



III. ESTUDIO DE LA INCIDENCIA DEL AEROPUERTO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS AEROPORTUARIAS EN EL ÁMBITO TERRITORIAL CIRCUNDANTE

1. INFORMACIÓN URBANÍSTICA. COMUNIDAD AUTÓNOMA Y AYUNTAMIENTOS



1.1. Situación Administrativa del Planeamiento

- **Plan Director de Infraestructuras de Canarias (PDIC)**

La esfera de planeamiento donde se desarrollarían los contenidos del Plan Director, la constituye el PDIC de cuya última versión, de Diciembre de 1998, reproducimos a continuación algunos contenidos:

A raíz de los debates sobre el Plan Director de Infraestructuras (PDI) en el Congreso de los Diputados, el Gobierno de Canarias elaboró en el primer cuatrimestre de 1996 un documento de trabajo sobre Directrices de desarrollo territorial e infraestructuras en el Archipiélago que tenía su apoyo legal en los artículos 95 y 96 de la Ley 20/1991 de 7 de Junio sobre modificación de los aspectos fiscales del Régimen Económico de Canarias.

Mediante Decreto 255/1996, de 26 de Septiembre del Gobierno de Canarias, se crearon los órganos administrativos para la coordinación de las tareas del Plan Director de Infraestructuras de Canarias

.....

En el mes de Junio de 1998 se hizo su presentación pública y se difundió entre las administraciones locales e instituciones sociales.

Entre los meses de Julio y Septiembre siguientes se revisó el borrador con los Cabildos Insulares y se cerró en su presente versión.

A continuación se expone su índice, del que se destacan los capítulos que contienen aspectos con incidencia en mayor o menor medida sobre las propuestas del Plan Director.

PARTE I. EL MARCO GENERAL DEL PDIC

Capítulo 1. Presentación. Antecedentes y naturaleza del PDIC

Capítulo 2. Los referentes del PDIC

Capítulo 3. Objetivos

PARTE II. ANÁLISIS INSULARES

Capítulo 4. Fuerteventura

Capítulo 5. La Gomera

Capítulo 6. Gran Canaria

Capítulo 7. El Hierro

Capítulo 8. Lanzarote

Capítulo 9. La Palma

Capítulo 10. Tenerife

PARTE III. ANÁLISIS SECTORIALES

Capítulo 11. Transportes

Capítulo 12. Aeropuertos

Capítulo 13. Puertos

Capítulo 14. Red Viaria

Capítulo 15. Agua

Capítulo 16. Costas

Capítulo 17. Medio Ambiente: Residuos

Capítulo 18. Telecomunicaciones

PARTE IV. MARCO JURIDICO, FINANCIERO Y DE GESTIÓN

Capítulo 19. Marco de Gestión del PDIC

Capítulo 20. Marco Financiero

Capítulo 21. Programa de actuaciones



El PDIC desarrolla contenidos del Plan Director de Infraestructuras del MOPTMA (1992) en el que se expresaba:

La insularidad de las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias aconseja un tratamiento diferenciado del resto del territorio nacional mediante una cuidadosa y coordinada planificación de sus infraestructuras, que tenga en cuenta las siguientes características

.....

..... aprobará un programa de actuaciones que prevea la dotación de infraestructuras en las islas durante el periodo de vigencia del Plan Director de Infraestructuras, entre el 1996 y 2007, en el que se integre los diferentes planes sectoriales se recojan los compromisos de las diferentes Administraciones para su financiación.

y cuyos antecedentes de planificación son:

Los antecedentes más próximos del PDI en el ámbito de la Comunidad Autónoma son el Plan de Desarrollo de Canarias 1994-1999(PDCAN), cuya reformulación para el período 2000-2006 se lleva a cabo paralelamente al PDIC, el Plan de Acción Medioambiental de Canarias 1994-1996(PAMAC), los Planes Insulares de Ordenación Territorial/Planes de Ordenación de Recursos Naturales(PIOT/PORN) de las siete islas, conjuntamente con otros planes sectoriales destacables, tales como los de Carreteras, Transportes, Residuos, Puertos, Hidrológicos, etc.

- **Plan Insular de Ordenación de Gran Canaria**

Este documento es el marco específico de regulación del territorio y de los recursos naturales de la isla de Gran Canaria y de cuya versión de diciembre de 1998 se extraen algunos contenidos, entre los que cabe destacar en su *Sección II: El MODELO TERRITORIAL PROPUESTO* su *Capítulo 4. Los sistemas de transporte y sus elementos*, *Capítulo 5. Diagnostico y regulación de las infraestructuras territoriales*, y dentro de su *Sección III: NORMAS REGULADORAS DE LA ESTRUCTURACIÓN Y ACTUACIONES EN LOS ÁMBITOS TERRITORIALES*, su *Capítulo 3: Ámbito Territorial nº 2: La Plataforma Litoral del Este* que contiene los objetivos de acción territorial y acciones estructurantes del entorno del sistema aeroportuario

- **Planteamiento Municipal**

Municipios con ocupación del suelo

Los terrenos que forman el entorno aeroportuario pertenecen a los términos municipales de Telde e Ingenio, cuyos planeamientos de ordenación urbana constituyen otro ámbito administrativo de planeamiento para el Plan Director, mediante las figuras legislativas correspondientes de planes o normas de ordenación urbana.

