

# El Gobierno Canario reconoce que la redacción del proyecto de la Variante tardará dos años

jueves, 08 de mayo de 2008

Modificado el viernes, 09 de mayo de 2008

## LAS OBRAS NO PODRÁN COMENZAR ANTES DE 2010

El Gobierno Canario reconoce que la redacción del proyecto de la Variante tardará dos años

La Consejera de Obras Públicas del Gobierno de Canarias reconoció el martes a los alcaldes del Norte que la redacción del proyecto técnico definitivo de la futura autovía del corredor de la costa tardará en estar terminada al menos dos años. El Ejecutivo regional sigue poniendo reparos a soterrar la vía en Baidaderos, a pesar de la presión del Cabildo y de algunos de alcaldes.

Obras Públicas reconoce que será el proyecto de la autovía del Norte de Gran Canaria tardará dos años

- "Esta carretera no la vamos a ver nosotros", dice un alcalde
- El Gobierno de Canarias prefiere no soterrar a su paso por Baidaderos

La Consejera de Obras Públicas del Gobierno de Canarias reconoció el martes a los alcaldes del Norte que la redacción del proyecto técnico definitivo de la futura autovía del corredor de la costa tardará en estar terminada al menos dos años. El Ejecutivo regional sigue poniendo reparos a soterrar la vía en Baidaderos, a pesar de la presión del Cabildo y de algunos de alcaldes.

"Esta carretera no la vamos a ver nosotros". Esta es la expresión que se le escapó a un alcalde en la reunión mantenida el martes entre el Ejecutivo regional, el Cabildo y los representantes municipales, que en un primer momento iba a ser secreta, y que demuestra el largo proceso que volverá a sufrir el expediente.

La propuesta técnica y económica será presentada en pocos días, pero Obras Públicas avanza que el proyecto definitivo no estará acabado antes de dos años, a lo que habrá que sumar luego el resto de trámites administrativos y de información, indispensables antes del comienzo de la obra.

Estas manifestaciones vuelven a contradecir las iniciales declaraciones en las que se trataba de decir que el periodo iba a ser menor, al disponer de los estudios previos entre las 14 alternativas que se barajaron a finales del siglo pasado.

La Consejera anunció que los técnicos están trabajando a marchas forzadas en los planes de viabilidad de las dos opciones que, como ya avanza este periódico, son las que quedan sobre la mesa. A pesar de que distintas instituciones se han sumado a la propuesta de los ecologistas de construir un túnel frente a la otra alternativa de mantener al aire libre el tramo de 800 metros a su paso por la playa de El Puertillo, el Gobierno sigue poniendo reparos por supuestos condicionantes técnicos.

FUENTE: LA PROVINCIA / DLP.  
JAVIER BOLAÑOS  
DOCUMENTACIÓN

SENTENCIA DE 2007 En la sentencia de 3 de septiembre de 2007 el Tribunal declaró que el modelo de ordenación territorial que propone el PIO postula la desaparición del paisaje de plataneras, lo que en cualquier caso será contrario a las Directrices porque no respeta el tan repetido principio del "desarrollo sostenible" ni explica por qué se abandona el criterio prioritario de aprovechar las vías existentes, y "En definitiva, está indicando una localización apta para el desarrollo de la infraestructura, sin que respecto a la misma se hayan hecho los estudios de impacto ecológico o ambientales que avalen la indicación que realiza el PLOG y, además, sin justificación en la Memoria"

