

MINISTERIO DE AGRICULTURA, ALIMENTACIÓN Y MEDIO AMBIENTE.
Secretaría de Estado de Medio Ambiente
Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental.
Subdirección General de Evaluación Ambiental.
Plaza de San Juan de la Cruz, s/n.
28071. Madrid.

Asunto: Sobre la Evaluación Ambiental de la Propuesta de la Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

SUGERENCIAS SOBRE EL CONTENIDO, AMPLITUD Y NIVEL DE DETALLE QUE SE CONSIDERA DEBE DARSE AL INFORME DE SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL DE LA PROPUESTA DE REVISIÓN DE PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA.

Telde, 29 de diciembre de 2011.

El Colectivo TURCON- Ecologistas en Acción representado por su presidente, domiciliado a efectos de notificación en la , y teniendo este Colectivo Turcón-Ecologistas en Acción, entre sus fines estatutarios la defensa del medio ambiente, de la naturaleza, la conservación del patrimonio histórico, y la colaboración con las administraciones públicas para una protección efectiva de todos estos elementos, presenta el siguiente escrito como sugerencias al informe de sostenibilidad ambiental de la propuesta de revisión de Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria.

INTRODUCCIÓN:

El documento sometido a evaluación se estructura de la siguiente forma:

- Al inicio se describen los objetivos de la propuesta del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria. Esta parte del documento realiza un diagnóstico de la situación y evolución previsible de la demanda e indica la propuesta de revisión del Plan Director.
- A continuación se incluyen determinados apartados donde se describe el alcance y contenidos de la propuesta de revisión del plan director y las diferentes alternativas.
- Por último se analizan los efectos ambientales y territoriales previsibles y se definen los objetivos ambientales que se marca el documento.

Después de un detallado análisis de toda la documentación disponible y otros documentos de referencia realizamos las siguientes consideraciones y propuestas.

CONSIDERACIONES:

PRIMERA: Sobre las contradicciones entre diferentes documentos públicos y la necesidad de estudiar la alternativa 0.

Analizado el Informe de Evaluación Preliminar –Evaluación Ambiental de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria – se detecta que la tercera pista está poco o nada justificada utilizándose conceptos como “horizonte” que no sustentan en ningún caso una obra de esta envergadura y con las implicaciones medioambientales, urbanísticas y de todo tipo que acarrea.

En un documento publicado este mismo año 2011, ya hay serias discrepancias con este Informe de Evaluación Preliminar. En este documento denominado Memoria Técnica de la Propuesta de Delimitación de las Servidumbres Acústicas publicado por AENA en febrero de 2011, en el apartado de Introducción se entra a valorar la configuración previsible del Aeropuerto de Gran Canaria en el futuro. Así se consideran tres escenarios, el Actual (con las cifras registradas en 2009), el que denominan Desarrollo previsible sin actuación y el que denominan Desarrollo previsible con actuación. A continuación se muestra el texto descriptivo de cada una:

Para considerar tanto el estado actual como la configuración previsible en el futuro, se han establecido tres escenarios temporales de cálculo:

- Actual (año 2009), que coincide con las infraestructuras aeroportuarias que se encuentran en operación y conforman el subsistema de movimiento de aeronaves (campo de vuelos y plataformas de estacionamiento de aeronaves) presente en la actualidad.
- Desarrollo previsible sin actuación, correspondiente al horizonte de desarrollo previsible de la propuesta de revisión del plan director del aeropuerto de Gran Canaria en lo que respecta a la demanda de tráfico pero considerando las infraestructuras presentes en la actualidad.
- Desarrollo previsible con actuación, el cual se identifica plenamente con el horizonte de desarrollo previsible de la propuesta de revisión del plan director del aeropuerto de Gran Canaria tanto en infraestructuras como en volumen de tráfico.

Como se puede observar, existe una exposición clara por parte de AENA a la hora de establecer escenarios futuros. A efectos del Informe de Evaluación Preliminar presentado, el término equivalente utilizado sería el de “horizonte”..

La alternativa cero sería la alternativa que lleva implícita una situación futura previsible sin actuación, es decir sin tercera pista, con la única consideración de las infraestructuras presentes en la actualidad.

A continuación se recoge la tabla 13 de la Memoria Técnica de la Propuesta de Delimitación de las Servidumbres Acústicas publicado por AENA en febrero de 2011:

Tabla 13. Operaciones totales simuladas.

| Operaciones simuladas (día medio) | | | | |
|---------------------------------------|---------|--------|--------|-------|
| Escenario | Totales | Día | Tarde | Noche |
| Actual | 278,22 | 199,11 | 56,73 | 22,38 |
| Des. Previsible (con y sin actuación) | 499,18 | 357,24 | 101,79 | 40,15 |

Fuente: Elaboración propia

Obsérvese el detalle: con actuación y sin actuación, con tercera pista y con las infraestructuras presentes en la actualidad, el nº total de operaciones sería el mismo, o sea, la alternativa cero sería capaz de soportar el mismo número de operaciones que si se actuara número de operaciones. Esto es así porque la alternativa que se plantea para soslayar el inabordable impacto acústico de la 3ª pista sobre el Carrizal, propone utilizar esta pista sólo para despegues.