Todos los espacios envolventes de las posibles soluciones para una ampliación del campo de vuelos del aeropuerto, se encuentran dentro de estos términos municipales. Se reproduce un plano con el Inventario de Planeamiento Municipal de 1998.

Municipios afectados sin ocupación de suelo

El sistema aeroportuario, a pesar de no afectar con ocupación directa del territorio a otros municipios, sí influye de manera indirecta, imponiendo limitaciones a su desarrollo urbanístico derivadas de dos tipos de factores que son por un lado los impactos medioambientales, y por otro, las servidumbres aeronáuticas. Entre estos municipios afectados, y en orden de mayor proximidad al aeropuerto se hallan Agüimes, Santa Lucía de Tirajana y San Bartolomé de Tirajana.

Por lo que se refiere a los impactos medioambientales, al margen del efecto de la contaminación atmosférica o lumínica que afecta únicamente al entorno inmediato del subsistema del movimiento de aeronaves, las limitaciones al desarrollo urbanístico de deben a la contaminación por ruidos, quedando definidas por las curvas isofónicas denominadas "huellas sonoras".

Como consecuencia de este análisis, sus conclusiones, con carácter de recomendaciones al planeamiento, deberán ser tenidas en cuenta en la elaboración de los planes urbanísticos de los municipios afectados.

En cuanto a las servidumbres aeronáuticas, se trata de limitaciones al ejercicio del derecho a la propiedad, sin lugar a indemnización, derivadas del dominio eminente del Estado sobre el espacio aéreo y reguladas con carácter general según el Decreto 584/1972 de 24 de Febrero, y por lo establecido en la normativa internacional de la OACI.

Estas limitaciones serán de obligado cumplimiento y deberán ser incorporadas con tal carácter al planeamiento territorial y urbanístico de las áreas afectadas.



- **Legislación Canaria del suelo y el medio ambiente**

Existen otras legislaciones con repercusiones sobre el planeamiento dentro de la Comunidad Autónoma Canaria, recogidas en una publicación del Gobierno de Canarias a través de su Consejería de Política Territorial (1995).

1.2. Planeamientos Territoriales, Planes Generales o Normas Subsidiarias. Datos referentes al Aeropuerto y su entorno

Reflejo de la anterior situación administrativa, se tendrían los planos que recogen ésta a finales de 1998, plasmándose las distintas ordenaciones territoriales en planeamientos a medio y largo plazo. Se recogen en este documento los planos indicados.

Plano 1: Planeamiento Territorial. Mapa de Zonificación.

Plano 2: Planeamiento Territorial: Ordenación y Estructura del Territorio - Plan Insular de Gran Canaria. (plano nº 8)

Plano 3: Planeamiento Municipal. (plano nº 7)

2. PLANES DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO, COMUNIDAD Y MUNICIPIOS

El aeropuerto se relaciona con la estructura territorial de su entorno inmediato y con el resto de la isla mediante sus enlaces con las distintas redes de transporte público y privado, indispensables para la eficacia funcional del sistema aeroportuario, debiendo armonizarse la relación entre el sistema y la isla, compatibilizando el planeamiento territorial de estas infraestructuras y el desarrollo del aeropuerto. En la Comunidad Canaria, el Estado carece de competencias en materia de Carreteras, al haberse transferido a la comunidad en 1984 la titularidad, administración y gestión de la totalidad de las carreteras insulares, e igual sucede con otras infraestructuras del transporte donde la Comunidad tiene la casi totalidad de competencias. Las propuestas para las infraestructuras de la isla quedan recogidas en el programa de Actuaciones del Plan Director de Infraestructuras Canarias en su Capítulo 21, de las que se extraen las más destacables en el entorno aeroportuario y con posibles afecciones recíprocas:

- **Transporte Terrestre. Red Viaria**

Propuestas de concertación

Profundizar en la puesta en marcha de sistemas de transporte público en plataforma exclusiva en el corredor litoral metropolitano de Gran Canaria y completar los análisis de viabilidad de la implantación de nuevos modos de transporte en el corredor Arucas- Las Palmas- Maspalomas.

Estudiar la necesidad y viabilidad de un corredor específico de transporte, diferente a la GC-1, entre Arinaga y el aeropuerto.....

Propuestas de ejecución

Completar el sistema de transportes terrestres de Gran Canaria con la construcción de intercambiadores intermodales en las zonas metropolitanas, sur y norte de la isla.

