



VII LEGISLATURA NÚM. 135

5 de abril de 2011

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>

BOLETÍN OFICIAL DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

SUMARIO

LEYES APROBADAS POR EL PARLAMENTO DE CANARIAS

7L/PL-0032 Sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando, afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria donde llaman “Montaña Las Tabaibas” del municipio de Telde.

Página 2

LEY APROBADA POR EL PARLAMENTO DE CANARIAS

7L/PL-0032 *Sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando, afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria donde llaman “Montaña Las Tabaibas” del municipio de Telde.*

(Publicación: BOPC núm. 115, de 21/3/11.)

PRESIDENCIA

El Pleno del Parlamento de Canarias, en sesión celebrada los días 22 y 23 de marzo de 2011, aprobó la Ley sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de

Gando, afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria donde llaman “Montaña Las Tabaibas” del municipio de Telde.

En conformidad con lo establecido en el artículo 110 del Reglamento del Parlamento de Canarias, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento.

Proyecto de Ley tramitado bajo el título “Sobre la declaración de interés general de la reubicación de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando, afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, en donde llaman ‘Montaña Las Tabaibas’, del municipio de Telde”.

En la sede del Parlamento, a 1 de abril de 2011.-
EL PRESIDENTE, Antonio Á. Castro Cordobez.

**LEY SOBRE LA DECLARACIÓN DE INTERÉS GENERAL DE LA REUBICACIÓN
DE LOS BARRIOS DE OJOS DE GARZA, LA MONTAÑETA Y EL CASERÍO DE GANDO,
AFECTADOS POR LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA DONDE LLAMAN
“MONTAÑA LAS TABAIBAS” DEL MUNICIPIO DE TELDE**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

I

La aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria y de su nueva zona de servicio, realizada por Orden, de 20 de septiembre de 2001, del Ministerio de Presidencia, así como la previsión contenida en el mismo de ampliar el campo de vuelos con la construcción de una nueva pista, con sus correspondientes servidumbres aeronáuticas, inciden directamente sobre los habitantes de algunos núcleos residenciales del municipio de Telde, cuyas viviendas se encuentran ubicadas dentro de los terrenos que delimita la citada nueva zona de servicio y la ampliación de ésta prevista en el proyecto básico de la futura pista. Consecuentemente, los terrenos y viviendas deben ser objeto de expropiación por parte de la Administración estatal, habiéndose recogido a tal fin en la relación de fincas afectadas por el expediente de expropiación (81-AENA.08) promovido por el Ministerio de Fomento a instancias de Aena. En concreto, la afección se proyecta fundamentalmente sobre los habitantes de los barrios de Ojos de Garza, La Montañaeta y el Caserío de Gando, cuyas viviendas, así como algunas otras dispersas dentro de la zona afectada, deberán ser derruidas por estar ubicadas en la zona de ampliación del campo de vuelos o por constituir un obstáculo para la regularidad de las operaciones aeroportuarias asociadas a la nueva pista y comprometer su seguridad.

Es evidente que la isla de Gran Canaria requiere una infraestructura aeroportuaria capaz de garantizar y potenciar su desarrollo social y económico, demandada por el propio carácter insular del territorio canario y su necesaria vocación hacia el turismo nacional e internacional como motor esencial de la economía del archipiélago. Pero ese interés general no puede justificar necesariamente actuaciones que conlleven un sacrificio desproporcionado de los derechos y necesidades del concreto grupo de ciudadanos afectados por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria. En este caso específico, dado el importante número de familias afectadas por la inevitable demolición de los barrios afectados, el pago de una indemnización pecuniaria por parte de la Administración General del Estado compensaría en términos económicos la injerencia en el derecho de propiedad y en el derecho a una vida personal y familiar adecuada, pero no resolvería los traumas y conflictos sociales que se plantearían ni el impacto humano que se ocasiona a cada uno de los afectados.

En efecto, el desmantelamiento de un barrio siempre resulta dramático para la colectividad vecinal afectada ante la ruptura del entramado social existente, pero en el presente caso esa incidencia negativa se ve exacerbada en una sociedad como la canaria, fuertemente estructurada

a través de unas estrechas relaciones de vecindad, y en concreto en los barrios de Ojos de Garza, La Montañaeta y el Caserío de Gando en el municipio de Telde, donde los vínculos sociales trlabados entre sus habitantes alcanzan cotas especialmente significativas, dadas las características, naturaleza y modo de generación de tales barrios. Ante esta situación excepcional, el conjunto de las administraciones de la Comunidad Autónoma de Canarias, Gobierno de Canarias, Cabildo Insular de Gran Canaria y Ayuntamiento de Telde, debe responder con medidas igualmente excepcionales, conducentes a minimizar los impactos sobre los sentimientos de pertenencia, arraigo y estructuración social de las comunidades vecinales afectadas.

La intención de no romper la cohesión social de los barrios referidos, manteniendo los vínculos existentes entre sus habitantes, determina que la reubicación se efectúe atendiendo a criterios de proximidad entre los mismos, lo que unido a la extensión de los barrios afectados, dificulta el optar para la reubicación por un suelo urbanizable de los existentes actualmente en el Plan General de Ordenación Urbana del municipio del Telde.

Es por ello que se opta por una ley singular, que posibilita la reubicación mediante la reclasificación directa de un suelo rústico de protección agraria en suelo urbanizable, en lugar de proceder a la modificación de la normativa correspondiente que supondría dejar abierta esta misma posibilidad para eventuales operaciones expropiatorias que pudieran llevarse a cabo en el futuro y en las que pudieran no concurrir las presentes circunstancias excepcionales, difícilmente reproducibles en otros procedimientos expropiatorios.

II

El permanente diálogo con los sujetos afectados desarrollado por las administraciones públicas canarias desde la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, constituidos en la Asociación de afectados por la ampliación del aeropuerto de Gando, arroja una conclusión significativa. Efectuadas diversas consultas, la más reciente en julio de 2008, en torno a un 90% de los sujetos afectados optaría por reubicarse en un mismo asentamiento con el resto de los vecinos afectados dentro del mismo término municipal de Telde, prefiriendo mayoritariamente que las administraciones públicas asumiesen la construcción de las nuevas viviendas, estando dispuestos a aplicar el justiprecio en dicha actuación.

Esta solución es el resultado de varios años de trabajo con los vecinos afectados en el seno de la comisión municipal creada por el Ayuntamiento de Telde, que ha dado lugar a diversos acuerdos plenarios, donde se reconoce la trascendencia de la misma y la necesidad

de que el Ayuntamiento de Telde, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Gobierno de Canarias intervengan en el marco de sus competencias para dar una respuesta adecuada a la excepcional situación que el traslado de todos los vecinos afectados creará. Ese proceso de colaboración ha cristalizado en el “Convenio marco de colaboración entre la entonces Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, el Excmo. Cabildo de Gran Canaria y el M.I. Ayuntamiento de Telde, para viabilizar el realojo de los vecinos afectados por la construcción de la nueva pista del aeropuerto de Gran Canaria”, suscrito el 21 de noviembre de 2007, donde las tres administraciones públicas canarias se comprometieron, fundamentalmente, a promover la declaración de interés general de las actuaciones necesarias para lograr la efectividad del traslado de aquellos afectados que así lo desearan, a localizar unos terrenos adecuados contando con los intereses de los afectados, a adecuar los instrumentos de ordenación territorial y urbanística a dicha necesidad y, finalmente, a articular todo el proceso de dicho traslado.

III

La elección de la concreta ubicación donde efectuar el traslado de los barrios desplazados dentro del término municipal de Telde no ha resultado sencilla. La grave incidencia social, la gran cohesión de la postura adoptada por los sujetos afectados, así como el compromiso mayoritario de destinar la indemnización expropiatoria a su futura reubicación, han compelido a las administraciones a buscar el consenso con los afectados en la búsqueda del lugar idóneo donde efectuar la reposición de los citados barrios. El objetivo perseguido ha sido, de una parte, hacer copartícipes de la decisión a los sujetos afectados, evitando imposiciones indeseables que acrecentasen el trauma inherente al traslado masivo y, de otra parte, seleccionar la ubicación idónea, más allá de las posibles limitaciones que el planeamiento territorial y urbanístico vigentes puedan plantear, otorgando prevalencia a la adecuada solución del problema social creado, sin perjuicio del necesario respeto a aquellos valores ambientales excepcionales que resulten contrastados y reales.

Cuatro han sido, fundamentalmente, los criterios adoptados por las administraciones y los sujetos afectados, al respecto. En primer lugar, los antecedentes territoriales y urbanísticos de la zona a elegir que, más allá de la aplicación directa del planeamiento, pongan de manifiesto la aptitud de los terrenos a involucrar en la reubicación a ser transformados por la urbanización inherente al mismo, así como la inexistencia de valores naturales de entidad relevante y la incorporación de aquellos otros presentes que contribuyan a resolver una ordenación integrada con su entorno. En segundo lugar, la accesibilidad y dotación del emplazamiento con las redes de comunicación viaria ya existentes, así como con el resto de redes de infraestructuras que posibiliten un desarrollo urbano con los necesarios niveles de calidad de vida. En tercer lugar, la ubicación fuera de las huellas

de ruido previsibles del nuevo campo de vuelo recogidas por el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria. Finalmente, y en cuarto lugar, que los terrenos elegidos propicien la menor pérdida posible del sentimiento de pertenencia a las zonas de procedencia, en atención a su proximidad, con la finalidad de lograr que la zona de realojo pueda ser reconocible e interiorizada por los afectados y generar su mejor predisposición a soportar el proceso.

