

A/a: DIRECTOR GENERAL DE INFRAESTRUCTURAS VIARIAS -Consejería de Infraestructuras, Transportes y Vivienda del Gobierno de Canarias.

Juan Jiménez Alemán, con D.N.I.: 42.806.211z, Presidente del *Colectivo Turcón - Ecologistas en Acción*, domiciliado a efectos de notificación en la c/ Reyes Católicos, nº 9-bajo, de Telde – C.P. 35200, y con teléfono de contacto 928-69.18.26 y e-mail: turcon@benmagec.org

EXPONE:

Que estando en información pública el Avance del Plan Territorial Especial de las Infraestructuras Viarias de la Vía Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria, queremos hacerle llegar nuestras valoraciones, propuestas y alegaciones al documento expuesto.

Para ello presentamos el pliego de alegaciones que se adjunta.

1	Introducción.....	3
1.1	Contradicciones con el Plan Director de Infraestructuras de Canarias.	3
1.2	Contradicciones con las Directrices Generales de Ordenación y del Turismo en Canarias.	5
1.3	Sobre la rentabilidad social y el balance coste / beneficio.	9
1.4	Sobre el modelo de movilidad que se promueve.....	11
1.5	Conclusiones y preguntas preliminares.....	13
2	Alegaciones presentadas en procesos anteriores.....	14
2.1	Plan General de Ordenación de Telde.....	14
2.1.1	Alegaciones presentadas por el Colectivo Turcón.....	14
2.1.2	Alegaciones y recogida de firmas.....	18
2.1.3	Alegaciones de la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Telde... ..	18
2.2	Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria.....	18
2.2.1	Alegaciones presentadas por los vecinos de Marzagán.....	18
2.3	Avance del Plan Insular de Ordenación del Territorio y de Los Recursos Naturales de Gran Canaria (1998).....	18
2.4	Plan Insular de Gran Canaria (2000).....	19
2.5	Manifiesto por la Defensa de la Agricultura, la Ganadería y la Calidad de Vida en Telde.....	20
3	Sobre la tramitación, necesidad o utilidad de la Tangencial y Variante Aeroportuaria. Planteamiento de soluciones alternativas.....	21
3.1	Tramitación errónea de la infraestructuras.....	22
3.2	Necesidad de la Tangencial de Telde respecto al Tráfico.....	22
3.3	Necesidad de la Variante Aeroportuaria.....	25
4	Sobre el análisis de “alternativas”.....	25
5	Sobre los impactos del proyecto que no han sido suficientemente analizados.....	33
5.1	Riesgos no evaluados adecuadamente en el Plan Territorial Especial.....	35
6	Solicita.....	37

1 Introducción

Este Colectivo al igual que multitud de ciudadanos y diversas instituciones se han venido manifestando durante los últimos años ante la excesiva planificación de infraestructuras viarias que tiene la isla de Gran Canaria y Canarias en general. La red viaria existente y las nuevas infraestructuras planteadas crean una intrincada red de carreteras sin parangón en otras islas del planeta. En territorios insulares donde el suelo es un bien escaso y es necesaria su preservación, desde las instituciones públicas se sigue planteando un modelo que dilapida cantidades ingentes de fondos públicos en nuevas infraestructuras viarias, duplicando o sustituyendo con nuevo trazado las existentes, cuando lo lógico sería, en la mayoría de los casos, aprovechar y potenciar al máximo las infraestructuras existentes para no ocupar nuevos espacios.

A continuación se exponen las contradicciones que supone la infraestructura planificada respecto a varios textos legales y recomendaciones:

1.1 Contradicciones con el Plan Director de Infraestructuras de Canarias.

El propio pleno del Parlamento de Canarias, a la hora de debatir el Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC) en 1.999¹, exponía lo siguiente en su Boletín Oficial:

El Parlamento mantiene el principio de que las infraestructuras deben ser consideradas, primordialmente, como un medio para lograr con eficiencia y eficacia los fines de la política de desarrollo económico-social y no como un fin en sí mismas. No es admisible el planeamiento, ni menos la ejecución de infraestructuras que sólo persigan un beneficio político a corto plazo y no tengan justificación objetiva. Una infraestructura sólo podrá valorarse positivamente, si el balance de un análisis de coste-beneficio así lo demuestra. En los costes, el Parlamento mantiene con rotundidad que se deberá siempre estimar y, si es posible, cuantificar con la mayor precisión todas las deseconomías que pudieran derivarse de la ejecución de las infraestructuras y, en particular, aquellas de carácter medioambiental o cultural que con una adecuada ponderación pudieran determinar el abandono de algunos proyectos poco meditados, y entre los beneficios a considerar deberán ponderarse, no sólo los de carácter económico sino también los de carácter social. Sentado el principio de que sólo puede servir de justificación al establecimiento de las infraestructuras su efecto claramente positivo en la ejecución de una política adecuada y bien planificada, se hace necesario precisar cuales son los rasgos básicos del modelo económico a que debe orientarse la Comunidad Autónoma.

Mas adelante apunta:

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,

¹ Boletín Oficial del Parlamento de Canarias de 29 de abril de 1999 donde se publica la resolución aprobada sobre el Plan Director de Infraestructuras de Canarias.

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.

Por último, finaliza exponiendo:

*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 macro-iniciativa más propia de territorios continentales extensos de que de una isla de superficie reducida como Gran Canaria.
- La Tangencial tiene un impacto desastroso sobre el medio y se pueden lograr los mismos objetivos con una mayor eficiencia operativa de las alternativas preexistentes como la GC-1, o con el complemento de nuevas infraestructuras adicionales más compatibles o adaptadas al territorio como puede ser la creación de un carril específico para transporte público y vehículos pesados a lo largo del la GC-1, en los dos sentidos, deprimiendo este carril donde sea necesario; la resolución de los conflictos de tráfico desde Valsequillo con conexiones locales, ensanche y mejora de las vías locales preexistentes; y creación de conexiones alternativas a la GC-1 para la interconexiones entre barrios y áreas industriales y comerciales que están en los márgenes y que reduzcan el uso de la GC-1 para trayectos locales, etc.
- La Tangencial de Telde y la Variante Aeroportuaria generan unas importantes deseconomías en los sectores agrícola, industrial e incluso en el de servicios. Ninguno de estos costes han sido suficientemente valorados en este Avance de Plan Territorial Especial. Por otro lado no están nada claros ni justificados en ningún punto del documento, ni de otros que se han estudiado como el PIO-GC, 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. Además se nota que el documento no ha sido suficientemente meditado ya que parte del mismo simplemente se copia de otros ya elaborados para otras infraestructuras. Un ejemplo de ello es que entre los objetivos ambientales del Plan figura el de *Reducir la contaminación por emisión de particular y ruidos en el área de Santa Cruz – La Laguna debido al elevado tránsito de vehículos*.

- Otro ejemplo es que se plantea que uno de los problemas principales a resolver son las “retenciones en la GC-1 debido al elevado tráfico en las horas punta, principalmente en el tramo entre la unión con la GC-3 y el enlace con la GC-10 hacia Telde”, cuando todos sabemos que desde que se abrió la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria al tráfico en este tramo no se producen retenciones. Actualmente las retenciones de horas punta se producen en tramos como el del aeropuerto en sentido Sur y que están siendo resueltos con la ampliación del tercer carril en la GC-1 a partir de este punto hacia el Sur. Solución que se verá anulada en parte precisamente cuando se ponga en servicio la Tangencial y Variante Aeroportuaria volviendo a reproducir el mismo problema ya que se unen las dos vía rápidas y se volverán a reproducir cuellos de botella. En este punto no es óbice recordar que la contratación de la consultoría y asistencia para la redacción del Plan Territorial Especial y anteproyecto de la infraestructura viaria de la Vía Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria salió a concurso por un valor de 460.672,62 € de dinero público, para ser ejecutado el trabajo durante dos años. Más adelante comentaremos otros aspectos que no han sido suficientemente estudiados y ponen en entredicho la calidad del trabajo y el empleo desafortunado de este dinero público.
- La improvisación anterior en la redacción del Avance también lleva a sospechar si la Tangencial de Telde no se estará tratando como un fin en sí misma, a la que hay que maquillar de contenido ambiental y social para poder justificarla, y no como un medio para lograr con eficiencia y eficacia los fines de la política de desarrollo económico-social de las islas como exige el Parlamento de Canarias. Ahí queda la duda.

1.2 Contradicciones con las Directrices Generales de Ordenación y del Turismo en Canarias.

No es posible obviar en este análisis hacer referencia a las **Directrices Generales 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) que establece criterios bastantes concluyentes respecto a las Infraestructuras, 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 Canarias, cuyo análisis en el Parlamento de Canarias motivó una resolución unánime, en abril de 1999, al final de la pasada legislatura, 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 macro-infraestructuras. 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 tres directrices concretas, como son: la Directriz 84. “Principios”,

- 1. (ND) El uso y utilización más eficiente de las infraestructuras existentes, mejorando sus condiciones técnicas, de seguridad y capacidad, será preferente a la nueva implantación.*
- 2. (NAD) La planificación y diseño de las infraestructuras debe realizarse desde el respeto de los valores naturales, económicos, paisajísticos y culturales del territorio.*
- 3. (NAD) La planificación de las infraestructuras se encuadrará en estrategias estables, con perspectivas a medio y largo plazo, sobre escenarios sólidos de comportamiento de la demanda e integradas con la política económica y social y con otras políticas sectoriales, en particular las de suelo, viviendas y equipamientos.*

4. (NAD) *La planificación integral establecerá la ejecución de las infraestructuras a medio y largo plazo con criterios de prioridad, eficiencia y calidad funcional, además de ambiental y territorial en el contexto de un modelo de desarrollo más sostenible.*

La Directriz 85. Objetivos. (NAD)

1. *El objetivo básico de las infraestructuras ha de ser contribuir a la sostenibilidad del desarrollo de Canarias y la cohesión social.*

2. *La planificación y ejecución deberá dirigirse, preferentemente, hacia:*

a) *Las infraestructuras que tienen por objeto actuaciones de carácter ambiental, como la recarga de los acuíferos, la recuperación y conservación de ecosistemas y paisajes, el uso y puesta en valor del patrimonio natural y cultural, las repoblaciones y reforestaciones, el tratamiento de residuos, el saneamiento, la depuración y los vertidos.*

b) *Las infraestructuras y actuaciones que tengan por objeto la previsión de riesgos catastróficos.*

c) *Las infraestructuras que tengan por objeto una adecuada inserción de Canarias en los sistemas infraestructurales transnacionales, facilitando el movimiento de personas, bienes e información.*

d) *Las que tengan efectos integradores del territorio insular, permitiendo alcanzar economías de escala, y las que vayan dirigidas a reforzar la articulación del espacio insular.*

e) *Las requeridas para el desarrollo de los sectores de actividad a potenciar, y las que tengan por objeto la rehabilitación de las zonas turísticas y la recuperación y conservación de su paisaje, así como las mejoras en el transporte y el uso ordenado del litoral.*

f) *Las infraestructuras urbanas, en especial las que mejoren el atractivo y competitividad de las ciudades.*

Y la Directriz 86. Criterios.

1. (NAD) *La construcción de cualquier infraestructura requerirá su previsión expresa en el planeamiento territorial o, en su defecto, el urbanístico, en los términos establecidos por la legislación vigente. En todo caso, la regulación establecida debe entenderse sin perjuicio de las competencias estatales en materia de infraestructuras y el adecuado ejercicio del deber de colaboración interadministrativa.*

2. (ND) *El planeamiento territorial establecerá la capacidad de las infraestructuras de nivel general y sus programas de ampliación, mejora o nueva implantación, a los que deberán ajustarse los restantes instrumentos de ordenación y ejecución. El planeamiento territorial y urbanístico establecerá los*

límites y ritmos de la implantación de usos en el territorio en función, entre otros factores, de la previa o simultánea disponibilidad de las infraestructuras.

