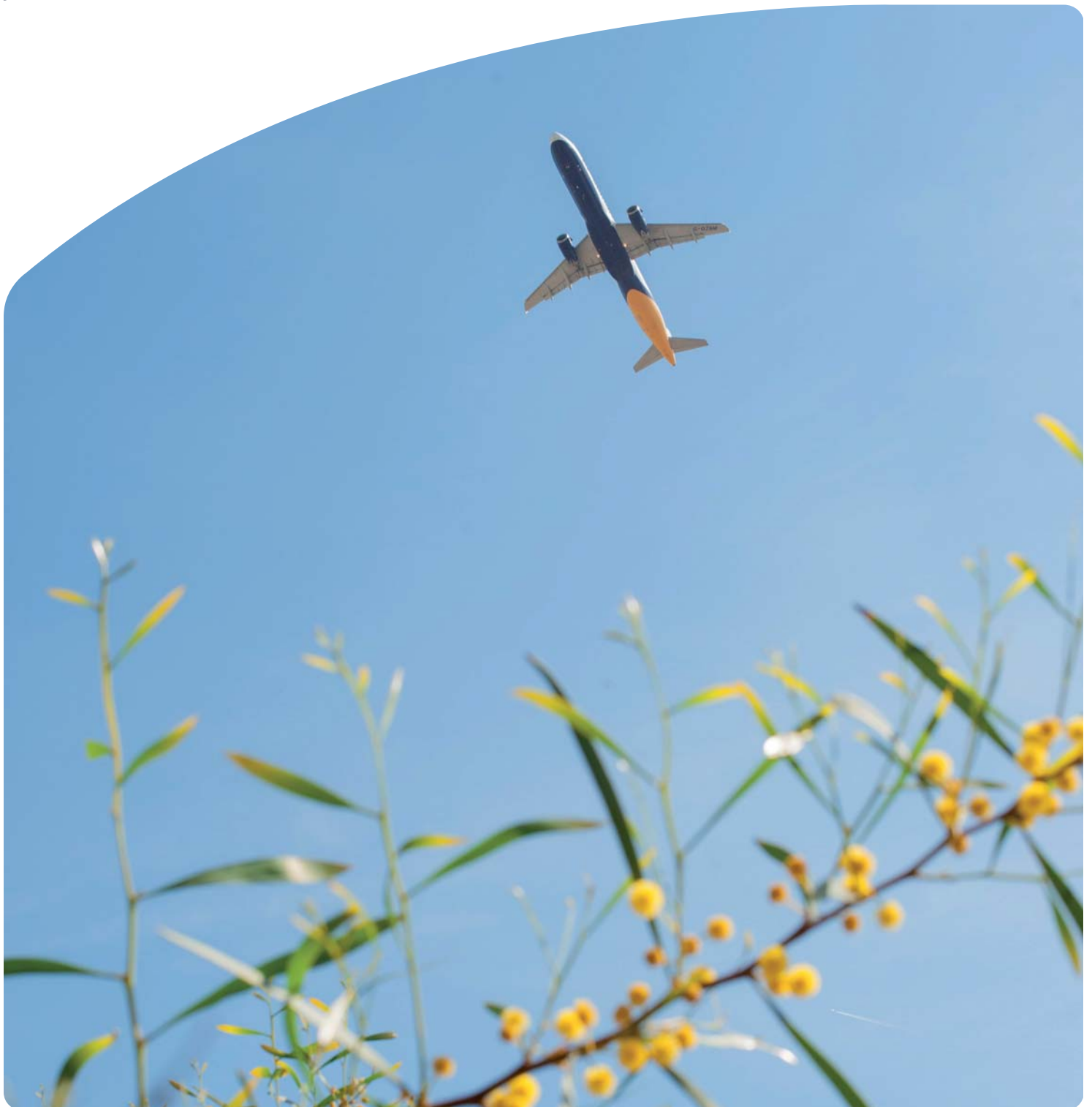


Mapa Estratégico de Ruido - Fase III

Plan de Acción - Aeropuerto de Tenerife Sur

Junio 2018



ÍNDICE

1.	OBJETO Y PLANTEAMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN	1
1.1.	OBJETO	1
1.2.	PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO	1
2.	CONTEXTO JURÍDICO	3
2.1.	MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA	3
2.2.	CRITERIOS DE CALIDAD ACÚSTICA EXIGIBLES	5
3.	DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR Y SU ENTORNO	7
3.1.	DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO	7
3.2.	DESCRIPCIÓN DEL AMBITO DE ESTUDIO.....	8
4.	PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA	9
4.1.	DESCRIPCIÓN DEL PROCESO.....	9
4.2.	RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS	9
5.	RESULTADOS DEL CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO	10
5.1.	EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE NIVELES SONOROS	10
5.2.	EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE EXPOSICIÓN	10
5.3.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO	12
5.3.1.	IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR EN EL MAPA ESTRATÉGICO ASOCIADO.....	12
5.3.2.	ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO	12
5.3.3.	ZONAS DE CONFLICTO	13
6.	PLAN DE GESTIÓN DEL RUIDO EN EL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR	18
6.1.	ANTECEDENTES	18
6.2.	OBJETIVOS.....	18
6.3.	MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO.....	19
6.3.1.	MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE.....	19
6.3.2.	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO	20
6.3.3.	PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO	22
6.3.4.	RESTRICCIONES OPERATIVAS	22
6.3.5.	SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS	22
6.4.	NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR EN EL PLAN DE ACCIÓN	23
6.4.1.	REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE	23
6.4.2.	PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO	23
6.4.3.	PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO	25
6.4.4.	RESTRICCIONES OPERATIVAS	25
6.4.5.	SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA	25
6.4.6.	PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	26
6.5.	EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.....	26
6.6.	SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN.....	27

ANEXOS

ANEXO I: Glosario de términos

ANEXO II: Cartografiado estratégico de ruido

- Plano 0. Plano guía.
- Plano 1. Mapa de niveles sonoros L_{den}
- Plano 2. Mapa de niveles sonoros L_n
- Plano 3. Mapa de niveles sonoros L_d
- Plano 4. Mapa de niveles sonoros L_e

ANEXO III: Planeamiento territorial

RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente al mapa estratégico de ruido, en su tercera fase, del aeropuerto de Tenerife Sur.

El plan de acción que se desarrolla persevera en la estrategia de mejora iniciada, desde el punto de vista acústico, en el entorno del aeropuerto y lo completa planificando las actuaciones correctoras necesarias en las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica de aplicación.

Todas las actuaciones 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 y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operaciones de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves.

Este esquema de tareas 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.

Es preciso destacar que algunas de las medidas expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde hace varios años lleva desarrollando el aeropuerto de Tenerife Sur. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y continua mejora.