Los terrenos seleccionados están constituidos por las laderas que conforman la denominada Montaña Las Tabaibas, cuya localización y delimitación más precisa se recogen en el anexo I de esta ley. Se trata de unos terrenos clasificados por el vigente Plan General de Ordenación de Telde como suelo rústico de protección agraria, mientras que el vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria los zonifica bajo la clave B.b.4, como suelo agrario en abandono. La mayor parte de los terrenos elegidos fueron calificados como sistema general con uso de campo de golf en el anterior Plan General de Ordenación de Telde, no habiéndose realizado ninguna actividad agrícola desde hace décadas. El lugar elegido cuenta actualmente con una accesibilidad suficiente con el casco urbano de Telde, a través de la GC-100 y con la GC-1 a través de la GC-140, existiendo la posibilidad de contar con una conexión a la futura variante aeroportuaria de la GC-1. Por otra parte, en relación a afecciones acústicas, los terrenos están fuera de la huella de ruido prevista en el Plan Director del Aeropuerto para su desarrollo previsible. Finalmente, el ámbito elegido tiene entidad y características suficientes para albergar la totalidad de la reubicación de forma unitaria, y cuenta que la disposición favorable de los representantes de los vecinos afectados puesta de manifiesto en la Comisión de Seguimiento del Convenio antes citado, celebrada el 25 de febrero de 2010.

IV

La adaptación del vigente planeamiento urbanístico de Telde a las necesidades de suelo, en términos de clasificación, calificación, intensidades de uso... etc., ocasionadas por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria requeriría iniciar un dilatado proceso de revisión del plan general que, unido al tiempo que requieren las consecuentes actuaciones inherentes al propio proceso de reubicación pretendido, resulta en todo punto incompatible con la urgencia en la respuesta de los poderes públicos demandada por los afectados. Por ello se ha optado, como medida más adecuada, por la figura de una norma con rango de ley. No se produce la invasión de competencias locales, sino el ejercicio consensuado por parte de las tres administraciones implicadas ante la excepcionalidad de la situación a la que debe hacerse frente, de lo que es expresión que esta iniciativa haya surgido del consenso alcanzado en la Comisión de Seguimiento del Convenio de referencia en la que, además de las tres administraciones, participan como invitados los representantes de los afectados.

La reclasificación directa del suelo efectuada por esta ley se constituye en una decisiva garantía frente a cualquier atisbo de especulación urbanística o de arbitrariedad, en términos similares a los previstos por el artículo 34 a) del Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, y como única respuesta, necesaria y viable para lograr, en un espacio de tiempo razonable, la efectividad de la reubicación de los vecinos afectados. La rigidez inherente al sistema de planeamiento territorial y urbanístico diseñado por el texto refundido no permite establecer con certeza un horizonte temporal definido en el que pueda determinarse la fecha exacta de aprobación de las alteraciones de tales instrumentos de planeamiento, lo que unido a la necesaria elaboración de un planeamiento de desarrollo que establezca la ordenación pormenorizada del suelo, podría frustrar el traslado de los afectados en los términos expuestos.

El artículo 30.15 del Estatuto de Autonomía de Canarias atribuye a la Comunidad Autónoma de Canarias competencia exclusiva en materia de ordenación del territorio y de litoral, urbanismo y vivienda. Por otro lado, la potestad expropiatoria y el ejercicio de las restantes competencias de la legislación expropiatoria atribuidas a la Administración del Estado, cuando se trate de materia competencia de la Comunidad Autónoma, está prevista en el artículo 41 b) del mismo texto legal. Por último, la disposición adicional quinta del Estatuto se refiere a la declaración de interés general de obras, instalaciones o servicios en Canarias, teniendo en cuenta las singularidades del archipiélago.

Como consecuencia de los motivos expuestos, se dicta la presente ley, la cual consta de tres artículos, una disposición adicional y tres disposiciones finales.

Artículo 1.- Declaración de interés general.

Se declara de interés general la reposición de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando, afectados por la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria y la delimitación de su zona de servicio, así como por su ampliación, contemplada en el proyecto básico de la futura pista, mediante la urbanización, edificación y demás actuaciones necesarias, en el lugar conocido por “Montaña Las Tabaibas”, dentro del término municipal de Telde, delimitados en el anexo I de la presente ley.

Artículo 2.- Régimen urbanístico del suelo.

1. Los terrenos delimitados en el anexo I de la presente ley, y que en el planeamiento vigente en el municipio de Telde se encuentran clasificados como suelo rural de protección agraria, ostentarán, desde la aprobación de la presente ley y por determinación directa de la misma, la clasificación de suelo urbanizable sectorizado no ordenado.

2. Tanto la delimitación como los parámetros urbanísticos estructurantes del sector que figuran en el anexo I constituyen el marco máximo de aplicación de esta ley,

pudiendo el correspondiente plan parcial de ordenación ajustarlos de manera más precisa a las necesidades finales de la reconstrucción de los citados barrios, atendiendo al número de afectados que manifiesten el deseo al traslado y a las exigencias de las servidumbres aeronáuticas y de las medidas de integración ambiental que requiera la actuación.

3. En caso de que el citado plan parcial no considerase necesario ordenar la totalidad de los terrenos delimitados en el anexo I, los suelos excluidos recuperarían por determinación legal la clasificación original de suelos rústicos de protección agraria.

4. De no llevarse a efecto el citado traslado, la totalidad del suelo reclasificado como urbanizable sectorizado recobrará su clasificación y categorización originaria como suelo rural de protección agraria.

Artículo 3.- Traslado de los barrios afectados.

1. A los efectos de la Ley de Expropiación Forzosa, se declara de interés social la reposición de los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando en orden a la adquisición de los terrenos delimitados en el citado anexo I.

2. La Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, el Cabildo Insular de Gran Canaria y el Ayuntamiento de Telde, en el marco de los convenios de colaboración que suscriban entre sí, y en su caso, con la Administración General del Estado y los ciudadanos afectados por el expediente expropiatorio que opten por la reposición de sus viviendas en los terrenos delimitados en el anexo I de la presente ley, coordinarán todas las actuaciones necesarias para la reposición de los barrios afectados en los terrenos señalados en el anexo I.

3. Las administraciones firmantes del convenio citado en el apartado anterior, deberán garantizar a los ciudadanos afectados por el expediente expropiatorio derivado del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria y la ampliación de su zona de servicio contemplada en el proyecto básico de la futura pista que promueve el Ministerio de Fomento, la posibilidad de trasladar sus edificaciones a la nueva ubicación en los terrenos delimitados en el anexo I.

4. Los afectados que deseen acogerse al traslado deberán convenir, de forma individualizada, con las citadas administraciones la consignación de las cuantías de los justiprecios y demás indemnizaciones recibidas por los inmuebles y demás derechos afectados como consecuencia de la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, a excepción de los gastos de traslado, que resulten equivalentes al valor de la edificación repuesta, en los términos del anexo I.

DISPOSICIÓN ADICIONAL

Única.- Modificación del planeamiento.

1. El Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria y el Plan General de Ordenación de Telde quedan modificados en los términos del anexo I, debiendo procederse, a tal

efecto, a la adaptación de los documentos de dichos planes, dentro del plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley.

2. De haberse procedido a la adaptación a que se refiere el apartado anterior y recuperar los terrenos su clasificación originaria, de acuerdo con lo dispuesto en los apartados 3 y 4 del artículo 2, los documentos de los referidos planes deberán volver a adaptarse a la nueva situación.

3. El suelo destinado a la reubicación será gestionado por el sistema de ejecución pública previsto en los artículos 123 y siguientes del texto refundido.

4. El plan parcial que ordene pormenorizadamente el suelo afectado destinado a la reubicación deberá formularse en el plazo máximo de un año desde la aprobación de la presente ley, en los términos previstos por el artículo 35.3 del *Texto Refundido de las Leyes de Ordenación del Territorio de Canarias y de Espacios Naturales de Canarias, aprobado por Decreto Legislativo 1/2000, de 8 de mayo*.

DISPOSICIONES FINALES

Primera.- Desarrollo reglamentario.

Se autoriza al Gobierno de Canarias para proceder, en el marco de sus atribuciones, al desarrollo reglamentario de esta ley.

Segunda.- Documentación complementaria.