- **Red Viaria. Gran Canaria**

Propuestas Mixtas

Estudio del planeamiento y alternativas para la posterior ejecución de la 4ª fase de la Circunvalación de las Palmas.

Avance en la definición del corredor de acceso al centro de la isla, sobre la base del concurso convocado por el Cabildo.

Incorporar las posibles mejoras de integración urbana en el tramo Guía - Galdar- Agaete, según las especificaciones analizadas como caso tipo en el Anejo de Modelos de implantación.

Acondicionar con carácter urbano la carretera interior Tarajalillo - Maspalomas.

Estudio informativo y selección de alternativas con análisis del planeamiento de una carretera convencional, complementaria de la GC - 1 y con la función de cinturón de medianías en el arco EN de la Isla, entre Firgas y Juan Grande.

- **Transporte Marítimo y Puertos**

Propuestas de concertación

Puerto de la Luz: Acondicionamiento de la transición e integración puerto-ciudad. Actuaciones en el Frente Marítimo de Naciente de Las Palmas de Gran Canaria, propuesto en el PIO, según las conclusiones de los análisis en curso. Realización de las actuaciones previstas en su Plan de Empresa.

Puerto de Arinaga: Realizar análisis técnicos y construir la segunda fase de trabajos de acondicionamiento portuario. Mantener la reserva de espacios para ubicación de zonas ZEC y franca. Actuar sobre los accesos al puerto desde las redes viarias insulares.

- **Transporte Aéreo y Aeropuertos**

Propuestas de concertación

Redacción y puesta en marcha en los Planes Directores y Planes Especiales urbanísticos de los aeropuertos para una mayor coordinación interadministrativa en la planificación de las previsiones de crecimiento entre Aena, el Gobierno de Canarias, los Cabildos Insulares y los municipios directamente afectados por las infraestructuras y los impactos de las operaciones de vuelo.

Coordinación entre las políticas de Aena y la política regional e insular de transportes.

Realizar reservas de suelo en los aeropuertos de la región para posibles ampliaciones que garanticen su futuro.

Aeropuerto de Gran Canaria: Aprobación y puesta en marcha del Plan Director, con selección de ubicación de la nueva pista, en coordinación con el Plan Especial que desarrolla el Parque Aeroportuario.

Propuestas mixtas

Mejorar tecnológicamente la gestión de tráfico aéreo introduciendo las últimas tecnologías en los sistemas control de tráfico y ayudas a la navegación.

- **Agua**

Propuestas mixtas

Incorporación a las estrategias contenidas en los avances y planes hidrológicos, así como a las de los Consejos Insulares, las de carácter ambiental: de prevención, control y corrección de la contaminación de las aguas.

Controlar los estados ecológico y químico de las aguas superficiales, y químico y cuantitativo de las aguas subterráneas. Establecer controles cuantitativos dinámicos como garantía de la calidad de las aguas subterráneas.

Apoyar la concesión de primas, directas o indirectas a la interconexión de redes de saneamiento que faciliten el vertido y depuración de aguas residuales.

- **Medio Ambiente**

Propuesta de ejecución

Realizar un inventario de canteras aptas desde el punto de vista medio ambiental para su autorización o legalización como puntos idóneos de obtención de materiales en cada isla.

Propuesta concertación

Creación de Consorcios Insulares de Servicios para la gestión de los programas de actuación y el desarrollo de los modelos insulares de gestión de residuos en cada isla.

Creación del Fondo de Gestión de Residuos (F.G.R.)

Asignar al Consejo Regional de Residuos la función prioritaria de planificar y controlar los programas de actuación del Plan Integral en consonancia con los criterios y directrices del PDIC

- **Telecomunicaciones**

Propuestas normativas

Contemplar un apartado sectorial de telecomunicaciones en el proyecto de Ley del Territorio como contenido de los PIOs y Planes Urbanísticos, PGOU, Planes Especiales Municipales, etc.

Todas estas propuestas tienen acogida en el Plan Insular de Gran Canaria. Cabildo de Gran Canaria. Diciembre 1998. *Sección III: ESTRUCTURACIÓN Y ACTUACIONES EN LOS ÁMBITOS TERRITORIALES. Capítulo 3. Ámbito Territorial nº2. La plataforma Litoral del Este.*

Artículo 3.3. Estructura propuesta para el ámbito

Artículo 3.4. Acciones estructurales

En este apartado cabe incluir otro instrumento de trabajo que marca algunas pautas de actuación futura en el sector de los Transportes como ha sido la publicación del *Libro Blanco de los Transportes en Canarias. Nov-98.*



3. ÁREAS DE AFECCIÓN POR SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Para lograr el desarrollo planteado para el aeropuerto, es necesario además el cumplimiento estricto de las servidumbres aeronáuticas que garantizan la seguridad de los movimientos de las aeronaves en el entorno del aeropuerto. Las servidumbres aeronáuticas fueron establecidas para este aeropuerto por el DECRETO nº 322 de 15 de febrero de 1968 (publicadas en el B.O.E. nº 49, de 26 de febrero de 1968), y disposiciones posteriores. En ellas se definen las superficies limitadoras de obstáculos correspondientes a la pista de vuelo existente, a las instalaciones radioeléctricas y a las maniobras de aproximación por instrumentos previstas.

