

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

3817 *Real Decreto 92/2021, de 9 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.*

La disposición transitoria de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, exige que se aprueben servidumbres aeronáuticas acústicas en aquellos aeropuertos que superen los 50.000 movimientos al año, cual es el caso del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

A su vez, el artículo 4 de la Ley sobre Navegación Aérea obliga al Estado a establecer servidumbres acústicas para el caso en que se superen los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal.

Este real decreto tiene por objeto aprobar las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, su mapa de ruido y el plan de acción asociado a dichas servidumbres acústicas.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus reglamentos de desarrollo contienen las disposiciones necesarias para fijar las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que prevé que la naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas se determinarán mediante real decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres, y se fundamenta en el artículo 4 de la Ley del Ruido, que atribuye a la Administración General del Estado la competencia para la delimitación de las zonas de servidumbre acústica y la aprobación de los mapas de ruido y planes de acción asociados de las infraestructuras de competencia estatal.

De conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, las administraciones autonómicas y locales, para adaptar sus ordenamientos urbanísticos, deberán tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas acústicas, que a tales efectos sustituyen a las huellas acústicas equivalentes previstas en los correspondientes planes directores.

En la tramitación de este real decreto se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la Ley sobre Navegación Aérea. Para ello, se ha sometido a información pública en los términos previstos en el mencionado precepto, y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y sus desarrollos reglamentarios y se ha solicitado el informe de las administraciones afectadas, y el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna y su plan de acción.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 9 de febrero de 2021,

DISPONGO:

Primero. *Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.*

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

2. La zona de servidumbre acústica comprende el territorio del entorno del aeropuerto delimitado exteriormente por las curvas de nivel correspondientes a los índices acústicos $L_d \geq 60$ dB(A), $L_e \geq 60$ dB(A) y $L_n \geq 50$ dB(A) que representan el nivel de ruido

generado por el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, de conformidad con el artículo 8 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La zona de servidumbre se delimita en el mapa de ruido que se incluye como anexo I.

En el interior del perímetro de la zona de servidumbre acústica, las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo establecido en el citado artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, y el artículo 7.3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Segundo. Aprobación del mapa de ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

Se aprueba el mapa de ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, elaborado de acuerdo con las especificaciones del artículo 8, letra a), del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que figura como anexo I.

La memoria técnica correspondiente al mapa de ruido y la delimitación de la servidumbre acústica será accesible de forma íntegra en la página web pública de Aena S.M.E., S.A., y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tercero. Aprobación del plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.

1. Se aprueba el plan de acción del mapa de ruido de las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2, apartado b), de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

2. El plan de acción, que figura como anexo II será accesible de forma íntegra en la página web pública de Aena S.M.E., S.A. y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

3. El contenido del plan de acción se ajusta a los requisitos establecidos en el anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Cuarto. Términos municipales comprendidos en las servidumbres acústicas.

Los términos municipales que se encuentran comprendidos en el área afectada por las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, son los siguientes:

- Tacoronte.
- Tegueste.
- San Cristóbal de La Laguna.

Quinto. Planeamiento territorial y urbanístico.

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, la disposición adicional de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, y el artículo 17 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, los instrumentos de planificación u ordenación territorial que definan ámbitos afectados por las servidumbres acústicas que se establecen para el Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna habrán de incorporar las restricciones que estas imponen de acuerdo con el mapa de ruido que figura en el anexo I, a fin de conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de la infraestructura aeroportuaria con las actividades existentes o futuras en el territorio de la zona afectada, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Para fijar los objetivos de calidad, los instrumentos de planificación deberán tomar en consideración, tanto en el exterior como en el interior de la zona de servidumbre acústica

delimitada en el mapa de ruido del anexo I, los valores límite que figuran en la tabla A1, del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Sexto. *Efectos de los informes de la Dirección General de Aviación Civil ya emitidos.*

El informe favorable emitido por la Dirección General de Aviación Civil sobre el planeamiento general de los municipios afectados por las servidumbres acústicas, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, extenderá sus efectos a los instrumentos de desarrollo del indicado plan en lo referente al uso de los predios por razones de afecciones acústicas, salvo que se modifiquen las condiciones de la ordenación aplicable a los ámbitos sujetos a dichas servidumbres.

Ello sin perjuicio de las obligaciones que les correspondan a las administraciones competentes en materia urbanística o de ordenación del territorio en cuanto al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las edificaciones y construcciones afectadas por el ruido originado por las operaciones aéreas.