Dentro del Plan de Acción se han incluido todas las medidas relativas al aeropuerto de Tenerife Sur, tanto las que son responsabilidad de Aena como Gestor Aeroportuario, de Enaire como proveedor de servicios de Navegación Aérea y las correspondientes a la Dirección General de Aviación Civil.

En la siguiente tabla se refleja la descripción de las propuestas contenidas en el presente plan de acción, el plazo de implantación y el indicador que definirá el programa de seguimiento y vigilancia que se lleve a cabo para medir la eficacia y grado de cumplimiento de las actuaciones.

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
1. Reducción de ruido en la fuente			
1.1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
2. Procedimientos operacionales			
2.1	Puesta en servicio de maniobras SID y STAR RNAV 1 para el TMA del aeropuerto para ambas cabeceras 07/25	2020	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.2	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 07/25	2020-2021	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.3	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.4	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de despegue descritos en AIP	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de despegue
2.5	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en aterrizajes descritos en AIP	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de aterrizaje
2.6	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores y uso de APU)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Número de pruebas de motores, duración y lugar
2.7	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
3.- Planificación y gestión del suelo			
3.1	Elaboración del estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto y aprobación de la misma.	2018-2020	Aprobación servidumbre acústica
4.- Restricciones operativas			
4.1	Se mantendrá la prohibición a los vuelos de entrenamiento y prueba en periodo nocturno.	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos de entrenamiento
5.- Información y participación pública y de los agentes implicados.			
5.1	Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sondas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido	2019	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
5.2	Se continuará con la mejora continua en la atención al cliente, especialmente se trabajará en el sistema de recepción y contestación de quejas, facilitando su tiempo de respuesta	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de quejas recibidas, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
5.3	Creación de la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción	2018-2020	Fecha de creación, reuniones y acuerdos
6.-Plan de aislamiento acústico			
6.1	Se realizará la implantación de un Plan de aislamiento acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea elaborada.	Implantación progresiva 2019-2023	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

1. OBJETO Y PLANTEAMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN

1.1. OBJETO

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente al Mapa Estratégico de Ruido (MER), en su tercera fase, del aeropuerto de Tenerife Sur, el cual fue sometido a información pública el 27 de julio de 2017, mediante anuncio en el Boletín oficial del Estado, número 178.

La normativa vigente requiere, para este mapeado estratégico, 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 el ámbito de estudio. Este requisito está recogido tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, como en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Su principal objetivo radica en el análisis en detalle de los conflictos ya detectados en el mapa estratégico de ruido y los nuevos inventariados con el propósito de establecer unas líneas de actuación enfocadas a la reducción de los niveles de inmisión.

1.2. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

El contenido mínimo de un plan de acción se encuentra regulado por 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.

Para poder cumplir con las exigencias legales descritas, así como con los objetivos principales de un plan de acción, el trabajo se ha estructurado en una serie de fases muy concretas que definen las líneas de actuación a seguir:

- ✓ Análisis del marco normativo aplicable.
- ✓ Descripción del aeropuerto e identificación de la problemática acústica existente en el entorno del mismo.
- ✓ Caracterización de las zonas de conflicto. Se caracterizarán aquellos enclaves que serán considerados en el plan de acción, en los que se han detectado superaciones sobre los objetivos de calidad acústica fijados por la legislación aplicable.
- ✓ Definir las actuaciones preventivas y planificar las medidas correctoras necesarias en las zonas en las que se incumplan los objetivos de calidad establecidos en el Real Decreto 1367/2007. Estas medidas estarán orientadas a compatibilizar las actividades consolidadas en tales zonas con la actividad del aeropuerto, y a garantizar que se cumplen al menos, los objetivos de calidad acústica establecidos para el interior de las edificaciones.

Este desarrollo se completará con una serie de mapas e imágenes que reflejan la información descrita en cada uno de los apartados anteriores, y la definición y localización de las medidas correctoras propuestas.

2. CONTEXTO JURÍDICO

2.1. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

El marco normativo vigente a nivel estatal en materia de ruido está constituido por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, desarrollada reglamentariamente mediante el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Con este marco se completa la transposición de la Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, al derecho español y se establece un marco unificado para la definición y evaluación de la acústica ambiental, mediante distintos instrumentos que pueden ser tanto preventivos como correctores, entre los que se encuentran los Planes de Acción en materia de contaminación acústica.

El contenido y la estructura, tanto del cartografiado estratégico de ruido como de los planes de acción, están fijados por esta legislación vigente. En concreto, en el anexo V del **Real Decreto 1513/2005** se detalla el contenido mínimo a incluir en los Planes de Acción frente a la contaminación por ruido ambiental asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido.

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental

ANEXO V/ Requisitos mínimos de los Planes de acción.

1. *Los planes de acción incluirán, como mínimo, los elementos siguientes:*
 - *Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas.*
 - *Autoridad responsable.*
 - *Contexto jurídico.*
 - *Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.*
 - *Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.*
 - *Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.*
 - *Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.*
 - *Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.*
 - *Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.*
 - *Estrategia a largo plazo.*

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental (continuación)

- Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.
 - Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.
2. Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:
- Regulación del tráfico.
 - Ordenación del territorio.
 - Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
 - Selección de fuentes más silenciosas.
 - Reducción de la transmisión de sonido.
 - Medidas o incentivos reglamentarios o económicos.
3. Los planes de acción recogerán estimaciones por lo que se refiere a la reducción del número de personas afectadas (que sufren molestias o alteraciones del sueño.)

Con repercusión sobre los Planes de Acción, el **Real Decreto 1367/2007** establece los objetivos de calidad acústica a cumplir en base a una categorización del territorio en áreas acústicas de acuerdo al uso predominante del suelo. Estos umbrales de calidad se definen sobre unos indicadores específicos cuya definición y metodología de obtención se remite al Real Decreto 1513/2005. Los artículos que hacen referencia a estos aspectos se incluyen a continuación.

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.**Capítulo III / Sección 2.a: Objetivos de calidad acústica.****Artículo 14. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas.**

1. En las áreas urbanizadas existentes se establece como objetivo de calidad acústica para ruido el que resulte de la aplicación de los siguientes criterios:
 - a) Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor. En estas áreas acústicas las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado, mediante la aplicación de planes zonales específicos a los que se refiere el artículo 25.3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
 - b) En caso contrario, el objetivo de calidad acústica será la no superación del valor de la tabla A, del anexo II, que le sea de aplicación.
2. Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios.

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. (continuación)

3. Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales delimitados, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.1 la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como área acústica tipo g), por requerir una especial protección contra la contaminación acústica, se establecerán para cada caso en particular, atendiendo a aquellas necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación.
4. Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, se establece el mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

2.2. CRITERIOS DE CALIDAD ACÚSTICA EXIGIBLES

Entre los objetivos principales del Real Decreto 1367/2007 figura el establecimiento de unos criterios de valoración homogéneos de los niveles sonoros asociados a las infraestructuras de transporte.