Aunque parezca increíble, paradójicamente el organismo que redacta esta memoria técnica y que presenta abiertamente esa alternativa cero, AENA, es el mismo organismo que redacta el Informe de Evaluación Preliminar “Evaluación Ambiental de la Propuesta de Revisión del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria” que ahora venimos a poner en entredicho.

Resulta ser que en este informe de Evaluación Ambiental de la Propuesta **no se recoge en absoluto** esta alternativa cero. Es más, ni siquiera, tal y como es preceptivo en la legislación de impacto medioambiental, se recoge el proyecto cero, la alternativa de no ejecución de ninguna variante de intervención planteada. Esta cuestión se agrava cuando, según se ha visto en un documento redactado recientemente por esta misma entidad, se expone razonadamente esa alternativa cero.

La evidente contradicción entre los dispares planteamientos de ambos documentos, , agravado si cabe por tratarse en ambos casos del mismo ente redactor, debería de tenerse en cuenta a la hora de valorar, por quien corresponda, este Informe de Evaluación Preliminar.

Los planteamientos que fundamentan una revisión del Plan Director con un nuevo campo de vuelos para atender el incremento del volumen de operaciones previsto en un horizonte futuro, se muestran al menos de dudosa credibilidad en base a documentos públicos recientes de la propia AENA.

SEGUNDA: Sobre la necesidad de la 3ª pista del aeropuerto de Gran Canaria y la evolución previsible de la demanda

La magnitud fundamental para determinar la necesidad de una nueva pista en el Aeropuerto de Gran Canaria, es el número de movimientos de aeronaves.

Según el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria (PDAGG), aprobado en 2001, la capacidad actual de las dos pistas no segregadas que tiene el aeropuerto de Gran Canaria es de 53 aeronaves en hora punta (AHP). Precisamente el PDAGG hablaba de 52 AHP en 2015 según su planteamiento de desarrollo previsible, momento a partir del cual, en teoría sería necesario

disponer de una pista para soportar el crecimiento en nº de operaciones que supuestamente se iba a producir.

La realidad ha sido otra totalmente contraria. De 2000 a 2010 el crecimiento en movimiento de aeronaves ha sido cuatro veces menor al previsto y se puede decir que el tráfico de pasajeros se ha mantenido estable.

Según este mismo PDAGG la plataforma de estacionamiento de aeronaves y la zona de pasajeros requerirían actuaciones pero, en ningún caso, se precisaría un nuevo campo de vuelos. Pero aún así el PDAGG concluyó que había que hacer una 3ª pista, todo ello sin una valoración objetiva y técnica que la avalara.

Actualmente la capacidad declarada por AENA para aeropuerto de Gran Canaria es de 36 movimientos/hora, aunque su realidad de capacidad operativa seguramente sea muy superior. Si comparamos el aeropuerto de Gran Canaria, que cuenta con dos pistas no segregadas lo que supuestamente le debe dar una mayor capacidad operativa que otros, con el aeropuerto de Málaga, con una sola pista, el resultado es sorprendente. El aeropuerto de Málaga tiene una capacidad declarada por AENA de ¡37 movimientos/hora!.

Pero estudiemos otro caso aún más llamativo. El aeropuerto de Gatwick en Reino Unido dispone también de una sola pista y mueve 50 aviones a la hora. Este aeropuerto, en 2010, movió 31,4 millones de pasajeros y circularon por él 233.500 vuelos. Mientras, Gran Canaria en 2010, no olvidemos que con dos pistas no segregadas, movió 9,46 millones de pasajeros y 103.000 vuelos. Es evidente que debe haber medidas de eficiencia o de mejora interna que se utilizan en Gatwick o en Málaga y que no son aplicadas en Gran Canaria. Estas acciones pueden suponer un importante ahorro de fondo públicos escasos y minimizar el impacto ambiental por lo que es fundamental estudiar la alternativa 0.

Para el estudio de la alternativa 0 proponemos que se tomen en consideración las previsiones a medio (2010-2017) y largo plazo (2010-2030) de EUROCONTROL (www.eurocontrol.int, organización intergubernamental europea para la seguridad en la navegación aérea conformada por 39 estados miembros y la Comunidad Europea).

Esta entidad realiza estudios de prospectiva que se publican en su Web y están basados en criterios y metodologías contrastadas que concilian múltiples datos sobre tendencias de crecimiento económicos, precios del petróleo, evolución tecnológica, restricciones medioambientales, etc. Por tanto, parece que sí podríamos tomar estas proyecciones para este análisis.

Lo que hace también EUROCONTROL a la hora realizar sus proyecciones a futuro es definir diferentes escenarios probables desde los más realistas a los más optimistas.

¿Y qué dice para Canarias, EUROCONTROL? Bueno, en las predicciones a medio plazo (2010-2017) dice que Canarias estará entre las regiones europeas de menor crecimiento de tráfico aéreo de toda el área, con un 2-3% de media anual. Las previsiones a largo plazo no son muy diferentes. Se pronostica un crecimiento a largo plazo de un 2,4% como escenario más probable. Pero es que en el escenario, menos realista, de fuerte crecimiento económico en todo el mundo, sólo propone para Canarias un crecimiento medio interanual de movimiento de aeronaves de un 4%.

