

## ¿HACE FALTA LA TERCERA PISTA?

Si tenemos en cuenta el territorio reservado por los distintos grados de protección en los que se impide cualquier uso que no sea el derivado de su conservación y mantenimiento -parques y espacios naturales, costas, barrancos, protección agrícola, etc.- prácticamente el suelo que queda libre en Gran Canaria es el situado en el corredor costero que va desde el municipio de Telde hasta llegar a Juan Grande; desde luego, el único susceptible de poder ser utilizado para desarrollar iniciativas ligadas a la implantación de energías renovables, creación de parques tecnológicos, ampliación de espacios industriales y comerciales y la ejecución del proyecto de desarrollo sostenible del sureste que preconiza centros de investigación ligados a la agricultura, la artesanía y la energía, entre otras propuestas.

En los últimos años, distintas instituciones como la universidad, fundamentalmente las escuelas de Arquitectura e Ingeniería, o el Colegio de Arquitectos -a través del concurso internacional de ideas Flowpolis- o la propia Mancomunidad del Sureste, desde el proyecto que dirige el profesor Roque Calero -con amplios reconocimientos que van desde la ONU al ministerio de Medio Ambiente- han venido trabajando en el diseño de un espacio imprescindible para el progreso de esta isla.

Desde la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, en el que se recoge el proyecto para su ampliación, se han cercenado todas estas posibilidades de futuro, además de condicionar definitivamente los planeamientos de los municipios de Ingenio, Telde y Agüimes. Más allá del necesario respeto a las instituciones y a la obligación de colaboración, el Estado, ante la pasividad del Gobierno de Canarias, no sólo ninguna hasta la náusea las competencias de esta Comunidad sino incumple flagrantemente la legalidad retrasando hasta más allá de lo admisible los informes obligatorios que los ayuntamientos demandan a Aviación Civil sobre los planes generales de sus municipios o sobre los estudios aeronáuticos alternativos que, según prevé la legislación, han presentado las corporaciones locales afectadas. Es tal el abuso de poder que un informe para el que tienen la obligación de pronunciarse en dos meses lo dilatan hasta más de un año, para contestar después con una evasiva inconsistente e inconcreta o con una perogrullada sin fundamento jurídico que obliga a iniciar el proceso. Así una y otra vez, frenándolo todo, obstaculizándolo todo continuamente.

De esta manera, en estos momentos se encuentran paralizados todos los proyectos urbanísticos de más de un 80% del espacio de este corredor, la adaptación de éstos a la Ley de Directrices, la instalación de aerogeneradores, precisamente donde se encuentran las zonas de vientos regulares más importantes del mundo, la instalación de antenas de telefonía o televisión para los municipios señalados, la posibilidad de construir nuevos colegios o centros de salud; además de contemplar la obligación de insonorizar las viviendas que se construyan a partir de ahora en los núcleos consolidados o la reubicación de poblaciones como Ojos de Garza y La Montañeta en Telde.

Pero todas estas afecciones, limitaciones y clarísimos obstáculos al desarrollo económico y poblacional de estos municipios no paran en esto sino que se trasladan al conjunto de la isla y a sus planes de futuro. Así sucede que, en estos momentos también se encuentran afectados por las servidumbres aeronáuticas una parte importante de los planes territoriales que desarrolla el PIO, en concreto el Plan Especial del Parque

Aeroportuario de Actividades Económicas de Gran Canaria, el Plan Territorial de Ordenación de Infraestructuras de Producción de Energía Eólica, el de Ordenación de Infraestructuras e Hidrocarburos, el de Ordenación de Corredores de Transporte de Energía Eléctrica, el Plan Territorial Parcial de Ordenación de Regeneración y Estructuración del Sistema de Asentamiento de la Plataforma Litoral del Este, el Plan Territorial Parcial de Ordenación del Corredor y Territorio Costero de Telde, el de Infraestructuras de Telecomunicaciones y el de Transporte Público con Infraestructura Propia y Modo Guiado de Gran Canaria y Maspalomas.

Durante estos últimos ocho años, desde la aprobación del Plan Director, se han ido realizando modificaciones sustanciales en este documento sin contar para nada con el Cabildo o con los ayuntamientos afectados, al margen absolutamente de las garantías jurídicas que la Constitución señala en su artículo nueve, concretadas en los principios de legalidad, de publicidad de las normas y de seguridad jurídica. Y eso que en la Orden por la que se aprobó el Plan Director se dice textualmente que “considerando la vital importancia que tiene el aeropuerto dentro del desarrollo social y económico de la isla y del archipiélago canario, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y sus actividades para ampliar el aeropuerto en su vertiente aeronáutica que dé una respuesta integral no solo a las exigencias de tráfico y transporte aéreo en España, sino también a los requerimientos de sus usuarios y del entorno”.

Pues bien, en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, aprobado según Orden Ministerial del 20 de septiembre de 2001, se recoge que la creación de la tercera pista se realizará teniendo en cuenta las previsiones para los próximos años de un aumento de casi dos puntos en el tráfico de pasajeros para los próximos 15 años, con lo que se elevaría el número de éstos hasta 16,9 millones y a un incremento de 1.76 puntos en el tráfico de aeronaves en el mismo periodo de tiempo, lo que haría que se alcanzara un total de 164.000 movimientos de aeronaves en el tráfico comercial.

En estos días (transcurridos ocho años) se nos dice a través de los medios de comunicación que no sólo no se cumplen estos datos sino que el número de pasajeros cae hasta los niveles alcanzados en el año 2003, perdiéndose más de un millón de ellos.

¿Se justifica, por tanto, que se hipoteque el desarrollo futuro de Gran Canaria a través del corredor Este? ¿Se justifica que se impida la instalación de aerogeneradores en la zona de vientos más importante del mundo? ¿Se justifica que se impida la creación de parques tecnológicos y se amplíen los espacios industriales y comerciales? ¿Se justifica la desaparición de núcleos poblacionales arraigados o que se someta a miles de ciudadanos a un ruido insoportable que mine su salud y su calidad de vida? ¿Se justifica todo esto por una inversión cuestionada por muchos sectores cualificados que apuntan que las pistas actuales, con un mejor aprovechamiento, serían suficientes? ¿Debemos pagar un peaje tan caro por algo incierto? ¿Es realmente necesaria la tercera pista? ¿No deberíamos poner todo esto sobre la mesa y abrir un debate?

Antonio Morales Méndez  
Alcalde de Agüimes.