La metodología de evaluación considera el análisis de tres indicadores $L_{\text{día}}$, L_{tarde} y L_{noche} cuya definición se remite al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, como:

- ✓ $L_{\text{día}}$ (Índice de ruido día): es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2:1987, determinado a lo largo de todos los períodos día (7 - 19 horas) de un año.
- ✓ L_{tarde} (Índice de ruido tarde): es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2:1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde (19 - 23 horas) de un año.
- ✓ L_{noche} (Índice de ruido noche): es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2: 1987 determinado a lo largo de todos los períodos noche (23 - 7 horas) de un año.

Los índices definidos son aplicables a una sectorización del territorio en áreas acústicas. Estas áreas son delimitadas por las administraciones locales en atención al uso predominante del suelo, según los tipos que previamente determinen las comunidades autónomas al incorporar este desarrollo reglamentario.

De acuerdo al artículo 14 del Real Decreto 1367/2007, las áreas acústicas así delimitadas, en áreas urbanizadas existentes, deberán tender a alcanzar los objetivos de calidad acústica que se indican en la tabla adjunta a continuación.

Tabla 1. Objetivos de calidad acústica según la normativa estatal

	TIPO DE ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO		
		L _d	L _e	L _n
e	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	70	70	65
c	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
b	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f	Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	(2)	(2)	(2)

(1) *En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo al apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.*

(2) *En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.*

Fuente: Tabla A del Anexo II 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. BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007 modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012).

La superación de los objetivos de calidad arriba descritos constituirá el criterio de actuación prioritario en el planteamiento de los Planes de Acción.

3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR Y SU ENTORNO

3.1. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

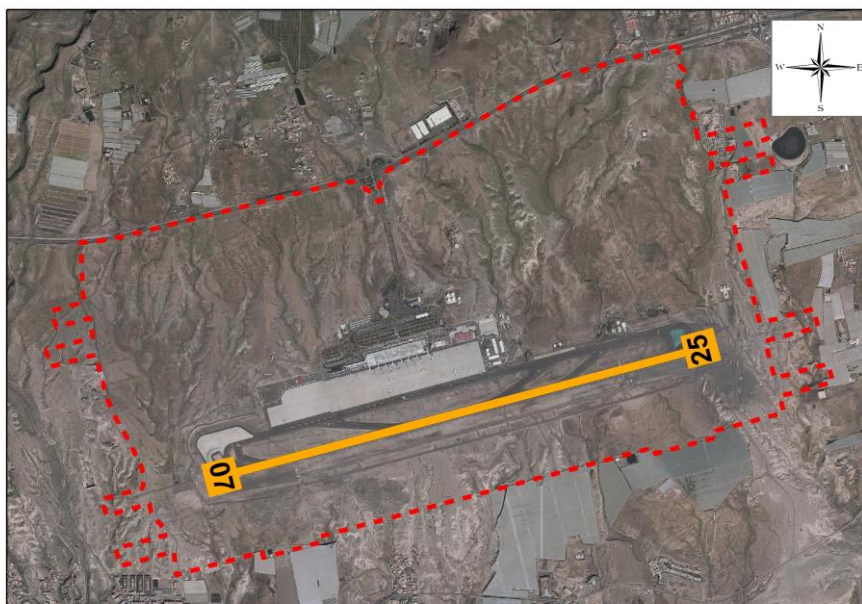
El aeropuerto de Tenerife Sur está situado a unos 60 kilómetros al sur de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la zona denominada El Médano, perteneciente al municipio de Granadilla de Abona.

El aeropuerto de Tenerife Sur es el octavo aeropuerto con mayor volumen de tráfico en España, llegando durante el año 2016 a superar las 65.800 operaciones y los 10 millones de pasajeros.

El tráfico del aeropuerto es mayoritariamente internacional. Los países de Reino Unido y Alemania representan más de la mitad del tráfico total, siendo los aeropuertos de Manchester, Londres/Gatwick, Birmingham y East Midland los que aportan mayor número de pasajeros. El tráfico nacional se concentra principalmente en dos destinos: Madrid y Barcelona.

Respecto a la configuración física del aeropuerto, el campo de vuelos consta de una única pista con orientación 07-25, de 3.200 metros de longitud y 45 metros de anchura.

Ilustración 1. Localización de pistas y umbrales en el aeropuerto de Tenerife Sur



Fuente: Elaboración propia

3.2. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

El **ámbito territorial** del presente plan de acción queda definido por el área correspondiente a la superficie de territorio definida por las isófonas de L_{den} 55 dB(A) y L_{noche} 50 dB(A).

De acuerdo a la delimitación realizada, la zona de estudio se extiende parcialmente sobre los siguientes términos municipales: Granadilla de Abona, San Miguel de Abona y Arona. Su localización en relación con el aeropuerto de Tenerife Sur puede apreciarse en la siguiente ilustración.

Ilustración 2. Municipios incluidos en el ámbito de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

4. PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 37/2003 del Ruido, se publicó Anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 178, de 27 de julio de 2017, en el apartado de Otros anuncios oficiales, por el que sometía a información pública los Mapas Estratégicos de Ruido (Fase III) de los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur, Lanzarote, Tenerife Norte e Ibiza.

En este anuncio se recogían los lugares y Administraciones en las que estaría la documentación expuesta al público en los días y horas hábiles de oficina para cada uno de los aeropuertos citados anteriormente.

Concretamente la documentación relativa al Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Sur, estuvo disponible en la Subdelegación del Gobierno en Santa Cruz de Tenerife, sita en calle Méndez Núñez, 9, 38003, Santa Cruz de Tenerife.

Adicionalmente, la información relativa a todos los aeropuertos estuvo disponible en la página web del Ministerio de Fomento, <http://www.fomento.es> (área de actividad: Aviación Civil-Novedades/Destacados).

Las posibles alegaciones u observaciones que la evaluación de dicha documentación pudiera ocasionar debían remitirse a la Dirección General de Aviación Civil perteneciente al Ministerio de Fomento, facilitándose la siguiente dirección: Paseo de la Castellana,67. 5ª planta, 28071 Madrid.

4.2. RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

Una vez finalizado el proceso de información pública, puede concluirse que no se ha recibido ninguna alegación al Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Sur, en su fase III.

5. RESULTADOS DEL CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO

5.1. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE NIVELES SONOROS

Los resultados gráficos se encuentran recogidos en los mapas de niveles sonoros que pueden consultarse en el *Anexo II. Cartografiado estratégico de ruido* del presente estudio. Estos mapas representan la posición de las líneas isófonas calculadas para cada uno de los indicadores definidos anteriormente, L_{den} , L_{noche} , $L_{día}$ y L_{tarde} , sobre el ámbito de estudio, delimitando los sectores del territorio expuestos a unos determinados niveles de inmisión sonora.

