

ANTONIO HERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, mayor de edad, provisto del DNI nº 44311287-Q y domicilio a efectos de notificación, en la Avda. Trinidad, Polígono Padre Anchieta, Bloque 15, 38203, del término municipal de La Laguna, en calidad de Secretario de la Federación Ben Magec-Ecologistas en Acción, inscrita en el Registro de Asociaciones de Canarias bajo el nº 36/2º, y con el CIF: 35308873-G, comparece en fecha y forma, y de acuerdo con la publicación del Boletín Oficial de Canarias del 12 de marzo de 2007 presenta las siguientes **ALEGACIONES**

AL PROYECTO DE TRAZADO DE LAS VÍAS DEL ÁREA METROPOLITANA DE TENERIFE: CIRCUNVALACIÓN OESTE, VARIANTE TF-5, RONDAS OESTE Y SUR DE LA LAGUNA Y RECONVERSIÓN TF-5 (VÍA EXTERIOR)

EXPONE:

El proyecto presentado recoge entre sus pretensiones la de buscar una solución al colapso del tráfico en el acceso al municipio de Santa Cruz. Para ello, contempla la ejecución de una infraestructura viaria de gran envergadura que, a lo largo de 14,5 kilómetros, con una capacidad de hasta cinco carriles, más su correspondiente mediana central y arcenes, que llega a alcanzar un ancho de hasta 15 metros.

Esta nueva vía atravesará uno de los sectores de Tenerife más idóneos para el desarrollo de la agricultura, dotado de unas condiciones hídricas que han configurado uno de los mejores suelos de la Isla, de riqueza natural bien conservada en la que sobreviven algunas especies endémicas y/o en peligro de extinción. Esta zona, además, está dotada de gran valor patrimonial, etnográfico y cultural, características que aseguran la singularidad de esta Isla y que garantizan la permanencia de una idiosincrasia cultivada a lo largo de los siglos.

La pérdida de este suelo, contribuirá a poner en peligro las posibilidades de abastecimiento mínimo requeridas como media de seguridad alimentaria, y la conservación de la cubierta vegetal, la riqueza florística y faunística y las características hidrológicas que mantienen la calidad de esta zona.

1º Calidad atmosférica:

La Ley 19/2003, de Directrices de Ordenación Territorial, en su CAPÍTULO III, Directriz 21. Calidad Atmosférica, marca como criterio el “establecer el objetivo de reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero en la Comunidad Autónoma, en consonancia con el Protocolo de Kyoto”. Este principio se ha visto conculcado de forma incremental, al constituirse Canarias como una de las Comunidades Autónomas que más gases contaminantes emiten a la atmósfera de todo el Estado español.

“Las emisiones de gases de invernadero de dióxido de carbono (CO2 equivalente) aumentaron en Canarias un 76,76%, en el año 2002, más de cuatro veces al máximo permitido si repartimos el objetivo nacional asignado en el Protocolo de Kyoto, en objetivos iguales para cada una de las comunidades autónomas. De hecho, de acuerdo a estos datos, Canarias es la región donde más han aumentado las emisiones de todo el Estado español.”¹

En este sentido, el transporte representaba en 2002 el 43% de dichas emisiones.²

2º Modelo de transporte y planificación urbanística:

Según la Ley 19/2003, de Directrices Generales de Ordenación y las Directrices de Ordenación del Turismo de Canarias, “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.”

Para el cumplimiento de esta Ley, se hace necesario contar con un Plan Insular de Transporte, que previo a la construcción de más infraestructuras, contemple diferentes soluciones a la raíz del problema mediante una gestión integrada del transporte colectivo, siguiendo con ello las normas establecidas en la antedicha Ley de Directrices (Capítulo V, Directriz 95.c), así como el Capítulo I sobre Modelo Territorial, Directriz 48.2a) “La configuración de un territorio equilibrado, organizado en un conjunto de centralidades escalonadas que permitan el acceso de los ciudadanos a unos servicios eficientes y una mejor calidad de vida, la consolidación de unas ciudades más dinámicas, el desarrollo endógeno de las áreas rurales y una mejor y más diferenciada articulación entre el medio rural y el medio urbano, incorporando criterios de cercanía y disminuyendo las necesidades de movilidad.

Todo ello, unido al “Reconocimiento de la isla como unidad básica de planeamiento de los recursos naturales y del territorio y al municipio como unidad de ordenación urbanística”

¹ Informe Anual del Consejo Económico y Social de Canarias, para los años 2005-2006

² Ídem.

(Directriz 48.2.f), hace inviable la concepción de un proyecto de trazado viario como el mencionado, que no ha tenido en cuenta toda una serie de consideraciones previas que vayan más allá de la construcción de nuevas infraestructuras como método único de resolución de problemas.