## EXTRACTO DE LA SENTENCIA DE 2008

PRINCIPALES ARGUMENTOS DE LA IMPUGNACION El Anteproyecto que hoy se juzga carece del obligatorio Plan Territorial Especial pues el que existe solo tiene carácter de mera recomendación. El Plan General o, en su caso, las NNS de Arucas deben ser respetuosas con el desarrollo sostenible lo que implica equilibrar el crecimiento económico con el crecimiento demográfico, así como conseguir un modelo de desarrollo compatible con el medio ambiente, tanto urbano como rural, como natural, asegurando de esta forma tanto a las presentes generaciones como a las futuras una digna calidad de vida ( 3. 1. c del TRLOTC). Pues bien, el barrio de Bañaderos quedaría encerrado entre dos vías principales pues la actual carretera quedaría en la red viaria urbana.-Respecto al Impacto Físico, cada metro que necesita la autovía supone desplantar 60 m2 de cultivo agrícola en producción. Como tiene la variante 4.239 m2 de longitud se arrancarían 256.740 m2 quedando desertizado -Sobre la vinculatoriedad del acto, el artículo 18.3 de la Ley 11/1990 indica que la Declaración de Impacto Ecológico tiene carácter vinculante cuando las actuaciones se proyectan realizar en Areas de Sensibilidad Ecológica y cuando se trate de Proyectos incluidos en el Anexo III de esta Ley.-El acto objeto del presente recurso es nulo por haberse incumplido las exigencias establecidas en el Reglamento de Contenido Ambiental aprobado por Decreto 35/1995; la Aprobación del Plan Territorial Especial es contraria a lo dispuesto en el artículo 43 de la Ley de Ordenación del Territorio de Canarias; se ha vulnerado la Constitución, el derecho Comunitario y la normativa estatal y comunitaria en orden al medio ambiente y al desarrollo sostenible y el Plan además es contrario a las Directrices. Por todo ello, de acuerdo con el artículo 62 de la Ley 30/1992 de 26 de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común modificada por la Ley 4/1999.PRINCIPALES FUNDAMENTOS DE LA SENTENCIA DE 2008 El Corredor del Norte consta de tres tramos (Tramo I que abarca desde Tamaraceite hasta la Granja del Cabildo; Tramo II que va desde la Granja del Cabildo hasta San Andrés y Tramo III que media entre San Andrés y Santa María de Guía).

La alternativa B del Tramo II del Plan Territorial Especial, que constituye objeto del presente recurso, coincide con la que Sala anuló en aquella resolución en todo lo que se refería a sus determinaciones y contenido. Si la Sala ya ha emitido un pronunciamiento sobre las consecuencias de que un instrumento de ordenación general de los recursos naturales no ofrezca una respuesta motivada al debate medioambiental planteado hace una década mediante una adecuada motivación de su opción ni se ajuste a las Directrices de Ordenación, qué decir de la supervivencia de un Plan Especial, instrumento de ordenación, en este caso territorial, que tampoco cuenta con un estudio ambiental que justifique la alternativa B del Tramo II. Es evidente que padece de los mismos defectos que el Plan Insular anulado. La Administración no ha justificado la localización elegida desde un punto de vista medioambiental, y paisajístico; y así, de todas las alternativas posibles ha optado según admite, por la más cara desde el punto de vista económico, por la que no tiene declaración de impacto ambiental en ningún sentido, y por último, coincide en un 66% con un proyecto cuyo trazado fue anulado por esta Sala precisamente por haber anulado con anterioridad la declaración de impacto de la misma y que el problema que encierran estas determinaciones es que no se han justificado en la Memoria las razones que tiene la Administración para defender este trazado y la preferencia respecto al trazado que se propone aunque sea de forma indicativa. La Administración ciertamente, puede imponer unos criterios de ordenación y por evitar el efecto barrera pero tendrá que explicar y dar una respuesta motivada al debate medioambiental que esta carretera lleva suscitando durante una década, por la desaparición que se propone del paisaje tradicional de plataneras y conciliarlo con la legislación que protege el medio ambiente en esta Comunidad, avalándolo con los correspondientes informes técnicos. Nos remitimos a lo declarado en la sentencia de 3 de septiembre de 2007: La Administración ha previsto una variante en lugar del desdoblamiento de la actual prescindiendo de los intereses medioambientales y vulnerando los valores paisajísticos de la zona. Y todo ello, pese a que las diversas sentencias de la Sala, como la de 5 de septiembre de 2003 y 4 de marzo de 2005, a la que, anulaban el proyecto de duplicación y variante de la carretera C-810 y el fracaso de las Normas Subsidiarias de Arucas anuladas en este particular por sentencia de 7 de marzo de 2005 la Administración aprobó con el mismo fin el Plan Territorial Insular, eligiendo un trazado que viene a coincidir en dos terceras partes con la Variante de Bañaderos, conocida como alternativa C, sin declaración de impacto ambiental. Hemos de poner de manifiesto que la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente en sesión celebrada el 25 de febrero de 2003 aprobó de forma parcial el Tramo II desoyendo, no solo la oposición de la Consejera de agricultura, folios 502 a 509 del expediente administrativo que advierte y recuerda que se encuentra recurrido y suspendido el Proyecto de Construcción denominado Duplicación y Variante Bañaderos. Isla Gran Canaria (que coincide en un 66% con el trazado de la alternativa IIB adoptada en el tramo II del Plan Territorial Especial y al que en su día se opuso la Consejera de Agricultura por mermar de forma grave los terrenos agrícolas de la zona) sino que, además, hace caso omiso de los informes técnicos y jurídicos emitidos tanto por sus propios técnicos como por los técnicos consultados por la Administración demandada. En el Plan Territorial Especial, procede una Evaluación de Impacto Ambiental que describa y evalúe los efectos directos e indirectos sobre el ser humano, la fauna, la flora, el suelo, el agua, el aire, el clima, el paisaje, los bienes materiales, el patrimonio cultural y la interacción entre estos factores. Por todo ello, y puesto que la envergadura del Plan exige una evaluación de los posibles efectos directos e indirectos del proyecto sobre los recursos agrícolas, aire, agua, paisaje y bienes incluidos en el patrimonio arqueológico, la Evaluación de Impacto Ambiental se nos muestra como absolutamente necesaria para la viabilidad del Plan Territorial Especial. La Sala estima que el Plan aprobado parcialmente con fecha 25 de febrero de 2003, objeto de litis, sin Evaluación de Impacto Ambiental no puede convalidarse con la Declaración de Impacto Ambiental del anteproyecto de carretera aprobada por la Comisión de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente de fecha 23 de mayo de 2007.