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.

d) Establecerá las zonas de protección de las infraestructuras previendo las necesidades futuras y su compatibilidad con otros elementos infraestructurales.

4. (ND) Los instrumentos de ordenación establecerán las áreas de protección de las infraestructuras que, por sus características, sean incompatibles con la residencia humana, estableciendo las condiciones y el régimen al que quedarán sujetas las edificaciones en tales áreas.

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 una importante cantidad de puestos de trabajo, afecta directamente a más de miles de personas, inutiliza una importante bolsa de suelo agrícola productivo y en explotación, arruinando a pequeños inversores que irremediamente perderán sus negocios o complementos de renta, y en lugar de ahorrar suelo tal cual aconseja las Directrices, ocupa una superficie que consideramos de auténtico lujo en una isla de 1.500 km². La Tangencial incumple las leyes vigentes en Canarias y no aporta beneficios que no puedan satisfacerse por actuaciones alternativas.

Se hace difícil comprender cómo es posible que el gobierno de Canarias a través de la Consejería de Obras Públicas actúe al margen de la Ley de las Directrices, actúe saltándose los principios del propio Parlamento, órgano soberano que representa a todos los canarios, que aprobó en el año 1999 el Plan Director de Infraestructuras de Canarias, 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.

1.3 Sobre la rentabilidad social y el balance coste / beneficio.

Existen numerosos estudios y dictámenes que aconsejan replantearse la política de infraestructuras, especialmente de carreteras, en Canarias. Así el *Departamento de Análisis Económico Aplicado* de la *Universidad de Las Palmas de Gran Canaria* en un trabajo² publicado a través de la *Fundación BBVA* considera errónea la *superstición popular* de que *construir infraestructuras siempre es bueno* y cuanto más grandes mejor, y que las *decisiones de comprometer fondos públicos* en nueva infraestructura *deben estar sometidas a criterios estrictos de rentabilidad social*. Los nuevos proyectos de grandes infraestructuras, si bien han servido para el desarrollo económico y social de Canarias, hoy en día, al disponer de nueva red de infraestructuras básicas y desarrolladas se *deben examinar con mucho más rigor que en el pasado cuando ni siquiera existía la red básica*.

El mismo trabajo plantea los elementos que es preciso tener en cuenta para evitar cometer graves e irreversibles errores a la hora de planificar grandes infraestructuras. Entre estos elementos está el análisis previo de las distintas alternativas disponibles para conseguir el fin propuesto, donde se ha de evaluar su coste económico, ambiental y social, el deterioro y el consumo de suelo, frente a los beneficios sociales que generaría.

El estudio plantea analizar con mucho detalle y comparar la rentabilidad esperada de la rentabilidad real. Siendo necesario hacerse las siguientes preguntas: ¿Quién se beneficia realmente?, ¿Alguna comunidad concreta o grupos privados que no asumen los costes de ejecución y explotación?, ¿Quién se ve perjudicado?, ¿Qué se gana y qué se pierde?.

También es necesario, según dicho trabajo, considerar la irreversibilidad de las actuaciones y sus consecuencias. La rentabilidad real ha de ser amortizada a largo plazo, 30 o 40 años, no al año de su prevista puesta en servicio.

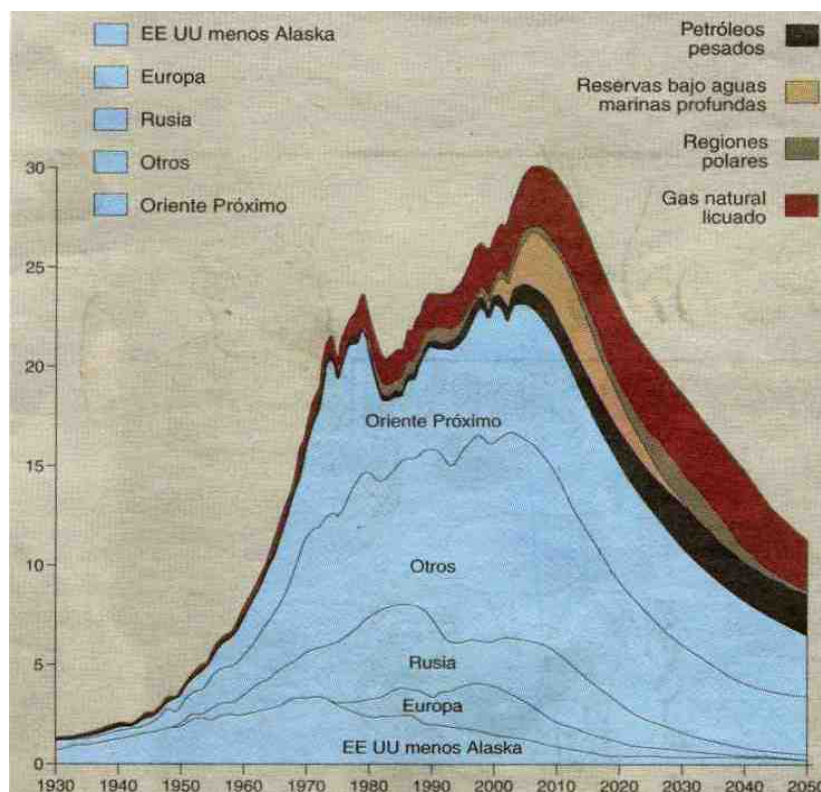
En este sentido, si sometemos a un análisis de este tipo a la Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria, así como el futuro Corredor Interior del que forma parte y al que hace referencia el PIO-GC, probablemente entraría dentro de los proyectos desestimados. Como se explicará más adelante, el coste económico, ambiental y social de esta infraestructura pública es enorme comparado con sus supuestos beneficios sociales.

En primer lugar no se han analizado las distintas alternativas posibles para conseguir el fin propuesto. Simplemente se presentan dos posibles trazados de la misma solución, sabiendo de antemano cuál se va a rechazar. No se evalúan en ningún momento los costes sociales, ni se explicitan sus beneficios. Tampoco podemos identificar quién se beneficia realmente, aparte de las grandes constructoras y los que

² *Inversión de Infraestructuras en Gran Canaria: La urgente necesidad de reflexionar*, De Rus, G. (2003) publicado por el Servicio de Estudios de la Fundación BBVA en un informe sobre la situación de Canarias.

quieran promover procesos especulativos-urbanísticos en suelo rústico en el entorno de estas autovías. Está claro que los ciudadanos de Telde y Marzagán se ven directa y seriamente perjudicados por esta obra pública, así como la actividad económica de la agricultura y la de algunas zonas industriales. Más adelante apuntaremos en qué magnitud. De todas formas el ámbito de afección será mucho mayor en cuanto a la pérdida de paisajes singulares y con gran capacidad de regeneración, así como elementos del patrimonio cultural insustituibles.

Por último, en este apartado, nos queda reflexionar sobre la irreversibilidad de la actuación y su período de amortización. Como se ha comentado los costes e impactos negativos son irreversibles, en cambio los supuestos beneficios pueden dejar de percibirse en un corto período de tiempo. Como solución, esta obra pública está basada en unos crecimientos en las necesidades de movilidad que no tienen por que ser lineales en el futuro y menos a 20 o 30 años vista. La situación geopolítica del petróleo es cada vez más complicada con constantes incrementos de precios y, a su vez, según datos de la *Association for the Study of the Peak Oil & Gas* (Abril 2004) se llegarán a un pico en la producción de petróleo mundial alrededor de 2010 (ver gráfico). Esta situación provocará mayores tensiones en los precios dado el incremento constante de la demanda que exigirán un cambio radical en las posibilidades y formas de movilidad a corto o medio plazo.



Producción mundial de petróleo y gas natural licuado. Proyección de futuro.³

Probablemente, una infraestructura del tipo de la Tangencial de Telde en un espacio como Gran Canaria ya dotado de infraestructuras básicas quede totalmente fuera de lugar.

³ Publicado por el diario EL PAÍS el 9 de mayo de 2004. Las unidades están en Miles de millones de barriles por año.

Este último dato nos lleva a la necesidad de plantear cuanto antes los nuevos modos de transporte y a no seguir incidiendo en la promoción del vehículo privado que no podrá ser el modo de transporte del futuro, al menos no con la intensidad que ahora se plantea, por lo que pronto se convertirán e inútiles las macro-infraestructuras que se quieren emprender.

1.4 Sobre el modelo de movilidad que se promueve

Indudablemente el Avance del Plan Territorial tropieza, consciente o inconscientemente, en una concepción predefinida que soluciona los problemas de congestión con más autopistas. Es la solución fácil a un problema estandarizado, cuyos fervientes propulsores son los que precisamente viven de la construcción y el asfalto. Es la pescadilla que se muerde la cola. A un problema..., la misma solución, y de ahí hasta el infinito.

Podemos copiar y copiar modelos de diseño y soluciones aportadas a estos problemas de congestión en otros países y cuyo fracaso ha sido la tónica general, no obstante, en territorios más extensos que los nuestros no tiene el mismo efecto. En una isla la ocupación es irreversible, es para toda la vida (y la de las generaciones futuras), y el espacio no nos sobra. En un futuro no muy lejano quizás tengamos que optar por soluciones de transportes más colectivas y las carreteras o autopistas serán los monumentos a la obstinación de unos pocos.

Promover la construcción de nuevas autopistas para solventar problemas de tráfico es alimentar el problema, porque además ocurre un efecto colateral que evidenciamos aquí y ahora. Las grandes inversiones en infraestructuras que hipotecan para un futuro a las administraciones a la vez restan inyección a los contratos-programas o nuevas inversiones en los transportes colectivos que serán los modos del futuro.

En este aspecto son muchos los trabajos y acciones que comienza a tomar rigor y referencia en el mundo para solventar el uso exacerbado del vehículo privado. Se relacionan a continuación algunas medidas que proponemos para aplicar en Canarias inmediatamente.

Cambio Modal:

- ➔ Planes de movilidad urbana: estacionamientos disuasorios, regulación de aparcamientos, mejora del transporte público, fomento de la movilidad no motorizada, regulación de la carga y descarga, regulación del acceso a los centros urbano.
- ➔ Planes de transporte para empresas: coche compartido, tele-trabajo, lanzaderas y ayudas en los abonos transporte.
- ➔ Mejorar los medios colectivos de transporte por carretera: intercambiadores modales, integración de los sistemas de información y regulación de las concesiones. Guaguas urbanas circulares y gratuitas.

- ➔ Incrementar la participación del transporte de viajeros en raíles: apoyo a los corredores, paquetes ferroviarios, integración territorial de los trenes.

Uso eficiente del transporte:

- ➔ Mejor gestión de las infraestructuras de transporte. Carril-bus, carriles prioritarios, diseño del viario y medidas de calmado del tráfico.
- ➔ Mejor gestión de flotas por carretera: herramientas de gestión telemática y redes de control integrado.
- ➔ Mejora de eficiencia energética de los vehículos.
- ➔ Conducción eficiente del vehículo privado.
- ➔ Conducción eficiente de camiones y guaguas.
- ➔ Renovación del parque automovilístico.

Planes de Movilidad urbana:

- ➔ Gestión del tráfico en entornos congestionados y medidas de mejora de la capacidad existente.
- ➔ Imposición de peajes urbanos ligados a la congestión y a los impactos ambientales.
- ➔ Reducción del acceso a los centros urbanos.
- ➔ Limitación de los aparcamientos y tarifas disuasorias.
- ➔ Medidas de calmado de tráfico.
- ➔ Planes de transporte público a los puestos de trabajo.
- ➔ Mejora y ampliación del transporte público
- ➔ Promoción de los sistemas no motorizados de transporte.
- ➔ Logística del transporte de mercancías en la ciudad.

