



## **REAL DECRETO POR EL QUE SE APRUEBAN SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS ACÚSTICAS, EL PLAN DE ACCIÓN ASOCIADO Y EL MAPA DE RUIDO DEL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA**

La Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establece en su disposición transitoria que la Administración General del Estado adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes asociados, fijando un plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la ley, para adoptar las relativas a los aeropuertos de entre 50.000 y 250.000 movimientos al año.

Este real decreto tiene por objeto aprobar las servidumbres aeronáuticas acústicas y el plan de acción asociado, así como el mapa de ruido del aeropuerto de Gran Canaria, con el fin de salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico, al tiempo que se garantiza la viabilidad de las infraestructuras aeroportuarias para que éstas puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo contienen las disposiciones necesarias para fijar las servidumbres acústicas en tanto se procede al desarrollo reglamentario de la Ley de Navegación Aérea en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas acústicas.

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 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 citada 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, competencia que se asigna específicamente al Ministerio de Fomento en la disposición adicional tercera del Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla.

En la tramitación de este real decreto se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la citada Ley de Navegación Aérea. Para ello, se ha sometido a información pública en los términos previstos en el mencionado precepto y se ha solicitado el informe de las Administraciones afectadas y el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y los planes de acción del aeropuerto de Gran Canaria.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Gran Canaria.*

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Gran Canaria.

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, de desarrollo de la Ley del Ruido. 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.

*Artículo 2. Aprobación del mapa de ruido.*

Se aprueba el mapa de ruido del aeropuerto de Gran Canaria, 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 Aeropuertos.

*Artículo 3. Aprobación del plan de acción del aeropuerto de Gran Canaria.*

1. Se aprueba el plan de acción del aeropuerto de Gran Canaria, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2, apartado b), de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, que incluye las correspondientes medidas correctoras por la superación de los objetivos de calidad acústica que permiten las servidumbres acústicas que se establecen.

El plan de acción figura como anexo II y será accesible de forma íntegra en la página web pública de Aena Aeropuertos.

2. 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.



#### Artículo 4. *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 única 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 Gran Canaria, habrán de incorporar las restricciones que éstas 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.

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.

#### Artículo 5. *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 Gran Canaria, son los siguientes:

- Agüimes
- Ingenio.
- Santa Lucía de Tirajana.
- Telde.



Disposición adicional primera. *Actualización del mapa de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria*

El mapa de ruido incluido como anexo I de este real decreto sustituye a las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Gran Canaria, aprobado mediante Orden Ministerial, de 20 de septiembre de 2001 (BOE nº 234 de 29 de septiembre de 2001).

Disposición adicional segunda.

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, 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.

Disposición Final primera. *Título competencial*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.<sup>a</sup> de la Constitución.



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE  
TRANSPORTES  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
AVIACIÓN CIVIL