Centrando toda esta información en el Aeropuerto de Gran Canaria las conclusiones son las siguientes:

En el peor de los casos, que no se llevara a cabo ninguna medida para mejorar el nivel de eficiencia del Aeropuerto de Gran Canaria que lo acerquen a los niveles de Málaga o Gatwick, y con escenario optimista de crecimiento, resulta que la demanda en el aeropuerto de Gran Canaria en 2030 llegaría a alcanzar el 87% de su capacidad actual sin reformas.

Siendo realistas y utilizando el escenario más probable y considerando que en los próximos 20 años se realizarán en el aeropuerto pequeñas mejoras que permitan optimizar mejor la capacidad de las pistas existentes, al menos al nivel de eficiencia de Málaga, resulta que la utilización de las pistas llegaría al 51% de su capacidad en 2030.

La conclusión es clara: la consideración de una 3ª pista en el Aeropuerto de Gran Canaria no tiene ningún sentido en la actualidad ni en el medio o largo plazo.

El documento sometido a evaluación hace referencia a un horizonte 3, Horizonte de Desarrollo Previsible, donde según el Informe de Evaluación Preliminar se haría necesaria la construcción de la tercera pista. Según el documento, en ese horizonte 3 se producirían 182.200 operaciones anuales.

Ante esto, como venimos adelantando tenemos que alegar que, según estudios realizados dentro de la propia AENA, con la configuración actual de las dos pistas existentes, las capacidades son las que se indican a continuación:

- **Capacidad Actual Teórica (36 mov./h.) = 223.380 op./año**
- **Capacidad Actual Real (42 mov./h.) = 260.610 op./año**
- **Capacidad Potencial Actual (52 mov./h.) = 322.660 op./año**

En todos los casos, las capacidades superan ampliamente lo que para este informe se convierte en dogma a la hora de plantear la necesidad de la tercera pista.

En el punto 2.2.1. EVOLUCIÓN PREVISIBLE DE LA DEMANDA, del documento se indica lo siguiente:

“Es importante destacar que el análisis de las necesidades se realiza tomando como base los "horizontes de tráfico" previstos, y no los "años horizonte" en los que se espera alcanzar los citados valores de tráfico. Por este motivo, a lo largo del presente documento, únicamente se hará referencia a los distintos horizontes (1, 2 y 3) sin asociarlos a un año en particular.”

Los horizontes planteados han aumentado algo con respecto a los del Plan Director (2001) pero siguen estando lejos de unas cifras realistas:

- Horizonte 1: pasa de 111.000 a 136.000 AA (Aeronaves por año)
- Horizonte 2: pasa de 135.000 a 146.000 AA
- Horizonte 3: pasa de 164.000 a 182.000 AA

Obviamente no corresponde a un informe medioambiental entrar en estas disquisiciones, por lo que es de esperar que esto sea una mera transposición de lo que aparecerá en

la revisión del Plan Director ahora en curso. No obstante, da la impresión de que los objetivos que se pretenden son más bien políticos que técnicos:

- Por un lado parece que se quiere contentar a las distintas partes interesadas manteniendo que la pista es necesaria (aunque no lo sea ni lo será en el futuro).
- Por otro lado no se comprometen a ninguna fecha concreta o año horizonte, ya que hasta que se alcancen dichas cifras de tráfico pasarán bastantes años, y para entonces ya se habrá revisado el Plan Director otra vez, con otras cifras más alejadas (y quizás más realistas).

Por todo ello, y cruzando los datos internos de AENA y EUROCONTROL, se evidencia que es absurdo plantearse durante las próximas décadas la construcción de una tercera pista en Gran Canaria.

La actual configuración de pistas en el aeropuerto de Gran Canaria (dos pistas paralelas no independientes separadas 210m entre sí) permite, según OACI, un tráfico anual de 340.000 movimientos por año. Esto no es ciencia ficción, lo decía ya OACI en la década de 1980, y se ha avanzado mucho en eficiencia aeroportuaria desde entonces.

Bastaría con pequeñas y poco costosas modificaciones en el sistema de pistas para ampliar la capacidad actual hasta los 340.000 movimientos/año. Así pues, el Horizonte 3 (180.000 mov/año) supone tan sólo un 53% de la capacidad potencial de las pistas actuales.

Para el año 2040, EUROCONTROL estima que el tráfico en Gran Canaria sean 210.000 AA un 62% de la capacidad con dos pistas.

