

PACTO PREELECTORAL DE COMPROMISO ENTRE LAS FUERZAS POLITICAS DE TENERIFE PARA EL CIERRE DEL ANILLO INSULAR

Si existe una infraestructura que merezca el calificativo de estratégica en la isla de Tenerife esa es el trazado viario que configura el "cierre del anillo insular". A pesar de ello y por múltiples circunstancias, su culminación se ha venido demorando más de una década.

Desde que en 1993 el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Tenerife (PIOT) iniciara su andadura, hasta su aprobación definitiva en octubre de 2002 y en el Plan de Infraestructuras de Canarias de Canarias en 1998, siempre ha estado presente la prioridad de configurar un "anillo insular" que conectase los núcleos poblacionales más importantes con las principales infraestructuras, equipamientos, polos de desarrollo económico y espacios naturales de la isla.

En el PIOT se incluyó un estudio de detalle, entre los años 1.993 y 1.995, de la red de carreteras de la isla de Tenerife. En él se concluía que la planificación, desde un punto de vista de ordenación del territorio, pasa necesariamente por la toma de decisiones acerca de las redes de comunicación necesarias para el correcto funcionamiento del conjunto.

Ya en este estudio, se analizaron las actuaciones que presentaban una mayor repercusión sobre el territorio, consiguiendo de esta manera que todos los corredores insulares tuvieran como mínimo el carácter de autovía y velocidades superiores a los 80 Km/h.

La que entonces se denominaba "Autovía Icod de los Vinos-Guía de Isora" era, de las diferentes actuaciones estudiadas, la que suponía una mejora más apreciable en términos de accesibilidad. Es por esto, que encabezaba la lista de propuestas. Se citaba literalmente: *"es importante reseñar la rentabilidad social de esta actuación, ya que comunicaría de manera eficaz la zona Noroeste de la isla, muy*

poblada y con altos índices de paro laboral con la región Sur, donde se prevé un crecimiento económico importante en los próximos años”.

La segunda actuación en prioridad la definía el tramo Los Realejos-Icod de los Vinos.

Ya por tanto, desde hace más de veinte años se viene insistiendo en el carácter integrador, tanto social como económico, de esta infraestructura, obviamente, mayor cuanto mayor ha sido el protagonismo de la comarca Sur en el desarrollo económico insular.

El "anillo insular", con sus derivaciones radiales, además de ser un elemento cohesionador del territorio insular, ha de posibilitar el desarrollo del potencial endógeno de cada comarca de la isla, facilitando la movilidad, en medios de transporte privados y colectivos, y el acceso desde los lugares tradicionales de residencia hacia los nuevos centros de trabajo que se vayan creando conforme al desarrollo sectorial en cada comarca.

En definitiva, esta red viaria insular permitirá un desarrollo territorial más equilibrado y, por ende, una mejor distribución de la renta, al facilitar, por un lado, el acceso a los puestos de trabajo, sin que ello requiera el traslado de la residencia habitual; y por otro, favorecerá la distribución del gasto de los turistas por todo el territorio insular, haciendo más accesible toda la oferta complementaria localizada en las áreas no tradicionalmente turísticas.

Después de más de dos décadas desde que se iniciaran los primeros estudios, aún restan tres tramos para la conclusión del "anillo insular":

- Tramo entre Santiago del Teide y el Tanque.
- Tramo entre Buen Paso y San Juan de La Rambla.
- Tramo entre San Juan de La Rambla y Los Realejos.

De estos tres tramos, sin lugar a dudas, el más relevante es el primero -Santiago del Teide-El Tanque- por el ahorro de tiempo, económico y por la mejora de la seguridad respecto a la situación actual que supone. La apertura de este tramo supondría una alternativa para el tráfico que se desplaza desde el Norte hacia el Sur de la isla y que actualmente circula por la autopista TF-5, ocasionando un problema permanente de congestión que se ha convertido en uno de los principales problemas de tráfico que sufre Tenerife.

En los años 2013 y 2014 se han realizado desde el Cabildo Insular de Tenerife diferentes estudios de tráfico analizando las consecuencias de la puesta en servicio de los distintos tramos del anillo Insular de Carreteras. En ellos, las conclusiones, igual que en los años 90, son claras: los ahorros en tiempo, costes, emisiones de CO₂ y su proyección en la economía insular son de vital importancia. A modo de ejemplo, una persona que se desplace del Puerto de la Cruz a Las Américas, ahorraría aproximadamente 50 minutos de trayecto.

Destino		Enlace de las Américas (TF-1)		ACTUAL		ANILLO CERRADO		Ahorro	Ahorro
Origen	Arco	Tiempo (min)	Distancia (km)	Arco	Tiempo (min)	Distancia	Tiempo (min)	Distancia (km)	
TF-5	Enlace El Sauzal	S	87	88	N	60	76	27	12
TF-5	Enlace La Matanza	S	90	90	N	58	74	32	16
TF-5	Enlace La Quinta	S	97	95	N	51	68	46	27
TF-5	Enlace Puerto de la Cruz	S	100	99	N	47	65	53	34
TF-5	Enlace El Realejo	N	99	69	N	40	58	59	11
TF-5	Icod de los Vinos	N	70	53	N	40	48	30	5
TF-82	Santiago del Teide	N	50	32	N	23	29	27	3
TF-82	Guía de Isora	N	24	20	N	17	21	7	-1

Considerando los valores del tiempo utilizados en este tipo de análisis (Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte del Ministerio de Fomento), resultan ahorros del orden de 150 millones de euros anuales, únicamente teniendo en cuenta el tiempo ahorrado en desplazamientos entre la situación actual y la definitiva.