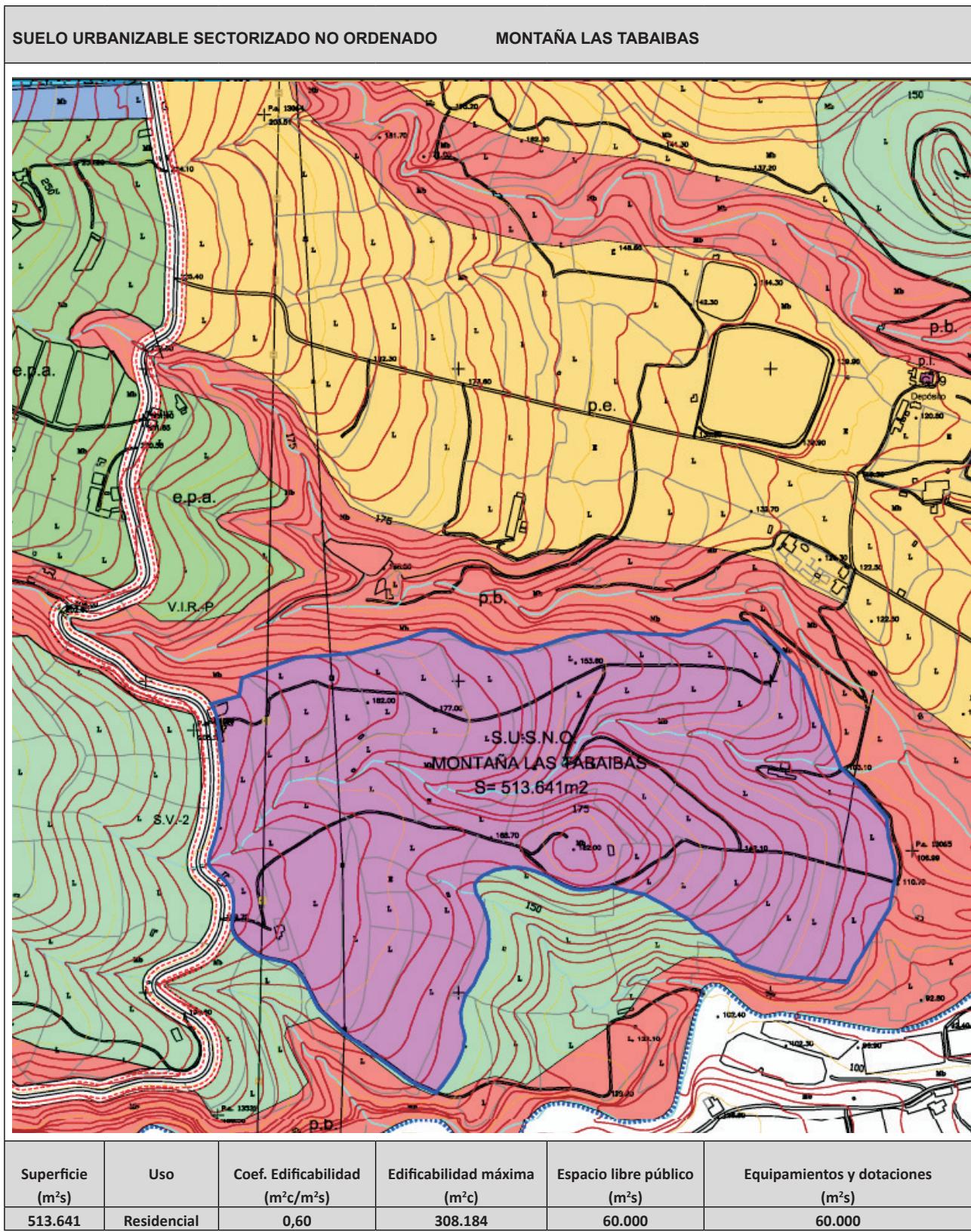
A los efectos de interpretación y justificación de las determinaciones contenidas en la presente ley, se tendrá en cuenta el documento titulado Informe sobre la Propuesta del Suelo de Montaña Tabaiba como posible ubicación para acoger la operación de realojo de Ojos de Garza promovido por Gesplan por encargo del Gobierno de Canarias, y que se incorpora como anexo II.

Tercera.- Entrada en vigor.

La presente ley entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Boletín Oficial de Canarias*.

ANEXO I

TERRENOS Y DETERMINACIONES URBANÍSTICAS ESTRUCTURANTES PARA LA REUBICACIÓN DE AFECTADOS POR LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA





SUELO URBANIZABLE SECTORIZADO NO ORDENADO MONTAÑA DE LAS TABAIBAS

PLANOS DE ZONIFICACIÓN

PROMOTOR
CABILDO DE GRAN CANARIA

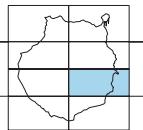
EQUIPO REDACTOR
SERVICIO DE PLANEAMIENTO - ÁREA DE POLÍTICA TERRITORIAL

ZONIFICACIÓN Y ORDENACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES

Diciembre 2003

ZONIFICACIÓN

Escala : 1 / 25.000



A.- ZONAS DE MAYOR VALOR NATURAL.

- A.1 - de muy alto valor natural
- A.2 - de alto valor natural
- A.3 - de moderado valor natural

B.a.- ZONAS DE APTITUD NATURAL.

- B.a.1 - de alto valor natural y bajo valor productivo
- B.a.2 - de moderado valor natural y productivo
- B.a.3 - de bajo valor natural y escaso valor productivo

B.b.- ZONAS DE APTITUD PRODUCTIVA

- Zonas B.b.1 de muy alto valor agrario
- B.b.1.1 - por su alto valor productivo actual y potencial
 - B.b.1.2 - por su alto valor paisajístico
 - B.b.1.3 - por presencia de valores naturales y ambientales

- B.b.2 - de alto valor agrario
- B.b.3 - de moderado valor agrario
- B.b.4 - de suelo agrario en abandono
- B.b.5 - de valor extractivo

D.- S. URBANOS, S. URBLES Y ASENT. RURALES

- D.1 - suelos urbanizables
- D.2 - asentamientos rurales
- D.3 - suelos urbanos

A.- ZONAS DE MAYOR VALOR NATURAL

- A.1.1.L - litoral de muy alto valor natural
- A.1.2.M - marina de muy alto valor natural

B.a.- ZONAS DE APTITUD NATURAL

- B.a.1.1.L - litoral de alto valor natural
- B.a.2.L - litoral de moderado valor natural

C.- ACTUACIONES DE INTERÉS INSULAR

- C.L - litoral de dotaciones, equipamientos e infraestructuras de interés insular

B.b.ZONAS DE APTITUD PRODUCTIVA

- B.b.1.1.L - litoral de menor valor natural
- B.b.2.1.M - marina de menor valor natural de interés pesquero alto
- B.b.2.2.M - marina de menor valor natural de interés pesquero medio
- B.b.2.3.M - marina de menor valor natural de interés pesquero bajo

ANEXO II

INFORME SOBRE LA PROPUESTA DEL SUELO DE MONTAÑA DE LAS TABAIBAS COMO POSIBLE UBICACIÓN PARA ACOGER LA OPERACIÓN DE REALOJO DE OJOS DE GARZA

1. OBJETO

2. ANTECEDENTES

- 2.1. El Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria
- 2.2. La demanda vecinal de realojo de los vecinos afectados por la ampliación del aeropuerto. El arraigo familiar y social del barrio
- 2.3. Proceso previo a la propuesta del suelo apto para el realojo de los vecinos de Ojos de Garza en “Montaña de las Tabaibas”

3. JUSTIFICACIÓN DE LA UBICACIÓN DE “MONTAÑA DE LAS TABAIBAS” COMO SUELO HABILITANTE PARA LA REPOSICIÓN DEL NUEVO BARRIO DE OJOS DE GARZA

- 3.1. Criterios y condiciones tenidos en cuenta en la valoración de Montaña de las Tabaibas como el suelo idóneo para viabilizar la operación de realojo

4. CONCLUSIÓN SOBRE LA VIABILIDAD DEL SUELO MONTAÑA DE LAS TABAIBAS.

5. PLANOS

- 5.1. Afecciones y planeamiento territorial
- 5.2. Síntesis de afecciones y propuesta de ubicación

1. OBJETO

El presente informe tiene por objeto justificar la ubicación del suelo habilitante para la operación de realojo de los vecinos de Ojos de Garza.

2. ANTECEDENTES

2.1. El Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

La aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria y de su nueva zona de servicio, realizada por Orden, de 20 de septiembre de 2001, del Ministerio de Presidencia, así como la previsión contenida en el mismo de ampliar el campo de vuelos con la construcción de una nueva pista, con sus correspondientes servidumbres aeronáuticas, inciden directamente sobre los habitantes de algunos núcleos urbanos del municipio de Telde cuyas viviendas se encuentran ubicadas dentro de los terrenos que delimita la citada nueva zona de servicio y la ampliación de ésta, prevista en el proyecto básico de la futura pista, las cuales deben ser objeto de expropiación por parte de la Administración estatal.

2.2. La demanda vecinal de realojo de los vecinos afectados por la ampliación del aeropuerto. El arraigo familiar y social del barrio.

Fruto de la creciente inquietud generada entre los vecinos de Ojos de Garza por esta actuación, en los últimos años se ha consolidado un movimiento vecinal a propósito del realojo de sus hogares con motivo de la ocupación del suelo de sus actuales viviendas por la ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, movimiento vecinal que ha cristalizado en la denominada “Asociación de afectados por la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria”.

Dicha preocupación vecinal ha devenido en la demanda de un realojo colectivo por parte de la citada vecindad en las proximidades de su actual núcleo de población, entendiendo que el arraigo familiar y social inherente al barrio no se ve suficientemente considerada con la culminación del pertinente expediente expropiatorio y consiguiente pago de una indemnización pecuniaria por parte de la administración aeroportuaria expropiante (AENA), en la medida que dicha indemnización no resolverían los traumas y conflictos sociales que se plantean, ni el impacto humano que se infiere a cada uno de los afectados.

A resultas de la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, y como respuesta a la ansiedad generada entre los vecinos, por el Ayuntamiento de Telde se encargó en el año 2004 a la empresa municipal de vivienda y suelo la elaboración de un “Estudio del censo de viviendas de Ojos de Garza como consecuencia de la Aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria”, en el que se concluía que el 71,60% de los encuestados optaban por el realojo.