Al llevarse a cabo las actuaciones previstas, deberán actualizarse las servidumbres aeronáuticas, mediante la promulgación de nuevos Decretos y a su vez se irán confeccionando nuevos planos de servidumbres en los que se delimite el espacio aéreo necesario para garantizar la seguridad de las aeronaves en la configuración planteada del campo de vuelos.

Dada la existencia del Plan Insular, es conveniente ofrecer a las autoridades competentes en el tema, las nuevas necesidades en servidumbres aeronáuticas que se estima puedan tener el aeropuerto en su máximo desarrollo, a fin de que dicho documento contemple este aspecto y no se coarte el crecimiento de la instalación aeroportuaria por una inadecuada planificación de usos de terreno.

Las superficies afectadas por las servidumbres del campo de vuelos previstas para el Desarrollo Previsible del aeropuerto se indican gráficamente en el plano 6.2. Estas servidumbres implican la limitación de alturas en el entorno, según se requiere para garantizar la seguridad de las operaciones de tráfico de aeronaves, y deberán tenerse en cuenta las zonas sensibles y críticas de las ayudas radioeléctricas.

Estas superficies comprenden las servidumbres necesarias para el desarrollo del tráfico aéreo en el aeropuerto, desde el momento en el cual se supone puesto en servicio el desarrollo de la tercera pista, con la cual se contempla a estos efectos prácticamente el posible desarrollo, ya que por concepto, el Plan Director debe integrar el máximo desarrollo propuesto para el aeropuerto.



4. ANÁLISIS MEDIOAMBIENTAL

4.1. Afección acústica

El objeto de este apartado es evaluar la afección acústica generada por las operaciones de despegue y aterrizaje de aeronaves en el Aeropuerto de Gran Canaria, tanto para la situación actual como Desarrollo Previsible.

Para evaluar el impacto producido por el ruido de las aeronaves se utiliza un programa de simulación de ruido desarrollado por la Oficina de Medio Ambiente y Energía de la FAA llamado Integrated Noise Model (INM) en su versión 6.0a. Como resultado se obtienen contornos isorruidosos (huellas sonoras) producidas por las operaciones de aeronaves.

Con el fin de conocer la evolución sonora en el entorno del Aeropuerto, se calculan las huellas sonoras para el horizonte de Desarrollo Previsible.

Las huellas sonoras se calculan según el índice LAeq (Nivel de Ruido Continuo y Equivalente), tanto para el período de día (07-23 h) como para el período de noche (23-07 h).

Los valores límites admisibles, por ser capaces de producir afecciones significativas, para cada uno de los períodos, tal y como indica la Dirección General de Política Ambiental, y con independencia de la consideración de límites específicos más estrictos en función de los usos del suelo y actividades más sensibles, son los siguientes:

$$\text{LAeq (07-23 h)} \leq 65 \text{ dB}$$

$$\text{LAeq (23-07 h)} \leq 55 \text{ dB}$$

Los niveles de este índice que se presentan en los planos son:

Período de día (07:00 - 23:00 h): 60 dB(A), 65 dB(A), 70 dB(A), 75 dB(A) y 80 dB(A).

Período de noche (23:00 - 07:00 h): 50 dB(A), 55 dB(A), 60 dB(A), 65 dB(A), 70 dB(A).

Los factores que deben definir un escenario y que en consecuencia constituyen los datos de entrada al modelo de simulación son: movimientos de aeronaves, reparto de operaciones día/noche, utilización de pistas y mezcla según tipo de aeronaves.

Los criterios seguidos para la realización de las huellas de ruido se corresponden con los fijados por Aena para cada horizonte de estudio.

Las trayectorias de aproximación y de salida que se han introducido en el modelo son las publicadas en el AIP.

Se tienen en cuenta las dispersiones de las aeronaves en torno a la trayectoria nominal trazada en el AIP. Al no existir datos reales sobre las formas y parámetros de la distribución de las derrotas reales de salida/llegada a un lado y otro de la derrota nominal se realiza una modelización de las mismas.

Para los despegues se modelizan las dispersiones teniendo en cuenta las recomendaciones de la Circular nº 205 de OACI en su apartado 6.2 "Modelación de la dispersión lateral a



través de las derrotas nominales". No se han modelizado las dispersiones en aterrizajes, ni la dispersión vertical.

- **Estado actual**

Tráfico correspondiente al 90 % del día punta: 310

Distribución de movimientos por pistas: El porcentaje de utilización de cabeceras se corresponde con un 95% por la cabecera 03L y un 5% por la cabecera 21R.