Séptimo. *Actualización del mapa de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna.*

El mapa de ruido incluido como anexo I de este real decreto sustituye a las huellas de ruido equivalentes incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna, aprobado mediante Orden de 5 de septiembre de 2001 (BOE núm. 219 de 12 de septiembre).

Octavo. *Entrada en vigor.*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

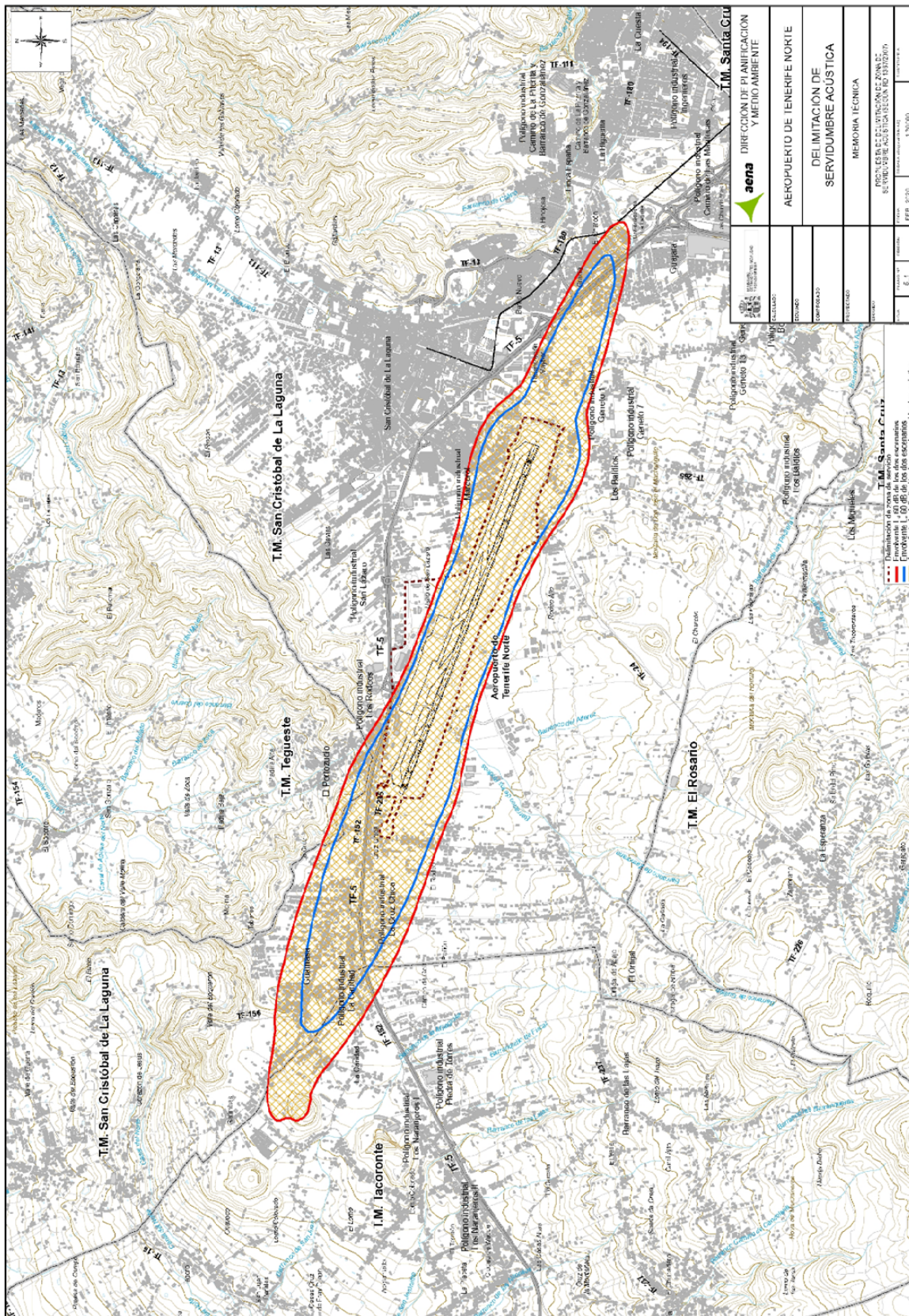
Dado en Madrid, el 9 de febrero de 2021.