Por otra parte, alarma la enorme densidad de vehículos motorizados privados en Canarias, y las perspectivas para los próximos años.

Según datos del PECAN 2006, “Como dato significativo del aumento de las emisiones de CO2 cabe resaltar como, en sólo 40 años (1960-2000), el número de automóviles de Canarias se ha multiplicado por 54, colocándose en 2003 en 1.308.667 vehículos, de los cuales un 0,37% correspondería al transporte público frente a un 99,63% de transporte privado. El último dato obtenido, en el año 2001, cifra en 1 automóvil por cada 0,68 habitantes, o 163 automóviles por Km²”

En circunstancias como éstas, la ejecución de nuevas infraestructuras viarias, con las que más que buscar soluciones, se prevé adaptar las infraestructuras a los nuevos requerimientos, no contribuirá a una necesaria resolución del problema básico, sino más bien, tratará de remediar por tiempo muy limitado y además, cuantificable una demanda ocasionada por el resultado lógico del desarrollo del problema, contribuyendo por lo mismo, a su incremento.

Esto lo podemos resumir en la sencilla fórmula de: más coches => más infraestructuras => más coches

Este bucle, sin duda alguna, no nos lleva a un desarrollo coherente en una isla, con un alto grado de alteración paisajística y deterioro generalizado, más aún habiéndose consolidado como destino turístico, y habiendo basado en este sector una buena parte de su economía. La garantía para la continuidad del turismo, depende directamente de los paisajes y de las peculiaridades ambientales y culturales que el destino pueda ofrecer.

Está claro que el problema de las comunicaciones terrestres es un problema no resuelto de enorme repercusión en el desarrollo de la isla y la calidad de vida de las personas. La pregunta es, ¿a través de este tipo de infraestructuras solucionamos el problema o por el contrario lo amplificamos haciendo del mismo una huida hacia adelante? Sólo tenemos que remitirnos a la citada Ley 19/2003, de 14 de abril y estudiar detenidamente sus parámetros sobre planificación urbanística y transporte.

En este sentido proponemos una serie de alternativas, que a buen seguro, solucionaría el problema a largo plazo, con un presupuesto infinitamente menor al proyectado y con un menor impacto ambiental, en definitiva, las alternativas que proponemos a continuación repercutirán en mucha mayor medida en la calidad de vida de las personas de esta isla y en el desarrollo de la misma.

- Consideración de la accesibilidad como una de las variables a tener en cuenta en cualquier plan de ordenación urbana.
- Creación, según lo establecido en la Ley, de un Plan Insular de Transporte en que se de salida a la necesidad de desplazamiento a través del uso del transporte colectivo.
- Políticas de preferencias del transporte público sobre el transporte privado.
- Políticas fiscales y económicas en el uso de transporte público.
- Creación de los planes de movilidad de empresas.
- Peatonalización de las ciudades.

Los parámetros cuantitativos que definen el territorio de la Comunidad Autónoma de Canarias, son los de ESCASEZ Y NO RENOVABILIDAD. Esta singularidad, añadida al notable hecho de los altísimos valores ambientales y naturales del espacio afectado, nos obligan a que intervenciones como la del trazado de la Autopista Exterior, sean estudiadas con muchísimo rigor y cautela.

3ª Afecciones sobre la flora y la fauna: En esta zona, como queda bien reflejado en el Estudio de Impacto Ambiental, habitan especies catalogadas como endémicas, algunas de ellas, como la *Plutonia reticulata*, la *Parmacella tenerifensis*, quedan recogidas en el Catálogo de Especies Amenazadas como En Peligro de Extinción.

Por otra parte, además de la existencia de poblaciones estables de anfibios, esta zona se ha constituido como un lugar destacado para el tránsito, e incluso la nidificación de hasta 111 especies de aves, algunas de ellas catalogadas como En Peligro de Extinción, y otras tantas, como Vulnerables, Sensibles a la Alteración del Hábitat, o De Interés General.

La importancia ornitológica de la zona afectada, en el área de Los Rodeos, la ha hecho merecedora de la calificación del IBA (Important Bird Area, o Área de Importancia para las Aves). Esta figura comprende áreas internacionalmente convenidas para la acción de conservación de aves vulnerables a la extinción o cuyas poblaciones resulten irremplazables.

El resto del trazado, también cuenta con numerosas especies de la avifauna, cuyo hábitat se verá segregado y sus condiciones de vida y de procreación perturbarán notablemente sus poblaciones, motivando su regresión, como bien queda expresado en el propio Estudio de Impacto Ambiental.

En este sentido, consideramos que deben ser tenidas en cuenta las consideraciones y los análisis previos que figuran en ese Estudio, con el rigor y la objetividad suficiente.