Cuando la cabecera por la cual se realice los despegues sea la 03, se tiene en cuenta que el 95% de los despegues se realizan por la 03L, mientras que el 5% restante se efectúa por la 03R. En dicha configuración todos los aterrizajes se realizan por la cabecera 03L.

Reparto de operaciones día/noche: Se estima que el 83% de los movimientos transcurre durante el día (07-23 h), mientras que el 17% restante transcurre durante la noche (23-07 h).

Mezcla según tipo de aeronaves: Se ha considerado el reparto actual de operaciones por flota, según los datos de la Estadística de tráfico aéreo Aena.

- **Desarrollo Previsible**

Para el estudio del Desarrollo Previsible se considera el horizonte marcado por el Plan Director en el cual se prevé la entrada en funcionamiento de la nueva pista.

Tráfico correspondiente al 90 % del día punta: 467

Distribución de movimientos por pistas: Se considera que el 95% de las operaciones (tanto despegues como aterrizajes) se realiza por las cabeceras 03 (en nuestro caso serán la nueva 03L Y 03C) mientras que el 5% restante se efectúa por las cabeceras 21 (que ahora serán la 21R y 21C).

Reparto de operaciones día/noche: Se mantiene el mismo porcentaje que en el caso actual.

Mezcla según tipo de aeronaves: Se ha supuesto que se mantiene la composición de la programación actual, como consecuencia y en cumplimiento de la normativa OACI, que deberá entrar en vigor el año 2002, en cuanto a requisitos de emisiones sonoras, sustituyendo todos los aviones certificados según los Capítulos I y II por los equivalentes del Capítulo III del Anexo 16 de OACI.



Identificación y Valoración de Áreas Afectadas

En el cuadro siguiente se ofrecen los niveles de inmisión según distintas métricas, para los distintos usos del suelo.



Zona	Nivel de Exposición	ÍNDICES				Aceptabilidad o Inaceptabilidad
		LDN*	NEF	CNR	CNEL	
A	Mínimo	0:55	0:20	0:90	0:55	Claramente aceptable, no requiere consideraciones especiales
B	Moderado	55:65	20:30	90:100	55:65	Normalmente aceptable. Debe considerarse el control de usos del suelo.
C	Medio	65:75	30:40	100:115	65:75	Normalmente inaceptable. Recomendado el control y reducción de ruido.
D	Severo	> 75	> 40	> 115	> 75	Claramente inaceptable. Debe estar en suelo aeroportuario. Se recomienda el control de compatibilidad de los usos.

* Nota. La métrica LDN es similar a la métrica Leq.
Fuente: Guía HUD. Housing Urban Development

Se remite a los planos correspondientes para la evaluación de las áreas afectadas.

Se utilizarían como límite para la determinación de afecciones las huellas correspondientes a los niveles sonoros Leq (7 h -23 h) 65 dB(A) y Leq (23 h-7 h) 55 dB(A).

Medidas Preventivas y Correctoras

No existiendo medidas que puedan minimizar la incidencia del impacto acústico producido por el tráfico aeroportuario sobre el entorno de las instalaciones, sería necesaria la implicación de los Organismos e Instituciones con objeto de diseñar un planteamiento futuro que limite el crecimiento de aquellos núcleos sobre los que el riesgo potencial es mayor. En concreto, estableciendo corredores de aproximación y salida en torno al aeropuerto, y evitando determinadas formas de implantación humana en los mismos.

4.2. Espacios naturales existentes

La isla de Gran Canaria cuenta con una estructura morfológica muy diferente según las zonas, lo que origina una gran diversidad de usos del suelo.

El aeropuerto se sitúa en el sudeste de la isla, zona de carácter predominantemente turístico. Entre los espacios naturales existentes en esa zona cabe destacar:

- ♦ El espacio metropolitano de Las Palmas de Gran Canaria, que se extiende por el corredor Este hasta la zona del aeropuerto.
- ♦ Una zona de suelo improductivo situada a ambos lados de la autopista GC1, constituida por los núcleos urbanos, el espacio destinado a terrenos urbanizables, los ocupados por las vías de comunicación, infraestructuras, y el propio aeropuerto con todos los servicios e instalaciones necesarias para su funcionamiento.
- ♦ Una zona de suelos naturales no influidas por la mano del hombre sin cultivos ni infraestructuras de obra. Estos suelos se encuentran principalmente en zonas transversales a la línea de costa en las zonas Norte y Oeste del aeropuerto. Son suelos de estructura arcillosa, de color rojizo y secos durante todo el año. La vegetación predominante en estas zonas es matorral xerófilo, especialmente cardón.
- ♦ Zonas de suelo rústico en los que sí se ha producido intervención humana. Son suelos de cultivo, forzado bajo plástico para plataneras y hortalizas, y al aire libre para cultivos herbáceos de regadío. Se encuentran fundamentalmente en el Norte y Sudoeste del aeropuerto y se dedican a cultivos para la exportación.
- ♦ Zona de barrancos, distribuidos transversalmente a la línea de costa y que desembocan en la plataforma costera, ocupando la zona sus tramos finales que constituyen cauces amplios de deposición de materiales procedentes de la zona interior de la isla. Estos terrenos están considerados de **protección ecológica**.
- ♦ Plataforma costera: es una llanura formada por depósitos de lava producidos a lo largo de las últimas erupciones volcánicas y que han hecho a la isla ganar terreno al mar. Su pendiente es pequeña y su composición fundamentalmente basáltica.
- ♦ Cordón litoral: Es una franja costera cuya característica principal es la alternancia de pequeñas playas y salientes rocosos.

