bolsillos de unos pocos, frente a la destrucción y perjuicio que origina a unos muchos.

**Tercera:** en este aspecto, las Directrices General de Ordenación y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, Ley 19/2004 de 14 de abril (BOC nº 73 de 15 de abril), son bastantes concluyentes, y ya en *su Directriz 3. Criterios*. (Norma de aplicación directa-NAD), dice:

*1. Constituyen criterios básicos en la elaboración de las Directrices los siguientes:*

*i) El uso eficiente de las infraestructuras existentes, su adaptación y mejora, como alternativa sostenible a la creación de nuevas infraestructuras.*

*j) La potenciación del transporte entre las islas y con el exterior, y especialmente los transportes colectivos y no contaminantes, reduciendo la presión del uso y las infraestructuras asociadas sobre el territorio.*

Estos criterios vienen precedidos de un preámbulo que justamente en la MEMORIA DE LAS DIRECTRICES DE ORDENACIÓN GENERAL DE CANARIAS, apartado III- Descripción y Justificación, **punto 3.5. Infraestructuras y transportes**, hace las siguientes aseveraciones:

### **3.5.1. Infraestructuras.**

*Las Directrices plantean las actuaciones en materia de infraestructuras desde la óptica de sostenibilidad que presidió la redacción del Plan Director de Infraestructuras de Canaria (PDIC), cuyo análisis en el Parlamento de Canarias motivó una resolución unánime, en abril de 1999, primera en la que se declaraba en forma expresa la necesidad de encauzar el desarrollo del archipiélago de una manera decididamente sostenible.*

*Los criterios del Plan Director, que se propugna convertir en unas Directrices de Ordenación de Infraestructuras, se basan en la planificación cuidadosa, en la infraestructura como un medio y no un fin, en la consideración básica de la variable ambiental y en el principio de la reutilización y mejora de las infraestructuras existentes como alternativa prioritaria a la creación de nuevas.*

Siguiendo esta línea argumental, en un apartado posterior, las Directrices se reafirman en la protección del suelo, frente a las agresiones y especulaciones de las macroinfraestructuras. Así, en el mismo capítulo, pero apartado **3.5.3. Red viaria**, dice:

*El objeto fundamental de la red viaria es la mayor integración y articulación del archipiélago, como espacio económico y social. La eficiencia del sistema exige, además de la aplicación de los principios generales de ahorro de suelo y reutilización y mejora de las infraestructuras existentes, la adecuación ambiental y paisajística, y la consideración expresa de las mismas como instrumento de potenciación del transporte colectivo, dentro de un sistema intermodal de transporte.*

Todo este espíritu se encauza en la Ley a través de cinco directrices concretas, como son: la Directriz 82. Objetivos. (NAD) - (norma de aplicación directa);

*La política de movilidad y de transportes se orientará hacia los siguientes objetivos:*

- a) El establecimiento de un sistema de transporte que satisfaga la demanda de movilidad minimizando el consumo de suelo por las infraestructuras de transporte y el consumo de los recursos naturales precisos, y que preste especial atención a la proveniente de los sectores sociales menos favorecidos económicamente y a la de aquellos colectivos que presentan algún tipo de movilidad reducida o demandan un transporte especial*

- b) *El establecimiento de un sistema intermodal de transporte, que vertebré los distintos sistemas de transporte y los diferentes servicios. La configuración que se adopte para hacer efectiva esa intermodalidad debe estimular el uso de los transportes colectivos y reducir la necesidad de uso del vehículo privado. Debe igualmente convertirse en una eficaz herramienta para atenuar los efectos negativos de la insularidad, facilitando la integración de los diferentes sistemas que sirven a los tráficos interinsulares y del archipiélago con el exterior, entre sí, y con los sistemas específicos de cada isla.*
- c) *El desarrollo de un sistema integrado de transporte que vertebré todas las islas, articulando y jerarquizando rutas, sobre la base de los modos colectivos de transporte.*
- d) *El fomento en cada isla de un sistema integrado para el transporte público terrestre de personas y bienes, con una amplia cobertura y calidad de servicio, adecuado a las necesidades particularizadas de las distintas demandas insulares, y coordinado con el sistema intermodal.*
- e) *El establecimiento de eficientes sistemas de transportes públicos terrestres regulares de viajeros en todos los ámbitos urbanos, vinculados con redes de aparcamientos disuasorios, alentadas por las corporaciones municipales, y articuladas con las redes específicas del sistema insular.*
- f) *La selección de los vehículos y sistemas de transporte de menor impacto ambiental, dentro de las disponibilidades presupuestarias y de las restricciones operativas.*