Pero como grupo ecologista no estaría completo este apartado sin hablar de la contaminación atmosférica. Como hemos dejado claro la construcción de la Tangencial genera más tráfico y lejos de aportar una solución definitiva enaltece la congestión (genera nuevos cuellos de botella y desvía tráfico local a vías secundarias) y por tanto, aumenta las emisiones de gases contaminantes.

En este sentido, es necesario nombrar el reciente acuerdo del Consejo de Ministros del Gobierno español, pendiente de ratificar por el Congreso de los Diputados, para aprobar el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisiones que recomienda al sector del transporte una urgente reforma para alcanzar los compromisos del Protocolo de Kyoto.

Dice textualmente: *también el transporte es responsable de gran cantidad de impactos sociales y ambientales: contaminación atmosférica, ruido, accidentes, fragmentación del territorio, congestión, dependencia energética, etc. el reto de la política de transporte española consistirá, por tanto, en encontrar un sabio y justo balance entre sus efectos positivos y sus impactos negativos, en especial, en conseguir armonizar la movilidad y la accesibilidad con nuestros compromisos internacionales en la protección del clima y por tanto, en la reducción de las emisiones de G.E.I. del transporte.*

En Canarias los índices de contaminación son ya alarmantes y según los últimos datos el transporte aporta un 42% a la contaminación que emitimos y el sector industrial aporta un 39%.

Eso nos lleva a otra conclusión, si seguimos construyendo carreteras, infraestructuras pesadas en detrimento del transporte colectivo, que se va marginando no solo económica, sino además funcionalmente⁴ (disminución de paradas, alejamiento del centro urbano, alejamiento de los núcleos rurales, las autopistas y circunvalaciones a las ciudades perjudica seriamente a las líneas regulares), seguiremos contaminando y contaminando el planeta ya de manera irreversible y nos alejaremos de los compromisos nacionales e internacionales de Kyoto, que recordamos a continuación:

La Unión Europea en su conjunto tiene un compromiso cuantificado de reducción de emisiones de un 8%. España tiene el compromiso de limitación de emisiones de no sobrepasar en más de un 15% sus emisiones de gases: CO₂, CH₄, N₂O, HFCs, PFCs SF₆, en el período de 2008-2012, en comparación con los niveles de 1990 en el caso del CO₂, CH₄, N₂O y niveles de 1995 en el resto de gases.

1.5 Conclusiones y preguntas preliminares

La argumentación anterior contrasta enormemente con las determinaciones del PIO-GC y el Plan Territorial Especial que plantea como únicas soluciones a los problemas planteados la creación de un corredor interior sin evaluar otras posibilidades ni demostrar cómo se ha llegado a la ésta conclusión. Todo ello sin contar con el enorme impacto que tendrá esta infraestructura sobre la reordenación del territorio y sus usos, las deseconomías que creará, el impacto sobre la población y el enorme coste económico que supondrá para las arcas públicas.

¿Es que no existen otras soluciones más económicas, que aprovechen las infraestructuras existentes y que apoyen el transporte público?

⁴ La Tangencial no podrá albergar paradas de guagua.

¿Es que los proyectos del Tren y el Corredor Interior no pueden ser sustituidos por modificaciones de las infraestructuras existentes incorporando plataformas reservadas para el transporte público con un coste económico mucho menor y unos impactos negativos mínimos sobre la población, las actividades económicas y la fragmentación del suelo rústico?

¿Acaso las macroinfraestructuras planteadas para favorecer el vehículo privado han tenido en cuenta los incrementos futuros de precio del petróleo y que probablemente a partir de 2010 no será posible mantener unos niveles de movilidad tan altos como los que presenta Canarias en estos momentos y todas estas infraestructuras quedarán obsoletas?

Da la impresión que las verdaderas razones de la Tangencial de Telde, realmente, las de por un lado inyectar más dinero público en el sector de la gran construcción y por otro crear bolsas artificiales de suelo para facilitar el continuo urbano entre Las Palmas de Gran Canaria y el Aeropuerto.

2 Alegaciones presentadas en procesos anteriores.

No es la primera vez que se presentan alegaciones contra esta infraestructura. En todos los procesos previos de aprobación de diversos documentos de ordenación donde se hacía referencia a la Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria, se han presentado alegaciones, en algunos casos de forma masiva.

Creemos que estas alegaciones deben sumarse en este proceso del Plan Territorial Especial como muestra del rechazo que suscita esta nueva infraestructura en la sociedad grancanaria en general.

2.1 Plan General de Ordenación de Telde

2.1.1 Alegaciones presentadas por el Colectivo Turcón

El Colectivo Turcón tiene constancia de la llamada Tangencial de Telde a finales del año 1999, cuando se presenta por primera vez la adaptación del Plan General de Ordenación Urbana de Telde a la nueva del Ley de Ordenación del Territorio de Canarias, Ley 9/1999 de 13 de mayo (después incorporada en el Texto Refundido 1/2000).

Esta adaptación es obligada por la Ley antes mencionada y el Ayuntamiento de Telde quiere adaptarse (adaptación + revisión) lo más pronto posible y para ello, realiza algunas sesiones de trabajo para presentar el nuevo PGO, y aprovecha para diseñar un modelo de ciudad distinto al anterior PGOU-95, ya que incluye infraestructuras y equipamientos nuevos y de gran impacto, así como algunas reclasificaciones de suelo rústico.

Ya desde un primer momento detectamos la traza de la Tangencial en este PGO de Telde y comenzamos a preguntar cuál era la justificación técnica y urbanística para esta nueva autopista que fraccionaría Telde por la mitad sin ningún beneficio aparente, como se constata en los recortes de la prensa local que se acompañan a este pliego.

A todo ello elaboramos y presentamos un pliego de alegaciones contra aquel PGO y concretamente contra la Tangencial de Telde (recogido en PGO con el acrónimo VIR-P) como actuación más perniciosa contra la ordenación y protección del territorio del municipio de Telde. Exponemos a continuación algunos extractos de dicho pliego de alegaciones que hacia referencia a la Tangencial de Telde:

...

Del Diagnóstico General

...

- ***Creemos que desde el municipio de Telde se debe plantear una estrategia de oposición al corredor Tinoca – Carrizal (VIR-P). Todo ello con el fin de plantear que a su paso por Telde se refuerce el eje estructural de la GC – 1. La opción sería dotar a esta vía de medios alternativos de transporte como tren ligero, carriles bici, carriles específicos y liberados para guaguas y transporte pesados, etc. El objetivo desde Telde sería desestimar la construcción de la VIR - P por las implicaciones de transformación del territorio que generaría y por que no se justifica su necesidad.***

...

De la afección a Suelos rústicos, agricultura y ganadería

...

- ***Otra de las cuestiones importantes, dentro de este apartado, es lo relativo a la creación de gran cantidad de nuevas vías de comunicación (carreteras, autopistas, etc.) así como el desdoblamiento y ampliación de otras ya existentes y que suponen la división e invasión de fincas rústicas –caso particularmente mas grave si se encuentran en situación de explotación agraria- que quedan partidas con el paso de las vías por las mismas. Ello, al igual que está previsto que suceda en otros sitios de Gran Canaria, como la obra prevista en la “Variante de Bañaderos” conlleva que, al dividir en dos o más lo que antes era una finca unida, supone la destrucción de la infraestructura hidráulica existente así como de producción de la misma. Todo ello aboga hacia la quiebra y el consiguiente abandono de la actividad agraria por falta de la debida rentabilidad económica. Este caso, que ya se ha denunciado, sucederá en muchas fincas de la referida “Variante de Bañaderos” y que debemos evitar suceda también en Telde. Además de ello, los suelos rústicos situados próximos a las nuevas vías o, peor aún, a aquellos rodeados por varias, acaban sucumbiendo a la especulación, siendo víctimas de la recalificación en suelo urbano, particularmente en aquellos casos en que sean terrenos ubicados entre varias vías (intersticiales).***

...

Afecciones de las nuevas vías

Potenciación de la urbanización del suelo

La creación de una gran autovía, como la VIR – P, no puede mas que llevar al detrimento del sector primario de producción, por cuanto el proyecto potencia la partición y desmembración de las diferentes parcelas agrícolas en beneficio del poder de la especulación inmobiliaria para su futura construcción. Valga de ejemplo la anterior ejecución arbitraria del vial conocido como “Avenida del Cabildo”, lo que supuso una transformación del territorio con la desaparición de la mayor parte de la Vega Grande, zona potencialmente importante para la agricultura que desapareció a cambio de potenciar bolsas de suelo urbanizable. Aberración ésta que se hubiera evitado en su momento si en el proyecto se hubiera tomado la decisión de que la misma fuera paralela al barranco Real de Telde. Todo ello conduce al municipio, política general en Canarias, hacia el monocultivo del sector servicios y a depender mas y más de la economía exterior.

Potenciación del transporte privado

Los datos estadísticos sobre la densidad de carreteras y vehículos privados en Gran Canaria son los siguientes 0.62 km. por km² y 210 vehículos por km², en un territorio tan limitado como es esta isla. Si dichos datos los comparamos a escala estatal cuyo porcentaje es del 0.31 km. de carretera por km², y de 120 vehículos por km. de carretera, sacamos el resultado de que superamos el 100 % de carreteras y el 80 % de vehículos con respecto a la media nacional. En definitiva, esto trasluce una política de atentado al medio ambiente, a la calidad de vida, al sector productivo de la agricultura y ganadería. Por tanto, dicha política municipal de creación de nuevas redes viarias conlleva el potenciar el crecimiento del parque móvil, valga como dato que en el año 99 se incrementó en 106.000 nuevos vehículos. Como conclusión podemos obtener que esta línea de actuación potencia acabar con nuestra riqueza mas importante que es el territorio, promueve su fragmentación, a la vez que el nivel de congestión.

Si este problema se considera de suma importancia en las ciudades continentales, con más razón lo tiene en el territorio insular. Nuestra dependencia del exterior in crescendo.

Atenta contra el patrimonio cultural.

Otra consecuencia del trazado es su atentado al patrimonio cultural de Telde, su recorrido pasa por el barranco de Silva, declarado actualmente como B.I.C. (Bien de Interés Cultural) y más concretamente a la altura de Cruz de Jerez, lugar conocido y estudiado como importante yacimiento arqueológico.

Alteración de barrios

Afección a numerosos barrios de Telde en su trazado.

....

Alternativas

Potenciar el transporte público

El presupuesto destinado a la construcción de nuevas vías debería ser destinado al transporte público. Por ello lanzamos las siguientes propuestas con el fin de hacer más atractiva la utilización del mismo.

- *Aumentar la flota de guaguas adaptadas a las necesidades poblacionales, incluido ampliar el horario de las mismas.*
- *Crear medidas, como prioridad en el paso, carriles guaguas, etc. que agilicen y hagan atractivo la utilización de éste tipo de transporte.*
- *Reducción de tarifa. Costear esta propuesta a través de gravar el coste del combustible a los usuarios del transporte privado.*

No crear nuevas vías.