El Tribunal Supremo en sentencia de fecha 15 de marzo de 2006, viene manteniendo una ya larga línea argumental en relación con la naturaleza de la Declaración de Impacto Ambiental que la hace incompatible con su consideración como requisito susceptible de posterior subsanación. No deja pues duda alguna al declarar que, "dada su especial naturaleza, su carácter necesariamente previo y determinante de muchos aspectos de la autorización, así como el mismo contenido material de la Declaración -que, como acabamos de señalar, puede determinar hasta la ubicación del proyecto-, no puede convalidar o subsanar a posteriori una aprobación del planeamiento llevada a cabo sin la, previa y necesaria, toma en consideración de la citada Declaración de Impacto Ambiental." Una Evaluación de Impacto está pensada para realizarse durante la elaboración del Plan como instrumento activo de protección y configurada para dar respuesta a las preocupaciones de la política ambiental europea. Es obvio que cuando el proyecto se elabora, la capacidad para reducir los efectos ambientales ha disminuido con respecto a fases anteriores por ello lo correcto es que la evaluación se haga en las etapas precedentes. El planificador tendrá que explicar y dar una respuesta motivada al debate medioambiental que se viene suscitando por la desaparición que se propone del paisaje tradicional de plataneras y conciliarlo con la legislación que protege el medio ambiente en esta Comunidad, avalándolo con los correspondientes informes técnicos. La evaluación de impacto del anteproyecto de carretera, carece de la virtualidad que se le pretende atribuir por las partes demandada y codemandadas.