Al respecto de esta demanda vecinal, que abarca a un conjunto de más de mil hogares, se puede afirmar que el desmantelamiento de un barrio resulta dramático para la colectividad vecinal afectada ante la ruptura del entramado social existente. Esta incidencia negativa se ve exacerbada en una sociedad como la canaria, fuertemente estructurada a través de unas estrechas relaciones de vecindad, y en concreto en los barrios de Ojos de Garza, La Montañeta y el Caserío de Gando en el municipio de Telde, donde los vínculos sociales tejidos entre sus habitantes alcanzan cotas especialmente significativas, dadas las características, naturaleza y modo de generación de tales barrios.

El arraigo a la zona se justifica por las estructuras sociales establecidas por los vecinos entre sí y con respecto a sus modos de vida. Esta reubicación espacial del colectivo vecinal entraña una serie de desajustes en los modos de vida y en el sistema de relaciones interpersonales y familiares que resulta difícil poder dimensionar, en la medida que, en este contexto geográfico, las personas residentes han adaptado sus estrategias económicas a las condiciones que le permite el territorio; el lugar de residencia original fue elegido por factores como la distancia respecto al puesto de trabajo, la accesibilidad, la composición social del vecindario, el potencial económico del entorno o los servicios disponibles (comerciales, deportivos, educativos, etc.).

En esta situación, la población que se ve abocada a ser realojada o expropiada lo sería por un motivo ajeno a su situación familiar o económica, viéndose obligados a ser desplazados por el interés de un colectivo social mucho más amplio (insular), que precisa el suelo que dichos vecinos ocupan para la mejora del sistema del transporte aéreo de la isla.

Ante la excepcional situación que el traslado de todos los vecinos afectados crearía, pionera en España por su

dimensión y calado, surge la necesidad de dar respuesta a esta demanda social, con el fin de minimizar los impactos sobre los sentimientos de pertenencia, arraigo y estructuración social de las comunidades vecinales afectadas.

El permanente diálogo con los sujetos afectados, desarrollado por las administraciones públicas canarias desde la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, organizados a través de la Asociación de afectados por la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria, arroja una conclusión significativa; efectuadas diversas consultas, la más reciente en julio de 2008, en torno a un 90% de los propietarios de los hogares afectados optaría por reubicarse en una misma urbanización con el resto de los vecinos afectados dentro del mismo término municipal de Telde, prefiriendo mayoritariamente que las Administraciones Públicas asuman la construcción de las nuevas viviendas y todo el proceso asociado a tal fin, estando dispuestos a aplicar el justiprecio en dicha actuación.

Ese proceso cristalizó en el “Convenio Marco de colaboración entre la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación Territorial del Gobierno de Canarias, el Excmo. Cabildo de Gran Canaria y el M.I. Ayuntamiento de Telde, para viabilizar el realojo de los vecinos afectados por la construcción de la nueva pista del Aeropuerto de Gran Canaria”, suscrito el 21 de noviembre de 2007, donde las tres administraciones públicas canarias se comprometieron, fundamentalmente, a promover la declaración de interés general de las actuaciones necesarias para lograr la efectividad del realojo de aquellos afectados que así lo desearan, a localizar unos terrenos adecuados contando con los intereses de los afectados, a adecuar los instrumentos de ordenación territorial y urbanística a dicha necesidad y, finalmente, a articular todo el proceso del realojo.

2.3. Proceso previo a la propuesta del suelo apto para el realojo de los vecinos de Ojos de Garza en “Montaña de Las Tabaibas”.

La elección de la concreta ubicación donde efectuar el realojo de los vecinos desplazados dentro del término municipal de Telde no ha resultado sencilla. La grave incidencia social, la gran cohesión de la postura adoptada por los vecinos afectados, así como el compromiso mayoritario de destinar la indemnización expropiatoria a su futuro realojo, han compelido a las Administraciones a buscar el consenso con los afectados en la búsqueda del lugar idóneo donde efectuar el realojo.

El objetivo perseguido ha sido, de una parte, hacer copartícipes de la decisión a los sujetos afectados, evitando imposiciones indeseables que acrecienten el trauma inherente al traslado masivo y, de otra parte, seleccionar la ubicación, más allá de las posibles limitaciones que el planeamiento territorial y urbanístico vigentes puedan plantear, otorgando prevalencia a la adecuada solución del problema social creado, sin perjuicio del necesario respeto a aquellos valores ambientales que resulten contrastados y reales.

A modo de una primera aproximación que diera luz sobre posibles localizaciones que pudieran albergar el realojo de los vecinos de Ojos de Garza, en el año 2008 se procedió a realizar un estudio, encargado a la empresa

pública Gesplan, SA, de localizaciones posibles de suelo para acoger la reposición de los núcleos afectados por la construcción de la nueva pista del aeropuerto de Gran Canaria, dentro del término municipal de Telde.

Teniendo en cuenta que se trata de una primera aproximación objetiva al asunto, el ámbito de análisis de dicho estudio se extiende a la totalidad del término municipal de Telde, atendiendo a su contexto territorial y funcional, y teniendo en cuenta principalmente las determinaciones del planeamiento territorial y urbanístico. Surgen así distintos suelos en varias localizaciones; junto al núcleo urbano principal, casco de Telde, en la zona costera, junto a los núcleos residenciales próximos a la GC-1 y en la zona de medianías. Del estudio realizado resultaron los siguientes suelos alternativos: El Hornillo, Las Tapias, Salinetas, Las Huesas, La Medianía, La Jardinera y Piletillas.

Presentado el resultado del trabajo, en la Comisión de Seguimiento del Convenio para viabilizar el realojo de los vecinos afectados por la construcción de la nueva pista del Aeropuerto de Gran Canaria, celebrada con fecha 9/6/2008, la representación vecinal se decanta de entre los suelos planteados por la opción de Piletillas (Cuesta Quintana), al estar en el entorno más inmediato a su actual localización y constituir un ámbito reconocible para los vecinos por su situación próxima a la actual ubicación de Ojos de Garza.

A resultas de la presentación de este estudio, en la Comisión de Seguimiento celebrada con fecha 15 de julio de 2008, por la “Asociación de afectados por la ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria” se planteó, a efectos de una mejor acreditación del parecer de los afectados sobre las opciones planteadas, realizar entre los vecinos del barrio de Ojos de Garza una “consulta” cuyo objeto era constatar, entre otras cuestiones, las preferencias de los vecinos de Ojos de Garza con respecto a las opciones de reubicación del barrio, de cuyo resultado se dio cuenta en la Comisión de Seguimiento celebrada con fecha 29/7/2008, en el que, por unanimidad de los encuestados se constataba la preferencia de los vecinos a la reconstrucción del barrio junto a Retinas, en la zona conocida como Cuesta Quintana, frente a otras opciones planteadas.

Analizada las condiciones del entorno de la ubicación seleccionada en “Cuesta Quintana”, se advierte la presencia del Destacamento de Cuatro Puertas, el cual, en virtud de la Orden 118/1982, de 12 de agosto (*Boletín Oficial del Estado* número 102, de 26 de agosto de 1982), tiene asociada una Zona Próxima de Seguridad de 750 metros, contados hacia el exterior, a partir de la alambrada o vallado que marca los límites de la instalación, todo ello de conformidad con lo preceptuado en los artículos 25.1 y 25.2 del *Real Decreto 689/1978, de 10 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de las zonas e instalaciones de interés para la defensa nacional, que desarrolla la Ley 8/1975, de 12 de marzo*. Ello impone una servidumbre que imposibilitaría llevar a cabo el realojo en “Cuesta Quintana” de mantenerse dicha distancia de 750 m, por lo que el presidente de la Comisión de Seguimiento solicitó al Ministerio de Defensa la revisión de la Orden 118/1982, de 12 de agosto, en el sentido de que se redujera la zona próxima de seguridad asignada al Destacamento de

Cuatro Puertas de 750 m a 300 m, conforme al marco legal que determina el artículo 8 de la precitada Ley 8/1975, a fin de que ésta no afectara al ámbito consensuado con los afectados, para llevar a cabo su realojo en la zona denominada "Cuesta Quintana".

En la Comisión de Seguimiento celebrada el 18 de noviembre de 2009, se da cuenta del informe emitido con fecha 6 de noviembre de 2009 por la Dirección General de Infraestructuras del Ministerio de Defensa, en respuesta a la solicitud formulada de reducir la zona próxima de seguridad asignada al Destacamento de Cuatro Puertas de 750 m a 300 m, en el que se pone de manifiesto la negativa del ministerio a reducir dicha zona próxima de seguridad dada la naturaleza e importancia que tiene dicha instalación militar, siendo el tenor literal del Informe emitido, el siguiente:

"El polvorín de Cuatro Puertas es el único que cuenta el Ejército del Aire en el Archipiélago canario para almacenar la munición de los aviones F-18 de la Base Aérea de Gando y la necesaria para hacer frente a los planes operativos y para el uso de unidades aéreas desplegadas en dicha base con motivo de ejercicios y operaciones reales. Por lo tanto, su existencia es indispensable para asegurar la operatividad y empleo de los medios aéreos desplegados en el archipiélago.