TERCERA: Recomendaciones de declaraciones de impacto ambiental sobre el Aeropuerto de Gran Canaria ya publicadas y no tenidas en cuenta en este Informe preliminar

Por otro lado, hay otra situación también relevante y que hay que abordar. Veamos, en la *Resolución de 2 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático*, por la que se formulaba declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto de “Actuaciones en el aeropuerto de Gran Canaria” a la que este mismo Informe de Evaluación Preliminar hace referencia, había una cuestión que no resulta baladí y que acertadamente para esa Secretaría no pasó desapercibida. Se exponía, con buen criterio, en el punto de adecuación ambiental, un exhorto a AENA para que dispusiera de las medidas necesarias para evitar que la desigualdad, en aquel entonces, de la ratio de utilización del aeropuerto entre los distintos días de la semana, implicara el planteamiento de futuras ampliaciones que podrían suponer una importante afección ambiental. No sabemos si AENA habrá hecho algo al respecto o no, pero lo cierto es que AENA en este Informe plantea y justifica un nuevo campo de vuelos en la renovación del Plan Director, que según se ha visto anteriormente, resulta cuanto menos de dudosa utilidad o necesidad, y el que tendría, según la propia Secretaría, una importante afección ambiental. En el propio Informe, se aborda la cuestión expresamente, así se dice que uno de los aspectos básicos es considerar la contaminación acústica generada por el aeropuerto, *pues los conflictos podrían ser significativos a corto plazo en determinadas zonas donde se ubicará la nueva pista*.

En nuestra opinión se pueden introducir algunas mejoras en la infraestructura actual que pueden incluso mejorar su capacidad sin necesidad de construir nuevas pistas. Entre ellas está mejorar la configuración de las salidas rápidas de las pistas actuales o llegar a acuerdos con el mando aéreo de Canarias para que se restrinjan los vuelos militares de entrenamiento durante las franjas horarias de mayor tráfico comercial previsto. Con ello se conseguiría prevenir situaciones de sobrecarga puntual.

En conclusión: La alternativa cero, el proyecto cero, contemplar en la revisión del plan director la no construcción de la tercera pista sería lo más adecuado ambiental, económica y socialmente.

Se SOLICITA, por tanto, en el análisis ambiental de alternativas la obligatoriedad del estudio de la alternativa cero.

CUARTA: Sobre el impacto acústico

Resulta pobre y enojante, a nuestro entender, la lectura del punto *6.2. Impacto Acústico*. Absolutamente descorazonador lo que se expone a lo largo de 10 párrafos. En uno de ellos, se limita a indicar que habrá un Informe de Sostenibilidad Ambiental que contendrá un estudio detallado de la afección por ruido en el entorno del aeropuerto. Que en esta Memoria no se profundice medianamente lo que supondrá las afecciones de la tercera pista para todo el sureste de la isla, que no se mencione siquiera **lo especialmente grave de las afecciones acústicas sobre más de 30.000 personas**, ES ASOMBROSO, por utilizar un término coloquial.

Ya es amplia y variada la jurisprudencia de los tribunales sobre el ruido y la contaminación acústica. En los últimos años los tribunales han sido especialmente sensibles con esta cuestión que agrava considerablemente la calidad de vida de las personas. A la vez, los medios técnicos también han contribuido a detectar y diagnosticar los daños del ruido sobre las personas. Creemos que el Ministerio debe velar por estas cuestiones y exigir a los equipos redactores de la susodicha Evaluación Ambiental, RIGOR Y PROFESIONALIDAD en este aspecto.

Hemos de destacar que, si la 3ª pista operara, las afecciones acústicas afectarían a un área mucho más amplia que la actual que se trasladarían desde Las Majoreras (Ingenio) a prácticamente Vecindario, pasando por El Carrizal, La Jurada, Montaña los Vélez, El Oasis, Cruce de Arinaga, hacia el Sur. Por el Norte y Este se verán seriamente perjudicados El Goro, Salinetas, Melenara, Casas Nuevas, Taliarte, Hoya del Pozo, Playa del hombre y La Garita y, aunque están fuera de las huellas sonoras pintadas por AENA, también se verán afectados Las Huesas, El Calero y el mismísimo caso de Telde. Por tanto el número de habitantes afectados es muy considerable.

Debido a las nuevas huellas sonoras que genera la 3ª pista el número de habitantes perjudicados se amplía a más de 45.000. Estos ciudadanos, afectados medioambientales, serían aquellos que vivirían inmersos en las zonas contaminadas acústicamente y también por los gases quemados por las aeronaves. Según el propio Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, en lo que al ruido se refiere, se indica que en la zona (Las Puntillas, Las Majoreras, El Carrizal, Malfú, Urbanización Ojos de Garza, Salinetas, Melenara, Taliarte, Playa del Hombre, El Goro,...) se producirán con la tercera pista unos niveles superiores a 65 decibelios diurnos y 55 nocturnos, niveles que según el propio Plan Director son valores que producen afecciones significativas. Para

que se entienda, estas afecciones significativas afectan a la duración y calidad del sueño, provocan dificultad en conciliar el mismo y la consecuente pérdida de productividad y calidad de vida reflejada en cansancio, apatía, irritabilidad; y además, producen molestias, estrés, dificultad en el aprendizaje del habla en los niños, interferencia en la conversación y en la convivencia,. Todo esto es propio de los niveles sonoros que se indican.