Para la obtención de los mapas, se han superpuesto los resultados gráficos procedentes del software INM sobre una base cartográfica adecuada basada en los planos 1:25.000 del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG-IGN), utilizando un Sistema de Información Geográfica (SIG).

5.2. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE EXPOSICIÓN

En este apartado se realiza una síntesis de los principales resultados obtenidos en el Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Tenerife Sur.

Las siguientes tablas muestran los datos de exposición relativos a la estimación de superficies (km^2), número de personas (centenas) y viviendas (centenas) para cada uno de los indicadores analizados.

Tabla 2. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{den}

RANGO	AREA (Km^2)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	12,214	116	85
60-65	7,204	12	11
65-70	2,808	1	1
70-75	0,875	-	-
>75	0,747	-	-

Fuente: Elaboración propia

Tabla 3. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{día}

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,935	57	48
60-65	6,043	6	5
65-70	2,044	1	1
70-75	0,696	-	-
>75	0,624	-	-

Fuente: Elaboración propia

Tabla 4. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{tarde}

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	8,891	24	21
60-65	4,594	3	2
65-70	1,462	-	-
70-75	0,566	-	-
>75	0,505	-	-

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{noche}

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	7,372	15	13
55-60	2,933	1	1
60-65	0,907	-	-
65-70	0,415	-	-
>70	0,320	-	-

Fuente: Elaboración propia

En el apartado 5. Cálculo de niveles de exposición del documento *Memoria Técnica del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Tenerife Sur* puede consultarse una descripción más amplia de la información de partida utilizada y el tratamiento empleado para el cálculo de los niveles de exposición aquí mostrados.

5.3. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

5.3.1. IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR EN EL MAPA ESTRATÉGICO ASOCIADO

Para detectar de forma preliminar las zonas de conflicto en el MER, se identificaron todas aquellas áreas que superaban los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa estatal, concretamente en el Real Decreto 1367/2007, tal y como aparece recogido en el apartado 6. *Análisis de los resultados obtenidos* del documento Memoria del Mapa Estratégico de Ruido.

Una vez identificadas éstas, se seleccionaron las zonas de conflicto, en base a los siguientes criterios:

- ✓ Aquellas viviendas que exceden los criterios de calidad fijados para las áreas “tipo a”, es decir niveles sonoros que sobrepasan los $L_d > 65$ dB(A), $L_e > 65$ dB(A) o $L_n > 55$ dB(A).
- ✓ Aquellos usos de carácter docente o sanitario que superan los criterios para áreas “tipo e” es decir niveles sonoros que sobrepasan los $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) o $L_n > 50$ dB(A).

Según esta metodología se inventariaron viviendas en el ámbito de estudio donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”.

Tabla 6. Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a

MUNICIPIO	POBLACIÓN EXPUESTA (EN CENTENAS)			ENTIDADES DE POBLACIÓN
	LD > 65 DBA	LE > 65 DBA	LN > 55 DBA	
Granadilla de Abona	1	-	1	Diseminado (norte de El Médano)
San Miguel de Abona	1	-	1	El Guincho-Golf del Sur

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, se informa que una vez analizado el área de estudio, se localizan los siguientes equipamientos educativos que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e ($L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) o $L_n > 50$ dB(A)):

- T.M. Granadilla de Abona: Centro Infantil Bilingüe El Topo, IES “El Médano” y CEIP “Montaña Pelada”.

5.3.2. ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO

Sin embargo, para la elaboración del presente documento, se concreta esta delimitación preliminar a partir de la caracterización del territorio en áreas acústicas, atendiendo a la propia zonificación acústica o, en su caso, a los instrumentos de ordenación vigente de los municipios, relativos a la clasificación y calificación del suelo.

En concreto, la planificación territorial de la zona de estudio se rige por el Plan General de Ordenación de Granadilla de Abona, cuyo texto refundido fue aprobado en 2005, por el Plan General de Ordenación de Arona, aprobado en 2011 y por el texto refundido por las Normas Subsidiarias de San Miguel de Abona publicado en 1987.

En el *Anexo III. Planeamiento territorial* de este documento se adjunta la representación gráfica del planeamiento vigente en cada municipio del ámbito territorial considerado.

El análisis de la distribución por categoría de suelo (clasificación y calificación) del ámbito de estudio considerado se adjunta en las tablas incluidas a continuación.

Tabla 7. Superficie (ha) por clasificación de suelo existente en el área de estudio

CLASIFICACIÓN DEL SUELO			
Suelo Urbano	Suelo Urbanizable	Suelo Rústico	Ámbito suspendido
303,66	176,98	1.935,87	3,23

Fuente: *Elaboración propia*

Tabla 8. Superficie (ha) por calificación de suelo existente en el área de estudio

CALIFICACIÓN DEL SUELO	
Calificación	Superficie por categoría (ha)
Residencial	153,49
Industrial	33,19
Terciario	3,61
Espacios libres	109,57
Turístico	56,13
Equipamiento educativo	5,43
Equipamiento sanitario-asistencial	1,05
Equipamiento deportivo	51,97
Otros equipamientos	10,75
Religioso	0,11
Infraestructura aeroportuaria	683,47
Otras infraestructuras	115,65

Fuente: *Elaboración propia*

5.3.3. ZONAS DE CONFLICTO

Una vez examinada el área de estudio en cuanto a su calificación y clasificación del suelo, es necesario analizar aquellas zonas del ámbito de estudio donde se vulneran los objetivos de calidad

acústica fijados en la legislación vigente, en función de los usos predominantes del suelo que se especifican en los instrumentos de ordenación urbana citados anteriormente.

En la siguiente tabla se muestra la correlación entre las diferentes calificaciones del suelo y los valores objetivo de calidad acústica que le serían de aplicación, tomando como referencia los usos predominantes del suelo y los valores de inmisión sonora recogidos en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Tabla 9. Equivalencia entre calificación de usos y valores objetivo de calidad acústica

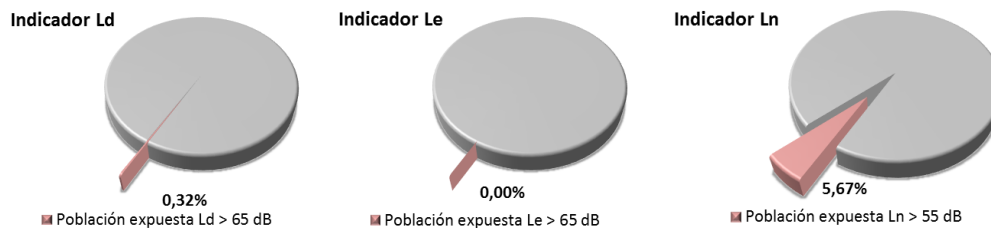
CALIFICACIÓN DEL SUELO	OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA (dB(A))		
	L _d	L _e	L _n
Residencial	65	65	55
Industrial	75	75	65
Terciario	70	70	65
Espacios libres	73	73	63
Turístico	70	70	65
Equipamiento educativo	60	60	50
Equipamiento Sanitario-asistencial	60	60	50
Equipamiento deportivo	73	73	63
Otros equipamientos	70	70	65
Religioso	60	60	50
Infraestructura aeroportuaria	En el límite perimetral de estos sectores del territorio, no se superarán los objetivos de calidad acústica aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.		
Otras infraestructuras			

Fuente: Elaboración propia

En este sentido, cabe destacar que se han examinado los suelos que fueron clasificados como urbanos en sus respectivos planeamientos urbanísticos. No obstante, con el fin de tener en consideración las zonas de crecimiento urbano consolidadas, también se han analizado los sectores del territorio clasificados como urbanizables que presentan en la actualidad un alto grado de desarrollo.