El archipiélago canario tiene una gran cantidad de espacios naturales considerados de protección ecológica. La tabla siguiente muestra la distribución por islas y tipo de superficie de estos espacios. Los correspondientes a la isla de Gran Canaria se muestran en la misma tabla sombreados en azul.



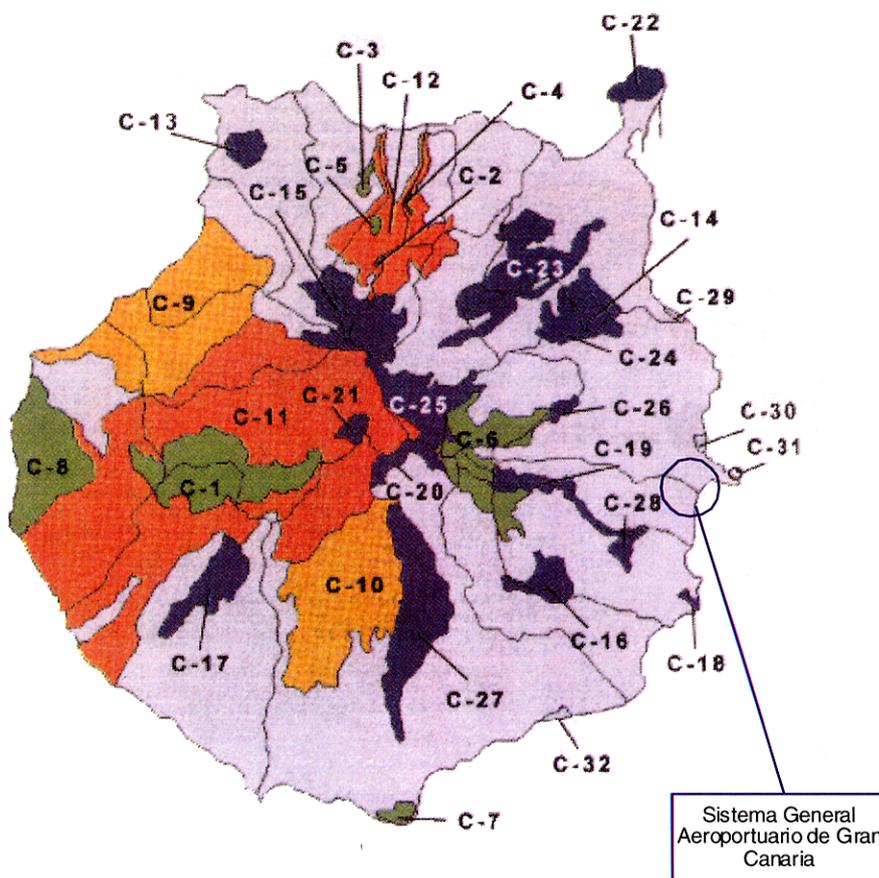


Espacios naturales protegidos: Superficie (HAS.) y número, por Islas, en Canarias. 1996. (*)

	TOTAL		PARQUE NACIONAL		PARQUE NATURAL		PARQUE RURAL		RESERVA NATURAL INTEGRAL		RESERVA NATURAL ESPECIAL		MONUMENTO NATURAL		PAISAJE PROTEGIDO		SITIO DE INTERÉS CIENTÍFICO	
	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº	Sup	Nº
CANARIAS:	301.161,9	145	27.352,0	4	111.022,2	11	80.400,8	7	7.492,1	10	14.944,4	16	28.972,4	51	39.098,2	27	1.401,9	19
Lanzarote	35.029,2	13	5.107,0	1	19.270,4	2	0,0	0	165,2	1	0,0	0	5211,9	5	5676,5	2	199,5	2
Fuerteventura	47.726,9	13	0,0	0	17.455,1	3	16544,3	1	0,0	0	0,0	0	8687	6	4924,9	2	115,6	1
Gran Canaria	66.571,1	32	0,0	0	13.333,0	2	26893,4	2	3.955,5	2	7153,1	6	5030,4	9	12780,9	7	276,2	4
Tenerife	98.910,0	43	13.571,0	1	46.612,9	1	22482,3	2	1.229,6	3	5823	7	5744,2	14	8293,5	9	386,6	6
La Gomera	12.314,7	17	3.984,0	1	1.757,1	1	1992,8	1	490,8	1	292,3	1	1862,1	8	1788,1	1	313	3
La Palma	25.005,6	20	4.690,0	1	12.593,7	2	0,0	0	984,1	1	1074,4	1	1452	8	4107,7	4	111	3
El Hierro	15.604,4	7	0,0	0	0,0	0	12488,0	1	666,9	2	601,6	1	984,8	1	1526,6	2	0,0	0