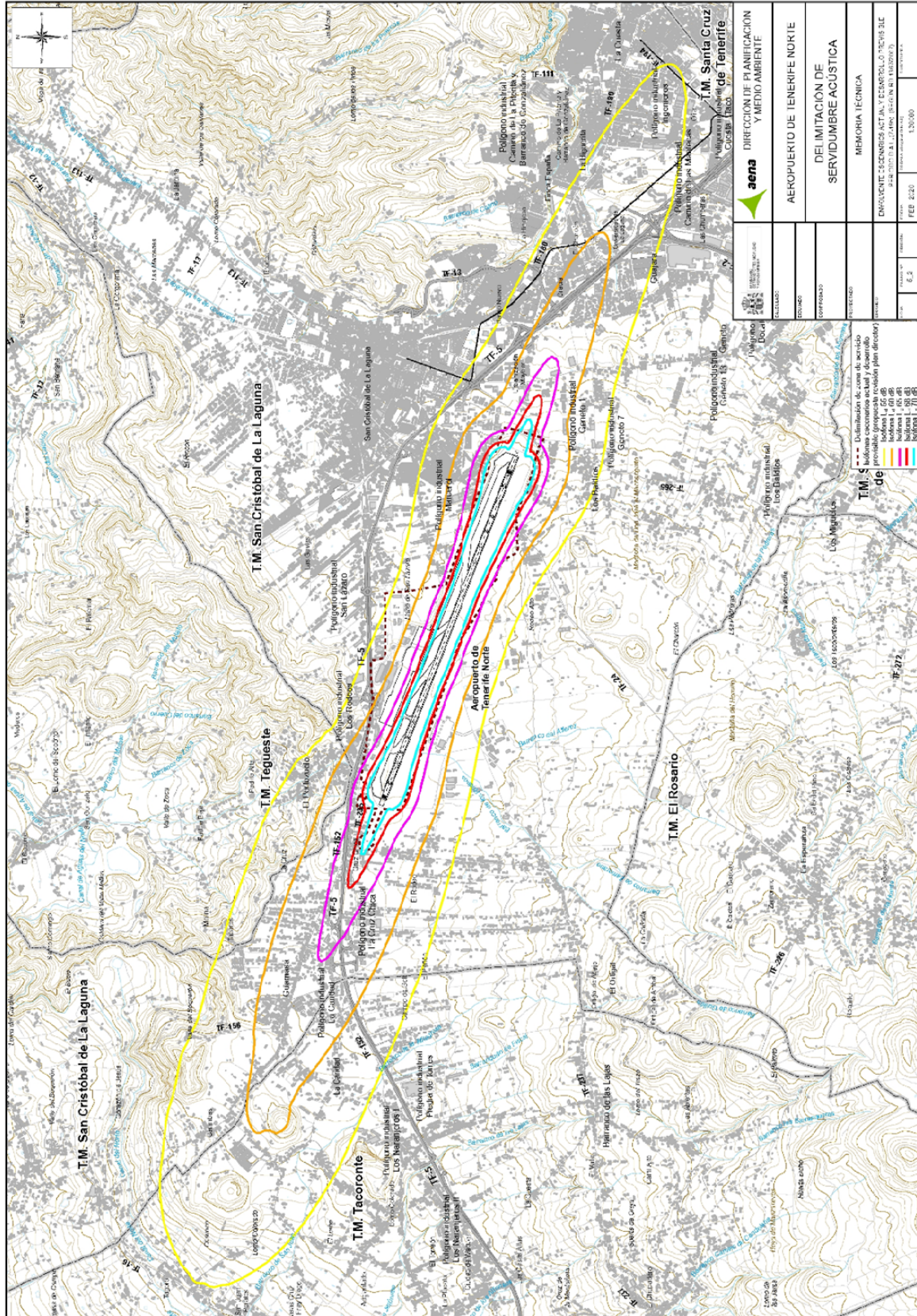
FELIPE R.