La excesiva utilización del Territorio deriva, por tanto, en que nos tengamos que plantear nuevas y novedosas ideas que supongan trasladar en un mismo espacio y tiempo la mayor cantidad de personas que actualmente lo demandan. Para ello propondríamos potenciar las infraestructuras ya existentes y con nuevas alternativas como pudiera ser: ensanchamiento de la Gran Canaria - 1, en aquellos tramos donde lo permita. En aquellos donde la ampliación sea imposible, “superponer” o “sobreponer” o sea duplicidad de vías en vertical, (Valga el ejemplo que se puede observar en los EE.UU), en definitiva, no seguir ocupando mas territorio donde el mismo ya está comprometido. Pensamos que es preferible soportar un fuerte impacto visual y concentrado en un entorno antropizado que ocupar suelo rústico en un espacio tan limitado como es esta isla. Todo ello supone una alternativa a nueva vía “V.I.R. - P”

Conclusiones

Pensamos que la ejecución de la V.I.R. - P se contradice dentro de los planteamientos a los que alude en la Síntesis de la Información Urbanística, dentro del apartado 8. De la afección del territorio de Telde por el Plan Insular. Ya que reconoce que “la introducción de esta gran vía dentro del municipio, con carácter rectilíneo, introduce expectativas de transformación territorial de difícil evaluación desde el nivel de planeamiento”. Por tanto, y amparándonos en el ejemplo que exponemos en el primer párrafo de esta alegación y basándonos también en el principio de precaución, no se debería ejecutar la misma.

...

A todo esto es necesario añadir que en la búsqueda de justificación a la Tangencial, mantuvimos varias conversaciones con los gestores y políticos de Telde los que manifestaban que era una imposición desde “Obras Pública” del Gobierno de Canarias. Esto, nos lleva a pensar que realmente no es una planificación estudiada desde el PGO de Telde, sino más bien fruto de los intereses promovidos por el departamento de carreteras del Gobierno, que sin financiación para la conservación y mantenimiento de las actuales vías, busca a la desesperada la captación de recursos en proyectos de dudosa prioridad social imponiéndolo apriorísticamente a los ayuntamientos sin posibilidad de debate social, quedando los ciudadanos sin capacidad de maniobra ya que la argumentación es que “nos viene impuesto para que nos aprueben el Plan”.

2.1.2 Alegaciones y recogida de firmas

Un numeroso grupo de vecinos y agricultores de Telde llegaron a recoger en un breve tiempo más de 1.700 firmas en contra de la planificación de dicha vía en el P.G.O. de Telde.

2.1.3 Alegaciones de la Asociación de Agricultores y Ganaderos de Telde

La Asociación de Agricultores y Ganaderos del Municipio de Telde (AGAMT) presentó alegaciones expresando sus reservas por tan polémica vía. A su vez diversas comunidades de regantes también hicieron lo propio.

2.2 Plan General de Ordenación de Las Palmas de Gran Canaria

2.2.1 Alegaciones presentadas por los vecinos de Marzagán

En el momento de tramitación del P.G.O. de Las Palmas de Gran Canaria, también los vecinos de la zona de Marzagán (Asociación de vecinos Virgen Blanca) realizaron una importante movilización en contra de la planificación de la vía en la zona.

2.3 Avance del Plan Insular de Ordenación del Territorio y de Los Recursos Naturales de Gran Canaria (1998)

En este proceso de información se presentaron más de 50.000 alegaciones contra diversas determinaciones del Plan promovidas por la ***Federación Ben Magec – Ecologistas en Acción*** de la que forma parte el ***Colectivo Turcón***. Entre ellas, una de las más respaldadas es la que se refería a la planificación de nuevas vías de comunicación en la isla. La improvisación de este Avance y algunas determinaciones provocaron un fuerte rechazo por parte de la ciudadanía y ciertos sectores.

Concretamente en la alegación se venía a exponer que la planificación de obras de nuevas vías de comunicación en la isla suponía un incremento de los kilómetros de la red viaria de Gran Canaria que la isla no puede soportar. Mientras el propio P.I.O.T. reconocía que *“la espiral de más asfalto para obviar los problemas de congestión, que a su vez acaba generando un incremento del parque móvil, lo que vuelve a requerir un incremento del número de kilómetros de red, parece conveniente romperla por el negativo efecto ambiental que este proceso produce y porque, el ratio de kilómetros de carretera por kilómetro cuadrado en Gran Canaria es altísimo”* (página 58, sección II, “El modelo territorial propuesto”, P.I.O.T. 1998), en las determinaciones se preveía la construcción de nuevas carreteras en la isla, tanto en zonas saturadas con ya extensa redes de comunicación como en espacios libres, todo ello sin reconocer ni tratar el territorio insular como un recurso limitado y no reproducible.

En definitiva se solicitaba a la Corporación Insular que redujera el número de nuevos kilómetros de red viaria previstos, minimizando el volumen total y su impacto y , sobre todo, reduciendo los efectos pro-urbanísticos que la instalación de nuevas vías genera sobre espacio no urbanos, en clara alusión a lo que luego se denominaría Corredor Interior o Tangencial de Telde en uno de sus tramos.

Posteriormente el Plan Insular, haciendo caso omiso a este clamor, propone 100 Km. nuevas de vías rápidas en Gran Canaria.

2.4 Plan Insular de Gran Canaria (2000)

En este proceso también se produjo una importante movilización ciudadana contra el proyecto de la tangencial de Telde. Tanto el movimiento ecologista como plataformas ciudadanas creadas para la defensa del suelo rústico y las actividades agropecuarias en la isla consiguieron presentar miles de alegatos (estimamos que unos 6.000) en contra de la Tangencial en un breve tiempo.

Se reproduce a continuación algunas de aquellas alegaciones:

Manifiesto mi total oposición al proyecto de Variante de la Autovía GC-1 entre Jinámar (Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria) y el Aeropuerto recogido en el VOLUMEN IV, TOMO 1, TÍTULO 2, CAPÍTULO II, Sección 25 de Infraestructuras viarias, Ficha B-1.2, al considerar esta infraestructura a todas luces innecesaria para la conexión del Norte de Gran Canaria y la capital insular con el Aeropuerto, función que cumplirá perfectamente la Circunvalación del Las Palmas de Gran Canaria y la Autovía GC-1. En el futuro este aspecto podrá ser desarrollado con la potenciación del transporte público y sus infraestructuras asociadas.

El proyecto propuesto por el PIO de Gran Canaria tiene un enorme impacto negativo sobre el territorio, el patrimonio natural y cultural, sobre las actividades económicas (principalmente el sector agrícola), y sobre la calidad de vida de los ciudadanos que se verán afectados de cerca por el paso de esta Variante.

El avance del Plan Insular de Ordenación (PIO) de Gran Canaria contempla la creación en los próximos doce años de 98 kilómetros de nuevas vías en la isla que costarán 98.000 millones de pesetas, es decir, más de 8.000 millones de pesetas anuales. Siguiendo un pensamiento enormemente simplista que identifica cantidad de carreteras con calidad de vida, parece que tener 200 kms de autopistas sea mejor que tener 100, que llegar 5 minutos antes a la capital es el mayor progreso que se le puede ofrecer a un pueblo, y que destrozar un paraje natural para acceder a él más rápidamente no sea un enorme contrasentido. ¿Verdaderamente necesitamos más carreteras en Gran Canaria?.

Hasta qué punto es eso importante, y si el dinero que nos va a costar eso no podríamos dedicarlo a otra cosa. En la isla de Gran Canaria, en la actualidad, nos parece que sería mucho más útil gastarse el dinero en educación, sanidad, y cultura en lugar de construir autopistas paralelas a las ya existentes. Sólo hace falta tener un poco de imaginación.

2.5 Manifiesto por la Defensa de la Agricultura, la Ganadería y la Calidad de Vida en Telde

Tal cantidad de proyectos urbanísticos y de destroz ambiental del territorio de Telde, suscita mucha preocupación en sectores agroeconómicos, vecinales y ambientalistas; llevándonos, durante el año 2002, a mantener diversas reuniones y contactos con agricultores y ciudadanos preocupados.

Estos ciudadanos conformarían lo que posteriormente se llamaría Plataforma Ciudadana en Defensa de la Agricultura y la Ganadería en Telde

Se redacta un MANIFIESTO POR LA DEFENSA DE LA AGRICULTURA, LA GANADERÍA Y LA CALIDAD DE VIDA EN TELDE, que fue firmado por gran cantidad de personas, labradores, colectivos e incluso partidos políticos que lo llevan como una moción a pleno del Ayuntamiento de Telde.

Se reproduce a continuación algunos pequeños textos de aquel manifiesto:

Debido a que las vegas agrícolas tradicionales y el suelo agrícola en general se encuentra fuertemente amenazado por el crecimiento urbanístico y la construcción de nuevas infraestructuras viarias se conforma la Plataforma Ciudadana en Defensa de la Agricultura y la Ganadería en Telde y manifiesta que:

- 1) La agricultura y ganadería locales son los pilares básicos de una economía equilibrada, diversificada y sostenible, significando, además, una garantía de soberanía y seguridad alimentaria.**

Entre la amplia lista de solicitudes que hace esta Plataforma, destacamos:

- 2) Sea desestimado el proyecto de Variante de la Autovía GC-1 entre Jinámar y el Aeropuerto (llamada Tangencial de Telde), al considerar esta infraestructura a todas luces innecesaria y tener un enorme impacto negativo sobre el territorio, sobre la actividad agrícola y sobre la calidad de vida de los ciudadanos que se verán afectados de cerca por el paso de esta Variante. Consideramos que esta infraestructura promoverá los procesos especulativo – urbanísticos en las franjas aledañas, así como nuevas conexiones con las vías existentes, desmembración de espacios agrícolas, división de barrios e impacto paisajístico desde amplias zonas.**

Dicha Plataforma Ciudadana ante el Anuncio de 29 de julio de 2002 , por el que se hacía pública la orden del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Aguas, así como

la Resolución del Viceconsejero de Infraestructuras que convocaban el concurso para la contratación de consultoría y asistencia para la redacción del Plan Territorial Especial y anteproyecto de la infraestructura viaria de la Vía Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria, presentó un escrito a ambos cargos que se expone a continuación:

La Plataforma Ciudadana en Defensa de la Agricultura y la Ganadería en Telde manifestaban su total oposición al proyecto de Variante de la Autovía GC-1 entre Jinámar (Circunvalación DE Las Palmas de Gran Canaria) y el Aeropuerto. Después de exponer los impactos que podía provocar, destacando que la afección no sólo se debería al trazado sino a los procesos especulativo-urbanísticos que generaría, planteaba lo injustificado del proyecto y que como alternativa debía estudiarse la potenciación de la Autovía GC-1 como eje vertebrador del ámbito con mejoras como la de crear una red viaria local paralela a la autovía que permita organizar mejor los desplazamientos locales, evitando el uso de la vía principal para estos fines; asimismo también planteaba la ampliación de la autovía actual, ante que una nueva infraestructura. Como fundamentación para este planteamiento también aportaba la Resolución del Parlamento de Canarias (publicación BOPC núm. 12, de 20/01/99).

En dicho documento se solicitaba un estudio de alternativas más completo incluyendo como alternativa prioritaria la creación de una plataforma reservada para transporte público para guaguas a lo largo de la GC-1. También se solicitaba una reunión el Sr. D. Antonio Castro Cordobés, Consejero de obras Públicas del Gobierno de Canarias, y el Sr. D. Gregorio Guadalupe Rodríguez, Viceconsejero de Infraestructuras. Jamás se tuvo respuesta a tal requerimiento.

Como se ha podido comprobar este ha sido uno de los proyectos de infraestructura más contestado en sus diferentes planeamientos y no existe ninguna demanda ciudadana sobre el mismo. Tampoco se han estudiado adecuadamente sus alternativas por lo que parece coherente que sea aparcado hasta que no se tomen otras determinaciones y se vean sus resultados en la práctica.