(*) La superficie de los Espacios Naturales Protegidos ha sido medida por el Centro de Información y Educación Ambiental mediante un planímetro. El margen de error es del 3%.
 FUENTE: Consejería de Política Territorial. Viceconsejería de Medio Ambiente. Centro de Planificación Ambiental.
 ELABORACION: Instituto Canario de Estadística (ISTAC).

La ubicación de estos espacios en la isla de Gran Canaria se muestra en el “Mapa de Espacios Naturales Protegidos de Canarias”, que aparece en “Legislación canaria del suelo y



ISI A DE GRAN CANARIA (C)

el medio ambiente" editado por la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias.



Reserva Natural Integral

- C - 1 Reserva Natural Integral de Inagua
- C - 2 Reserva Natural Integral del Barranco Oscuro



Reserva Natural Especial

- C - 3 Reserva Natural Especial de El Brezal
- C - 4 Reserva Natural Especial de Azuaje
- C - 5 Reserva Natural Especial de Los Tilos de Moya
- C - 6 Reserva Natural Especial de Los Marteles
- C - 7 Reserva Natural Especial de Las Dunas de Mapalomas
- C - 8 Reserva Natural Especial de Güí-Güí



Parque Natural

- C - 9 Parque Natural de Tamadaba
- C-10 Parque Natural de Pílancones



Parque Rural

- C - 11 Parque Rural del Nublo
- C - 12 Parque Rural de Doramas



Monumento Natural

- C - 14 Monumento Natural de Bandama
- C - 15 Monumento Natural del Montañón Negro
- C - 16 Monumento Natural del Roque de Agüayro
- C - 18 Monumento Natural de Arinaga
- C - 19 Monumento Natural del Barranco de Guayadeque
- C - 20 Monumento Natural Riscos de Tirajana
- C - 21 Monumento Natural del Roque Nublo



Paisaje Protegido

- C - 22 Paisaje Protegido de La Isleta
- C - 23 Paisaje Protegido de Pino Santo
- C - 24 Paisaje Protegido de Tafira
- C - 25 Paisaje Protegido de Las Cumbres
- C - 26 Paisaje Protegido de Lomo Magullo
- C - 27 Paisaje Protegido de Fataga
- C - 28 Paisaje Protegido de Montaña de Agüimes



Sitio de Interés Científico

- C - 29 Sitio de Interés Científico de Jinámar
- C - 30 Sitio de Interés Científico de Tufia
- C - 31 Sitio de Interés Científico del Roque de Gando
- C - 32 Sitio de Interés Científico de Juncalillo del Sur

El aeropuerto se encuentra en las proximidades de los espacios denominados en el mapa como C-30 y C-31:

C-30 → Sitio de interés científico de la Playa de Tufia

C-31 → Sitio de interés científico del Roque de Gando



El desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria se llevará a cabo minimizando las interacciones con estos espacios naturales.

5. SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO Y ÁREA DE CAUTELA AEROPORTUARIA. NECESIDADES DE TERRENO

En los planos *Zona de Servicio Propuesta: Estructura del Sistema General Aeroportuario* (plano 4.1) y *Zona de Servicio Propuesta: Actividades Aeroportuarias* (plano 4.4), se representa la ordenación interior del aeropuerto, consecuencia directa del desarrollo del Plan Director, que luego será usada para la redacción del correspondiente Plan Especial, que delimitará el Sistema General Aeroportuario.

El Sistema General Aeroportuario se divide en dos Subsistemas: el del Movimiento de Aeronaves y el de Actividades Aeroportuarias, representando este modelo una estructura funcional por áreas de actividad, más que una división física o geográfica. Existen zonas que se concentran en áreas especializadas como la de Pasajeros o la de Carga, mientras que otras como la Zona de Servicios o la Zona Industrial podrían tener sus instalaciones distribuidas por toda la extensión del sistema aeroportuario.

La distribución de espacios será consecuencia del esquema de actividades de la tabla siguiente.

