



BOLETÍN OFICIAL

El texto del Boletín Oficial del Parlamento de Canarias puede ser consultado gratuitamente a través de Internet en la siguiente dirección: <http://www.parcn.es>

SUMARIO

PROPOSICIONES DE LEY

EN TRÁMITE

9L/PPL-0003 Del **GP Nueva Canarias (NC)**, en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna.

Página 1

PROPOSICIÓN DE LEY

EN TRÁMITE

9L/PPL-0003 *Del GP Nueva Canarias (NC), en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna.*

(Registro de entrada núm. 5100, de 24/11/15).

Presidencia

La Mesa del Parlamento, en reunión celebrada el día 3 de diciembre de 2015, adoptó el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia:

1.- PROPOSICIONES DE LEY

1.1.- Del GP Nueva Canarias (NC), en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna.

Acuerdo:

En conformidad con lo previsto en los artículos 134 y 135 del Reglamento de la Cámara, se acuerda admitir a trámite la proposición de ley de referencia, a la que se acompaña exposición de motivos, ordenar su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento y remitir al Gobierno a los efectos previstos en el artículo 135.2, 3 y 4 del Reglamento.

De este acuerdo se dará traslado al autor de la iniciativa. Asimismo, se trasladará al Gobierno a los efectos señalados.

En ejecución de dicho acuerdo y en conformidad con lo previsto en el artículo 107 del Reglamento del Parlamento de Canarias, dispongo su publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

En la sede del Parlamento, a 3 de diciembre de 2015.- PD EL SECRETARIO GENERAL, Salvador Iglesias Machado.

PROPOSICIÓN DE LEY EN DEFENSA DEL SUELO AGRÍCOLA Y DE LA AUTONOMÍA MUNICIPAL DE LA LAGUNA

El Grupo Parlamentario Nueva Canarias, al amparo de lo dispuesto en el artículo 134 del Reglamento del Parlamento, presenta la siguiente Proposición de Ley en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna, para su tramitación ante el Pleno del Parlamento.

A LA MESA DE LA CÁMARA

El Pleno del Parlamento de Canarias celebrado el 10 de febrero de 2015 aprobó por unanimidad de todos los grupos la toma en consideración de la Proposición de Ley en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna, presentada por los diputados de Nueva Canarias, entonces integrados en el Grupo Mixto. Esta proposición de ley decayó por la finalización de la VIII Legislatura.

La proposición de ley fue presentada tras tener conocimiento de que el Ayuntamiento de La Laguna, en sesión plenaria celebrada el 11 de septiembre de 2014, había aprobado, por unanimidad de todos los grupos políticos con representación en dicha institución, una moción presentada por el concejal Santiago Pérez García del grupo Por Tenerife (XTF) solicitando al Gobierno de Canarias, grupos políticos del Parlamento de Canarias y Cabildo Insular de Tenerife, la adopción de una iniciativa legislativa en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna, cuyo texto acompañaba la moción aprobada.

Según reza en la moción aprobada este acuerdo se adopta por parte del Ayuntamiento de La Laguna “en defensa de un desarrollo sostenible y equilibrado de su territorio, de su patrimonio de suelo agrícola y de su autonomía para la definición del modelo de ordenación del municipio, sin más condicionantes ni limitaciones que las que vengan impuestas por los intereses generales de Tenerife y del archipiélago, definidos por la legislación canaria de ordenación del territorio, de los recursos naturales y urbanística y por los instrumentos de planeamiento de ámbito insular elaborados y aprobados con pleno respeto a dicha legislación”.

El día 12 de noviembre de 2015 el Pleno del Ayuntamiento de La Laguna vuelve a adoptar por unanimidad una moción para la reformulación del modelo de movilidad y transporte del área metropolitana, presentada por los grupos municipales de Por Tenerife-Nueva Canarias y de Unidos Se Puede, que manifiesta su rechazo al viario impuesto al municipio de La Laguna y reitera las exigencias contenidas en la referida proposición de ley aprobada inicialmente en este Parlamento.