4ª Sobre el suelo:

Las consideraciones a tener en cuenta al evaluar la idoneidad de un proyecto como éste, han de contemplar las afecciones sobre todos los sectores, entre ellos los sociales y económicos, además del mantenimiento de unas garantías ambientales que permitan minimizar los riesgos que para el medio natural y los seres humanos se derivarían de la destrucción de nuestro soporte vital.

Es por ello por lo que una de las consideraciones fundamentales ha de ser la destrucción de dos de nuestros recursos más escasos y limitados, como son el suelo y el agua.

Ambos factores están común e intrínsecamente relacionados con la amenaza de la desertificación, a la vez directamente relacionada con la consideración antedicha sobre la emisión de GEI y el Cambio Climático, pero no sólo por ella.

Las características geológicas, hídricas y climatológicas de la vertiente sur (enlace con la TF-1) corresponden a las de un paisaje árido, caracterizado por afloramientos de roca muy poco meteorizada, con poca abundancia de suelo, en la que arraigan especies halófilas muy bien adaptadas a niveles de escasa humedad, y cuyo porte achaparrado denota la incidencia de los fuertes y constantes vientos alisios que azotan esta zona durante una buena parte del año.

Concretamente, en la zona de El Tablero, cuya producción agrícola todavía se mantiene, la estructura geofísica del entorno, protegido por la Montaña de Talavera, sirve de freno a los vientos que, de otro modo, acabarían con el suelo productivo. El paso de esta carretera por sus inmediaciones, supondrá la aceleración sin retorno del proceso de erosión y desertificación de toda la zona.

El suelo, además de constituirse obviamente como soporte interviene también en la regulación del ciclo de otros gases con efecto invernadero: vapor de agua, metano, óxidos de nitrógeno, elementos traza y aerosoles. Al mismo tiempo, el cambio en la superficie del suelo afecta a otros parámetros climáticos --albedo, balance energético y de radiaciones- y, además, el suelo puede ser fuente de una enorme cantidad de polvo atmosférico cuando su estructura se degrada por el mal uso o por unas condiciones climáticas de aridez o sequías.

5º Sobre la agricultura:

Tal como proclama la Organización Mundial para la Agricultura y la Alimentación, la Soberanía Alimentaria —esto es, garantizar al menos la mitad del abastecimiento alimentario basado en la producción local— debe constituir un objetivo inexcusable de la política de cualquier país, también del nuestro. Hoy, en cifras globales, apenas sí cubrimos

un 18 por ciento de nuestra cuota alimentaria; pero si descontamos algunos productos ganaderos —como los huevos— o los cultivos que se destinan masivamente a la exportación (tomates, plátanos), o que no son tan básicos para la alimentación (vino), nuestro grado de abastecimiento es ínfimo: en productos fundamentales como los cereales apenas si llegamos al 1,6 por ciento. Un escenario hipotético de desabastecimiento exterior resultaría, simplemente, espantoso.

En este sentido, cabe señalar al sector primario como uno de los más significativamente afectados por la construcción de esta vía.

La disposición en hileras estrechas y paralelas de las parcelas de cultivo, sobre todo en la vertiente norte, y en razón de la propiedad de las mismas, las hacen totalmente vulnerables al abandono ante la división y segregación de una vía que las “corte” y reduzca sus posibilidades productivas y económicas.

En esta zona, antiguamente denominada “el granero de Tenerife”, pervive una abundante actividad agrícola y ganadera. Este dato cobra mayor relevancia si consideramos que en Canarias conservamos algo más de 45 mil hectáreas agrícolas útiles, pero menos de la mitad se encuentran en producción. Hoy disponemos de la menor superficie agraria de toda nuestra historia moderna.

POR TODO ELLO, BEN MAGEC-ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

SOLICITA:

QUE SE DESESTIME ESTE NUEVO PROYECTO Y SE ESTUDIEN OTRAS ALTERNATIVAS QUE NO SE HAN CONSIDERADO, LO CUAL PASARÍA POR PONDERAR LOS VALORES PAISAJÍSTICOS, NATURALES, AGRÍCOLAS, ECONÓMICOS Y CULTURALES DE ESTE TERRITORIO Y EL DESARROLLO DE LAS ALTERNATIVAS AL MODELO DE TRANSPORTE INDIVIDUAL COMO PASO PREVIO A LA CONSIDERACIÓN DE CUALQUIER NUEVA INFRAESTRUCTURA.

Que se tenga por presentado este escrito con los documentos que se acompañan, se sirva admitir los mismos en fecha y forma.

Asimismo solicitamos que se nos tenga como parte personada en todos los procedimientos administrativos a los que el presente escrito dé a lugar y se nos envíe toda la información que se genere.

En La Laguna, Tenerife, a 18 de abril de 2007

El Secretario

Antonio Hernández Rodríguez

CONSEJERÍA DE INFRAESTRUCTURAS, TRANSPORTES Y VIVIENDA
GOBIERNO DE CANARIAS