	Actual		Desarrollo Previsible	
	Superficie (Ha)	%	Superficie (Ha)	%
Subsistema Movimiento de aeronaves	235,97	69,4	582,57	88,2
Zona de Pasajeros	9,60	2,8	43,69	6,6
Zona de Carga	2,20	0,6	14,27	2,2
Zona Industrial	2,50	0,7	5,15	0,8
Zona de Servicios	2,00	0,6	3,52	0,5
Zona de Aviación General	1,00	0,3	1,17	0,2
Zona de Abastecimiento Energético	2,5	0,7	10,00	1,5
Otras zonas	84,72	24,9	-	-
Total	340,49	100	660,38	100

SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO**TMA/CTR**

**Campo de Vuelos: Pistas de Vuelo y Calles de Rodaje. Franjas de Seguridad.
 Plataforma: Zona de Espera, Seguridad y Aparcamientos de Aeronaves.
 Viales y Aparcamientos de Vehículos de Servicio. Puestos de Carga.
 Instalaciones para Equipos y Vehículos de Servicio.
 Zonas de Acceso Restringido de los Terminales de Pasajeros y Carga.**

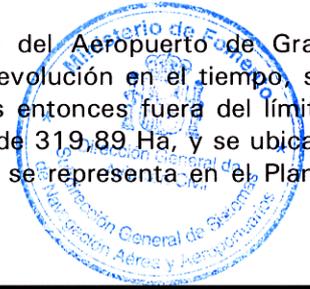
**Subsistema de
Movimiento de Aeronaves**

**Subsistema de
Actividades Aeroportuarias**

	<i>Primera línea</i>	<i>Segunda línea</i>	<i>Tercera Línea</i>
Zona de Pasajeros	Edificios Terminales y Servicios Anejos en Zona de Acceso Restringido	Administración. Agentes. Compañías. Viajes. Hoteles. Servicios Comerciales y Personales. Pkg. Vehículos y Terminales Transporte Público. Alquiler Vehículos	Edificios Auxiliares. Oficinas. Compañías Aéreas. Servicios Empresariales. Exposiciones y Congresos.
Zona de Carga	Edificios Terminales Agentes Handling Correos Mensajería	Aduanas. Edificios Transitorios. Pkg. Vehículos y Carga Terminales Transporte Público	Oficinas. Almacenes de Privados.
Zona Industrial	Hangares y Talleres Asistencia de Aeronaves	Servicios de Campo. Aparcamientos	Almacenes y Oficinas.
Zona de Servicios	Bloque Técnico Torre de Control Agentes Handling	Asistencia Rampa y Mantenimiento. Campo Vuelo. Aparcamiento.	Almacenes. Cocheras y Talleres. Edificio Catering y Servicios.
Zona de Aviación General	Edificio Terminal y Hangares	Área Administrativos. Aparcamientos.	Actividades Sociales y Servicios Escuelas.
Zona de Abastecimiento Energético		Redes de Comunicaciones. Almacenamiento y Servicio de Combustibles. Central Eléctrica y Distribución de Agua. Redes de Saneamiento.	



Como consecuencia de la configuración adoptada para el Desarrollo del Aeropuerto de Gran Canaria en el Plan Director, y teniendo en cuenta la continuidad de la evolución en el tiempo, se hace necesaria la adquisición de terrenos adicionales a los establecidos entonces fuera del límite aeroportuario actual. Dichos terrenos adquiridos ocupan una superficie de 319,89 Ha, y se ubican al oeste y el norte de las instalaciones actuales del Aeropuerto, según se representa en el Plano 4.2.



	Actual (Ha)	Necesidades de terreno (Ha)	Desarrollo Previsible (Ha)
Superficie total	340,49	319,89	660,38

Por otro lado, el Máximo Desarrollo coincide con el Desarrollo Previsible, por lo que no se han definido áreas de cautela aeroportuaria, como se refleja en el Plano 5, que representa dicho máximo desarrollo para el Aeropuerto de Gran Canaria.

6. ÁREAS DE COORDINACIÓN.

Se hace necesario en este planeamiento coordinar el desarrollo del Sistema General Aeroportuario con el de otras infraestructuras.



6.1. Carreteras

Uno de los principales condicionantes, en cuanto constituye una limitación de espacio físico, lo establece el trazado actual de la autopista GC-1, que impide el desarrollo de las infraestructuras aeroportuarias a corto y medio plazo. La acción vertebradora en la estructura territorial que ejerce dicha autopista, hace de ella el eje de un sistema de redes y vías en este ámbito; las propuestas de planeamiento para esta infraestructura básica de la red viaria de Gran Canaria deberán contemplar las necesidades del desarrollo del Sistema General Aeroportuario de Gran Canaria, puesto que condiciona los espacios para su ampliación, así como su integración con el resto del territorio, además de condicionar el diseño de las futuras vías de acceso al aeropuerto.

6.2. Ferrocarriles

El aeropuerto deberá contemplar en su desarrollo las propuestas a medio/largo plazo que se hagan para el desarrollo de un eje ferroviario, en las proximidades del aeropuerto, junto a la creación de un intercambiador modal con este medio.

6.3. Otras Áreas

El medio natural en el entorno del sistema general aeroportuario presenta distintas clasificaciones de uso que se hace necesario compatibilizar con las actividades del aeropuerto y sus necesidades de expansión.