El portavoz del Grupo Parlamentario de NC se reunió el pasado día 19 noviembre con las plataformas por un PGO Participativo de Guamasa, Tejina, Valle Guerra, El Centenero y Camino la Villa, con la asistencia del edil lagunero de Por Tenerife-NC, Santiago Pérez, donde se solicitó al grupo de NC volver a presentar urgentemente la proposición de ley que decayó con el final de la VIII Legislatura.

Por estas razones el Grupo Parlamentario de Nueva Canarias, de conformidad con lo establecido en el artículo 134 y siguientes del Reglamento del Parlamento, presenta la siguiente Proposición de Ley en defensa del suelo agrícola y de la autonomía municipal de La Laguna.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La complejidad y profusión del ordenamiento territorial y de los recursos naturales de Canarias hace difícil e insegura su interpretación, no sólo para los agentes económicos sino para las propias administraciones públicas, cuya acción en este terreno debe estar estrictamente enmarcada en el principio de legalidad.

Esa confusión y prolijidad han facilitado –en contra de los fines explícitos de la actuación pública con relación al territorio (artículo 5 TRLOTENC), entre los que destaca el de conservar y, en su caso, preservar los recursos y elementos naturales– la aprobación de planes y proyectos por las propias administraciones canarias en flagrante contradicción con los criterios, principios y fines del propio ordenamiento jurídico de ordenación del territorio.

La envergadura técnica y documental de los instrumentos de planeamiento, la presunción de legalidad y la ejecutividad de las normas y actos de las administraciones públicas, así como las dificultades para el ejercicio efectivo de los derechos de información, participación y acceso a la justicia por parte de la ciudadanía y –a pesar de toda la normativa europea, española y canaria que los reconoce y ampara– para la defensa de los intereses generales, han permitido la aprobación y ejecución de instrumentos de planeamiento y proyectos que han producido transformaciones irreversibles sobre espacios y recursos naturales que debieron y deben ser preservados.

Con carácter general, todos los instrumentos de planeamiento hacen, en la memoria y objetivos, grandes pronunciamientos sobre la sostenibilidad y la preservación de un territorio que contiene importantes recursos naturales y un extraordinario patrimonio de biodiversidad y, al mismo tiempo, está sometido a importantes tensiones poblacionales y económicas. Pero, con demasiada frecuencia, esas proclamaciones quedan reducidas a mera literatura porque la parte normativa de esos mismos planes las desvirtúa o las contradice.

Un ejemplo notable de la situación descrita lo constituye el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife (en adelante PTEOSVAM) aprobado por acuerdo del cabildo insular

de 19 de julio de 2006, (BOC n.º 38, de 21 de febrero de 2007). Este plan especial de ordenación, que pretende ser de carácter vinculante para los demás instrumentos de ámbito inferior (disposición transitoria primera PTEOSVAM), invocando el carácter integrado y jerárquico de nuestro sistema de planeamiento, artículo 9.2 TRLOTENC, vulnera disposiciones del propio Texto Refundido (artículo 23.5) con amplias repercusiones restrictivas de la autonomía municipal en materia de ordenación urbanística; Directrices de Ordenación General que constituyen normas con fuerza de ley y, además, la cúspide de la estructura de planeamiento del archipiélago (DOG 58.2 c, 62.1 y 67.1 sobre protección del suelo rústico, y 84.1, 85.1, 86.3 a) y b), 95 c) y 97.3 sobre definición y ejecución de infraestructuras); y normas del propio Plan Insular de Ordenación de Tenerife que definen el modelo del territorio, distribuyendo globalmente los usos y actividades, y protegen el suelo agrícola (PIOT 2.2.2-7 y 2-D), así como las que prevén y determinan el desarrollo del propio PIOT en materia de transporte público y de ordenación del sistema viario, a través de sendos Planes Territoriales Especiales de ámbito insular (PIOT 3.3.3.7 y 3.3.3.8), que no han sido aún elaborados y aprobados, llamados a concretar el modelo insular de movilidad e infraestructura viaria, marco obligatorio para una ulterior ordenación de las diferentes comarcas de Tenerife, como la del Área Metropolitana.