Disposición Final segunda. *Entrada en vigor*

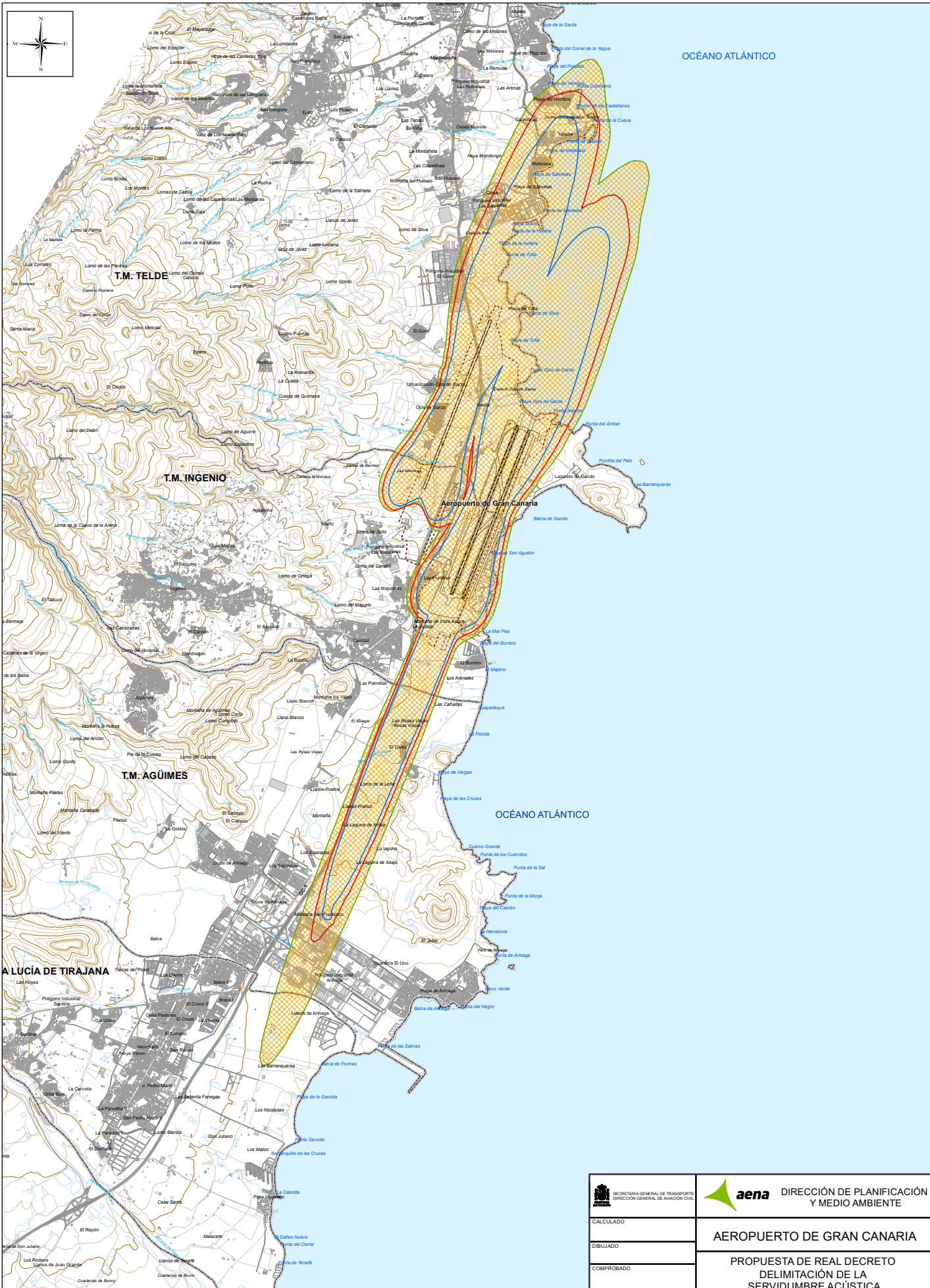
Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE  
TRANSPORTES  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
AVIACIÓN CIVIL