El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

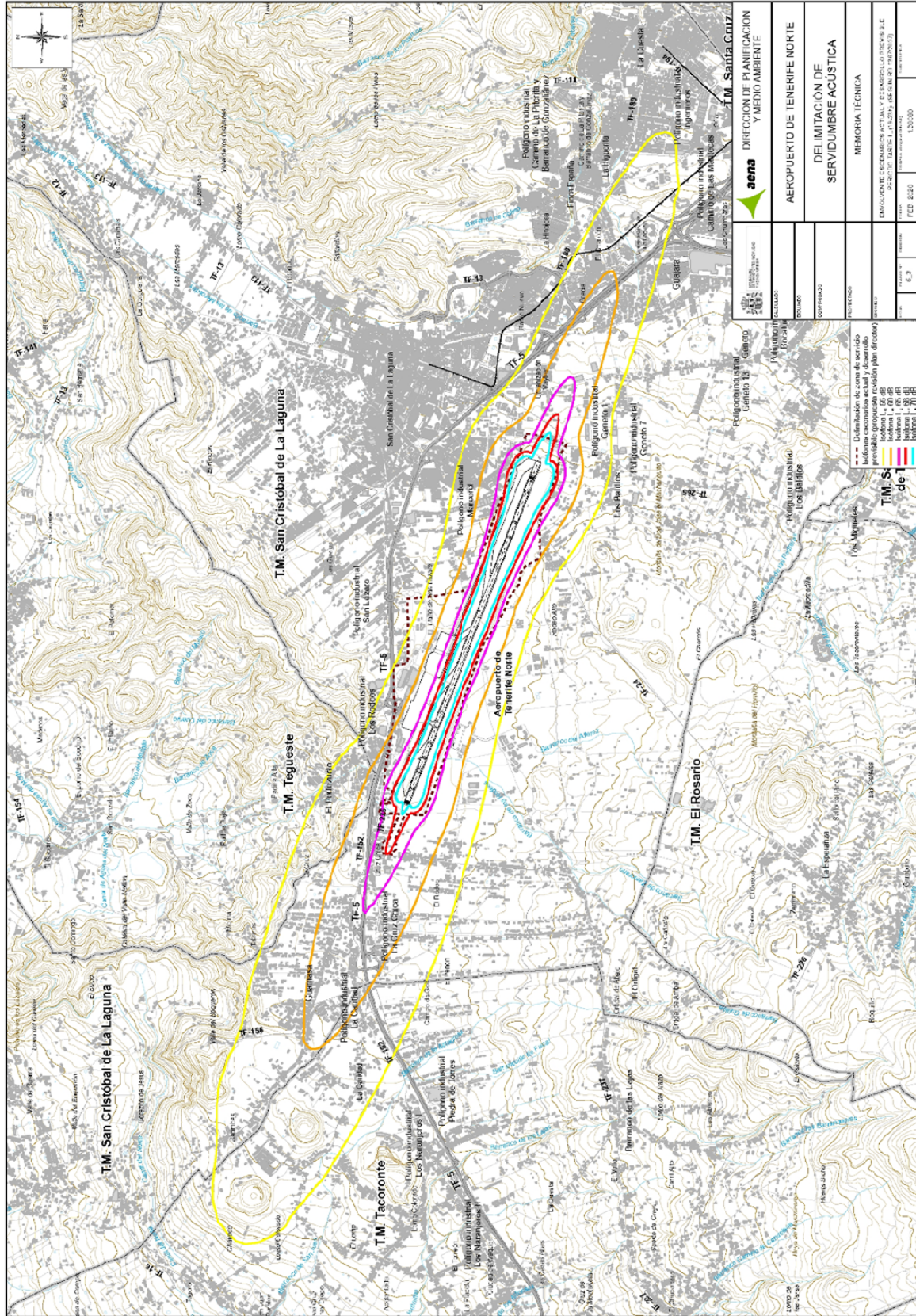
ANEXO I

Mapas de ruido y delimitación de las servidumbres acústicas





	DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
PROYECTADO	PROYECTADO
REVISADO	REVISADO
ELABORADO	ELABORADO
PROYECTADO	PROYECTADO
PROYECTADO	PROYECTADO
MEMORIA TÉCNICA	
DE IMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE	
DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL N.º 10/2019	
CONVULSIONES ACÚSTICAS (SERVIDUMBRE ACÚSTICA)	
PROYECTADO	PROYECTADO
REVISADO	REVISADO
ELABORADO	ELABORADO
PROYECTADO	PROYECTADO
PROYECTADO	PROYECTADO
MEMORIA TÉCNICA	
DE IMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE	
DELIMITACIÓN DE ZONA DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
PROYECTO DE ORDENANZA MUNICIPAL N.º 10/2019	
CONVULSIONES ACÚSTICAS (SERVIDUMBRE ACÚSTICA)	
PROYECTADO	PROYECTADO
REVISADO	REVISADO
ELABORADO	ELABORADO
PROYECTADO	PROYECTADO
PROYECTADO	PROYECTADO