El PTEOSVAM fue elaborado con la pretensión de dar el ropaje del planeamiento a un conjunto de proyectos viarios decididos de antemano. Es un ejemplo de urbanismo de proyecto, que no de planeamiento, alguno de los cuales, como la llamada Ronda Norte de Santa Cruz (Vía de Cornisa), data de su Plan General de 1957 (PTEOSVAM 2.3.5, pág. 728).

Va mucho más allá de la función que corresponde a un plan territorial en nuestro sistema de planeamiento, lo que ha llevado al equipo redactor del Plan General de Ordenación de La Laguna a cuestionar “hasta qué punto se trata de un plan territorial que desarrolla el PIOT, duda que se refuerza al comprobar que su contenido no responde en el grado que sería deseable a lo que establecía el PIOT respecto a los llamados Planes Territoriales Especiales de Infraestructuras y Equipamientos” (PGO J6-146, 2.1 Determinaciones Constitutivas del PTEOSVAM).

El PTEOSVAM no se limita a desarrollar el sistema viario de ámbito insular previsto por el PIOT en el ámbito de la comarca Metropolitana, es decir un “modelo viario cuya red principal estaría conformada por la TF-1 (autopista del Sur), TF-5 (autopista del Norte), la autopista exterior y la variante de la TF-5 a su paso por La Laguna” (PTEOSVAM, 2.3.5, Descripción y justificación de la propuesta de ordenación y el modelo territorial al que se avanza), sino que envuelve al municipio de La Laguna en un conjunto de mallas y anillo viario que recorta drásticamente su propia autonomía para definir su modelo urbanístico a través del PGO y amenaza amplias superficies de suelo agrícola, que deben ser conservadas por determinación legal.

Este es el caso del denominado anillo oeste de la ciudad, que tiene su origen en el actual enlace de la autopista del Norte con el aeropuerto “con dirección al NW hasta alcanzar la parte inferior de las laderas que delimitan La Vega” de Agüere. “Estos espacios llanos de La Vega son predominantemente agrarios al tratarse de óptimas tierras por sus caracteres edafológicos, y por ello aparecen en el planeamiento de La Laguna como suelo rústico de protección agrícola tradicional 1” (PTEOSVAM 3.2.2.2.4, Anillo de La Laguna, pág. 808). “El PIOT...preserva al máximo los mejores suelos de vocación agrícola que, como en el caso de La Vega de La Laguna, cada vez se encuentran más amenazados y presionados por los nuevos usos” (PTEOSVAM 3.2.2.2. El PIOT, pág. 755).

Por otra parte, el propio PIOT incurre en flagrantes contradicciones internas y con las Directrices Generales de Ordenación, a las que pretendía adaptarlo la Revisión aprobada por Decreto de 4 de marzo de 2011 (BOC n.º 58, de 21/3/11), al definir como Área de Regulación Homogénea de Protección de la Agricultura Tradicional II amplias superficies situadas al sur de la ciudad de La Laguna, en la zona de Geneto-Los Baldíos y prever simultáneamente el trazado sobre esa zona de la denominada autopista exterior que, “mediante la unión de los corredores insulares norte y sur en un área exterior al continuo urbano, consiga separar los tráficos insulares de los propios de la conurbación”. Esta autopista constituye el elemento central de la llamada circunvalación oeste del área metropolitana, de especial importancia “al establecer una discontinuidad entre el tejido urbano de la conurbación Santa Cruz-Laguna y las áreas agrícolas adyacentes, y de esta manera actuar como elemento ordenador del crecimiento urbano, separando el ámbito urbano del rural o natural” (PTEOSVAM 2.3.5.1. Descripción del modelo viario propuesto, pág. 726).