Ahora bien, realmente la situación sería todavía peor, puesto que la analítica del estudio de contaminación acústica se suele hacer en términos de descriptores de ruido que favorecen al contaminador (curioso caso, el contaminador dice cuanto contamina y es al mismo tiempo quien legisla sobre ello). Si se analizara siguiendo la recomendación de la Organización Mundial de la Salud, sobre análisis de ruido en entornos aeroportuarios y sus afecciones sobre las personas, entonces el número de afectados se incrementaría notoriamente tanto cuantitativa como cualitativamente.

En este caso, las afecciones por ruido no suponen simplemente pérdida de calidad de vida y molestias permanentes, es decir para siempre y sin posibilidad de solución. Suponen también quebranto económico y servidumbres de tipo urbanístico. El primer paso es la desvalorización de las viviendas de todo el ámbito de afección. El segundo paso es el proceso de aislamiento e insonorización que deberá asumir AENA de las viviendas, centros sanitarios y educativos que queden bajo la huella sonora estipulada en el Plan Director. Es necesario tratar este tema en profundidad. No obstante creemos que vale la pena adelantar el resultado para tomar consciencia de la gravedad del asunto:

Una serie de empresas se encargaran de insonorizan viviendas a unos niveles de protección mucho más bajos de los que tendrán que soportar realmente sus habitantes cuando sobre vuele un avión. Para entender esto sólo hay que caer en la cuenta de que el responsable de la instalación que produce la contaminación acústica, en este caso AENA, es también quien determina el grado de contaminación que tienen que soportar los ciudadanos y qué medidas correctoras se tienen que aplicar. Es lógico que intente buscar estrategias para ahorrar lo máximo posible en las medidas correctoras aunque eso vaya en contra de los intereses de las personas afectadas. La insonorización consistirá básicamente en el cambio de puertas y ventanas, y la clausura de patios de luz. Eso sí en el lugar con el mejor clima del mundo y con una luminosidad mágica, si quieren que su exigua insonorización funcione tendrá que tener todo perfectamente cerrado, con aire acondicionado, y luz artificial a pleno día en las habitaciones de interior. Esto también incluye a los colegios afectados por el ruido. Es decir las insonorizaciones no servirán para nada a la ciudadanía afectada. Las experiencias de otras latitudes, véase Barajas o el Prats, nos dicen que el caso de El Carrizal o Salinetas será prácticamente insoportable por las distancias a la 3ª pista. En casos parecidos como los relacionados con la T4 de Barajas se ha optado por ¡desalojar poblaciones enteras!.

El coste económico y mediambiental para miles de familias hace necesario reconsiderar en el nuevo Plan Director el estudio de la Alternativa 0 y la desestimación definitiva de la 3ª pista.

QUINTA: Sobre la ocupación del dominio público marítimo

En el apartado 6.7.- *Impactos derivados de la ocupación del dominio público marítimo terrestre*: se manifiesta que:

“El proyecto consiste en la instalación de los sistemas de iluminación en el lecho marino mediante pilares e infraestructuras que ocupan la costa. La interacción y ocupación del DPMT podría implicar la modificación del régimen de corrientes y del oleaje... pueden interferir sobre la dinámica sedimentaria de la plataforma costera, lo que supone una afección al litoral”.

Evidentemente, nos desvela esta Evaluación Ambiental un nuevo y significativo impacto, hasta ahora no evaluado y que este Colectivo solicita sea estudiado con más detenimiento.

SEXTA: Otros impactos no evaluados en el documento. Impacto social y urbanístico

Pese a que un Plan Director de un aeropuerto no tiene naturaleza urbanística sí que se convierte en si mismo y entre otras cuestiones, en un instrumento que coarta urbanísticamente a los municipios del entorno. Aquí subyace un nuevo afectado, el afectado urbanístico. Efectivamente, el RD 2591/98, Real Decreto que regula la ordenación de los aeropuertos de interés general establece en su disposición adicional segunda la necesidad de remitir al Ministerio de Fomento antes de su aprobación los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística, independientemente de si se trata de una modificación de calado o una simple revisión. La finalidad de esta operativa administrativa parte de la necesidad del Ministerio de Fomento de reservar espacios que garanticen la posibilidad de crecimiento y desarrollo del aeropuerto en cuestión y que vendrían reflejados en el Plan Director. El objetivo final es asegurarse de que los planeamientos locales no perturben ni interfieran la explotación aeroportuaria. Con la remisión de esos proyectos, el citado Ministerio, normalmente a través de la Dirección General de Aviación Civil y con las distintas servidumbres en la mano, procede a informar de forma vinculante sobre los planes generales y sus revisiones. Este informe tiene una singular relevancia puesto que las modificaciones urbanísticas propuestas y comunicadas por la administración pública no podrán ser aprobadas si no se atienden las observaciones realizadas a posteriori por Aviación Civil.