En la siguiente ficha, se detallan las superficies (ha) expuestas, los datos relativos al número de personas (estimadas en centenas), así como el número de colegios y hospitales (en unidades) detectados por encima de los objetivos de calidad (OCA).

Los porcentajes para cada indicador de población expuesta por encima de los OCA recogidos en los gráficos de la ficha, se han obtenido a partir de los datos de población total expuesta en el ámbito de estudio por indicador.

MER FASE III. AEROPUERTO DE TENERIFE SUR
Población por encima de OCA

Superficie expuesta (ha) por encima de OCA. Áreas de sensibilidad acústica

ÁREAS ACÚSTICAS	L _{DÍA}	L _{TARDE}	L _{NOCHE}
a	L _{día} >65dB(A) 1,143	L _{tarde} >65dB(A) -	L _{noche} >55dB(A) 4,348
e	L _{día} >60dB(A) 1,896	L _{tarde} >60dB(A) 0,604	L _{noche} >50dB(A) 1,896

Superficie expuesta (ha) por encima de OCA. Suelo urbanizable

	L _{DÍA} >60DB(A)	L _{TARDE} >60DB(A)	L _{NOCHE} >50DB(A)
SUELO URBANIZABLE(*)	0,845	-	3,110

Nº de colegios y hospitales afectados

Nº	L _{DÍA}	L _{TARDE}	L _{NOCHE}
Colegios	L _{día} >60dB(A) 3	L _{tarde} >60dB(A) 3	L _{noche} >50dB(A) 3
Hospitales	L _{día} >60dB(A) -	L _{tarde} >60dB(A) -	L _{noche} >50dB(A) -

(*) Para la contabilización de la superficie de suelo urbanizable expuesto a niveles por encima de L_d 60, L_e 60 y L_n 50 se han tenido en cuenta áreas de suelo urbanizable calificado como residencial, equipamientos de uso educativo cultural o sanitario asistencial, o que no tengan un uso asignado. Además, sólo se han tenido en cuenta las áreas descritas anteriormente que no se encuentren urbanizadas ya que hay gran parte de suelo urbanizable residencial y docente que ya se encuentra construido en la zona de "El Médano".

De acuerdo al diagnóstico de los resultados mostrados se detectan sectores del territorio en el entorno aeroportuario en los que no se verifican los estándares de calidad acústica, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, considerados para el estudio.

En la tabla adjunta a continuación se recogen las zonas de conflicto en las que se superan los objetivos de calidad acústica en el entorno aeroportuario.

Tabla 10. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo.

CALIFICACIÓN DEL SUELO	MUNICIPIOS AFECTADOS	PERIODO EXPUESTO	OBSERVACIONES
Urbano Residencial	San Miguel de Abona	Día y noche	Localizada en "El Guincho" en prolongación a la pista por la cabecera 07
Urbanizable educativo-cultural	Granadilla de Abona	Día, tarde y noche	Al este del aeropuerto en la zona de "El Médano". Área ya construida donde se ubican los equipamientos educativos IES "El Médano" y CEIP "Montaña Pelada"
Urbanizable residencial	Granadilla de Abona	Día y noche	Área sin edificar al sur de los equipamientos educativos IES "El Médano" y CEIP "Montaña Pelada"
Urbanizable residencial	Granadilla de Abona	Noche	Área sin edificar en la parte norte de "El Médano"
Urbanizable sanitario-asistencial	Granadilla de Abona	Noche	Área sin edificar en la parte norte de "El Médano" en la Av Juan Carlos I
Urbanizable educativo-cultural	Granadilla de Abona	Noche	Se localiza al sureste del aeropuerto colindante a la carretera TF-643
Urbanizable	Granadilla de Abona	Noche	Superficie ubicada en "Los Abrigos" al sur de la cabecera 07

Fuente: Elaboración propia

También se han inventariado viviendas cuya población está expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores del territorio con predominio de uso residencial para los indicadores $L_{\text{día}}$ y L_{noche} . Estas viviendas se encuentran diseminadas al este de la cabecera 25 al norte de El Médano en el municipio de Granadilla de Abona.

Del mismo modo, también se ha localizado un centro infantil en el que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A), no ubicado en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural.

Se trata del Centro Infantil Bilingüe El Topo en el término municipal de Granadilla de Abona afectado en los tres periodos día, tarde y noche.

La localización de las zonas de conflicto detectadas en función del uso del suelo se puede consultar en la siguiente ilustración.

Ilustración 3. Localización de las zonas de superación



Fuente: Elaboración propia

6. PLAN DE GESTIÓN DEL RUIDO EN EL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR

6.1. ANTECEDENTES

El aeropuerto de Tenerife Sur, ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década.

En este sentido, en el año 2007 Aena elaboró los primeros Mapas Estratégicos de los grandes aeropuertos, en cumplimiento de la Directiva 2002/49 CE, sobre gestión y evaluación del ruido ambiental, los cuales deben revisarse cada 5 años. Por este motivo, en 2012 se procedió a elaborar la segunda fase de los mapas y en 2017, la fase III a la que corresponde el presente plan de acción. El objeto final de estos mapas consiste en elaborar un diagnóstico común de la situación acústica global de los miembros de la Unión Europea.

De forma análoga, el plan de acción se presenta como una constatación de la política vigente en materia de ruido que ha supuesto un adelanto considerable en el entorno de los aeropuertos, así como el compromiso de mejora continua mediante la definición de futuras medidas protectoras, correctoras y compensatorias para cumplir los objetivos perseguidos.

Esta política de gestión del ruido aeroportuario se estructura en torno a las líneas de trabajo acordes con el concepto de “*enfoque equilibrado*”. Este principio fue ratificado por la Asamblea de la Organización de Aviación Internacional (OACI) mediante la resolución A36-22, de septiembre 2007, como instrumento de acción homogéneo para tratar el problema de la gestión del ruido en los aeropuertos.