3 Sobre la tramitación, necesidad o utilidad de la Tangencial y Variante Aeroportuaria. Planteamiento de soluciones alternativas.

Las necesidades argumentadas para justificar la Tangencial de Telde se basan en lo siguiente:

- que la GC-1 mantiene unos niveles de servicio poco adecuados a la importancia de la vía, debido a la alta intensidad de tráfico existente (entre 120.000 y 75.000 vehículos diarios).
- a la unión de movimientos de largo y medio recorrido, con los asociados a los polígonos industriales y poblaciones situados en los márgenes de la GC-1.

Se argumenta que el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (pendiente de correcciones en la COTMAC), la única solución que propone a esta problemática es la creación de un corredor interior complementario a la GC-1 que, como prolongación de la Circunvalación de Las Palmas, discurra entre Jinámar, Telde e Ingenio.

A su vez se justifica modificar el trazado de la GC-1 basándose en la futura ejecución del Parque Aeroportuario de Actividades Económicas.

3.1 Tramitación errónea de las infraestructuras

Ante esto hay que decir que el proceso lleva implícito un error de forma importante. Y es que se mezclan dos iniciativas que resuelven problemas diferentes en un mismo Plan Territorial Especial.

La Tangencial de Telde supuestamente responde a los puntos expuestos. Pero, la Variante aeroportuaria tiene que ver con la creación de una tercera pista en el aeropuerto y la creación de un Parque Aeroportuario de Actividades Económicas. Es decir, es una infraestructura que no tendrá sentido si no se lleva a cabo esta actuación, hecho que aún no se ha confirmado y no se sabe cuando se pueda ejecutar.

Por todo ello se solicita que se tramite indistintamente con Planes Territoriales independientes los dos proyectos que se han querido incluir en uno: Tangencial de Telde y Variante aeroportuaria. Incluso la Variante Aeroportuaria debería tramitarse junto con el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas con lo que se salvarían las incertidumbres que supone desviar la GC-1 para algo que no se sabe si al final se va a llevar a cabo o si va existir financiación.

3.2 Necesidad de la Tangencial de Telde respecto al Tráfico

En la Memoria Justificativa en apartado de Objetivos y criterios de ordenación se relatan una serie de problemas a los que intenta dar solución la Tangencial de Telde:

- ***Por una parte, se encuentran los problemas debidos a una **funcionalidad deficiente** de la red viaria, esto es, a que la relación existente entre la oferta y la demanda es deficiente, y que son principalmente los siguientes:***
 - *Retenciones en la GC-1 debido al elevado tráfico en horas punta, principalmente en el tramo entre la unión con la GC-3 y el enlace con la GC-10 hacia Telde.*
 - *Tráfico denso en la Circunvalación de Telde.*
 - *Congestionamientos en los enlaces de acceso a la GC-1 desde las carreteras que la unen con las medianías.*
- ***Por otra parte, existen problemas de **baja accesibilidad** de las zonas de las medianías hacia una vía de gran capacidad que permita una velocidad de circulación relativamente alta.***

Los argumentos planteados desde el punto de vista de la satisfacción de las necesidades de movilidad son fácilmente rebatibles como se ha venido indicando anteriormente. La alta densidad de tráfico viene auspiciada por la promoción de un modelo de transporte donde se prima el vehículo privado frente al transporte público. Realmente no existen problemas de retenciones en la GC-1 y menos aún entre la conexión entre la GC-3 y la GC-10. Y si no que se lo consulten a los conductores que hacemos desde hace años ese recorrido en horas punta. En este caso los redactores del Avance están hablando de unas retenciones inexistentes.

Actualmente sí es cierto que en las horas punta de la mañana a la altura del aeropuerto en sentido Sur, se producen retenciones, circunstancia que se verá resuelta con la ampliación a tres carriles (obra en curso) de la autovía a partir de este punto. Los atascos que se producían a la entrada de la ciudad o a la altura de la Laja se han visto resueltos con la entrada en funcionamiento de La Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria (GC-3). La densidad de tráfico a la altura de Telde (Cruce de Melenara principalmente) puede ser alta, pero no se provocan retenciones excepto en caso de accidentes. Por otro lado, las poblaciones situadas a lo largo de la GC-1 tienen otras vías alternativas secundarias para realizar desplazamientos locales, aspecto que podría ser mejorado o potenciado sin tener que justificar una nueva autopista de las dimensiones y trazado planteado.

Probablemente sean necesarias actuaciones en la GC-1 para mejorar su funcionalidad sobre todo en lo que se refiere al transporte colectivo y de mercancías. Estas actuaciones bien diseñadas y planificadas pueden mejorar la situación actual y apoyar el modelo de transporte del futuro más viable⁵.

Como se expresó en el punto de introducción, probablemente el modelo de transporte basado en el uso masivo del vehículo privado y en los combustibles fósiles se vea en crisis en pocos años debido al incremento de los precios del petróleo al llegar a la cúspide de la producción mundial, en algún momento entre 2010 y el 2015, aunque desde hace años y ahora con mayor virulencia se está dejando sentir esta circunstancia. Además, si en el hipotético caso de que se mantuviera el mismo nivel de movilidad o este de incrementara a la puesta en servicio de la infraestructura propuesta, las soluciones aportadas por la ejecución de obras públicas como la ampliación del tercer carril en la GC-1 a partir del Carrizal, se verán anuladas ya que la Tangencial volverá a crear nuevos cuellos de botella prácticamente en los mismos puntos donde se habían resuelto unos años antes. Por ello una de las alternativas que se vislumbra como muy interesante, con una alta rentabilidad social y mucho más barata que las que se plantean con la Tangencial del Telde o el proyecto de tren, sea la creación de una plataforma reservada para transporte público y vehículos pesados desde la Interconexión GC-3 y GC-1 hasta el Sur turístico. Obra que ni siquiera se ha planteado en este caso como posible alternativa. Aunque esta obra a lo mejor tampoco es necesaria a medio plazo, aunque dada esta fiebre constructora de infraestructuras con dobles autopistas y trenes en apenas 10 kilómetros de recorrido parece de lógico pensar en plantear algún tipo de alternativas si hay tanto interés en dilapidar fondos públicos en infraestructuras.

También sería necesario mejorar las conexiones entre los diferentes barrios de Telde y zonas comerciales por vías alternativas a la GC-1 con el objeto de reducir el nº de recorridos cortos que utilizan esta vía. Como hemos comentado muchas de estas alternativas existen pero no tienen ni la anchura ni las características suficientes como para que sean potenciadas respecto al uso de la GC-1. Todos estos aspectos pueden ser perfectamente solucionados con diversas actuaciones locales mucho más económicas y operativas que la doble autopista.

Otro punto conflictivo al que la Tangencial de Telde supuestamente le pretende dar solución con la Alternativa seleccionada es la *baja accesibilidad* desde la población

⁵ Sin duda estará basado en el transporte público con combustibles alternativos: H2, biodiesel, GLP, Diesel Sintético, etc.

de Valsequillo hacia a una vía de alta capacidad con *una velocidad de circulación relativamente alta*⁶. Esta situación se produce por que los vehículos que vienen de Valsequillo hacia Telde por San José de Las Longueras se encuentran un cuello de botella justo al paso por este barrio, aspecto que no trata la Tangencial en la alternativa propuesta. La simple ampliación del tramo que une San José de Las Longueras con la ampliación de la Circunvalación de Telde y creando un carril específico, deprimido si viene al caso, para conexión hacia Valsequillo sería suficiente. Aunque también valdría la pena preguntarse si es tan grave la situación. Si, salvando que se acometan las mejoras arriba planteadas, la población de Valsequillo requiere una conexión directa a una nueva autopista para ir a sus puestos de trabajo o lugares de ocio. ¿Qué se ganaría?; ¿De cuántos minutos estamos hablando?; ¿Qué cantidad requiere esta urgencia?; ¿Se les ha preguntado si están dispuestos a sacrificar una gran parte de nuestra isla para que ellos puedan ganar unos minutos?;... La verdad es que da la impresión que se están matando moscas a cañonazos.

Entonces, **¿Para qué sirve la Tangencial de Telde?**. ¿Para qué sirve invertir 168 millones de euros en recorrer escasamente 10 kilómetros con una autovía de 6 carriles., donde ya existe otra también de 6 carriles que hace el mismo recorrido de forma paralela y partiendo y llegando al mismo punto?

La respuesta, quizás, esté en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria (PIO-GC), pendiente de de algunas correcciones, dónde en ningún momento se argumenta la necesidad de la Tangencial de Telde o de Corredor Interior, como se denomina en el PIO-GC, basándose en resolver unos supuestos problemas de movilidad si no que lo que plantea es crear una gran malla territorial que estructure el territorio y sus usos. Es decir, promover la continuidad urbanística entre Las Palmas de Gran Canaria, Telde y Arucas. En conclusión, la Tangencial de Telde al ocupar nuevo suelo rústico protegido por el interior permitirá a futuro recalificar grandes bolsas de suelo que de otra forma no sería posible o fácilmente justificable.

Ya el Consejo Económico y Social de Canarias en el capítulo 8 de su Informe anual 2003 –2004, titulado *Diagnostico sobre el modelo de territorio derivado del planeamiento insular en la isla de Gran Canaria: Los cambios de ocupación de suelo entre el PIOT de 1995 y el PIO de 2003* expresa que con el *planteamiento que el PIO hace en relación a una nueva autovía interior entre la Circunvalación de Las Palmas y Agüimes, teniendo el Aeropuerto como nodo básico y la adecuación de una línea ferroviaria entre la capital y Maspalomas y nuevas conexiones entre los núcleos costeros y sus cabeceras, sobre todo en el municipio de Telde,... se produce, pues, un nuevo organigrama funcional de tal complejidad que la vocación urbana de este amplio tramo de la isla resulta indiscutible a corto y medio plazo.*

Es decir la Tangencial de Telde es necesaria para el proyecto, no debatido democrática ni socialmente de facilitar la creación de un gran área metropolitana que tienda al concepto de *isla - ciudad* que algunos sectores quieren promover, en este caso imponer, a toda costa. Aspecto que como enunciaremos más adelante puede ser enormemente pernicioso para la isla y sus residentes.

⁶ La cursiva son términos extraídos de los objetivos incluidos en la Memoria Justificativa.

En conclusión la **Tangencial de Telde no es necesaria desde el punto de vista del tráfico**, simplemente se trata de una gran operación urbanística que va claramente en contra de los intereses generales de la población de Gran Canaria y de Canarias por lo que supone esta isla en el marco del archipiélago.

3.3 Necesidad de la Variante Aeroportuaria

En la misma Memoria Justificativa se argumenta los siguientes para justificar la Variante aeroportuaria respecto al Tráfico:

- *Finalmente, se encuentra la necesidad de sustituir el tramo de GC-1 que queda incluida dentro del Plan Director del Aeropuerto, ya que este perderá su carácter de vía de gran capacidad.*

En primer lugar no se argumenta, en ningún punto del documento, cuáles son las razones por las que el hecho de que la GC-1 sea incluida dentro de la zona ocupada por el Plan Director, ésta pierda su carácter de vía de gran capacidad. Si esto es así creemos que deben explicarse mejor estas razones ya que parece una débil justificación para el carácter que se quiere dar a la obra y la inversión requerida. ¿No sería posible deprimir la GC-1 al paso por la zona aeroportuaria como se plantea con una de las alternativas de trazado en el proyecto de tren?

No obstante, como ya se ha comentado antes, éste es un tramo dependiente de otras infraestructuras (tercera pista del aeropuerto y parque aeroportuario de actividades económicas) sin las cuáles no tendría sentido desviar la GC-1. En este caso parece que se quiere poner la carreta delante de los bueyes.