En cuanto a las servidumbres, hay un par de cuestiones sumamente relevantes que vienen recogidas en la Ley 55/99 y que modificaron entonces la Ley de Navegación Aérea. Estas modificaciones vienen a cerrar el círculo sobre la posible problemática de los terrenos que circundan a un aeropuerto de interés general. Así, para solventar el problema sobre terrenos del entorno que ya tienen una calificación urbanística previa y no desarrollada por sus titulares y que chocan frontalmente con las servidumbres –acústicas incluidas- impuestas por la navegación aérea, se resuelve haciendo que estas propias servidumbres constituyan limitaciones del derecho a la propiedad. Esto en si mismo nos puede dar idea de lo agresivo que resultan las distintas servidumbres sobre el entorno de un aeropuerto a nivel urbanístico, no ya para un planeamiento futuro, sino para lo que actualmente está planeado pero no desarrollado. En esta misma ley se regula una salida a la limitación de ese derecho, y es optando por la solicitud de una expropiación forzosa. En el texto de la Ley se indica que sólo dará lugar a expropiación forzosa la imposición de servidumbres aeronáuticas que impidan ejercicio de derechos patrimonializados y que sería el caso que plantea la limitación del derecho a la propiedad.

En el caso concreto del Aeropuerto de Gran Canaria, los municipios que se verían afectados a este nivel serían los municipios de Telde, Ingenio, Agüimes, Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana, siendo además estos ayuntamientos y por supuesto el Cabildo de Gran Canaria, los sujetos por la obligación de presentar sus planes generales o insulares al procedimiento comentado de solicitud de informe vinculante. Estas administraciones no pueden aprobar sus planes o modificaciones puntuales de los mismos sin que Aviación Civil los informe

de forma vinculante. Así, las distintas servidumbres (aeronáuticas, radioeléctricas y acústicas) son las que utiliza Aviación Civil para valorar las modificaciones pretendidas por las administraciones locales. Para ahondar aún más en este tema, en el propio Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, en el apartado de Medidas Preventivas y Correctoras, y en lo que al impacto acústico se refiere se indica explícitamente que no existiendo medidas que puedan minimizar la incidencia de este impacto sería necesario diseñar un planteamiento futuro que limite el crecimiento de aquellos núcleos sobre los que el riesgo potencial es mayor evitando determinadas formas de implantación humana en los mismos. A colación de esto, en lo que se refiere a la servidumbre acústica, esta sería una respuesta tipo de Aviación Civil a cualquiera de las modificaciones urbanística presentada por los ayuntamientos comentados "...queda excluida la posibilidad de implantar nuevos usos residenciales, dotacionales sanitarios y educativos dentro de las curvas de ruido diurno de 60 decibelios y nocturno de 50".

El significado de esta respuesta vinculante ofrece un panorama desolador para las administraciones locales y sus pretensiones urbanísticas, así como a los particulares, empresas o personas físicas, que este ámbito quieran desarrollar cualquier tipo de proyecto. Desde las reformas en una vivienda que afecten a su altura hasta la ejecución de un proyecto de parque eólico o la implantación de una nueva actividad económica en cualquiera de los polígonos industriales existentes, hasta un invernadero agrícola se verían afectados por estas servidumbres. La zona afectada es amplísima. Su núcleo central y más perjudicado va desde el interior de la Garita hasta más allá del Cruce de Arinaga pero el efecto real es mucho más amplio y paraliza notoriamente todo proyecto de los municipios afectados.

Para entender mínimamente esto hay que remitirse al Real Decreto 417/2011, de 18 de marzo, por el que se actualizan las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto de Gran Canaria - Base Aérea de Gando. Este mismo Real Decreto reconoce que los términos municipales afectados por las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Gran Canaria – Base Aérea de Gando, son: Agüimes, Ingenio, Telde, Valsequillo de Gran Canaria, Vega de San Mateo, Tejeda, Las Palmas de Gran Canaria, Santa Lucía y San Bartolomé de Tirajana. Y lo dice claro: "Los organismos del Estado, así como los autonómicos y municipales no podrán autorizar construcciones, instalaciones o plantaciones en los espacios y zonas afectadas por dichas servidumbres aeronáuticas, sin la previa resolución favorable del Ministerio de Fomento". Es decir con estas premisas podríamos ampliar el nivel deafección de la 3ª pista del Aeropuerto de Gran Canaria hasta límites insospechados convirtiéndonos en rehenes del Ministerio de Fomento.

SEPTIMA: Influencia sobre el desarrollo de otras infraestructuras y la necesidad de una evaluación ambiental estratégica.

Hace poco más de un año, el consejero de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Canarias tuvo que comparecer en el Parlamento de Canarias para informar sobre las obras de nuevas carreteras que tendrían que ejecutarse en la GC-1 (autovía que va desde Las Palmas de Gran Canaria al Sur de la isla) con motivo de la 3ª pista del Aeropuerto de Gran Canaria.