A la vista de nuestra constante experiencia, que el propio PTEOSVAM tiene que asumir reconociendo que la actual autopista TF-2, Las Chumberas a Santa María del Mar, que en su día tuvo la misma justificación teórica que ahora pretende dársele a la futura autopista exterior, así como el resto de la “red viaria periférica queda en el área metropolitana insular absorbida en el tejido urbano” (PTEOSVAM 3.2.2.2, El PIOT, pág.755), el trazado de nuevas vías de alta capacidad no es la solución a los problemas de movilidad, debiendo evitarse “especialmente, por un lado, aumentar la accesibilidad en áreas que, por su valor natural y paisajístico han de permanecer al margen de los procesos de transformación y, por otro, crear expectativas de usos poco compatibles” (PIOT).

Según las alegaciones presentadas al proyecto de autopista exterior por la Asociación de Ganaderos de Tenerife (Agate), su ejecución supondría la destrucción directa en La Laguna de 901 415 metros cuadrados de suelo agrícola, que el propio cabildo insular paradójicamente ha acordado proteger a través del PIOT.

El panorama del planeamiento vigente es, como se ve, caótico y contradictorio, de forma que deteriora la previsibilidad y la seguridad jurídica y facilita aparente cobertura a decisiones políticas sobre distribución y usos del suelo, y en materia de definición y trazado de infraestructuras, que vulneran los principios y objetivos esenciales de nuestro ordenamiento jurídico territorial y de los recursos naturales.

El PTEOSVAM es un gran ejemplo de esa contradicción entre las determinaciones legales que consagran la sostenibilidad como objetivo primordial de la política canaria de ordenación del territorio y la realidad de unos instrumentos de ordenación utilizados “a la carta” por determinadas administraciones canarias para legitimar decisiones políticas tomadas de antemano, con plena conciencia de que son los que efectivamente van a incidir sobre el modelo territorial efectivo aprovechando inercias muy establecidas y prácticas políticas y funcionariales sustentadas en el círculo vicioso argumental de que un plan, como el PTEOSVAM, es vinculante porque lo dicen sus propias disposiciones.

TEXTO DE LA PROPOSICIÓN DE LEY

Artículo 1.º.- Queda derogado el Plan Territorial Especial de Ordenación del Sistema Viario del Área Metropolitana de Tenerife, aprobado por acuerdo del cabildo insular de 19 de julio de 2006, BOC n.º 38, de 21 de febrero de 2007.

Artículo 2.º.- Quedan derogados los apartados 3-D y 7-D del artículo o disposición 5, sección 1.ª, capítulo 2.º, título II del Plan Insular de Ordenación de la isla de Tenerife que prevén la ejecución de una nueva infraestructura viaria, la autopista exterior del área metropolitana de Tenerife, por infringir los criterios para la actuación de los poderes públicos en relación con la ordenación de los recursos naturales, territorial y urbanística, así como los fines de la actuación pública sobre el territorio (artículo 3.1 a), b), e) y g) y 5 a) del Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo), y las Directrices Generales de Ordenación 58.2 c), 62.1 y 67.1 sobre protección del suelo rústico, y 84.1, 85.1, 86.3 a) y b), 95 c) y 97.3 sobre definición y ejecución de infraestructuras, aprobadas por Ley 19/2003, de 14 de abril, de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Disposición adicional única.- La consejería competente del Gobierno de Canarias formulará, en el plazo de un año, sendos planes territoriales especiales de ordenación de transporte colectivo y de carreteras de la isla de Tenerife, que deberán ajustarse a las determinaciones de las Directrices de Ordenación y al modelo de estructura del territorio, distribución de usos y actividades, criterios para la localización y ejecución de las infraestructuras, así como a las determinaciones de protección de los recursos naturales y del suelo agrícola del Plan Insular de Ordenación.

Disposición transitoria.- Los instrumentos de ordenación territorial, urbanística y de los recursos naturales actualmente en tramitación deberán adaptarse a lo dispuesto en esta ley, que entrará en vigor al día siguiente de su publicación.

En Canarias, a 24 de noviembre de 2015.- EL PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE NUEVA CANARIAS, Román Rodríguez Rodríguez.



Parlamento de Canarias