Por todo ello **proponemos que se saque esta obra de este Plan Territorial Especial y que se defina un Plan Territorial específico para la Variante Aeroportuaria y que, en su caso, se tramite conjuntamente con el Parque Aeroportuario**. De esta forma no se cometan incoherencias en el territorio planificando y construyendo unas infraestructuras interdependientes y otras no.

Mientras, no tiene ningún sentido ejecutar esta obra que generará importantes impactos en el Bien de Interés Cultural del Barranco de Silva, graves deseconomías en el polígono industrial del Goro, destrucción de suelo e infraestructuras agrícolas en la zona de El Cardonal, así como el éxodo de ganaderos por pérdida de instalaciones ganaderas y zonas de pastoreo entre otros efectos.

4 Sobre el análisis de “alternativas”

En general el Avance del Plan Territorial no trata adecuadamente todos los impactos y riesgos que genera el trazado de estos dos proyectos dejando varios parámetros importantes sin analizar o ponderar, como es el impacto sobre la población o sobre el suelo agrícola. Tampoco son compartidos los criterios que se utilizan para valorar cada uno de los parámetros que analiza. Salvo algunas excepciones el tratamiento es poco adecuado y sin profundidad.



Como bien expone el Avance *la mayor parte de los terrenos insertos en el área definida pertenecen a la y categoría de Suelo Rústico Protegido*, hecho que anuncia el enorme impacto de ocupación y fragmentación del territorio que provoca la Tangencial de Telde pero que, curiosamente, no es valorado ni estudiado, de la manera que esta circunstancia merece, en el Avance del Plan Territorial.

Antes de entrar a valorar el Análisis ponderado de la Alternativas que se plantea en el punto 5 de la Memoria Justificativa, hemos de manifestar de nuevo que este Avance del Plan no hace un análisis real de alternativas sino que propone dos trazados de la misma alternativa, cuando ya de antemano se había decidido por un trazado concreto como así obligaron a que apareciera recogido en el PGO de Telde y en el PIO de Gran Canaria, así como en los propios planos que lleva manejando la Consejería de Obras Públicas desde hace varios años. Por lo que no queda más remedio que concluir que el supuesto análisis de alternativas no parece más que un auténtico maquillaje para sortear la legislación vigente sobre el territorio y los mandatos del Plan Director de Infraestructuras de Canarias.

No obstante lo anterior, el Análisis Ponderado de Alternativas plantea un *sistema metodológico* que pretende dar coherencia a la selección de alternativas (o de trazados de una misma alternativa como sería más adecuado denominar). Este *sistema metodológico* para justificar los más 257 millones de euros en dinero público que costarían como mínimo las obras se basa en los siguientes pasos:

1. Descripción del problema
2. Planteamiento general de la solución propuesta (con los siguientes apartados):
 - Acotación del conjunto de alternativas comparables.
 - Selección de los objetivos.
 - Definición del conjunto de criterios de evaluación.
 - Identificación de los efectos de cada alternativa sobre cada criterio de evaluación.
 - Valoración de los efectos de cada alternativa sobre cada criterio de evaluación. Definición de indicadores.
 - Determinación de la importancia relativa asociada a las variables consideradas.
 - Definición de la regla de decisión a utilizar.
 - Conclusiones.

Como ya hemos comentado se realiza descripción deficiente y falseada del problema a resolver y no se plantea, tampoco un análisis de alternativas real. El propio Avance reconoce que: *...En el caso que nos ocupa, cada alternativa se puede considerar como un tramo único, al ser muy similares y tener el mismo origen y final.... El área de estudio está constituida por un único tramo en el que se plantean dos posibles alternativas de trazado. No es necesario realizar una tramificación debido al hecho de que los puntos inicial y final son los únicos en los cuales es posible definir un punto común a todas las alternativas propuestas...* (Memoria justificativa del Avance: Análisis ponderado de las alternativas).

Por tanto, de partida, todo el análisis posterior carece validez tanto en cuanto no analiza ni compara alternativas reales. Sólo compara dos trazados muy similares (coincidentes en prácticamente el 50%).

Para realizar una especie de análisis cuantitativo de este 50% en que los trazados difieren ligeramente, los redactores del Avance del Plan, se lanzan a definir una serie de criterios, indicadores y metodologías de cálculo que más que clarificar, entorpecen la comprensión de lo que realmente se quiere conseguir o concluir (18 páginas en DIN-A3 para describir la metodología y 48 para el análisis cuantitativo).

Vale la pena hacer un breve repaso de los criterios para que, cuando se realice un estudio de alternativas de verdad, se mejoren y amplíen para poder llegar a las mejores conclusiones posibles. A su vez el análisis de los criterios y objetivos nos darán pistas sobre las graves lagunas del estudio y lo pobremente justificada que está la Tangencial de Telde si la comparáramos con otras alternativas que no contemplarán ejecutar una nueva autopista.

Para la selección de las alternativas de trazado se plantea cuatro objetivos:

OBJETIVO TERRITORIAL: Se desea obtener la alternativa más beneficiosa para el desarrollo territorial del área por la que transcurre.

OBJETIVO ECONÓMICO: Se desea obtener la alternativa que sea más rentable desde el punto de vista económico.

OBJETIVO AMBIENTAL: Se desea obtener la alternativa que menos impactos residuales tenga sobre el medio ambiente.

OBJETIVO FUNCIONAL: Se desea obtener la alternativa que sea más funcional de cara al usuario.

Los criterios asociados al objetivo TERRITORIAL son:

- Accesibilidad.
- Conectividad con la red existente.
- Permeabilidad territorial.
- Coordinación con otros planeamientos.

En el Avance sólo se estudian los dos últimos. ¿Por qué? Pues por que está claro que ninguna de las dos alternativas de trazado mejora la accesibilidad respecto a la GC-1. Ni siquiera la alternativa 1 aporta soluciones a la accesibilidad desde la Medianías ya que obliga al tráfico procedente desde Valsequillo a seguir transitando por las mismas vías estrechas para poder acceder al enlace con Telde. Una solución local que facilitara la conexión directa de la carretera de Valsequillo con la circunvalación de Telde sería mucho más operativa y económica que crear una nueva autopista que no aporta nada nuevo. Tampoco se analiza la conectividad de la Tangencial de Telde con la red existente por que es prácticamente nula. Todos los barrios o poblaciones que atraviesa la Tangencial, especialmente con la Alternativa 1, se ven aislados por el paso de la autopista. Por un lado se verán inutilizados numerosos accesos tradicionales y por otro los rodeos a realizar para poder conectar con la Tangencial son tales en la práctica totalidad de los casos que se hace más fácil y rápida la conexión con la GC-1. Esta claro

que el Avance al no estudiar estos criterios intenta ocultar lo contraproducente que es el proyecto de Tangencial en estos sentidos.

Si, además, recogemos lo que se dice de los criterios que sí se analizan no podemos dejar de asombrarnos. Uno de ellos es *Favorecer la instauración del planeamiento municipal vigente, y, en particular, de la utilización por la Vía Tangencial de Telde y la Variante Aeroportuaria de las reservas de suelo destinadas a Sistemas Generales establecidas por el de Las Palmas de Gran Canarias y de Telde*, cuando todos sabemos que estas reservas fueron impuestas a priori por el Gobierno de Canarias para aprobar estos planes beneficiando a la denominada Alternativa 1. ¿Cómo se pueden plantear las cosas de esta manera tan burda para sortear las normas de las que nos hemos dotado todos los canarios como el Plan Director de Infraestructuras, la Directrices de Ordenación del Territorio o el propio Texto Refundido?. A su vez otro de los criterios planteados es el máxima ocupación de suelo rústico protegido (en contraposición con la ocupación de suelo urbano o urbanizable) a la que se añade la desfachatez de decir que *el favorecer el paso de las nuevas infraestructuras por Suelo Rústico no implica dejar de lado los valores naturales del territorio*.

No sólo se dejan de lado, como estudiaremos más adelante, sino que se intenta buscar el máximo impacto ambiental. Por último, dentro del objetivo TERRITORIAL se incluye analizar el criterio de permeabilidad territorial ya que con *la actual morfología territorial apoyada en la GC-1 se hace necesario valorar que ambas infraestructuras no sean redundantes*. Aspecto éste que a poco que se analice y dadas las dimensiones del corredor Este se llega a la conclusión precisamente de que la Tangencial de Telde será redundante con la GC-1. El propio Avance tiene que reconocer que *El hecho de que en la situación actual exista una autopista que enlaza la zona Norte y Sur del ámbito estudiado, provoca que la instauración de una nueva vía de alta capacidad deba tener en cuenta... que La nueva vía deberá abarcar mayor ratio de actividad que la existente (tanto de carácter económico como residencial), ya que sino se trataría funcionalmente de una duplicación que territorialmente no supondría ningún beneficio*. En este sentido la Tangencial de Telde no aporta nada ya que con la actual infraestructura todas las zonas residenciales y de actividad económica están perfectamente conectadas con lapsos de tiempo muy escasos, mientras que al paso de la Tangencial que prácticamente no tiene conexiones en la zona a la mayoría de los residentes y transportistas les es más fácil utilizar la GC-1.

Más adelante continúa argumentando el Avance que *Hay que tener en cuenta que las servidumbres ejercidas por este tipo de vías y su restricción de accesos puede limitar el uso de los terrenos próximos. Además las autopistas ejercen una fuerte interrupción del terreno,.... Estos conceptos están englobados dentro de la denominada "permeabilidad territorial", que saldrá beneficiada cuanto mayor sea la distancia entre la alternativa en consideración y la GC-1, no sobrecargando el territorio de vías de alta capacidad con las consecuencias que ello conlleva, y entre las que se destacan las siguientes:*

- *Pérdida de suelo productivo, tanto el ocupado por la traza y el adyacente.*
- *Establecimiento de barreras al desarrollo.*
- *Generación de un impacto paisajístico y ambiental.*

Dadas las dimensiones de la Plataforma del Este de Gran Canaria donde se pretende ubicar la Tangencial está claro que esas son precisamente las consecuencias más negativas de la iniciativa. Claramente las distancias a la GC-1 y la propia estructura territorial de la zona no justifican de ninguna forma una segunda autopista paralela para recorrer 10 km cuya separación máxima a la GC-1 está entre los pocos cientos de metros y 3 km en el punto de mayor separación. Evidentemente, no caben ni son necesarias dos autopistas en un espacio tan corto.

El único criterio asociado al objetivo ECONOMÍA planteados por el Avance es el de *Rentabilidad* pero, además, con un enfoque muy singular. Antes que nada se argumenta que *sólo se incluye de forma independiente el criterio de la rentabilidad,...*, y ***no se incluyen como criterios independientes, ni los costes (tanto de ejecución por contrata como de expropiaciones) ni los beneficios sociales que está previsto alcanzar. Esta decisión se debe a la necesidad de cumplir la condición de minimalidad del conjunto de criterios ya que las dos variables anteriormente mencionadas (coste y beneficio social) se encuentran incluidas de forma implícita en la cualquier índice evaluatorio de la rentabilidad.*** Además, a la hora de calcular los costes no se expresan detalladamente cómo se han valorado ni se tienen en cuenta la *deseconomías*⁷ que generan las alternativas de trazado (destrucción de fincas e infraestructura agrícola, afección directa o indirecta a viviendas, a infraestructuras de captación, transporte y distribución de agua, a naves industriales y de procesamiento, a instalaciones deportivas, a establecimientos y al tejido comercial, a los enlaces viarios preexistentes, destrucción de empleo, etc.). Eso sin contar otros costes más difíciles de cuantificar económicamente como los que tienen que ver con los valores medioambientales y el patrimonio cultural.