#### INFORMACIÓN RELACIONADA

Texto íntegro de la sentencia

Váldeo de CANARIAS7: La ULPGC inaugura las 'XIII Jornadas de Carreteras'

Comentarios de los lectores de CANARIAS7

- Comentarios de los lectores de LA PROVINCIA

#### OPINIÓN

El rancho de Ánimas contraataca

Juan José Jiménez (27.03.08) El Norte de la Isla se ha llevado el vigésimo chasco con su carretera general. La vana actual data de cuando la invención del carburador y con los años se ha ido coagulando como una vena con triglicéridos, sin que haya un cirujano apto para un by pass en toda la comarca. Para hacerse un cuadro de este chuchangueante asunto hay que recordar que cuando se terminó el puente de Silva en los 70, algo así como la llegada del hombre a la luna para los áborígenes del Norte, las crónicas ya reflejaban que llegaba con retraso y que con cuatro fotingos más iba a sufrir un tupimiento, y así fue. Es más, las expropiaciones en la costa para duplicar la actual vana sobre cultivos de plataneras en plena producción eran contemporáneas a la ejecución del puente, por lo que han quedado en barbecho 40 años. Hace una década, con los tractores en marcha, el ayuntamiento de Arucas decidió cambiar el trazado para no hacer una pantalla de piche entre Bañaderos y el mar. No era mala idea, pero esa ruta aplastaba más plataneras y sus dueños se enrocaron. Los tribunales, incluido el Supremo, han dicho que el coste paisajístico y agrícola no compensa el trastoque de la ruta. Pero los ayuntamientos, el Gobierno de Canarias y el Cabildo, erre que erre, han ido poniendo distintos nombres a la misma idea y ya se han gastado casi cuatro millones de euros suyos y más en esparadrapo y mercromina, mientras los tribunales siguen con mecánica cadencia echando abajo la variante. Y a todo esto tongas de coches colapsados con una mansedumbre más propia de Un mundo feliz, en el que Aldous Huxley relata cómo los ciudadanos iban con los ojos en blanco a pedir Soma, una droga sintética con la que eliminaban sus problemas. Pero esto no acaba aquí. Vayan encargando Soma a kilos porque este iluminado rancho de Ánimas llamado Gobierno de Canarias anunció ayer, como el que descubre millo en una lata de berberechos, que recurriría su último palo judicial. Una medida que viniendo de quien viene no debe sorprender a nadie, noticia será lo contrario, pero ya pondrán donos históricos convendrá a tener muy presente que el Mayo del 68, ese lindo rebumbio, empezó por mucho menos. NOTA: Artículo publicado en LA PROVINCIA el 27.03.08

#### OPINIÓN

La Comarca Noroeste, en el corredor de la muerte

Antonio Aguiar (16 de octubre de 2007).

Así veo a nuestra comarca como consecuencia de la nueva suspensión de la Variante de Bañaderos. Hasta la misma denominación "Corredor del Norte", generalmente utilizada, parece una broma macabra para una zona que fue el granero de la isla hasta la llegada del turismo. Hace pocos días salió a la luz la enésima sentencia que paraliza la Variante del Norte. Desgraciadamente, los peores augurios se confirmaron y el proyecto de nuevo trazado por el interior propuesto en su día por la Mancomunidad del Norte, es irrealizable, lo que prolonga indefinidamente el sufrimiento de los habitantes de la Comarca Noroeste, cuya paciencia y pacifismo son dignos de elogio. Ya se conocen casos en los que residentes en la zona han optado por trasladar su domicilio hacia el centro-capital, ante una situación cuya solución vislumbra lejos en el tiempo. El problema radica -obviamente- en la colisión de intereses existente en el seno de la Mancomunidad del Norte. Basta con leer las declaraciones de los alcaldes, cuyo tono varía en función de la mayor o menor afectación a sus municipios. No nos engañemos: la Mancomunidad del Norte no va a poder resolver este problema. Sin entrar a cuestionar su utilidad en otros asuntos, es evidente que, en este caso, Arucas no tiene los