El Avance que se ha publicado en la información pública incumple plenamente **la Directriz 83. Planificación. (ND)**

1. *Los principios, criterios y estrategias en materia de transporte, deberán reflejarse en unas Directrices de Ordenación de Infraestructuras a nivel autonómico, conforme con las orientaciones contenidas en las presentes Directrices y que tomarán como base el Plan Director de Infraestructuras de Canarias.*
2. *La planificación de los servicios de transportes de cada isla tomará la forma de un Plan Territorial Especial, conforme y de acuerdo con la Directriz de Ordenación sectorial correspondiente y con las determinaciones del Plan Insular de Ordenación, y debe prestar una atención especial a las acciones propias del transporte colectivo de bienes y personas.*
3. *El Plan Territorial Especial de Transporte de cada isla determinará los nuevos trazados previstos para las nuevas infraestructuras de transporte, así como la ubicación y compatibilidad de los distintos modos de transporte, dentro de cada corredor.*

A fecha de hoy ninguno de los documentos que se indican en los párrafos anteriores se han diseñado ni se han aprobado. Unas directrices de ordenación de infraestructuras a nivel autonómico, tal como sería deseado y como dice la Ley 19/2003, con rango superior a un Plan Insular de Ordenación, que tendría una visión más global, más regional, más integradora y por supuesto más austero que este Avance de carreteras como la tangencial de Telde, que a mi modo de entender se excede en una planificación futura, hipotética o no, sin considerar otros elementos y necesidades básicas para las personas.

Y finalmente, la Directriz 86. indica los Criterios.

3. (ND) *La planificación de las infraestructuras se atenderá a los siguientes criterios:*

a) *Deberá justificar su coherencia con el modelo territorial previsto por la ordenación territorial o urbanística, estableciendo sus características dimensionales en función del mismo y de las satisfacciones ponderadas de las necesidades de servicio actuales y futuras.*

b) *Desarrollará las alternativas que generen un menor impacto ambiental y supongan un menor consumo de los recursos, incluido el suelo y los materiales.* *En particular, analizarán la viabilidad de las nuevas infraestructuras, en contraposición a la alternativas de mejora de la eficiencia de infraestructuras existentes.*

c) *Analizará su incidencia en los ecosistemas a los que afecte y establecerá, en su caso, las medidas correctoras precisas para minimizar sus efectos.*

Sin lugar a dudas el Avance de la Tangencial no cumple con estos criterios de sostenibilidad y de cohesión, además esta nueva autopista que atraviesa el municipio de norte a sur, irrumpe en las medianías de Telde, creando una fractura en el territorio difícil de subsanar.

Esta nueva autopista carece de un espíritu de cohesión territorial y contradice claramente las Directrices y la filosofía que se desprende de ella. La Tangencial de Telde destruye más de 300 puestos de trabajo, afecta directamente a más de 2.000 personas, inutiliza una importante bolsa de suelo productivo y en explotación, arruinando a pequeños inversores que irremediamente perderán sus negocios, y en lugar de ahorrar suelo tal cual aconseja las Directrices, ocupa una superficie que consideramos de autentico lujo en una isla de 1.500 km<sup>2</sup>. Este Plan de la Tangencial es contrario a la Ley 19/2003 y no beneficia a nadie.

**Cuarta:** no alcanzo a comprender como es posible que esa Consejería de Obras Públicas actúe por su cuenta y riesgo, actúe al margen de la Ley de las Directrices, actúe saltándose los principios del Parlamento, órgano soberano que representa a todos los canarios, que aprobó en el año 1999 el Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC), y que por lo visto, no es vinculante a ese departamento que planifica para el año 2012 una inversión de más de 272,2 millones de euros (costes materiales) y que para otras cuestiones más perentorias de las personas (educación, prevención, salud, tercera edad, cultura) no existe tanta anticipación en los equipamientos.