Tampoco se evalúan los costes de oportunidad de actividades económicas (turismo rural, suelo agrícola potencialmente productivo, etc.) que no podrán ponerse en práctica por la afección de la Tangencial (ya sean los trazados 1 ó 2).

Por otro lado los beneficios sociales no sólo no se calculan sino que, los redactores del Avance, se limitan a ponderar unos supuestos costes de la situación actual, que tampoco se explican cómo se han calculado y ni siquiera se exponen, y que restados a los costes calculados⁸ para las Alternativas de trazado 1 y 2 dan un supuesto balance positivo con un “TIR” en torno al 8%.

Es penoso ver este pobre análisis coste – beneficio para una infraestructura pública de las características como la que se pretende. **Probablemente no se aborde seriamente por que a poco que se analicen otras alternativas como la posible ampliación de la GC-1 con una plataforma de reservada para transporte colectivo, aunque se deprima en determinados tramos, la Tangencial de Telde en cualquiera de sus trazados se vería como una infraestructura sin ningún tipo de rentabilidad.**

⁷ PDIC, 1999

⁸ Los costes que dice el Avance que se han calculado son los de primera inversión, de rehabilitación y conservación., de funcionamiento (coste de amortización de vehículos, de conservación y mantenimiento de vehículos, de combustibles y lubricantes, de neumáticos), del tiempo de recorrido y costes de los accidentes. Tampoco se expresan sus cifras ni método de cálculo.

Desde el punto de vista del objetivo AMBIENTAL los criterios aplicables que plantea el Avance son los siguientes:

- Climatología.
- Calidad Atmosférica.
- Geología y Geotecnia.
- Suelos.
- Hidrología Superficial.
- Hidrología Subterránea.
- Situación fónica.
- Vegetación.
- Fauna.
- Paisaje.
- Espacios naturales protegidos.
- Socioeconomía.
- Patrimonio histórico-artístico.
- Planeamiento.

Desde el inicio considera que sólo son significativas las siguientes:

- Hidrología superficial.
- Hidrología subterránea.
- Edafología
- Vegetación.
- Fauna.
- Paisaje.
- Patrimonio cultural.
- Aprovechamiento del suelo.

Los redactores del Avance justifican que se desecha estudiar el impacto sobre la orografía, las pendientes, la geología y la geotecnia por ser variables *que van a quedar analizadas en la rentabilidad ya que el movimiento de tierras y las infraestructuras que provocan están incluidas en el presupuesto*. Si alguien lo entiende que nos lo explique. ¿Qué tiene que ver el análisis ambiental de una serie de variables importantes en este tipo de infraestructuras con el presupuesto económico del movimiento de tierras?. Precisamente estas variables son fundamentales desde el punto de vista ambiental ya que existen elementos singulares en el paso de las dos alternativas de trazado que serán destruidos de forma irreversible, aparte de qué se argumentan numerosos tramos en túnel donde un estudio geotécnico profundo es imprescindible para evaluar el impacto real que van a tener sobre el entorno (vibraciones, afección a estructuras edificatorias, depósitos de agua, etc.).

Como se observa también se eliminan otras variables como la Socioeconomía, la Contaminación Acústica o por vibraciones y la Contaminación Atmosférica. Todo ello sin justificación de ningún tipo.

Para mayor desespero del lector, el Análisis Ambiental continúa con una presunción que asusta: *Se analizan en este apartado todas y cada una de las posibles alteraciones que sobre el medio se pueden producir en el desarrollo de las determinaciones del Avance del Plan Territorial*. Después de leer lo anterior no

sabemos a qué tipo de público se dirige el Avance o si consideran que los lectores tienen un coeficiente intelectual tan bajo que no van a detectar tales despropósitos.

El Avance obvia desde el principio estudiar las variables que pueden afectar más directamente a la población por que saben que es otro de los puntos débiles del concepto de hacer una nueva autopista independientemente del trazado.

Saben, además, que **un estudio serio de alternativas que pondere estas variables y contemple la potenciación de las infraestructuras existentes o soluciones locales, eludiendo hacer una nueva autopista, también daría por inviable el proyecto.** Como solución lo que se plantea es no estudiar estos aspectos a ver si nadie se da cuenta y pasan desapercibidos.

No obstante el análisis que se hace del resto de las variables tampoco es completo y es, por lo menos, seriamente criticable en cuanto a su ponderación.

Los redactores del Avance plantean que *La ejecución de infraestructuras viarias como las que son objeto este Avance de PTE llevan asociadas inevitablemente una serie de alteraciones, temporales o permanentes sobre el entorno en el que se implanta. La principal afección corresponde a la ocupación espacial de los nuevos viarios (calzadas, caminos, instalaciones auxiliares, etc.), afección de carácter permanente y que repercute en mayor o menor grado sobre todas las variables ambientales (vegetación, fauna y paisaje).*

Los efectos potenciales que detecta el Avance que podrían producirse, son los siguientes:

- Eliminación de la vegetación por el desbroce y despeje en las áreas anexas al corredor de influencia de la traza de los viarios.
- Eliminación de la vegetación durante la toma de préstamos de la carretera y/o vertederos, instalación de plantas de producción de aglomerado asfáltico, procesado de áridos, acopios de materiales diversos (conducciones de saneamiento, eléctricos, otros), instalación del parque de maquinaria de obra y caminos de servicios.
- Efectos de ahuyentación sobre los vertebrados y pérdida de los invertebrados en el desbroce de la vegetación.
- Introducción de material biológico extraño al lugar debido a los trabajos de ajardinamiento.
- Accesibilidad a áreas de vegetación o faunísticas próximas a las carreteras.
- Emisión de flujo luminoso desde las luminarias de la vía que puede afectar a ciertas especies de aves.
- Efecto “barrera” para la fauna.
- Efectos del ruido sobre los animales de alto sentido auditivo.

Como se puede observar se siguen obviando los impactos sobre la población. Es que acaso no se produce efecto barrera o de ruido sobre la población afectada más de cerca. Áreas residenciales d cierta tranquilidad y aire limpio como Marzagán, Lomo de Santa Antonio, Lomo de San José, Lomo Blanco, Cascajo de Jinámar, Caserones, La Higuera Canarias, Mayorazgo, Tara, La Herradura, San José de Las Longueras, El Ejido, Lomo Cementerio, Las Medianías, Jerez, El Goro, El Cardonal, La Primavera, Hoya Aguedita,

San Juan, Canovas del Castillo, El Caracol, El Calero, Lomo de Los Frailes, Las Huesas, etc., en cualquiera de los trazados se verán afectados, de una u otra forma por movimientos de tierras, emisiones atmosféricas de partículas y gases (tanto en la fase de construcción como de operación), cortes de vías tradicionales para la conexión entre barrios, contaminación acústica y por vibraciones permanente, destrucción de su paisaje. Aparte de la incertidumbre y situación de desasosiego que este proyecto está generando en toda esta población que se puede ver seriamente afectada. Estamos hablando de más de cerca de 40.000 habitantes que están en riesgo de ser afectados directamente.

¿Acaso con las alternativas reales planteadas de actuar sobre las infraestructuras existentes el impacto ambiental no sería infinitamente menor?

Por último se establece que, para un estudio de carácter genérico, los criterios que se analizan asociados al objetivo de FUNCIONALIDAD son:

- Velocidad de Planeamiento.
- Velocidad de Proyecto.
- Calidad de trazado.
- Distancia entre accesos.
- Seguridad vial.
- Facilidad de programación.
- Afección al usuario durante la fase de construcción.

Aunque sólo se consideran:

- Velocidad de Planeamiento.
- Seguridad vial.
- Mejora de la visibilidad.
- Afección al usuario durante la fase de construcción.

Se explica el método pero no como se llega los resultados que se dan para cada trazado. Tampoco se comparan dichos trazados con otras alternativas de mejora de la infraestructura existente que con casi total probabilidad sería mucho más ventajosa desde el punto de vista funcional.

Después de todo lo expuesto se solicita a la **Consejería de Infraestructuras, Vivienda y Aguas del Gobierno de Canarias que describa con mayor concreción y veracidad los supuestos problemas que quiere resolver. Que las posibles soluciones sean sometidas a debate público, permitiendo hacer propuestas a las organizaciones sociales, empresariales e instituciones de otra índole como las universidades canarias.** De esta forma se podrían llegar a una serie de alternativas posibles y reales que posteriormente han de ser ponderadas con una serie de objetivos y criterios con un enfoque más amplio de los que refleja el Avance. A su vez la ponderación de criterios también debe ser sometida a debate ya que existen una enorme cantidad de elementos subjetivos que hacen que el redactor elija lo que quiera y valore como quiera, como de hecho se constata en el documento de forma evidente.

Llegados a este punto, aparte del necesario debate social, sería conveniente que se encargará un estudio a un organismo independiente, que bien pueden ser alguna de las Universidades Canarias, para que objetivase y analizase los problemas planteados, así como que proponga alternativas de solución real y de amplio espectro incluyendo, eso sí, la situación de partida actual, mejoras puntuales en las vías existentes, o incluso la creación de carriles específicos para transporte público aprovechando las vías actuales.

Una nueva autopista, por sentido común, debe ser el último recurso.

5 Sobre los impactos del proyecto que no han sido suficientemente analizados

A pesar de que se consiguió que esta información pública se ampliara un mes, hasta el 27 de agosto, no ha habido suficiente tiempo para desarrollar todas las actividades que nos hubiera gustado emprender dada la importancia e impacto de este proyecto.

La fecha seleccionada, en período vacacional, no ha sido nada oportuna para que los ciudadanos y ciudadanas interesadas o afectados pudieran conocer el proyecto. Nuestra principal prioridad ha sido informar a los habitantes de Telde que se estaban viendo directamente afectados por la Alternativa 1 seleccionada desde la Consejería. Para ello tuvimos primero que solicitar días libres en nuestros respectivos trabajos o suspender nuestras vacaciones para poder acudir a la información pública en horario de mañana. Dada la cantidad de información no nos quedó más remedio que solicitarla en formato digital, basándonos en el derecho que nos asiste al acceso a la información de carácter ambiental. Desde la Consejería se aportó esa información y se amplió el plazo un mes más, aspecto que agradecemos.

En poco más de un mes quedaba el trabajo de analizar la información, interpretarla y preparar un exhaustivo trabajo de presentación para que el proyecto fuera inteligible por los vecinos de Telde. Comenzamos una campaña informativa que se ha traducido en numerosas reuniones con afectados, una decena de charlas por los barrios de Telde, solicitar participar en un pleno del ayuntamiento de Telde, mesas informativas en la calle, asesoramiento a afectados directo para preparar sus alegaciones personales, etc.

Como se puede observar el trabajo ha sido ingente y desarrollado por muy pocas personas. Aún así, estimamos que más del 50% de las personas directamente afectadas por la Alternativa 1 no han sido informadas. Ni siquiera saben de la existencia del proyecto o, aunque lo conozcan, no saben que puede afectarles.

Todo ello ha provocado que se presente una queja formal⁹ ante el Diputado del Común firmada por 13 vecinos/as por la indefensión a que se han visto sometidos. Aún así este grupo ecologista ha recogido más de 3.500 alegaciones individuales en contra del proyecto la Tangencial, en poco menos de un mes, lo que demuestra la gran sensibilidad ciudadana ante este tipo de proyectos y a favor de la protección del territorio. No obstante reconocemos que no hemos podido llegar al 100% de los afectados directos.

⁹ Ref. EQ.910/04

Del trazado correspondiente a la Alternativa 2 no hemos podido ni siquiera ocuparnos para informar a los afectados.