aena DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE
AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE
DE IMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA
MEMORIA TÉCNICA
ENVOLUCENTE TECNOLÓGICAMENTE AVANZADO (E.T.A.) ESTUDIO DE IMPACTO ACÚSTICO (E.I.A.) ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL (E.I.A.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL (E.I.S.) ESTUDIO DE IMPACTO CULTURAL (E.I.C.) ESTUDIO DE IMPACTO PATRIMONIAL (E.I.P.) ESTUDIO DE IMPACTO TURÍSTICO (E.I.T.) ESTUDIO DE IMPACTO ECONÓMICO (E.I.E.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL (E.I.S.C.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y PATRIMONIAL (E.I.S.P.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y TURÍSTICO (E.I.S.T.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y ECONÓMICO (E.I.S.E.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL Y PATRIMONIAL (E.I.S.C.P.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL Y TURÍSTICO (E.I.S.C.T.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL Y ECONÓMICO (E.I.S.C.E.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL Y PATRIMONIAL Y TURÍSTICO (E.I.S.C.P.T.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL Y PATRIMONIAL Y ECONÓMICO (E.I.S.C.P.E.) ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y CULTURAL Y PATRIMONIAL Y TURÍSTICO Y ECONÓMICO (E.I.S.C.P.T.E.)
FECHA: 2020
ESCALA: 1:30000

--- Delimitación de zona de servicio
--- Línea L 100 dB
--- Línea L 50 dB
--- Línea L 40 dB
--- Línea L 30 dB
--- Línea L 20 dB
--- Línea L 10 dB
--- Línea L 0 dB
--- Línea L -10 dB
--- Línea L -20 dB
--- Línea L -30 dB
--- Línea L -40 dB
--- Línea L -50 dB
--- Línea L -60 dB
--- Línea L -70 dB
--- Línea L -80 dB
--- Línea L -90 dB
--- Línea L -100 dB
--- Línea L -110 dB
--- Línea L -120 dB
--- Línea L -130 dB
--- Línea L -140 dB
--- Línea L -150 dB
--- Línea L -160 dB
--- Línea L -170 dB
--- Línea L -180 dB
--- Línea L -190 dB
--- Línea L -200 dB
--- Línea L -210 dB
--- Línea L -220 dB
--- Línea L -230 dB
--- Línea L -240 dB
--- Línea L -250 dB
--- Línea L -260 dB
--- Línea L -270 dB
--- Línea L -280 dB
--- Línea L -290 dB
--- Línea L -300 dB
--- Línea L -310 dB
--- Línea L -320 dB
--- Línea L -330 dB
--- Línea L -340 dB
--- Línea L -350 dB
--- Línea L -360 dB
--- Línea L -370 dB
--- Línea L -380 dB
--- Línea L -390 dB
--- Línea L -400 dB
--- Línea L -410 dB
--- Línea L -420 dB
--- Línea L -430 dB
--- Línea L -440 dB
--- Línea L -450 dB
--- Línea L -460 dB
--- Línea L -470 dB
--- Línea L -480 dB
--- Línea L -490 dB
--- Línea L -500 dB
--- Línea L -510 dB
--- Línea L -520 dB
--- Línea L -530 dB
--- Línea L -540 dB
--- Línea L -550 dB
--- Línea L -560 dB
--- Línea L -570 dB
--- Línea L -580 dB
--- Línea L -590 dB
--- Línea L -600 dB
--- Línea L -610 dB
--- Línea L -620 dB
--- Línea L -630 dB
--- Línea L -640 dB
--- Línea L -650 dB
--- Línea L -660 dB
--- Línea L -670 dB
--- Línea L -680 dB
--- Línea L -690 dB
--- Línea L -700 dB
--- Línea L -710 dB
--- Línea L -720 dB
--- Línea L -730 dB
--- Línea L -740 dB
--- Línea L -750 dB
--- Línea L -760 dB
--- Línea L -770 dB
--- Línea L -780 dB
--- Línea L -790 dB
--- Línea L -800 dB
--- Línea L -810 dB
--- Línea L -820 dB
--- Línea L -830 dB
--- Línea L -840 dB
--- Línea L -850 dB
--- Línea L -860 dB
--- Línea L -870 dB
--- Línea L -880 dB
--- Línea L -890 dB
--- Línea L -900 dB
--- Línea L -910 dB
--- Línea L -920 dB
--- Línea L -930 dB
--- Línea L -940 dB
--- Línea L -950 dB
--- Línea L -960 dB
--- Línea L -970 dB
--- Línea L -980 dB
--- Línea L -990 dB
--- Línea L -1000 dB

ANEXO II

Plan de Acción

Resumen ejecutivo

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente a la delimitación de servidumbre acústica del Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna. La normativa vigente requiere para el establecimiento de las servidumbres acústicas de los aeropuertos, la adopción de un plan de acción que recoja las medidas encaminadas a compatibilizar el funcionamiento y el desarrollo de la infraestructura con las actividades consolidadas en la zona de servidumbre. Este requisito está recogido tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, como en el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, en la redacción dada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo que la modifica.