Reproduzco a continuación lo que el pleno del Parlamento de Canarias aprobó:

*El Parlamento comparte la idea del PDIC según la cual es fundamental el papel ejemplarizante de las administraciones públicas en la ejecución de las infraestructuras, y por ello quiere ver implantada una nueva cultura de la obra pública. La obra pública no sólo debe estar justificada por un análisis de coste-beneficio, incluyendo entre esos costes los medioambientales, sino que debe obedecer a criterios de prioridad, eficiencia y calidad. Pocas veces se justifican, en un territorio frágil y pequeño como el insular, grandes y costosas obras, que suelen tener un impacto desastroso sobre el medio. Muchas veces, en opinión del Parlamento, se pueden lograr los mismos objetivos con una mayor eficiencia operativa de las alternativas preexistentes, o con el complemento de nuevas infraestructuras*

***adicionales más compatibles o adaptadas al territorio.*** Esto puede ser particularmente cierto en el caso de las carreteras, en las que un retraso de minutos queda más que compensado por el mantenimiento y disfrute de un paisaje natural o humanizado por el uso tradicional.

*El Parlamento, de cara al nuevo modelo económico, con relación a la nueva cultura de la obra pública y de acuerdo a las recomendaciones del PDIC, el Parlamento exhorta al Gobierno de Canarias a establecer unos criterios estrictos para el diseño de las diferentes infraestructuras, de tal manera que no sólo se garantice su eficacia, sino también su eficiencia, su calidad y su integración armoniosa en el medio. La obra pública a ejecutar debe ser la recomendable por un análisis coste-beneficio de las diferentes alternativas, y no simple resultado de una rutina poco imaginativa. La obra pública debe ser modelo de integración en el territorio, y sus dimensiones deben ajustarse a su verdadera necesidad, siguiendo el principio de la belleza de las pequeñas obras adecuadas a la topología tradicional, **abandonando la improvisación y las macroiniciativas, más propias de territorios continentales extensos que de islas de superficie reducida.***

Como se observa **la Tangencial de Telde entra en clara contradicción con los preceptos y mandatos emanados de nuestro máximo órgano de representación: el Parlamento de Canarias** ya que:

- La Tangencial de Telde es una macroiniciativa más propia de territorios continentales extensos de que de una isla de superficie reducida como Gran Canaria.
- La Tangencial de Telde y la Variante Aeroportuaria generan unas importantes deseconomías en los sectores agrícola, industrial e incluso de servicios. Ninguno de estos costes han sido suficientemente valorados en este Avance de Plan Territorial Especial.
- Por otro lado, no está nada claro ni justificado en ningún punto del documento, ni de otros que se han estudiado como el PIO de Gran Canaria, PGO de Telde, cuáles son los beneficios, ya sean de carácter económico o de carácter social que aporta la Tangencial. Desde el punto de vista ambiental y del patrimonio cultural los costes también son muy importantes y a cambio, no produce ninguna mejora ambiental.

Sospecho que la Tangencial de Telde y la Variante Aeroportuaria se están tratando como un fin en sí mismas a las que hay que maquillar de contenido ambiental y social para poder justificarlas, y no como un medio para lograr con eficiencia y eficacia los fines de la política de desarrollo económico-social de las islas.

El propio Plan Director de Infraestructuras de Canarias, reconoce: “la red viaria ya satura la geografía insular, no siendo recomendable responder simplistamente a la demanda automovilística mediante la construcción masiva de autopistas, que impactan enormemente en el entorno y el medio ambiente”.

En consecuencia, y por todos los argumentos expuestos:

## **SOLICITO**

1.-) Que tome en consideración esta alegación y la acepte como parte del expediente administrativo, declarándome interesado en el procedimiento de acuerdo con el artículo 31.1.b), de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, y consecuentemente, se me de vista de lo actuado, se me comuniquen las resoluciones que en lo sucesivo se produzcan y se me de audiencia antes de dictarse una resolución perjudicial para mis intereses.

2.-) Reitero mi rechazo a que se construya esta nueva autopista y por tanto, solicito que desestime este brutal proyecto, procediendo al archivo del Avance del Plan Territorial Especial por ser contrario a los principios, leyes y demás normativa anteriormente citada.

En Telde, a 8 de agosto del año 2004.  
Fdo.

**AL SR. DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURA VIARIA DEL  
GOBIERNO DE CANARIAS. Edificio de Usos Múltiples-I, planta 9ª.  
Las Palmas de Gran Canaria.-**