Se entiende que esta cifra se va a incrementar de forma sensible con las previsible mejoras en la actividad económica, mejoras sociales, mejoras para el transporte de mercancías, etc. Igualmente, hay que

considerar el efecto medioambiental que supone el ahorro en tiempos de desplazamiento con una reducción significativa de las emisiones de CO₂.

El vigente Convenio de colaboración entre el Gobierno de Canarias y la Administración General del Estado en materia de carreteras 2006-2017, firmado el 31 de enero de 2006, prevé los diferentes tramos a realizar. Así se refleja en la Adenda aprobada en noviembre de 2009. En el Anejo II se relacionan las actuaciones a financiar con cargo al Capítulo VII de los Presupuesto de Gastos del Ministerio de Fomento.

Se diferencian en un primer apartado. II.1. las obras ya abonadas y finalizadas a noviembre 2009, de las cuales no había ninguna en Tenerife, un segundo grupo II.2, adjudicadas a noviembre de 2009, de ellas, las relacionadas con el Anillo Insular de Carreteras de Tenerife son:

Santiago del Teide-Adeje	187,98 Mill.€
Icod-Santiago del Teide. Tramo: Icod-El Tanque	135,42 Mill.€

Y un tercer grupo de obras a licitar en el periodo 2009-2017

Stago. Teide-Adeje. 2º tubo túnel del Bicho	20,00 Mill.€
Icod-Stago.Teide. Tramo El Tanque-Túnel Erjos	72,25 Mill.€
Los Realejos-Icod, Tramo: S.J.Rambla-Icod 1ª F.	18,52 Mill.€

De estas, sólo se ha ejecutado la correspondiente al 2º tubo del túnel del Bicho, los otros dos tramos, El Tanque-Túnel de Erjos y San Juan de la Rambla-Icod 1ª Fase ni siquiera se han licitado.

En el Anejo III se relacionan las obras a programar en años posteriores, incluyéndose en este listado:

- San Juan de la Rambla-Icod 2ª Fase
- Icod-Santiago del Teide. Tramo: Túnel de Erjos-Santiago del Teide
- Los Realejos-Icod: Tramo Los Realejos-San Juan de la Rambla

En la Adenda al convenio actual, donde se preveían un total de inversión de 2.437 Mill.€ hasta el 2017, se establecía la siguiente Planificación económica y senda de gasto:

2012	217 Mill.€
2013	217 Mill.€
2014	217 Mill.€
2015	217 Mill.€

Sin embargo, el Estado, unilateralmente ha modificado la senda de gasto, reduciendo las anualidades. La realidad de la aportación del Estado ha sido la siguiente:

2012	68 Mill.€	149 Mill.€ menos
2013	54 mill.€	163 Mill.€ menos
2014	54 mill.€	163 Mill.€ menos
2015	54 mill.€	163 Mill.€ menos

Lo que supone que en cuatro años se ha recibido 638 Mill.€ menos por parte del Estado.

La importancia social y estratégica que para esta isla tiene avanzar en el cierre del anillo insular, especialmente, el tramo de Santiago del Teide-El Tanque, es ya un clamor en la sociedad insular y exige un consenso entre todas las Administraciones, las fuerzas políticas con representación institucional y las principales organizaciones sociales y económicas de la Isla.

Por todo ello, las fuerzas políticas abajo firmantes, reafirmamos ante la sociedad en su conjunto y ante las principales organizaciones sociales y económicas de la isla, nuestro compromiso para que, en nuestros respectivos ámbitos de responsabilidad de gobierno, se tomen las decisiones necesarias a fin de que las obras del tramo del anillo insular que discurre entre Santiago del Teide y el Tanque se inicien en el plazo del presente convenio de carreras 2006-2017, instando al Gobierno de España a que declare este tramo como obra de interés general, y por tanto forme parte de la Red de Carreteras del Estado, financiándose su ejecución por el Ministerio de Fomento.

Con el fin de facilitar su ejecución, las fuerzas firmantes en sus propuestas relativas al gobierno de la isla proponen también la participación del Cabildo en la prefinanciación de la citada obra, articulando un convenio de colaboración con el Gobierno del Estado que permita la realización inmediata de dicha infraestructura.

A tal fin y como prueba de ese compromiso inmediato, las fuerzas firmantes nos comprometemos a presentar una Proposición No de Ley en el Congreso de Los Diputados, como iniciativa conjunta en el presente Periodo de Sesiones instado al Gobierno de España a la declaración de este tramo de obra de interés general, financiándose su ejecución por el Ministerio de Fomento en 2016.

Santa Cruz de Tenerife a 27 de abril 2015

Entidades y fuerzas políticas que se adhieren al pacto preelectoral