Por otra parte, la zona próxima de seguridad fue establecida en 750 metros, de acuerdo con la necesidad de preservar la zona aledaña al polvorín de los posibles efectos de una eventual deflagración de las municiones almacenadas y en atención a las especiales características de estas, no es posible reducir la distancia al mínimo de 300 metros para permitir el realojo de los vecinos de Ojos de Garza en un suelo próximo a Piletillas, en la inmediación del polvorín de Cuatro Puertas".

Ante la respuesta desfavorable del Ministerio de Defensa y la voluntad de los vecinos de ubicarse en las inmediaciones del lugar hasta ese momento consensuado, se plantea en la citada Comisión de Seguimiento, la necesidad de estudiar una ubicación alternativa para el realojo en las inmediaciones de "Cuesta Quintana", proponiéndose a tal fin una zona del entorno de "Montaña de Las Tabaibas"; alternativa que finalmente cuenta con el respaldo de los representantes vecinales manifestada en la Comisión de Seguimiento celebrada con fecha 25 de febrero de 2010.

3. JUSTIFICACIÓN DE LA UBICACIÓN DE "MONTAÑA DE LAS TABAIBAS" COMO SUELO HABILITANTE PARA LA REPOSICIÓN DEL NUEVO BARRO DE OJOS DE GARZA.

3.1.- Criterios y condiciones tenidos en cuenta en la valoración de Montaña de Las Tabaibas como el suelo idóneo para viabilizar la operación de realojo.

El presente informe sobre la viabilidad de la ladera de "Montaña de Los Quintana" para la reposición del nuevo barrio ha tenido en cuenta, como condicionantes determinantes, de un lado, la predisposición del colectivo vecinal de ubicarse en el lugar más próximo posible a sus actuales viviendas y de otro lado, las afecciones y servidumbres que acotan y limitan las zonas posibles para el realojo conforme se grafia en plano núm. 3 que se acompaña como anexo a este informe, siendo éstas las siguientes:

- Afecciones de los polvorines militar y civil (límites norte y oeste)
- Ocupación de suelos por el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria (límite este)
- Afección por servidumbre de seguridad militar (límite norte).
- Vía tangencial de Telde y variante aeroportuaria de la GC-1 (límite este)
- Afecciones aeronáuticas, en particular las radioeléctricas y huella de ruido (límite este)
- Afecciones hidrológicas (transversales y discontinuas).

Partiendo de esta premisa, se consideran los siguientes criterios de búsqueda para la localización y justificación del suelo susceptible de acoger la operación de realojo:

- Los antecedentes territoriales y urbanísticos de la zona a elegir que, más allá de la aplicación directa del planeamiento, pongan de manifiesto la aptitud de los terrenos a involucrar en el realojo y a ser transformados por la urbanización inherente al mismo.
- La posibilidad de conexión viaria del emplazamiento con las redes de transportes ya existentes, así como con el resto de redes de infraestructuras que posibiliten un desarrollo urbano con los necesarios servicios.
- La ubicación fuera de las huellas de ruido previsibles del nuevo campo de vuelo recogidas por el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.
- La inexistencia de valores naturales de entidad relevante y la incorporación de aquellos otros presentes que contribuyan a resolver una ordenación integrada con su entorno.
- Superficie mínima de 400.000 m², que facilite la plena ejecución de la nueva urbanización con las calidades previsibles.

• Que los terrenos elegidos logren la menor desvinculación respecto a las zonas de procedencia, principalmente por proximidad, con la finalidad de lograr que la zona de realojo pueda ser reconocible e interiorizada por los afectados y generar su mejor predisposición a soportar el proceso. Tras descartarse otras posibles ubicaciones planteadas en el estudio inicial en el que recogían localizaciones situadas a una distancia aproximada de 4 km, que bajo la percepción vecinal eran ajena a su contexto territorial, entendido este como el territorio vinculado visualmente a su localización próxima al aeropuerto. La zona de búsqueda se ha limitado, por tanto, a lo que los vecinos consideran, de forma perceptual, su entorno físico inmediato, definido este por el campo visual que se domina en sentido extenso desde el actual núcleo de Ojos de Garza; abarcando desde el barranco de Silva al norte hasta el barranco del Draguillo al sur (límite municipal), siendo el límite occidental el cambio brusco de pendientes que se observa a partir de la GC-100 en el tramo de Cuatro Puertas - Ingenio. Dichos límites se circunscriben en un semicírculo de 3 km de radio aproximado.

Atendiendo a los criterios señalados, y descartada la opción de Cuesta Quintana por los motivos señalados, la disponibilidad de suelo en la zona objeto de estudio, resulta difícil fuera de la ubicación propuesta en el entorno de "Montaña de Las Tabaibas", conforme se justifica a continuación.

La afección de la huella de ruido, la afección de servidumbre de seguridad militar determinada por la presencia del Centro de Telecomunicaciones El Goro (estación de telecomunicaciones militar), establecida por ÓO.MM. 175/1981 y 169/1982, la proximidad a la futura variante de la GC-1, la escasez de espacio como resultado de estas afecciones, unido a las determinaciones sobre clasificación y calificación de suelo del PGO de Teide para la zona conocida como Jardineras - El Goro, con la previsión de suelo urbano y urbanizable industrial, llevan a descartar la posibilidad de localizar un suelo idóneo para acoger la operación de realojo en esta zona norte al núcleo actual de Ojos de Garza.

Igual consideración cabe señalar respecto a la posibilidad de localizar un suelo adecuado al suroeste del núcleo urbano de Piletillas, al estar afectado por la zona de seguridad del depósito de explosivos civil de Canarias Explosivos, SA, y su afección por suelo rústico de protección ambiental, con valores ambientales reconocidos (Suelo Rústico de Protección Paisajística).

Dentro de la zona objeto de estudio, se localiza una superficie de suelo suficiente para acoger la operación de realojo en el entorno de "Montaña de Las Tabaibas" que comprende las vertientes subhorizontales que rodean la misma. Se trata de unos terrenos clasificados por el vigente Plan General de Ordenación de Teide como Suelo Rústico de Protección Agraria, mientras que el vigente Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria los zonifica como B.b.4, de suelo agrario en abandono. La mayor parte de los terrenos elegidos fueron calificados como Sistema General con uso de Campo de Golf en el anterior Plan General de Ordenación de Teide, estando abandonados de toda actividad agrícola desde hace décadas.

Esta ubicación tiene menor pendiente media (9,5%) que el suelo previsto inicialmente en "Cuesta Quintana", siendo morfológicamente apta para albergar la futura urbanización y cuenta actualmente con una accesibilidad suficiente con el casco urbano de Teide, a través de la GC-100 y de la GC-1, a través de la GC-140, existiendo la posibilidad de contar con una conexión a la futura Variante Aeroportuaria de la GC-1.

Por otra parte, en relación a la huella de ruido, los terrenos están fuera de la huella de ruido prevista en el Plan Director del Aeropuerto para su desarrollo previsible. Si bien este suelo está afectado parcialmente por la servidumbre radioeléctrica, conforme se concluye en el "estudio aeronáutico sobre la incidencia de un desarrollo urbanístico en 'Montaña de Las Tabaibas' (Teide) en las operaciones del Aeropuerto de Gran Canaria", elaborado por el estudio de ingeniería PROINTEC, SA, el mismo resulta compatible y no compromete la seguridad ni regularidad de las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto de Gran Canaria.

Finalmente, la ubicación tiene entidad y características suficientes para albergar la totalidad del realojo de forma unitaria, superándose las dificultades que tenía

la ubicación de "Cuesta Quintana" al quedar fuera de la Zona Próxima de Seguridad del Destacamento de Cuatro Puertas, con el polvorín que éste alberga, quedando también fuera de la zona de afección del polvorín de CES, ubicación que, además, cuenta con la disposición favorable de los representantes de los vecinos afectados puesta de manifiesto en la Comisión de Seguimiento celebrada el 10 de febrero de 2010.