El consejero reconoció que la Variante Aeroportuaria fue concebida para dar respuesta a la 3ª pista del Aeropuerto y que la actual GC-1 desaparecería como tal para convertirse, a su paso por el recinto aeroportuario, en una vía interna de servicios. La Variante se iniciaría a la altura del Polígono Industrial de Salinetas, y finalizaría, retomando de nuevo la actual GC-1, a la altura de El Carrizal, obligando a subir por encima de El Goro, cerca de Cuatro Puertas, a quienes quieran hacer su destino hacia el Sur. Es decir, la 3ª pista del Aeropuerto de Gran Canaria traería también

como consecuencia el desvío de la principal vía de comunicación por carretera de la isla, siendo el área de mayor población y dinamismo económico. Este desvío, aparte de requerir aún más expropiaciones y mayor ocupación de territorio, provocaría que quienes actualmente utilizan esta vía para desplazarse al Sur, tengan que hacer más trayecto y a mayor cota, retrasando y entorpeciendo sus movimientos.

Esta situación servirá como excusa al Gobierno de Canarias y al Cabildo Insular para justificar la creación de una nueva Autovía. Esta es la conocida como Vía Tangencial de Telde que pretende enlazar la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria con la Variante Aeroportuaria a la altura del El Goro. Se trata de una nueva autovía de 6 carriles, similar a la actual GC-1 en su dimensión, pero trazada por el interior. Esta vía junto con la Variante Aeroportuaria, es evidente que afecta a su paso con viaductos, túneles y falsos túneles, a numerosos barrios, áreas agrícolas, así como zonas industriales y naturales de los municipios de Las Palmas de Gran Canaria, Telde e Ingenio. No hay que dejar de mencionar que el coste económico aproximado de esta barbaridad, al menos lo reflejado en los planes territoriales especiales, es de 265 millones de euros.

Por lo tanto a las consecuencias de la 3ª pista del Aeropuerto, que ya se ha explicado en artículos anteriores, hay que añadirle el impacto de la Vía Tangencial y de la Variante Aeroportuaria sobre las poblaciones y el territorio, siendo el municipio más perjudicado el de Telde. Pueblos y barrios como los de Marzagán, Jinámar, Caserones Alto y Bajo, La Higuera Canaria, Tara, La Herradura, San José de Las Longueras, El Cascajo, El Ejido, La Rocha, Medianías, Lomo Cementerio, Jerez, El Goro y algunos caseríos del norte de Ingenio se verán fuertemente perjudicados por estas nuevas autovías, ya sea directamente (expropiaciones) o indirectamente (servidumbres, ruidos, contaminación atmosférica, riesgo de afección a viviendas en el caso de túneles, efecto barrera de estas nuevas autovías,...). A esta suma que he hecho con lo que se resume el coste de merma de calidad de vida hay que añadir la transformación del territorio y el impacto sobre las actividades económicas. Gran parte del recorrido se realiza por áreas de suelo rústico con alto valor agrícola actual y potencial, algunas con importante valor paisajístico y natural y otras donde se desarrollan actividades económicas de carácter industrial y de procesado. El quebranto económico, social y medioambiental que pueden generar estas infraestructuras es de una magnitud desproporcionada y de consecuencias irreversibles.

Estas autovías han tenido un enorme rechazo social en todos sus procesos de tramitación. Desde que aparecieron por primera vez en el Plan Insular de la isla, a finales del siglo pasado, hasta nuestros días, decenas de miles de alegaciones se han presentado en contra de la ejecución de estas obras. Llegó a suponer incluso una pregunta parlamentaria a la Comisión Europea al ir en contra de las estrategias y orientaciones aprobadas por la Unión, especialmente contra la Estrategia temática para la protección del suelo (COM (2002) 179) y contra las Orientaciones para una agricultura sostenible (COM (1999) 22 – C173 19.06.1999).

SEXTA: Viabilidad económica de las alternativas ante la crisis económica

Con todo lo expuesto no hay que olvidar el momento por el que estamos pasando. Esta situación de crisis económica y de déficit del sistema público en el que nos encontramos. Estamos ante un momento donde debemos pensar y repensar el coste de oportunidad. El coste de oportunidad se puede definir como ” *las alternativas a las que se debe renunciar cuando se toma la decisión de usar los recursos escasos en determinada opción*”.

En el caso que nos ocupa hablamos de más de 490 millones de euros de fondos públicos en la construcción de la 3ª pista a los que hay que añadir 265 millones de euros en la Variante Aeroportuaria y la Vía Tangencial de Telde. En la práctica, en Canarias, estas cifras llegan incluso hasta duplicarse ya que los estudios preliminares no tienen en cuenta los múltiples detalles y contratiempos con los que se encuentran estas obras en la práctica.

Hay varios estudios que ponen de manifiesto que invertir en obras inútiles como estas no harán más que profundizar en el déficit público y en el endeudamiento de las administraciones públicas a largo plazo, no sólo por el coste de inversión sino también por los costes de mantenimiento y explotación que están llevando a la ruina a empresas públicas como AENA. Todo ello a costa de recortar en sanidad, educación, servicios sociales, investigación y desarrollo, innovación, apoyo a las pymes, a la agricultura, al medio ambiente, a la rehabilitación de los destinos turísticos, a la cultura, etc.