Tampoco ha sido posible desarrollar una campaña informativa de carácter insular para interesar al resto de los ciudadanos y ciudadanas de la isla.

Es por ello que no hemos podido abordar el trabajo de hacer un análisis alternativo de los aspectos que, según nuestra opinión, no están suficientemente estudiados en el Avance. Creemos que estos aspectos son determinantes para conocer realmente el impacto negativo de esta idea y disponer de una valoración de costes¹⁰ más realista.

Aunque a lo largo de este documento se adelantan algunos temas, queremos aquí hacer un recordatorio de algunos de ellos:

- Consideramos que no están suficientemente valorados los impactos sobre el patrimonio natural y cultural, ni sobre las actividades económicas, ni sobre los recursos estratégicos, ni sobre la población
- Las afecciones son gravísimas a la actividad agrícola. No se valora adecuadamente la actividad ni los suelos agrícolas desde ningún punto de vista: ni como actividad económica y generadora de empleo directo e indirecto, ni como variable ambiental, ni como creadora de paisaje.
- La actividad industrial también se verá perjudicada y no se analiza este aspecto en lo que se refiere al polígono industrial del Goro
- El potencial de atractivo turístico del área ni siquiera se valora (paisaje tradicional, zonas arqueológicas,...).
- Los impactos sobre la calidad de vida y el patrimonio de los ciudadanos no es tratado en ningún momento en el Avance del Plan Territorial Especial. Este colectivo ha mantenido charlas informativas y reuniones con una parte de los vecinos afectados directa o indirectamente por la Tangencial de Telde y es sobrecogedor pulsar la sensación de impotencia de miles de ciudadanos y ciudadanas y la desinformación a que han estado sometidos tanto en los procesos de tramitación del PGO de Telde, como del PIO de Gran Canaria y también actualmente. La inmensa mayoría de los afectados directamente han conocido que el Avance está en información pública gracias a nuestras charlas, lo que les ha permitido ejercer su derecho a informarse mejor y alegar. Derecho que estaba totalmente secuestrado por el procedimiento oficial de información pública. Gracias a la solicitud presentada por este colectivo se ha podido ampliar el plazo de información pública y disponer de la información en formato digital para su estudio más detallado.
- Aunque en el Avance se recogen una serie de enlaces de otras carreteras con la Tangencial de Telde y con la Variante Aeroportuaria (Maizep de Jinámar, La Herradura, C-812 y El Cardonal), éstos no están suficientemente definidos en el

¹⁰ Entendiendo el concepto de costes en su más amplio sentido: económicos, sociales, ambientales, etc.

Avance, aspecto que oculta un mayor impacto y ocupación sobre el territorio con el consecuente incremento de afectados directos..

Se hace indispensable un análisis pormenorizado y sensible de los impactos, incertidumbres y riesgos a los que se verá sometida la población durante la tramitación, ejecución y funcionamiento de la Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria, si se llegarán a acometer.

Una de las formas que se nos ocurre para abordar este trabajo es cumplimentar, primeramente, unas fichas que identifiquen cada una de las zonas y barrios por los que discurren los diferentes trazados. Estas fichas podrían recoger de los siguientes datos:

- Población del núcleo (indirectamente afectada por contaminación acústica, visual y atmosférica):
- Viviendas a menos de 100 metros en los márgenes de la Vías (nº, nº de habitantes, valor económico de mercado, valor patrimonial, antigüedad, otros datos a destacar):
- Fincas a menos de 100 metros en los márgenes de la Vía (nº, superficie, valor económico de mercado, usos actuales, usos potenciales, tipo de cultivos y extensión)
- Elementos singulares de valor patrimonial (árboles singulares, caminos reales, lugares de interés histórico o popular)
- Distancia media de las viviendas a la nueva Vía.
- Índice de peligrosidad hacia el peatón (tránsito de viandantes en las proximidades):
- Riesgo de interceptar con otras vías o caminos que puedan quedar inoperativos (aislamiento de barrios o zonas, contabilizar en los costes los rodeos a los que tiene que someterse los vecinos, accesibilidad para peatones y bicicletas, etc.):
- Superficie agrícola y tipo de cultivos que pueda verse afectados por la contaminación atmosférica:
- Interés turístico de la zona o proyección futura (estudio de costes de oportunidad).
- Proyectos de desarrollo futuro que se vean anulados o perjudicados por la nueva vía.
- Afecciones al patrimonio hidráulico (canalizaciones, conducciones de riego, hidrantes, bombes, pozos, estanques, cantoneras,...):
- Comunidades de regantes afectadas, inversión realizada, antigüedad, nº de miembros, superficie en regadío.
- Etc.

5.1 Riesgos no evaluados adecuadamente en el Plan Territorial Especial

Como se ha comentado el Avance del Plan Territorial no analiza adecuadamente los impactos sobre la población ni los riesgos a los que se ven sometidos todos los barrios y habitantes al paso del proyecto. Entre ellos unos de los más destacados es el riesgo de derrumbe o afección a las viviendas al paso de los diferentes túneles planteados.

El hecho de que se planifiquen varios túneles se utiliza como argumento de minimización de impactos y de afección a la población. Esto no es así, ya que el Avance del Plan Territorial Especial no estudia en profundidad los riesgos que pueden producir estos túneles.

El propio plan reconoce que para el Estudio Geotécnico simplemente se ha recurrido a bibliografía e informes geológicos y de materiales realizados en las inmediaciones¹¹. De hecho en el recorrido de la Alternativa 1 detectamos una serie de puntos de riesgo donde en vez de túneles en realidad haya probablemente que abrir trincheras o crear falsos túneles, incrementando enormemente el impacto obra y el patrimonio de los ciudadanos.

Estos puntos de riesgo son los que se expresan a continuación:

- Km. P 2+460 al paso por Montaña Quemada, cono volcánico representante del volcanismo reciente de Gran Canaria, y con un importante yacimiento arqueológico que corre el riesgo de sufrir impactos irreversibles. La altura o superficie del túnel oscila entre 10 y 25 metros en el punto más alto.
- El siguiente túnel al paso por el Lomo de Mendoza (entre La Primavera y Caserones) hasta el km. 3+500 parece más viable, aunque siguen existiendo riesgos.
- El siguiente punto de paso en túnel que consideramos poco viable es el lomo de Caserones, donde se plantea uno de 160 metros y con una potencia sobre el túnel escasamente de 10 a 25 metros en el punto más alto. El propio Avance reconoce que la excavación se realizará mediante voladura existiendo el riesgo de encontrar fracturas debido a la posible disyunción columnar del terreno. Evidentemente se pondrá en peligro de derrumbe o de asentamiento a todo el Lomo. Esta situación ya se ha dado en el barrio de San José en Las Palmas de G.C.
- Al paso de la Alternativa 1 al Oeste del Barrio de Tara se produce la misma situación: Túnel de 350 metros utilizándose voladuras para los primeros desmontes y con maquinaria en el túnel dada la existencia de cenizas volcánicas con fragmentos de piedra Pomez. La potencia sobre el túnel va de los 10m. A los 30m. Existen numerosas viviendas muy cercanas al trazado. Actualmente existen pasadizos hechos por el hombre con medios manuales que atraviesan totalmente este lomo.
- En el barranco de Calixto, al Este del Barrio de la Herradura se destruye el palmeral y las fincas existentes además de ampliar la afección con la realización del enlace con la Avenida del Cabildo.
- A partir de aquí se argumenta que se plantea un túnel de 1130 m. Que excavarán mediante voladuras, pero que no se puede asegurar el tipo de sostenimiento hasta que no se encuentren en fase de proyecto. Curiosamente el supuesto túnel pasa a escasamente 5 metros verticales desde el fondo del barranco de los Ríos, relleno con materiales sedimentarios sueltos. Evidentemente en este punto el supuesto túnel de hundirá. Las viviendas sociales de San José de Las Longueras carecen de pilares en su construcción por lo que es muy probable que sufran desperfectos. Igualmente puede ocurrir en el barrio del Cascajo, subida del Valle de Los Nueve y el barrio del Ejido. En este último punto el trazado cruza por un

¹¹ Informes de los que no da referencias.

gran estanque tradicional cuya profundidad actual supera al propio paso del túnel planteado con lo que, probablemente toda el área se venga abajo.

6 Solicita

- Solicitamos que se anule este Avance del Plan Territorial de la Tangencial de Telde ya que han insertado dos proyectos específicos en un mismo plan (Tangencial + Variante aeroportuaria). Solicitamos su tramitación por separado (ver apartado 3.1 de esta alegación)
- Solicitamos que se anule el Avance del Plan Territorial de la Tangencial de Telde ya que contraviene la Ley del Texto Refundido por cuanto no estudia diversas alternativas a un problema. De un supuesto problema (retenciones en la GC-1) no hace un análisis real de alternativas sino que propone dos trazados de la misma alternativa. Mucho antes del Avance se había obligado a planificar en diferentes documentos uno de los trazados.
- Solicitamos que se anule este Avance porque es nulo de acuerdo con los artículos 14.4 y 23.4 de Ley del Texto Refundido (Decreto Legislativo 1 /2000): donde dice que: *“Los planes territoriales deberán ajustarse a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y de los planes insulares de ordenación”*, y este Avance de Plan no está adaptado.
- Solicitamos que se anule este Avance porque el Avance del Plan Especial Tangencial de Telde y Variante Aeroportuaria, que se ha presentado en junio-2004, no está adaptado a las directrices de Ordenación (Directrices Generales 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), por cuanto que en su punto 3.5.1. *“Infraestructuras”*, claramente se afirma que *“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 de 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”*.
- Solicitamos que se anule este Avance porque no se ha aprobado las Directrices de Ordenación de Infraestructuras, y por tanto creemos que el Avance de la Tangencial tiene que retrotraerse a las Directrices y adaptarse a las mismas, diseñando un modelo canario para las nuevas infraestructuras que se quieran desarrollar.

-
- Solicitamos que se anule este Avance porque no estudia otras alternativas a la supuesta congestión de la GC-1, alternativas como: mejora de la red de transportes públicos, carriles nuevos, ensanchamiento y mejora de las comunicaciones actual de la GC-1, mejora y acondicionamiento de la red secundaria de carreteras, medidas de movilidad sostenible cuyos efectos son más estables y duraderos en el tiempo que la simple construcción de una nueva autopista (ver apartado 1.4 de esta alegación).
 - Solicitamos que se anule este avance y que se reclame a la UTE adjudicataria de la asistencia técnica por la gran cantidad de lagunas, errores, omisiones y conclusiones gratuitas a las que llega en los documentos que se entregaron sin ni siquiera paginar. Da la impresión de que se trata de un estudio amañado, falta de rigor (estudia los puntos que le son propicios. Los elementos negativos como geología del terreno, efectos sobre la población, ni los estudia ni los valora, más otros aspectos desarrollados en el punto 4 de la presente alegación). Es un estudio fraudulento por cuanto comete errores graves en la redacción y utilización de los datos (propone que la Tangencial de Telde mejore la contaminación por partículas y ruido en Santa Cruz de Tenerife y La Laguna).
 - Solicitamos que se anule el Avance del P.T.E. Tangencial de Telde, porque contraviene los compromisos nacionales e internacionales en las decisiones de ratificación del Protocolo de Kyoto, 2002/358/CE, y los proyectos de Reales Decretos de Transposición de la Directiva 87/2003 de Comercio de Emisiones, además de contravenir el Plan Nacional de Asignación de Derechos de Emisión.
 - Solicitamos que se 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 los objetivos que persigue esta asociación ecologista.

Telde, 26 de agosto de 2004.

Fdo. Juan Jiménez Alemán

Presidente

Colectivo Turcón-Ecologistas en Acción