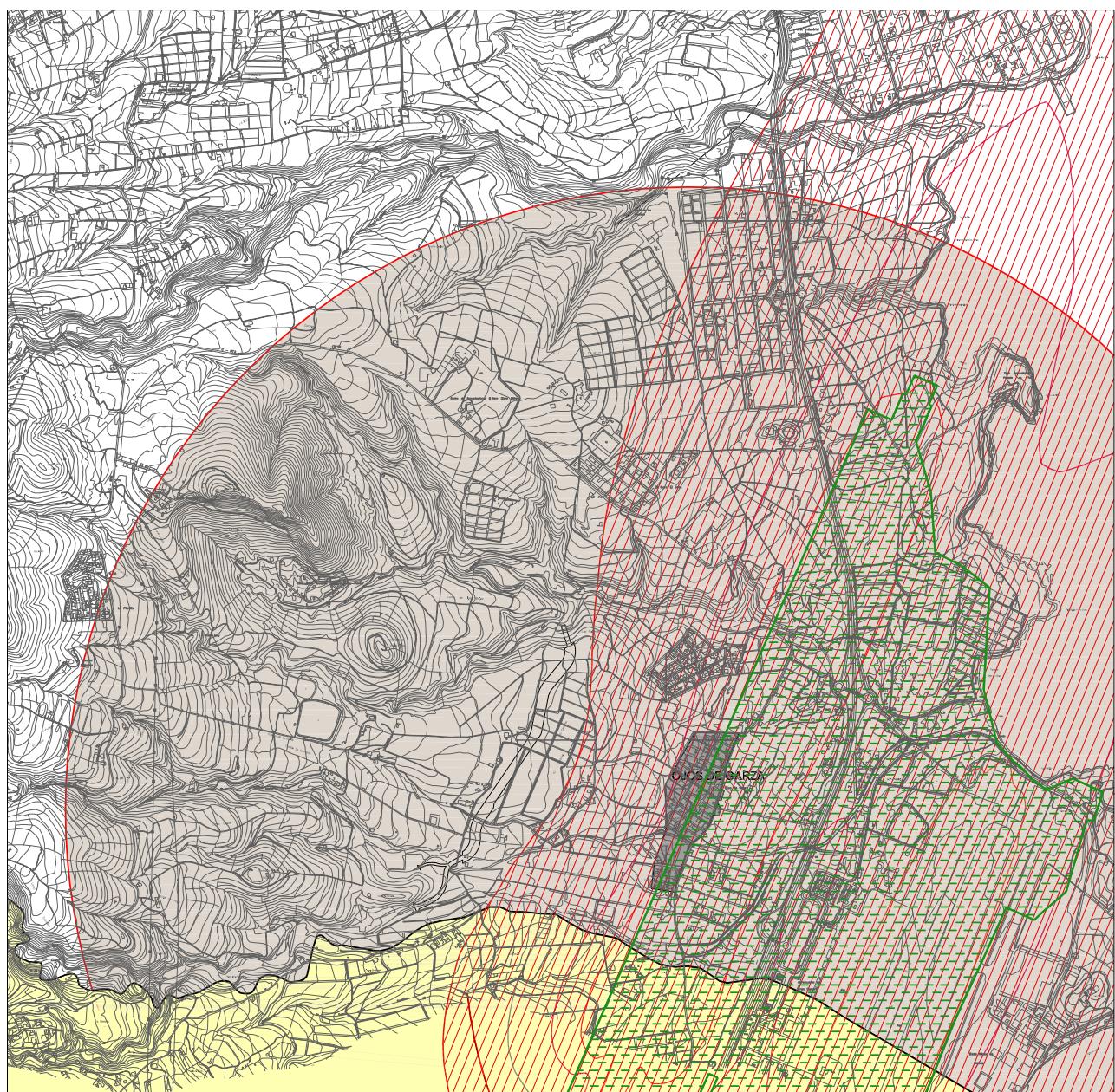
4. CONCLUSIÓN SOBRE LA VIABILIDAD DEL SUELO MONTAÑA DE LAS TABAIBAS.

A resultas del proceso de selección realizado, cabe concluir que de las localizaciones alternativas que se plantean, con los criterios y condicionantes expuestos en el presente informe, el entorno territorial donde es factible la implantación de una nueva urbanización de acogida de los vecinos Ojos de Garza son las vertientes situadas inmediatamente al Oeste de la futura GC-1, que rodean la "Montaña de Las Tabaibas" por cumplir los requisitos mínimos de superficie, pendientes y accesibilidad, no siendo consideradas la viabilidad de otras ubicaciones en el radio objeto de estudio, teniendo en cuenta no sólo el factor social proclive a esta ubicación, sino a la previsible ocupación de suelo determinada por el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, el futuro trazado de la variante de la Autovía GC 1 a su paso por la zona aeroportuaria, el suelo que ocupará el Parque Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria y las diferentes afecciones aeronáuticas, militares y de polvorines civiles.

No obstante, dicha localización no está exenta de incompatibilidades territoriales y legales derivadas de las determinaciones de ordenación del vigente Plan General de Ordenación de Telde, del Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, y de las Directrices Generales de Ordenación del Territorio y del Turismo de Canarias. Sin embargo, dicha zona de Montaña de Las Tabaibas ha sido objeto de anteriores propuestas urbanísticas dentro del Plan General de Ordenación de Telde, entre las que destaca la implantación de un campo de golf con edificabilidad vinculada.

La clasificación del suelo del suelo de Montaña de Las Tabaibas como suelo rústico de protección agraria (SRPA), y la zonificación del mismo en el Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria, unido a las determinaciones del PIOT y de las Directrices de Ordenación del Territorio llevan a concluir, en el marco urbanístico y territorial vigente, su incompatibilidad con la implantación de un conjunto residencial-urbano, por lo que se hace necesario instrumentar una vía legal que permita la reclasificación, siendo este el objeto de la iniciativa legislativa planteada en la Comisión de Seguimiento, procedimiento legal necesario para la modificación, con carácter excepcional, de la ordenación territorial vigente en el ámbito específico de Montaña de Las Tabaibas, con el objeto de facilitar la implantación de la futura urbanización para el realojo de los vecinos de Ojos de Garza.

5. PLANOS**5.1. Afecciones y planeamiento territorial.**

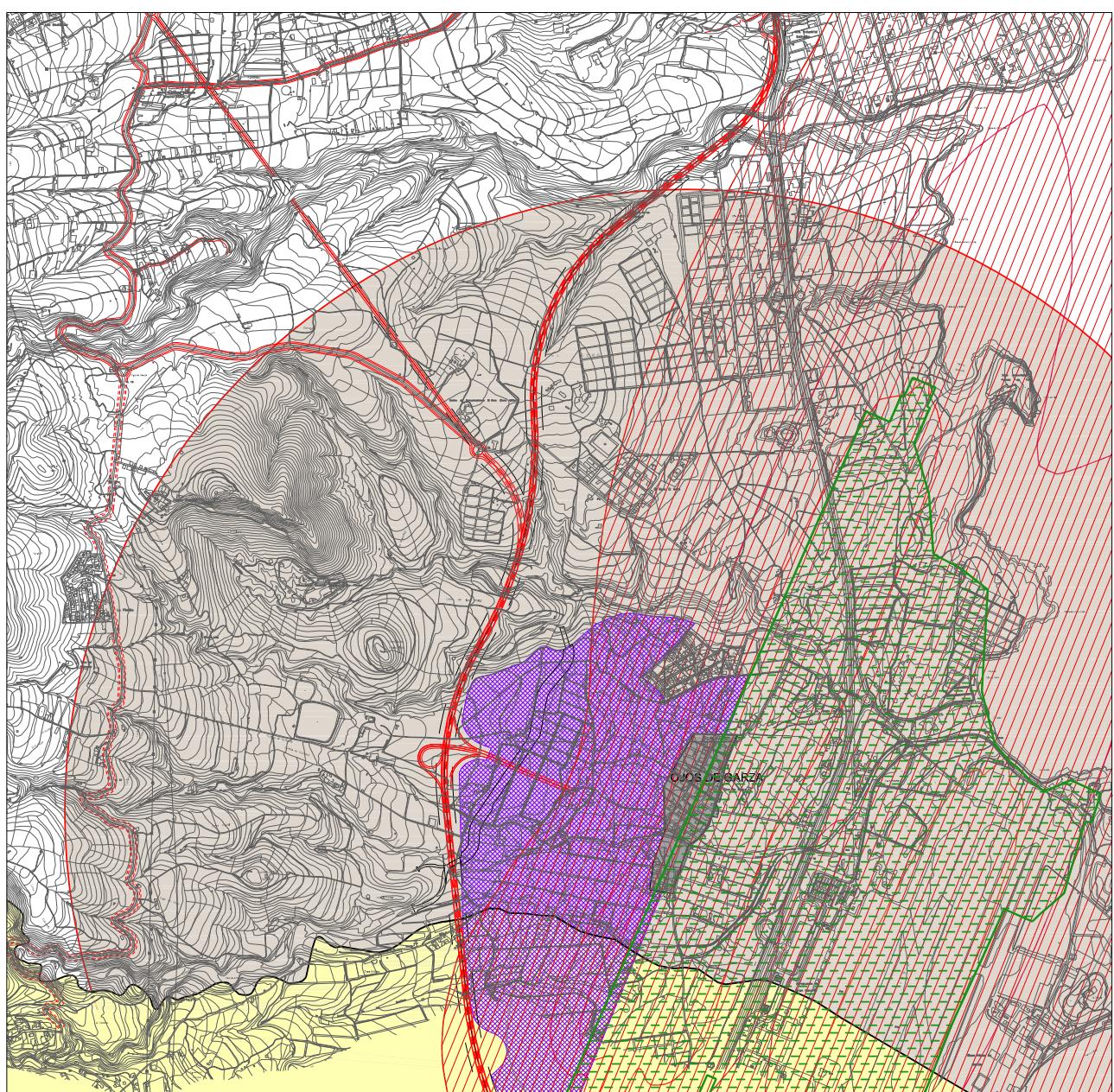


SUELO OCUPADO POR LA FUTURA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA



AFECCIÓN ACÚSTICA AEROPORTUARIA PREVISIBLE

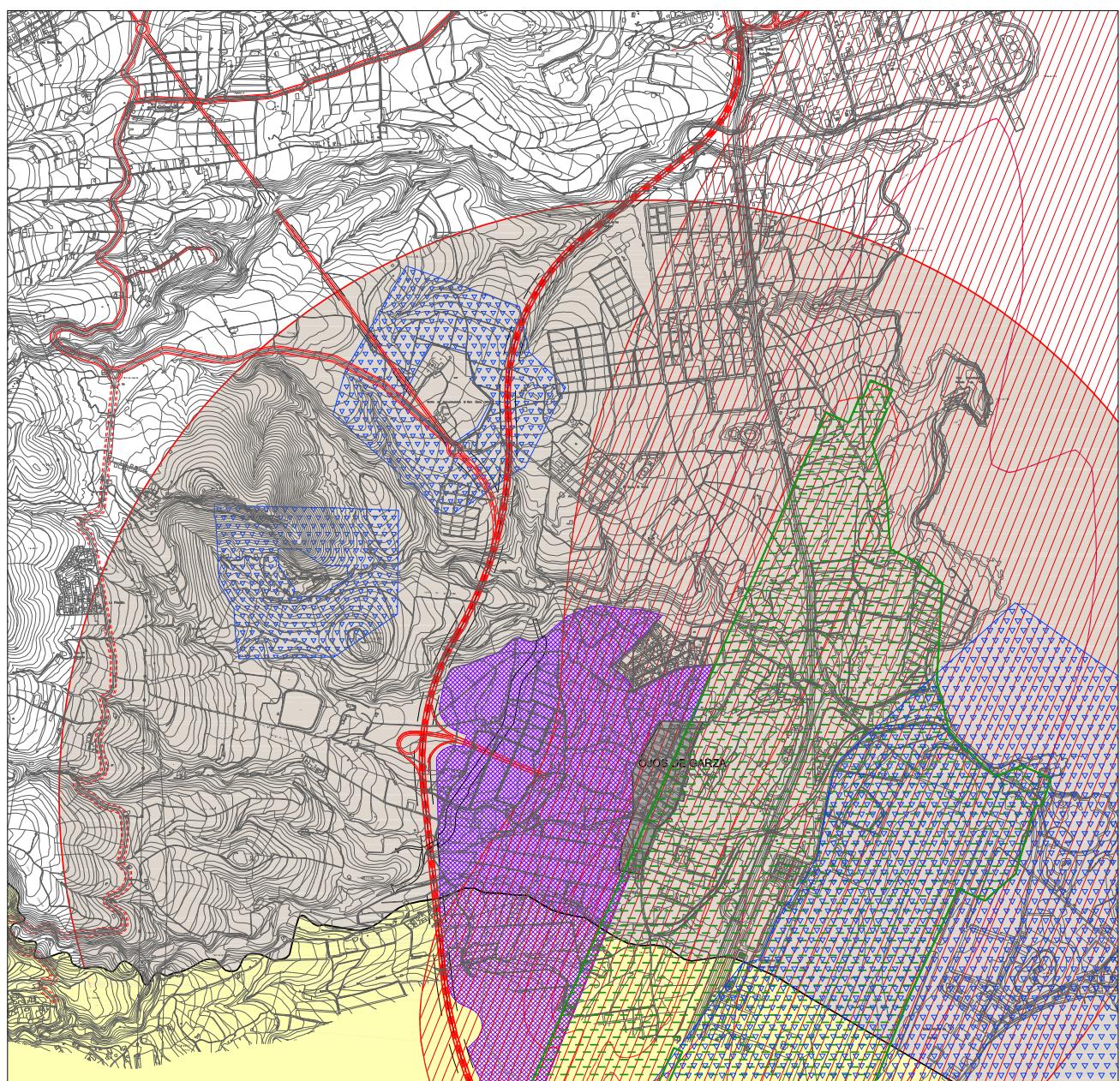
65 Db.
60 Db.
55 Db.
50 Db.



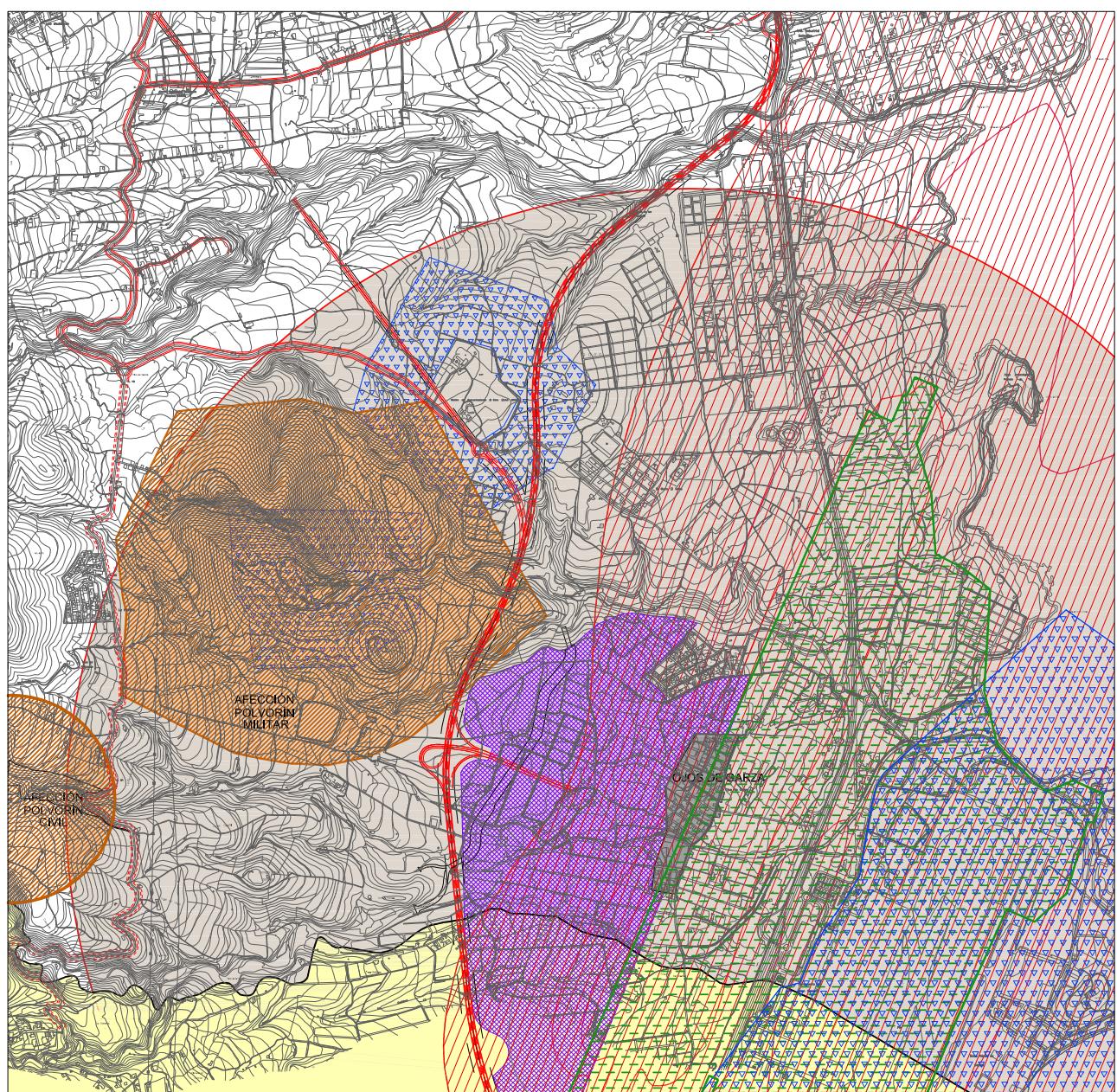
PARQUE AEROPORTUARIO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE GRAN CANARIA