Las líneas de trabajo que fija son fundamentalmente cuatro: reducción de los niveles de emisión en la fuente, gestión y planificación idónea del territorio, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruidos y adopción de restricciones operativas.

6.2. OBJETIVOS

El plan de acción que se desarrolla persevera en la estrategia de mejora iniciada, desde el punto de vista acústico, en el entorno del aeropuerto y lo completa planificando las actuaciones correctoras necesarias en las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica de aplicación.

Las medidas propuestas deben asegurar la compatibilización de las actividades consolidadas en tales áreas con la actividad del aeropuerto, y el cumplimiento, al menos, de los objetivos de calidad acústica establecidos para el interior de las edificaciones.

Para ello, en el siguiente apartado se comienza incluyendo una aproximación a las actuaciones enfocadas a la reducción de la exposición acústica que el aeropuerto de Tenerife Sur ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

Posteriormente, se incluye la propuesta de actuaciones, donde se define el programa a corto y largo plazo para hacer frente a la problemática acústica en las inmediaciones del aeropuerto, en consonancia con la estrategia internacional del «enfoque equilibrado» anteriormente citada.

A todas las actuaciones propuestas se les ha asociado un indicador que permitirá efectuar la evaluación de las medidas emprendidas, su seguimiento en la obtención de mejoras acústicas, así como ayudar en la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias.

6.3. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

Aena consciente de que la contaminación acústica es uno de los principales aspectos ambientales generados a causa de la actividad aeronáutica en el ambiente aeroportuario, ha convertido en una de sus prioridades la reducción de los niveles acústicos y la protección de la calidad de vida de las poblaciones del entorno aeroportuario.

A este respecto, las medidas puestas en práctica en el aeropuerto de Tenerife Sur, encaminadas a minimizar las molestias que causa el ruido sobre la población del entorno, se encuadran en el marco del "enfoque equilibrado".

Esta línea de trabajo se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes como son 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 planes de aislamiento acústico como medida correctora que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios.

A continuación, se incluye brevemente el conjunto de actuaciones que actualmente se llevan a cabo en el aeropuerto de Tenerife Sur en el contexto de su programa de gestión del ruido aeroportuario.

6.3.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE

Aena y por tanto el aeropuerto de Tenerife Sur, ha adoptado los acuerdos internacionales para establecer la reducción de los niveles de emisión en fuente adoptados hasta la fecha y verifica en todo momento su cumplimiento.

Estas medidas implantadas se basan en los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

En este sentido, el aeropuerto de Tenerife Sur cumple con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación correspondiente al capítulo 2 del Anexo 16, Vol. I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional partir del 1 de abril de 2002.

Además, en el 2001 se definió un nuevo estándar de ruido denominado capítulo 4, más exigente que los anteriores en base a las recomendaciones realizadas en el quinto encuentro de *Committee on Aviation Environmental Protection* (CAEP).

En la actualidad, existe la obligación de verificar los criterios de este capítulo para todas aquellas aeronaves certificadas, o re-certificadas sobre su catalogación de capítulo 3, a partir de 1 de enero de 2006.

6.3.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

6.3.2.1. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en despegue

Los procedimientos operacionales de atenuación de ruidos que el aeropuerto de Tenerife Sur tiene establecidos para las maniobras de despegue, publicados en el documento “Publicación de Información Aeronáutica” (AIP), son los que se citan a continuación, aplicables sólo a turboreactores:

- ✓ Procedimiento de despegue consistente en: Potencia de despegue, FLAP/SLAT de despegue, acelerar hasta $V_2 + 10$ nudos y subir a 1500 pies AGL manteniendo esa velocidad. A 1500 pies reducir la potencia de ascenso y acelerar hasta $V_{ZF} + 10$ nudos manteniendo una pendiente mínima de ascenso de 500 pies/minuto. (V_{ZF} : velocidad de maniobra de seguridad mínimo flap) y retracción de FLAP/SLAT según necesidad.
- ✓ Hasta FL60 no sobrepasar los 250 nudos y continuar en la SID en vigor.
- ✓ Los aviones que despeguen de la RWY 07 deberán mantener rumbo R-076 TFS hasta una distancia de 10 DME TFS antes de efectuar cualquier viraje a la derecha.
- ✓ Los aviones que despeguen de la RWY 25 con salida que sobrevuele DVOR/DME TFS, no virarán a la derecha antes de pasar la radioayuda.

6.3.2.2. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje

De forma similar a las operaciones de despegue, el AIP actualmente vigente establece las siguientes limitaciones, aplicables sólo a turboreactores:

- ✓ En horario nocturno, las aproximaciones visuales evitarán el sobrevuelo de los núcleos habitados.
- ✓ En horario nocturno, las aproximaciones visuales a la RWY 25 procedentes del oeste, no iniciarán el viraje a la izquierda antes de 10 DME TFS.
- ✓ Las operaciones de aproximación y aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el GP del ILS o PAPI de cada pista.

Además, el aeropuerto de Tenerife Sur ha implantado **maniobras de descenso continuo (CDA)** para operaciones de aproximación en periodo nocturno. Así, al ser el periodo temporal de menor demanda, la capacidad operativa del aeropuerto no se ve alterada por estos procedimientos. Concretamente, en el AIP están publicadas las cartas de llegada por instrumentos en descenso continuo para las dos cabeceras de su única pista (07-25).

Esta técnica consiste en facilitar la realización de maniobras de aproximación con una pendiente de descenso continua en toda la maniobra, evitando escalones de descenso que generan mayor

impacto acústico con la variación de potencia de los motores, lo que también disminuye el consumo de combustible y, por tanto, una menor emisión de gases contaminantes.

6.3.2.3. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra

De forma adicional a las operaciones de despegue y aterrizaje, una aeronave puede generar unos niveles acústicos elevados mientras se encuentra en tierra. El origen de esta emisión se corresponde con actividades muy características cuya operación suele estar regulada dentro de los procedimientos de atenuación de ruidos publicados en el AIP: el aprovisionamiento energético mediante la **Unidad de Potencia Auxiliar (APU)**, instalado en la propia aeronave, y a la ejecución de las pruebas de motores. Ambos eventos sonoros se producen con la aeronave estacionada y afectan de forma muy localizada al entorno del punto de emisión.

En relación a la utilización de las APU el aeropuerto de Tenerife Sur tiene establecidas restricciones en determinados puestos de estacionamiento. En ellos es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz y las instalaciones de aire acondicionado si existe necesidad de climatización de la aeronave, estando prohibido utilizar la APU del avión dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida.

Además, el aeropuerto de Tenerife Sur regula en su AIP la ejecución de **pruebas de motores**, que podrán realizarse en plataforma y en el apartadero de espera A2, en función de la categoría del avión y del régimen de potencia solicitado.

Las pruebas de motores a ralentí podrán ser autorizadas en plataforma sólo en determinados puestos de segunda línea.