El plan de acción recoge tanto las medidas a aplicar para prevenir y reducir el ruido como un programa de control y vigilancia que permita evaluar de forma continuada la evolución del ruido en el entorno del aeropuerto.

Las medidas del plan de acción se encuadran en el marco del «enfoque equilibrado» adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la resolución de la Asamblea A33-7 de octubre de 2001 y ratificado mediante la resolución A36-2 de septiembre de 2007. El enfoque equilibrado proporciona a los Estados contratantes de la OACI un enfoque internacionalmente convenido para afrontar el problema del ruido en los aeropuertos. Comprende cuatro elementos principales: reducción del ruido en la fuente, planificación gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves. Esta línea de trabajo se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes como son la evaluación continuada del impacto producido mediante sistemas de control y vigilancia, la información a las autoridades locales, grupos de interés y público en general de los aspectos ambientales, la colaboración con los diferentes agentes del sector que permita detectar oportunidades de mejora y la ejecución de un plan de aislamiento acústico como medida correctora que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios.

El Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna viene desarrollando desde hace varios años una política de gestión del ruido ambiental, por lo que muchas de las medidas anteriormente expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez. En la tabla siguiente se recoge una síntesis de las medidas contenidas en el presente plan de acción.

*Síntesis medidas plan de acción. Delimitación de servidumbre acústica.
Aeropuerto de Tenerife Norte-Ciudad de La Laguna*

Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación	
1. Reducción de ruido en la fuente				
1	Promover en los foros internacionales la adopción de requisitos cada vez más exigentes para la certificación acústica de las aeronaves.	Altamente beneficioso.	Impacto global.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2. Procedimientos operacionales				
2.1	Diseño y optimización de trayectorias. Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 12/30.	Impacto local muy beneficioso.	Disminución de laafección fundamentalmente en despegues. Disminución del ruido en aterrizajes.	En ejecución. Mantenimiento medida 2021.

	Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
2.2	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje. Fomento de utilización de maniobras de descenso continuo (CDA).	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido en aterrizajes. Disminución de emisiones contaminantes.	2018-2023.
2.3	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en tierra (restricciones APU).	Impacto local beneficioso.	Disminución de la afección acústica en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.4	Sistema de tasas por ruido.	Impacto global beneficioso.	Favorece una flota de aeronaves más silenciosas.	Mantenimiento medida.
3. Planificación y gestión suelo				
3	Intervenciones administrativas al planeamiento.	Impacto global beneficioso.	Planificación sostenible.	Aplicación de las servidumbres acústicas.
4. Información y participación pública y de los agentes implicados				
4.1	Sistemas de monitorizado de ruido.	Impacto muy beneficioso.	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza.	2020.
4.2	Adaptación a las mejoras tecnológicas en los modelos de cálculo de ruido.	Impacto global muy beneficioso.	Mejora en los diagnósticos y análisis de alternativas.	Mantenimiento medida.
4.3	Información a través de la web. Mapa interactivo (Web Trak).	Impacto muy beneficioso.	Transparencia, información ciudadano y autoridades locales.	Cuando entre en servicio Sistema de Monitorado.
4.4	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.	Impacto muy beneficioso.	Responsabilidad.	Mantenimiento medida.
4.5	Comisiones y participación de los agentes implicados.	Impacto muy beneficioso.	Análisis y valoración de propuestas que mejoren la situación acústica. Transparencia y confianza.	En ejecución. Mantenimiento medida.
5. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido				
5	Apoyo al control y disciplina de tráfico aéreo.	Impacto beneficioso.	Mejora del seguimiento de los procedimientos operacionales para la reducción del ruido.	Durante el desarrollo del plan de acción.
6. Medidas compensatorias				
6	Medidas compensatorias.	Impacto beneficioso.	Beneficios para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica.	Durante el desarrollo del plan de acción.
7. Plan de aislamiento acústico				
7	Plan de Aislamiento Acústico actual / nuevo.	Impacto local beneficioso.	Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones.	En ejecución. Ampliación medida.

Fuente: elaboración por Aena S.M.E., S.A.