mismos intereses que La Aldea o Agaete, Gáldar, Guaña o Moya. Arucas, legítimamente, quiere recuperar parte del trazado de la carretera vieja para ocio y promoción turística, pero no es admisible que esos intereses se superpongan a los de toda una comarca cuyo desarrollo se ve frenado por la inacabada autovía del norte; tal es así, que el actual Alcalde de Arucas coincide con BEN MAGEC en la propuesta de soterramiento del tramo entre Quintanilla y El Portillo, alternativa irrealizable, tanto económica como técnicamente. Por si fuera poco, la obra de soterramiento implicaría el cierre temporal de la actual vía por unos tres años, lo que ralaría en el ensañamiento con la población del Noroeste Grancañario. CRUCE DE ARUCAS - BAADEROS Desde hace años hay, en el tramo CRUCE DE ARUCAS a BAADEROS, tres carriles, uno de ellos aprovechando los arcenes, lo que debilita la seguridad del tráfico y ocasiona numerosos accidentes y atascos. Prueba de la contraposición de intereses lo constituye la ausencia de arcenes y mediana en este tramo, lo que ha imprimido siempre una tibia de provisionalidad a la vía, para justificar la imposible ejecución de la "requeteanulada" Variante de Baaderos, poniendo al límite de la desesperación a los residentes en la Comarca Noroeste. No olvidemos que el trazado de la vía que sufrimos en la actualidad fue expropiado hace más de 35 años y el proyecto de desdoblamiento aprobado hace más de diez años. Ello permitiría aprovechar los carriles ya existentes y cumplir con la Ley de Directrices. La experiencia demuestra que el nuevo trazado, por el interior, está condenado al fracaso. Los intereses en presencia propician una y otra vez recursos judiciales que conseguirán el aplazamiento "sine die" del nuevo corredor del norte. La situación es de tal magnitud que si la Mancomunidad del Norte no desiste del proyecto de Variante de Baaderos anulado, los municipios de la Comarca Noroeste deberán plantearse la segregación de la actual Mancomunidad del Norte y recuperar la vieja idea de la Mancomunidad del Noroeste para, desde ella, reivindicar con uñas y dientes la solución inmediata del problema. PROPUESTA En definitiva, como se trata de aportar soluciones factibles, me permito sugerir las siguientes: TRAMO PAGADOR - BAADEROS- Quitar los semáforos - Poner pasos de peatones "reos" - Cerrar la rotonda de San Andrés en las horas punta, de forma que el tráfico sea continuado. - Elevar el límite de velocidad a 80 km/h en el sentido Norte-Las Palmas. Si el argumento para poner un límite de 50 en una vía interurbana se basa en la cercanía de un núcleo de población, entendemos que en los carriles más alejados, los que discurren hacia la capital, una vez instalados los pasos peatonales "reos", podrá elevarse el límite de velocidad. - Simultáneamente, llevar a cabo al obra de cuatro carriles "como Dios manda", sobre la misma vía. TRAMO BAADEROS - CRUCE DE ARUCAS- Sencilla y llanamente, construir el ansiado CUARTO CARRIL, con arcenes y mediana seguros. - Mientras se acomete la obra, secundamos la propuesta de que se retome la antigua reversibilidad de los carriles en este tramo mediante la utilización de señales luminarias u otras en horas punta. EPA•LOGO No obstante, somos conscientes de que queda otro punto negro: el "tónel" Julio Luengo. La congestión Norte-Las Palmas en este "tónel" entre las 7:00 y las 9:00 de la mañana demuestra que ni la Variante ni la duplicación solucionarán definitivamente los problemas de las colas en este horario. Pero la solución propuesta, unido a la duplicación -ya en construcción- del tramo PAGADOR-GUANA, aliviará bastante la situación. TEXTO: Antonio Aguiar. 16 de octubre de 2007.

#### FOTOS: LA PROVINCIA NOTICIAS RELACIONADAS

- Reportaje de LA PROVINCIA del día 14.10.07 Por la refundación de la Mancomunidad del Noroeste. Por Antonio Aguiar Díaz.  
El Gobierno desconoce aún el alcance del fallo que anula el corredor del Norte. Gran Canaria

El Norte defenderá la vía proyectada para evitar más retrasos en su ejecución. Gran Canaria

El corredor viario del Norte se atasca por segunda vez en casi una década. Gran Canaria Los ecologistas piden que se abandone ya la variante de Baaderos. Gran Canaria