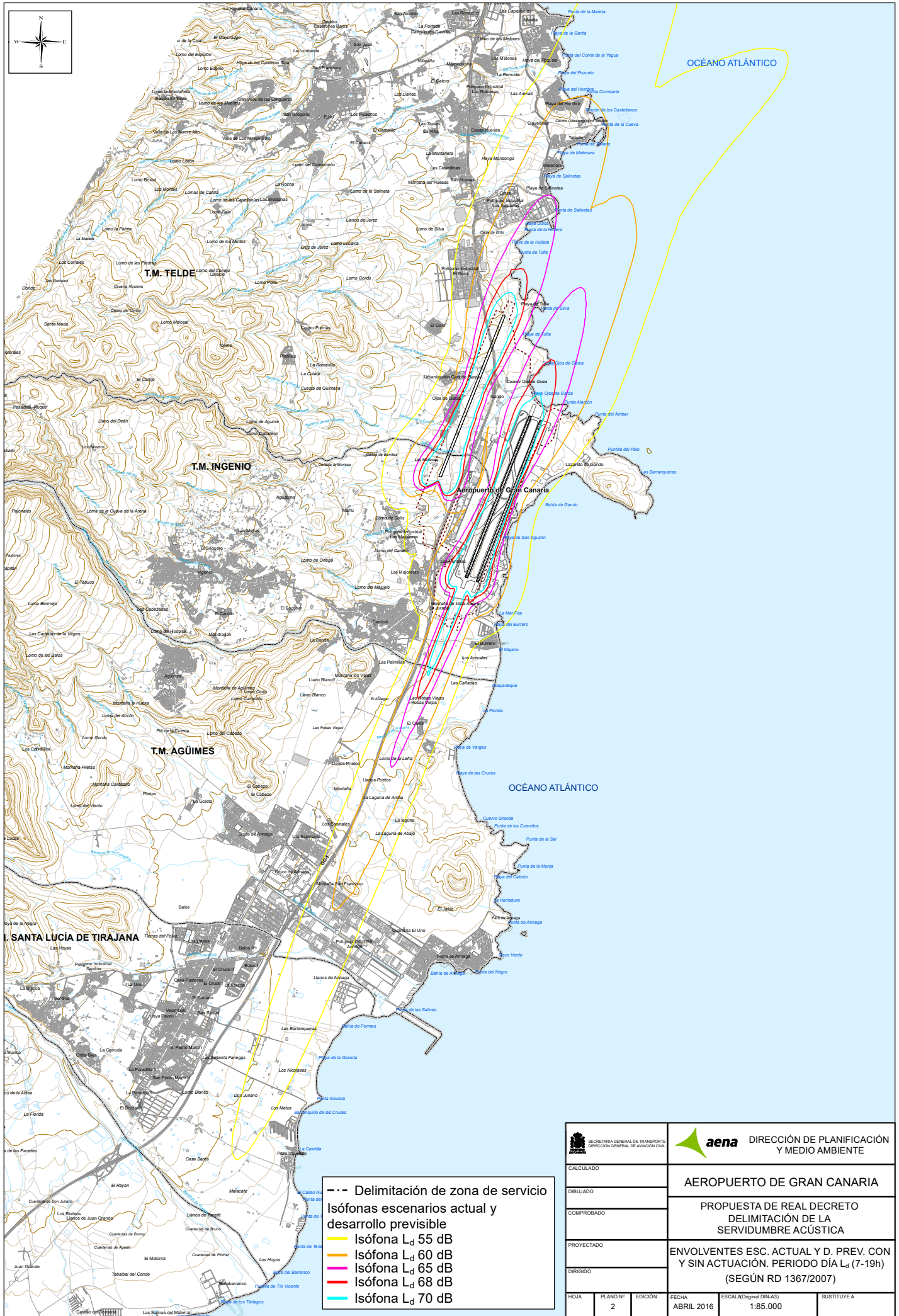
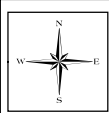
## **ANEXO I: Mapas de ruido y delimitación de las servidumbres acústicas**



- - - Delimitación de zona de servicio
- Envoltente  $L_d$  60 dB de los dos escenarios
- Envoltente  $L_e$  60 dB de los dos escenarios
- Envoltente  $L_n$  50 dB de los dos escenarios
- ▨ Área afectada de delimitación de zona de servidumbre acústica

		<b>DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE</b>	
CALCULADO		<b>AEROPUERTO DE GRAN CANARIA</b>  PROPUESTA DE REAL DECRETO DELIMITACIÓN DE LA SERVIDUMBRE ACÚSTICA	
DIBUJADO			
COMPROBADO			
PROYECTADO		PROPUESTA DE DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRE ACÚSTICA (SEGÚN RD 1367/2007)	
DIRIGIDO			
HOJA	PLANO Nº		
	1		ABRIL 2016
		ESCALA(Original DIN-A3)	SUSTITUYE A
		1:85.000	