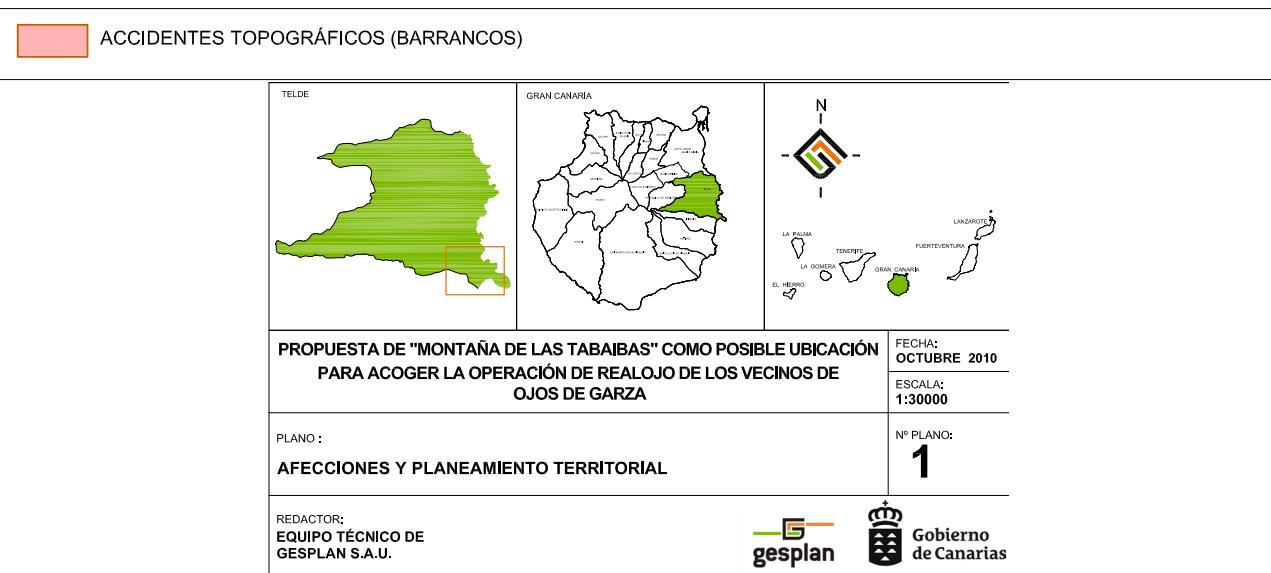
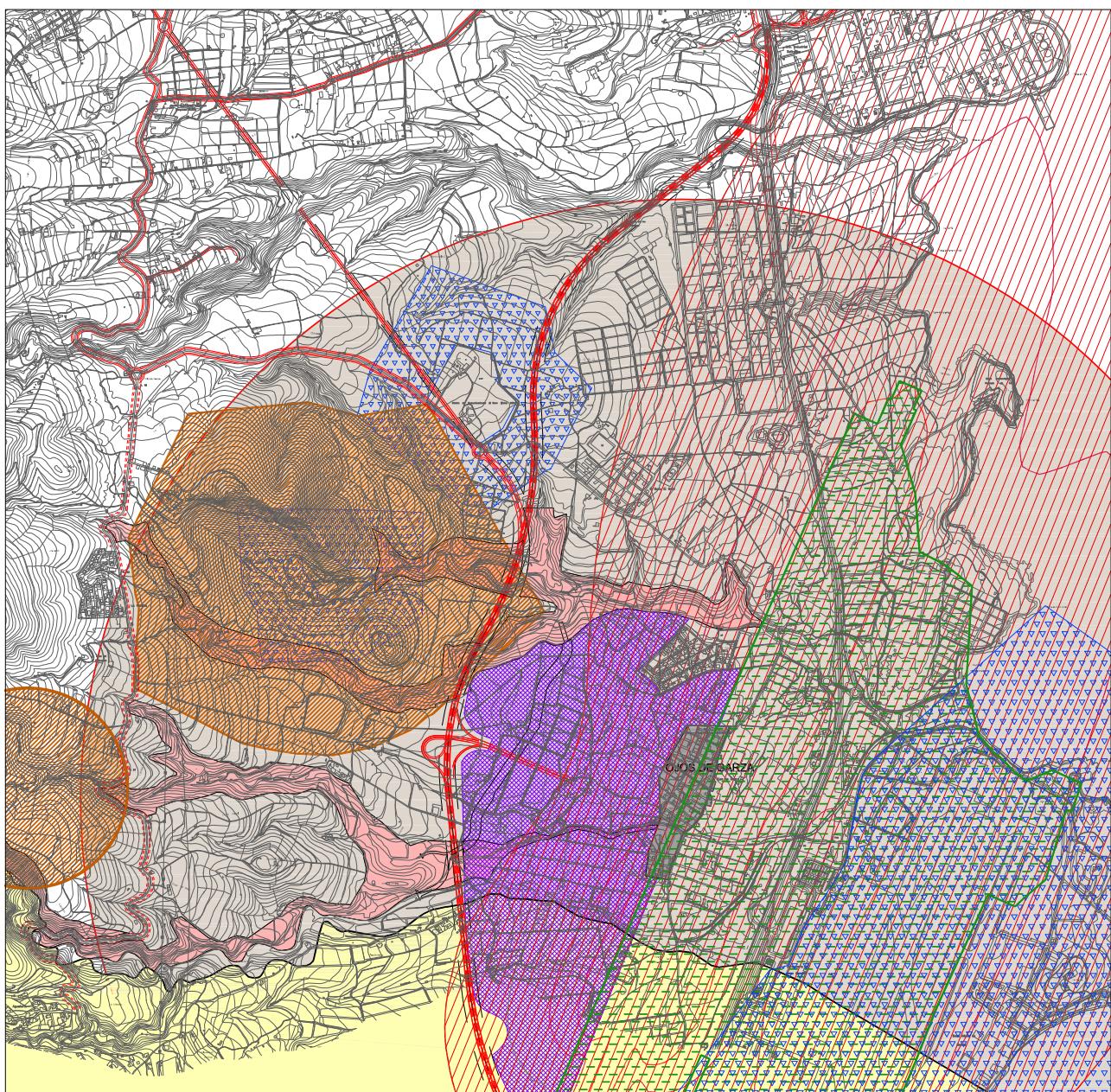


TRAZADO DE LA VARIANTE AEROPORTURARIA DE LA GC-1

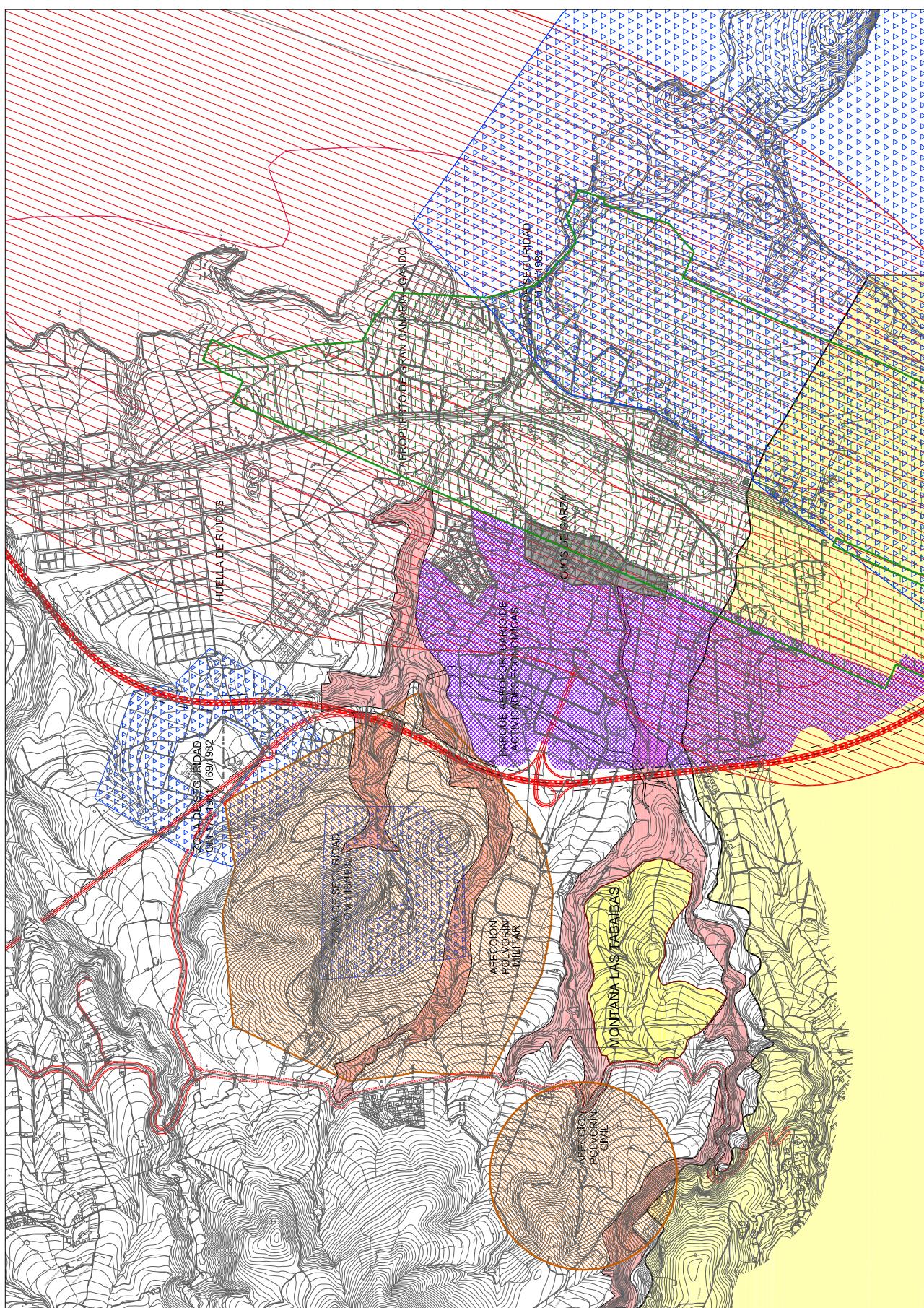


SERVIDUMBRE ZONA DE SEGURIDAD MILITAR (OM. 175/1981 - 169/1982) ; (OM. 118/1982) ; (OM. 45/1982)





5.2. Síntesis de afecciones y propuesta de ubicación



LEYENDA

- LÍMITE MUNICIPAL (TELDE - INGENIO)
- TÉRMINO MUNICIPAL DE INGENIO
- SERVIDUMBRE ZONA DE SEGURIDAD MILITAR (OM. 175/1981 - 169/1982)-(OM. 118/1982)-(OM. 45/1982)
- NÚCLEO ACTUAL DE OJOS DE GARZA
- ÁMBITO TERRITORIAL DE 3 Km. DE RADIO
- SUELO OCUPADO POR LA FUTURA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA
- AFECCIÓN ACÚSTICA AEROPORTUARIA PREVISIBLE
- ZONA AFECCIÓN POLVORINES
- PARQUE AEROPORTUARIO DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS DE GRAN CANARIA
- TRAZADO DE LA VARIANTE AEROPORTUARIA DE LA GC-1
- ACCIDENTES TOPOGRAFICOS (BARRANCOS)
- PROPUESTA DE UBICACIÓN



En la sede del Parlamento, a 23 de marzo de 2011.- LA SECRETARIA PRIMERA, María Luisa Zamora Rodríguez.
VºBº EL PRESIDENTE, Antonio Á. Castro Cordobez.

••••