Este es ya un debate de plena actualidad en todo el estado español, no sólo en Canarias. Se puede recoger en la prensa y en múltiples foros de debate la crítica a los excesos realizados y a los que están por venir, así como las consecuencias nefastas para toda la sociedad que nos están dejando quienes han ejecutado obras con promesas de futuro, progreso y todas esas palabras vacías que llenan discursos caducos. La crisis ha puesto el foco sobre todo lo que se ha proyectado y construido, alzando muchas voces acerca de la conveniencia de algunas de estas infraestructuras. Ya se han visto aeropuertos sin aviones o con una afluencia de pasajeros irrisoria; líneas de alta velocidad con ratios de pasajeros insostenibles y hasta autopistas de peaje vacías.

Las consecuencias del desarrollo con el esquema que está planteado va mucho más allá de la satisfacción de un mero capricho político. Hay mucho en juego. La sensación es la de estar quemando los últimos cartuchos sin tener certeza de a donde va el disparo. Es por ello que apelamos a la cordura y al sentido común para que por fin se desestime definitivamente la ejecución de estas infraestructuras para que el pueblo de la isla de Gran Canaria pueda progresar tranquilo y en la línea de una sociedad sostenible en el tiempo, con futuro para nuestros hijos y las generaciones venideras.

Por tanto, incluimos en este documento de ALEGACIONES/SUGERENCIAS, la idea de que se exijan unos informes sobre la viabilidad económica de las alternativas (incluida la Alternativa 0), donde se contemple:

- Cuantificación económica de los Planes de Aislamiento Acústico.
- Cuantificación económica de las pérdidas relacionadas con la imposibilidad de desarrollo de los Parques Eólicos de Gran Canaria.
- Cuantificación económica del mantenimiento de las instalaciones que se pretenden ampliar.
- Cuantificación económica de las medidas de contención y compensación al desarrollo urbanístico público y privado.
- Cuantificación económica debida a la necesidad de realizar nuevas infraestructuras contra el erario público a consecuencia de la construcción de la 3ª pista.

SÉPTIMA: Sobre el impacto sobre el Sitios de Interés Científico de Tufia

La protección de un Espacio Natural Protegido como el de Tufia y la bahía de Gando se configura como una prioridad en cualquier plan urbanístico. Tufia, es el único Espacio Natural de Telde que íntegramente se encuentra en su municipio. Tiene una superficie de 54,1 ha y convergen en su protección una ingente cantidad de legislación (solo en el apartado de la protección de la flora existen hasta 5 protocolos específicos: convenio de Berna, Directiva Hábitats, Catálogo Nacional de Especies Amenazadas, Catálogo de Especies Amenazadas de Canarias, Orden de Flora), etc.. Por ello, se declaro bajo una de las figuras más restrictivas de la LENAC y del Texto Refundido.

Tufia es además, declarado zona LIC, Lugar de Interés Comunitario, (ES-7010028), incluido en la Red Natura 2000. Con fecha 28 de Diciembre de 2001 fue publicada la lista de Lugares de Interés Comunitario de la Región Macaronésica (que incluye a las Islas Canarias), como aplicación de la Directiva Habitat 92/43/CEE.

El poblado prehispánico de Tufia, declarado Monumento Histórico Artístico por el Decreto 1866/73 de 5-7-1973, con la denominación de “Ruinas del poblado prehistórico de Tufia”. Además de zona de Bien de Interés Cultural en la categoría de Zona Arqueológica, BIC-01-73.

Tufia íntegramente es una zona declarada como ASE (área de sensibilidad ecológica), de acuerdo con el artículo 245 del Texto Refundido (Decreto legislativo 1/2000) a efectos de lo prevenido en la legislación de impacto ecológico los Parques Naturales, Reservas Naturales, Monumentos Naturales y Sitios de Interés Científicos, en su totalidad son declarados ASE, por lo que es de aplicación la legislación sobre la prevención del impacto ecológico.

La nueva delimitación de la zona de servicio propuesta por la revisión del Plan Director ocupa 18,3 hectáreas del Sitio de Interés Científico de Tufia.

Tufia cuenta con dos endemismos vegetales protegidos que están seriamente amenazados, como el chaparro (*Convolvulus caput-medusae*) y la piña de mar (*Atractylis preauxiana*), es de destacar la buena representación de hábitats halófilo y sabulícola que existe en este área. A dicho interés científico intrínseco hay que sumar el derivado del carácter fósil de los depósitos dunares y la abundancia de restos de faunas invertebradas antaño más abundantes. Los sitios de Tufia y Aguadulce reúnen un interés arqueológico destacado por albergar un poblado aborigen de viviendas-habitación. Por tanto lo que se protege en Tufia es el entorno, el espacio y su capacidad de recuperación. No es de recibo que se intente solventar la gravísima afección tiene el Plan Director diciendo que se va a estudiar la presencia o no de vegetación o fauna potencialmente afectada.

Por tanto es necesaria una evaluación global del impacto sobre el ecosistema y en su caso, dado que el impacto es previsiblemetne muy significativo, desestimar la ocupación de este espacio. La simple consideración de la Alternativa 0 y eliminación del proyecto de 3ª pista.

Por todo lo expuesto, este Colectivo **SOLICITA** se tome en consideración los argumentos aquí relacionados, así como nos tome como parte interesada en este expediente de conformidad con la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.