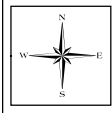
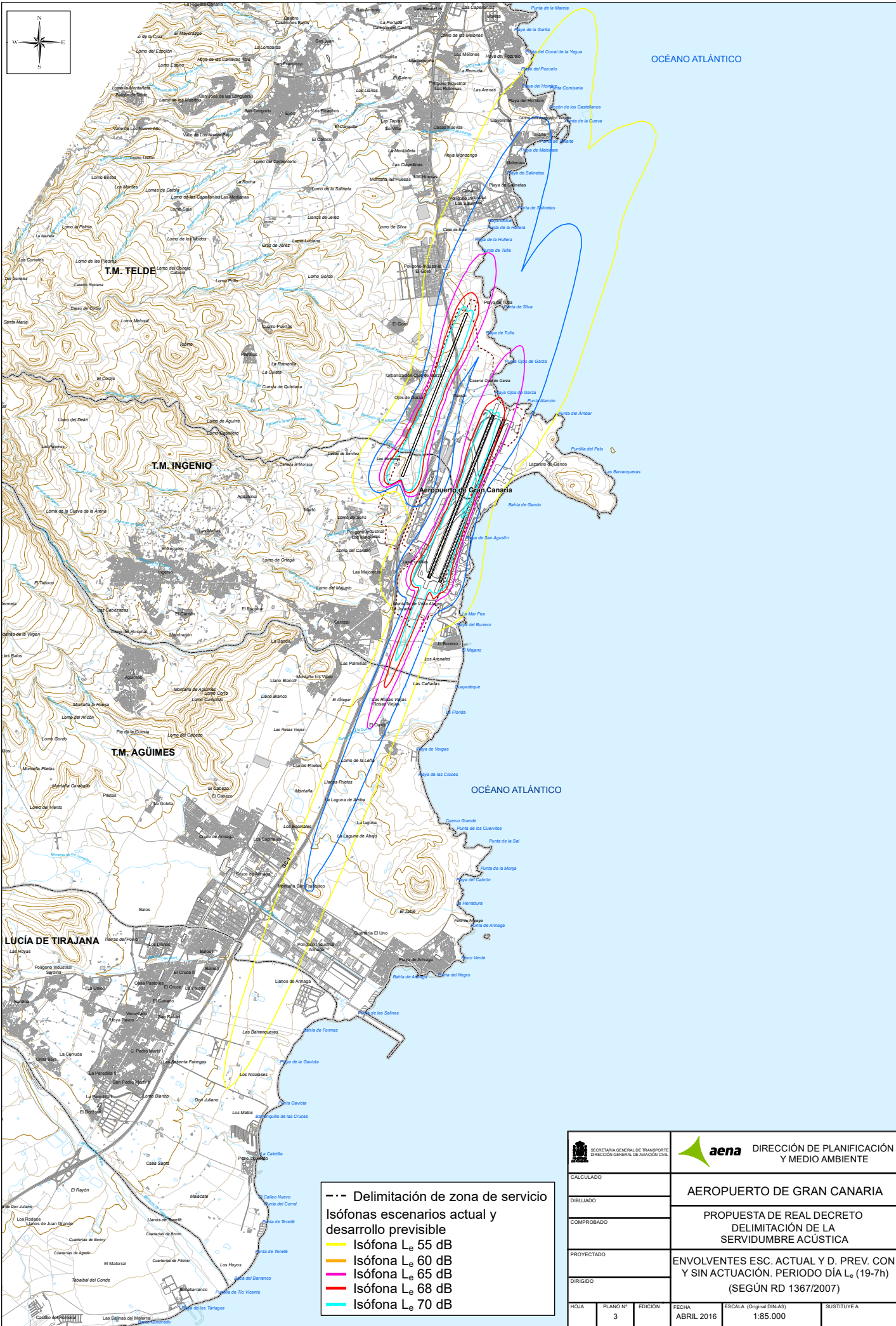




--- Delimitación de zona de servicio  
 Isófonas escenarios actual y desarrollo previsible

- Isófona  $L_d$  55 dB
- Isófona  $L_d$  60 dB
- Isófona  $L_d$  65 dB
- Isófona  $L_d$  68 dB
- Isófona  $L_d$  70 dB

				<b>DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE</b>	
CALCULADO		AEROPUERTO DE GRAN CANARIA			
DIBUJADO		PROPUESTA DE REAL DECRETO DELIMITACIÓN DE LA SERVIDUMBRE ACÚSTICA			
COMPROBADO					
PROYECTADO		ENVOLVENTES ESC. ACTUAL Y D. PREV. CON Y SIN ACTUACIÓN. PERIODO DÍA $L_d$ (7-19h) (SEGÚN RD 1367/2007)			
DIRIGIDO					
HOJA	PLANO Nº	EDICIÓN	FECHA	ESCALA(Original DIN-A3)	SUSTITUYE A
	2		ABRIL 2016	1:85.000	