Las pruebas de motores a ralentí y a potencia media en primera línea no están autorizadas.

Las pruebas de motores a máxima potencia sólo podrán realizarse en el apartadero de espera A2.

Las pruebas de motores en régimen superior al ralentí están prohibidas entre las 00:00 y las 6:00. En este intervalo sólo se admitirá la prueba en régimen superior al ralentí si es esencial para la ACFT del vuelo de salida y su hora programada de despegue está comprendida entre las 4:00 y las 6:00 hora local.

Esta medida tiene especial importancia en aquellos puestos de estacionamiento que se encuentran muy próximos a zonas habitadas.

6.3.2.4. Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas

El aeropuerto de Tenerife Sur dispone de un sistema de **tasa de ruido** cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos (Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional).

El incremento sobre las cuantías referidas se aplica para los aviones de reacción subsónicos civiles, en los siguientes porcentajes en función de la franja horaria en que se produzca el aterrizaje o despegue, y de la clasificación acústica de cada aeronave.

Tabla 11. Incremento por clasificación acústica de la aeronave

CLASIFICACIÓN ACÚSTICA	DE 07:00 A 22:59 (HORA LOCAL)	DE 23:00 A 06:59 (HORA LOCAL)
Categoría 1:	70%	140%
Categoría 2:	20%	40%
Categoría 3:	0%	0%
Categoría 4:	0%	0%

Fuente: Guía de tarifas Aena 2018

La categoría acústica de cada aeronave se determinará conforme a los siguientes criterios:

- ✓ Categoría 1: Aeronaves cuyo margen acumulado sea inferior a 5 EPNdB.
- ✓ Categoría 2: Aeronaves cuyo margen acumulado esté comprendido entre 5 y 10 EPNdB.
- ✓ Categoría 3: Aeronaves cuyo margen acumulado esté comprendido entre 10y 15 EPNdB.
- ✓ Categoría 4: Aeronaves cuyo margen acumulado sea superior a 15 EPNdB.

6.3.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

El objetivo de esta actuación es impedir que los nuevos instrumentos de planificación del territorio aprueben en el entorno del aeropuerto modificaciones de los usos del suelo que permitan el desarrollo de usos incompatibles con la actividad aeroportuaria y favorecer el desarrollo de los usos compatibles con el mismo, como el industrial y el comercial.

En este sentido, el Ministerio de Fomento informa los instrumentos de planeamiento con las huellas de ruido de los Planes Directores o las servidumbres aeronáuticas acústicas de los aeropuertos de interés general.

6.3.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El aeropuerto de Tenerife Sur tiene publicado en su AIP una restricción operativa en periodo nocturno en el cual están prohibidos los vuelos de entrenamiento o de prueba tanto sujetos a VFR o IFR.

6.3.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS

El aeropuerto de Tenerife Sur es consciente de la importancia de crear un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía, creando un beneficio para ambos agentes implicados. Por un lado, permite al gestor aeroportuario conocer cuáles son las principales fuentes de molestia para el entorno del aeropuerto y poder adoptar con eficacia las medidas necesarias. Al mismo tiempo, permite a la sociedad tener la información que necesita sobre el medio ambiente en el entorno aeroportuario y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en la aplicación de determinadas medidas.

6.3.5.1. Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.

El aeropuerto de Tenerife Sur recibe y contesta las consultas y quejas de los ciudadanos, Aunque no cuenta con un departamento específico donde recoger las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido.

No obstante, Aena ha creado la oficina de atención ambiental, disponible en su página web (<http://www.aena.es/es/corporativa/oficina-atencion-ambiental.html>), con el fin de atender solicitudes de información, reclamaciones o sugerencias en el ámbito del medio ambiente.

6.4. NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR EN EL PLAN DE ACCIÓN

Tras una evaluación del seguimiento de las medidas implantadas hasta el momento en el aeropuerto, se han identificado una serie de aspectos donde se considera posible una mejora mediante la implantación de nuevas medidas, tales como la mejora en los procedimientos operativos de descenso continuo o el fomento del uso de las maniobras de precisión.

Es necesario que tanto las medidas ya implantadas como las propuestas en este plan de acción, descritas a continuación, sean objeto de un programa de seguimiento y control, con una cierta periodicidad, que permita evaluar su eficacia y grado de implantación.

A continuación, se describen las medidas propuestas en el presente plan de acción y se incorpora una tabla en la que además se recoge el plazo de implantación y el indicador que definirá el programa de seguimiento.

6.4.1. REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE

Se continuará con la renovación de las flotas, en lo que respecta a los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

6.4.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

6.4.2.1. Procedimientos de abatimiento de ruido en despegue publicados en AIP

Se mantendrán los procedimientos operacionales de despegue publicados en el documento Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

6.4.2.2. Procedimientos de abatimiento de ruido en aterrizaje publicados en AIP

Se mantendrán los procedimientos operacionales para aterrizajes publicados en el documento Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

6.4.2.3. Implantación de SID y STAR RNAV 1

Para el TMA del aeropuerto de Tenerife Sur está previsto la implantación de un paquete de llegadas y salidas RNAV 1 para ambas cabeceras de la pista 07/25, durante el año 2020.

Con estas maniobras será posible una mayor precisión en la navegación de las aeronaves, evitando por tanto la dispersión de las trayectorias de los vuelos y minimizando la afección sobre la población.

6.4.2.4. Puesta en servicio de maniobras PBN-RNP APCH

También está previsto entre los años 2020 - 2021 el desarrollo y la implantación de maniobras PBN – RNP APCH para las aproximaciones a ambas cabeceras 07/25. Estas maniobras están basadas en navegación satelital y son independientes del funcionamiento de las ayudas a la navegación basadas en tierra, ya sean ayudas para aproximaciones de precisión (ILS) o de no precisión (VOR/DME).

Las rutas de navegación por satélite están sujetas a una mayor precisión evitando la dispersión y con ello la afección acústica que esta pueda generar.

Estas maniobras serán “overlays” de las actuales maniobras de precisión ILS, coincidiendo su trayectoria nominal con las actuales maniobras de precisión.

6.4.2.5. Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno

Tal y como se explica en el punto 6.3.2.2, esta técnica sólo es aplicable a las maniobras de aproximación y consiste en facilitar la realización de maniobras con una pendiente de descenso continua en toda la maniobra de aproximación, evitando escalones de descenso que generan mayor impacto acústico con la variación de potencia de los motores, lo que también disminuye el consumo de combustible y, por tanto, una menor emisión de gases contaminantes.

Dependiendo de la ubicación y del tipo de aeronave, los beneficios que aporta el uso de un CDA comparado con una aproximación convencional pueden llegar a una reducción de 5 dB(A) por vuelo. Este efecto se produce aproximadamente entre las 10 y las 25 millas náuticas anteriores al umbral, alejadas de la zona de influencia de las curvas isófonas representadas.