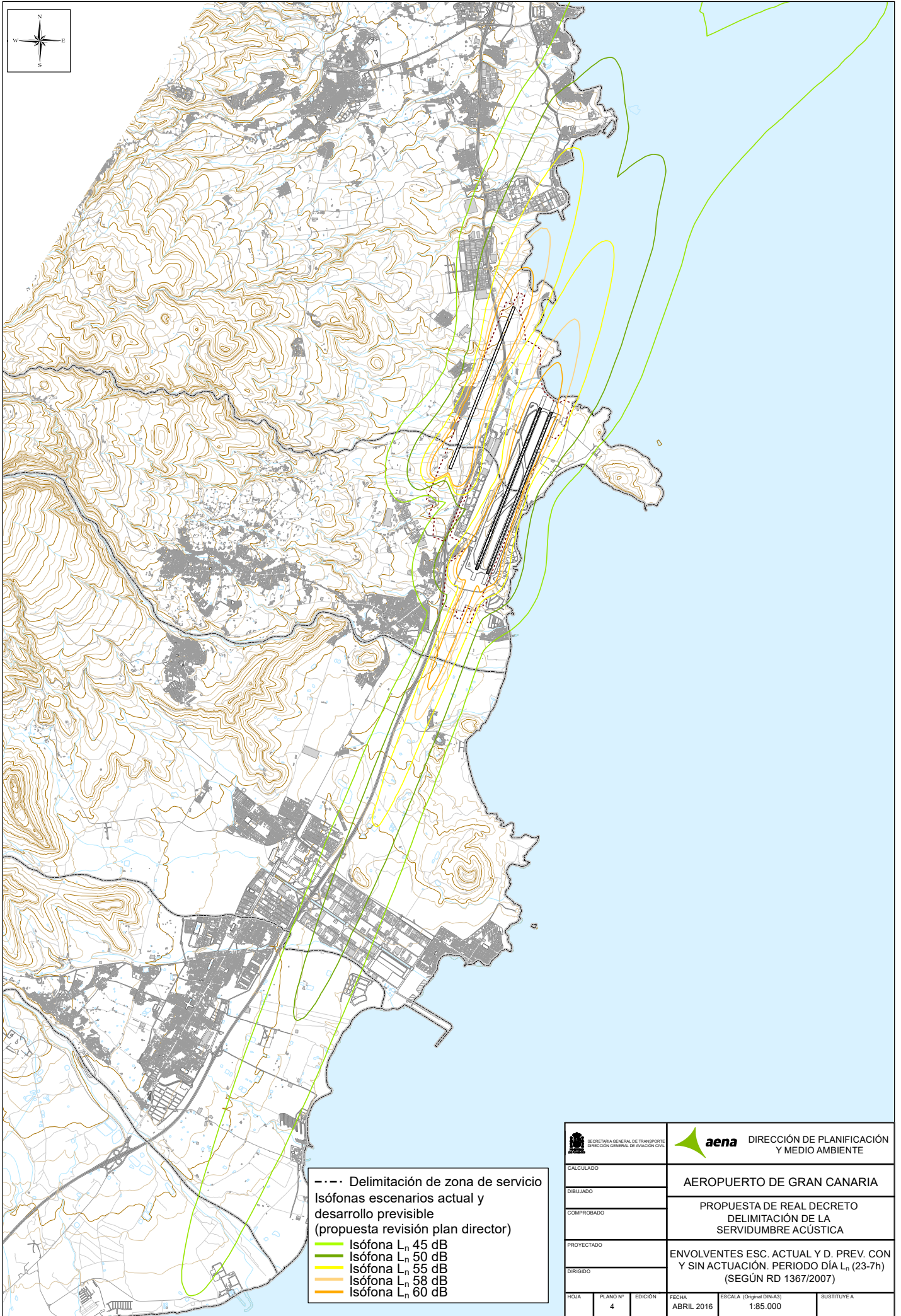
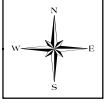
OCEANO ATLANTICO

OCEANO ATLANTICO

--- Delimitación de zona de servicio  
 Isófonas escenarios actual y desarrollo previsible



- Isófona  $L_e$  55 dB
- Isófona  $L_e$  60 dB
- Isófona  $L_e$  65 dB
- Isófona  $L_e$  68 dB
- Isófona  $L_e$  70 dB

				DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE	
CALCULADO		AEROPUERTO DE GRAN CANARIA			
DIBUJADO		PROPUESTA DE REAL DECRETO DELIMITACIÓN DE LA SERVIDUMBRE ACÚSTICA			
COMPROBADO					
PROYECTADO		ENVOLVENTES ESC. ACTUAL Y D. PREV. CON Y SIN ACTUACIÓN. PERIODO DÍA $L_e$ (19-7h)			
DIRIGIDO		(SEGÚN RD 1367/2007)			
HOJA	PLANO Nº	EDICIÓN	FECHA	ESCALA (Original DIN-A3)	SUSTITUYE A
	3		ABRIL 2016	1:85.000	



--- Delimitación de zona de servicio  
Isófonas escenarios actual y  
desarrollo previsible  
(propuesta revisión plan director)

- Isófona  $L_n$  45 dB
- Isófona  $L_n$  50 dB
- Isófona  $L_n$  55 dB
- Isófona  $L_n$  58 dB
- Isófona  $L_n$  60 dB

		 DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN Y MEDIO AMBIENTE			
CALCULADO		AEROPUERTO DE GRAN CANARIA			
DIBUJADO		PROPUESTA DE REAL DECRETO DELIMITACIÓN DE LA SERVIDUMBRE ACÚSTICA			
COMPROBADO					
PROYECTADO		ENVOLVENTES ESC. ACTUAL Y D. PREV. CON Y SIN ACTUACIÓN. PERIODO DÍA $L_n$ (23-7h) (SEGÚN RD 1367/2007)			
DIRIGIDO					
HOJA	PLANO Nº	EDICIÓN	FECHA	ESCALA (Original DIN-A3)	SUSTITUYE A
	4		ABRIL 2016	1:85.000	



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SECRETARIA DE ESTADO DE  
TRANSPORTES  
DIRECCIÓN GENERAL DE  
AVIACIÓN CIVIL

**ANEXO II: Plan de Acción.**  
**Delimitación de servidumbre acústica del**  
**Aeropuerto de Gran Canaria**



## **RESUMEN EJECUTIVO**

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente a la delimitación de servidumbre acústica del aeropuerto de Gran Canaria. 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, de 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 operaciones 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 Gran Canaria viene desarrollado 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 Gran Canaria

MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>				
1.1	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
<b>2. Procedimientos operacionales</b>				
2.1	Pistas preferentes	Impacto global muy beneficioso	Disminución del impacto en aterrizajes y despegues	Mantenimiento de la medida. A largo plazo, estudio del nuevo campo de vuelos.
2.2	Diseño y optimización de trayectorias	Impacto global muy beneficioso	Disminución de la afección acústica, fundamentalmente en despegues	En ejecución. Mantenimiento medida
2.2a	TMA RNAV	Impacto global muy beneficioso	Disminución de la afección acústica en aterrizajes y despegues	Durante el desarrollo del plan de acción
2.3	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en despegues	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en despegues	Durante el desarrollo del plan de acción. Análisis de viabilidad
2.4	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en aterrizajes	En ejecución. Mantenimiento medida
2.4a	Implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en aproximaciones Disminución de emisiones contaminantes	En ejecución periodo nocturno Mantenimiento de la medida.



MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN
2.5	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de motores)	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento medida
2.6	Sistema de tasas por ruido	Impacto global beneficioso	Favorece una flota de aeronaves más silenciosas	Mantenimiento medida
<b>3. Restricciones operativas</b>				
3.1	Introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC)	Beneficios limitados	Impacto global	Durante el desarrollo del plan de acción
<b>4. Planificación y Gestión suelo</b>				
4.1	Intervenciones administrativas al planeamiento	Impacto global beneficioso	Planificación sostenible	En ejecución. Mantenimiento medida. Aplicación de las servidumbres acústicas.
<b>5. Control y vigilancia de la calidad acústica</b>				
5.1	Sistemas de monitorado de ruido	Impacto muy beneficioso	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza	Durante el desarrollo del plan de acción
5.2	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
<b>6. Información y participación pública y de los agentes implicados</b>				
6.1	Información a través de la web Mapa interactivo (Web Track)	Impacto muy beneficioso	Transparencia, información al ciudadano y autoridades locales	Durante el desarrollo del plan de acción





MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN
6.2	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido	Impacto muy beneficioso	Responsabilidad	Mantenimiento medida
6.3	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.
<b>7. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido</b>				
7	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
<b>8. Medidas compensatorias</b>				
8	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
<b>9. Plan de aislamiento acústico</b>				
9	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: Aena, S.A.