Estas maniobras están implantadas para las arribadas al aeropuerto de Tenerife Sur para ambas cabeceras (07-25) en periodo nocturno.

Las condiciones de uso de las maniobras de descenso continuo hacen que su utilización no siempre sea compatible con las técnicas que se utilizan cuando es necesario gestionar demandas medias/altas de tráfico en aeropuertos/TMA.

No obstante, se realizarán los estudios necesarios para analizar si existiesen “ventanas temporales”, en periodo diurno, en que la utilización de estas maniobras sea compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones a la capacidad.

6.4.2.6. Restricción a las Pruebas de Motores y utilización de APU

Se mantienen las restricciones en la realización de pruebas de motores según la categoría del avión y el régimen de potencia solicitado, así como las restricciones en cuanto al uso de las APU.

6.4.2.7. Tasa de Ruido

El aeropuerto de Tenerife Sur dispone de un sistema de **tasa de ruido** cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos (Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional).

6.4.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

Se elaborarán los estudios necesarios para la delimitación de la **servidumbre acústica** del aeropuerto, y su plan de acción asociado. Una vez aprobada dicha servidumbre, deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

6.4.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El aeropuerto continuará con la prohibición de vuelos de entrenamiento o prueba en horario nocturno.

6.4.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

6.4.5.1. Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido

Durante el año 2019, se va a poner en marcha el Sistema de Monitorado de Ruido del aeropuerto de Tenerife Sur. Este sistema permitirá realizar un seguimiento y control de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

Así mismo, Aena pondrá en funcionamiento el Mapa Interactivo del Ruido. Éste es un servicio web que tiene como objetivo principal facilitar información en materia de exposición acústica a los vecinos del entorno del aeropuerto, así como poner a su disposición las trayectorias de las aeronaves y datos de ruido que recogen cada uno de los terminales de monitorado de ruido instalados en el aeropuerto. Esta herramienta se implanta con el objetivo de comunicar de forma eficaz y directa la información acústica a los grupos de interés.

6.4.5.2. Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas

Mejora de los canales de comunicación con el entorno, que permitan crear un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía.

6.4.5.3. Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Sur

Asociado a la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, se creará la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del aeropuerto de Tenerife Sur. En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la delimitación realizada, así como de las medidas contenidas en el plan de acción asociado

6.4.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Medida encaminada a minimizar las molestias que ocasiona en el entorno de los aeropuertos el ruido producido por las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje. Se ejecutan en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), incluidas dentro de la envolvente de las isófonas del aeropuerto para ello designada.

Una vez que se elabore la servidumbre acústica, se implantará un Plan de aislamiento acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la citada servidumbre del aeropuerto.

6.5. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

La periódica comparación de los datos obtenidos para cada indicador con los datos de referencia del año 2017, permitirá efectuar la evaluación de las medidas emprendidas, su seguimiento en la obtención de mejoras acústicas, así como ayudar en la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias.

Los indicadores propuestos para las actuaciones planteadas son los siguientes:

- Evolución anual del número de operaciones y tipo de flota
- Número de operaciones de aterrizaje que utilizan maniobras PBN – RNP APCH.
- Número de operaciones de despegue y aterrizaje operadas por trayectorias de precisión (RNAV1).
- Número de aterrizajes realizados mediante maniobras CDA por periodo temporal.
- Número acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de despegue publicados en el AIP.
- Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de aterrizaje establecidos.
- Número de pruebas de motores realizadas, duración y lugar.
- Nº de consultas realizadas respecto al desarrollo de futuros planeamientos
- Número de incumplimientos a la prohibición nocturna a los vuelos de entrenamiento.
- Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
- Número de quejas recibidas, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación.
- Fecha de creación de la Comisión para el establecimiento de la servidumbre acústica y plan de acción y fecha y principales acuerdos de las comisiones del aeropuerto, una vez que se hayan creado.
- Seguimiento de la evolución de la ejecución y gestión del Plan de Aislamiento Acústico, una vez que se implante en el caso que fuese necesario.

Además de los informes de seguimiento y control que de aquí se derivan, se han identificado una serie de resultados esperados que permitan medir la eficacia del plan a su finalización temporal. Entre ellos se encuentran los siguientes:

- ✓ Implementación de nuevos procedimientos de llegada PBN – RNP APCH
- ✓ Implantación de un TMA RNAV1
- ✓ Implementación de procedimientos de descenso continuo (CDA) en horas de baja demanda en el aeropuerto.
- ✓ Implantación del Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido
- ✓ Elaboración del estudio correspondiente para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto y aprobación de la misma.
- ✓ Creación de la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del aeropuerto.
- ✓ Implantación del plan de aislamiento acústico en función de lo que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea aprobada.

6.6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN

A continuación se describen las principales medidas propuestas que definen el plan de acción ligado al cartografiado estratégico de ruido del aeropuerto de Tenerife Sur en su tercera fase.

Es preciso destacar que muchas de las medidas expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde varios años lleva desarrollando el aeropuerto de Tenerife Sur. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y continua mejora.

En la tabla siguiente se ha reflejado la descripción de la medida contenida en el presente plan de acción, el plazo de implantación y el indicador que definirá el programa de seguimiento y vigilancia que se lleve a cabo para medir la eficacia y grado de cumplimiento de las actuaciones.

Tabla 12. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Tenerife Sur

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
1. Reducción de ruido en la fuente			
1.1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
2. Procedimientos operacionales			
2.1	Puesta en servicio de maniobras SID y STAR RNAV 1 para el TMA del aeropuerto para ambas cabeceras 07/25	2020	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.2	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 07/25	2020-2021	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.3	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.4	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de despegue descritos en AIP	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de despegue
2.5	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en aterrizajes descritos en AIP	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de aterrizaje
2.6	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores y uso de APU)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Número de pruebas de motores, duración y lugar
2.7	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
3.- Planificación y gestión del suelo			
3.1	Elaboración del estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto y aprobación de la misma.	2018-2020	Aprobación servidumbre acústica
4.- Restricciones operativas			
4.1	Se mantendrá la prohibición a los vuelos de entrenamiento y prueba en periodo nocturno.	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos de entrenamiento
5.- Información y participación pública y de los agentes implicados.			
5.1	Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido	2019	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
5.2	Se continuará con la mejora continua en la atención al cliente, especialmente se trabajará en el sistema de recepción y contestación de quejas, facilitando su tiempo de respuesta	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de quejas recibidas, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación
5.3	Creación de la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción	2018-2020	Fecha de creación, reuniones y acuerdos
6.-Plan de aislamiento acústico			
6.1	Se realizará la implantación de un Plan de aislamiento acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea elaborada.	Implantación progresiva 2019-2023	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Fuente: Elaboración propia