

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

9331 *Real Decreto 364/2021, de 18 de mayo, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Sur.*

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, de 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 Sur.

A su vez, el artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea obliga al Estado a establecer servidumbres aeronáuticas 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 Sur, el mapa de ruido y el plan de acción asociado a dichas servidumbres.

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 Sur.

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.

En la tramitación de este real decreto se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la Ley de 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, se ha solicitado el informe de las Administraciones afectadas y el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres aeronáuticas acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Sur.

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 relación a las infraestructuras existentes, manteniendo su validez las huellas de dichos planes directores que sean aplicables a las infraestructuras planificadas no ejecutadas.

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 18 de mayo de 2021,

DISPONGO:

Primero. *Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Sur.*

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Sur.
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 Sur.*

Se aprueba el mapa de ruido del Aeropuerto de Tenerife Sur, 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 Sur.*

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

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.

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.

Cuarto. *Términos municipales comprendidos en las servidumbres aeronáuticas acústicas.*

Los términos municipales que se encuentran comprendidos en el área afectada por las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Tenerife Sur, son los siguientes:

- Granadilla de Abona.
- San Miguel de Abona.
- Arona.

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 única de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, y el artículo 17 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas acústicas que se establecen para el Aeropuerto de Tenerife Sur, 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, 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 aeronáuticas 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 Sur.*

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 Sur, aprobado mediante Orden de 14 de marzo de 2002 (BOE n.º 71 de 23 de marzo de 2002).

Octavo. *Entrada en vigor.*

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

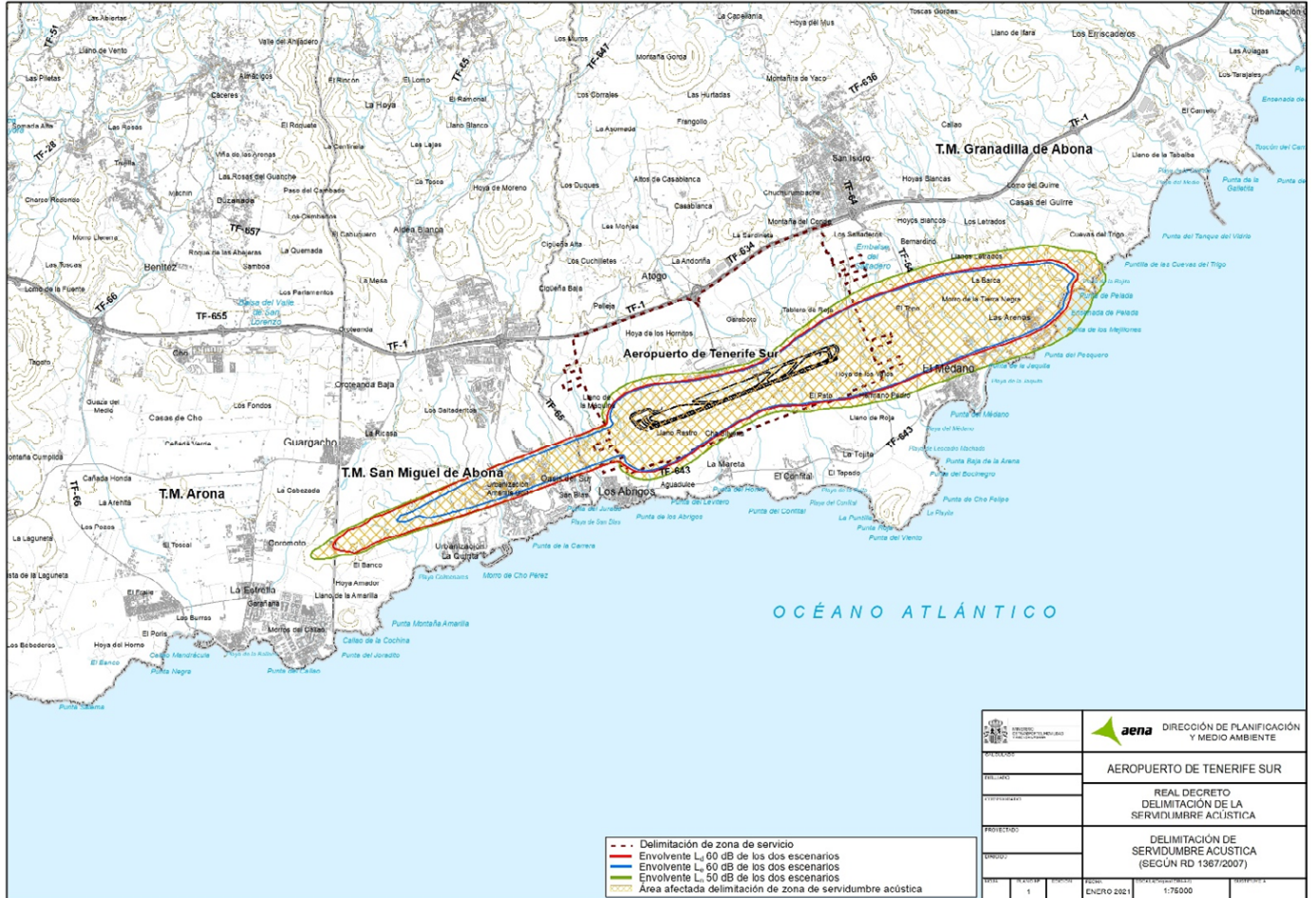
Dado en Madrid, el 18 de mayo de 2021.

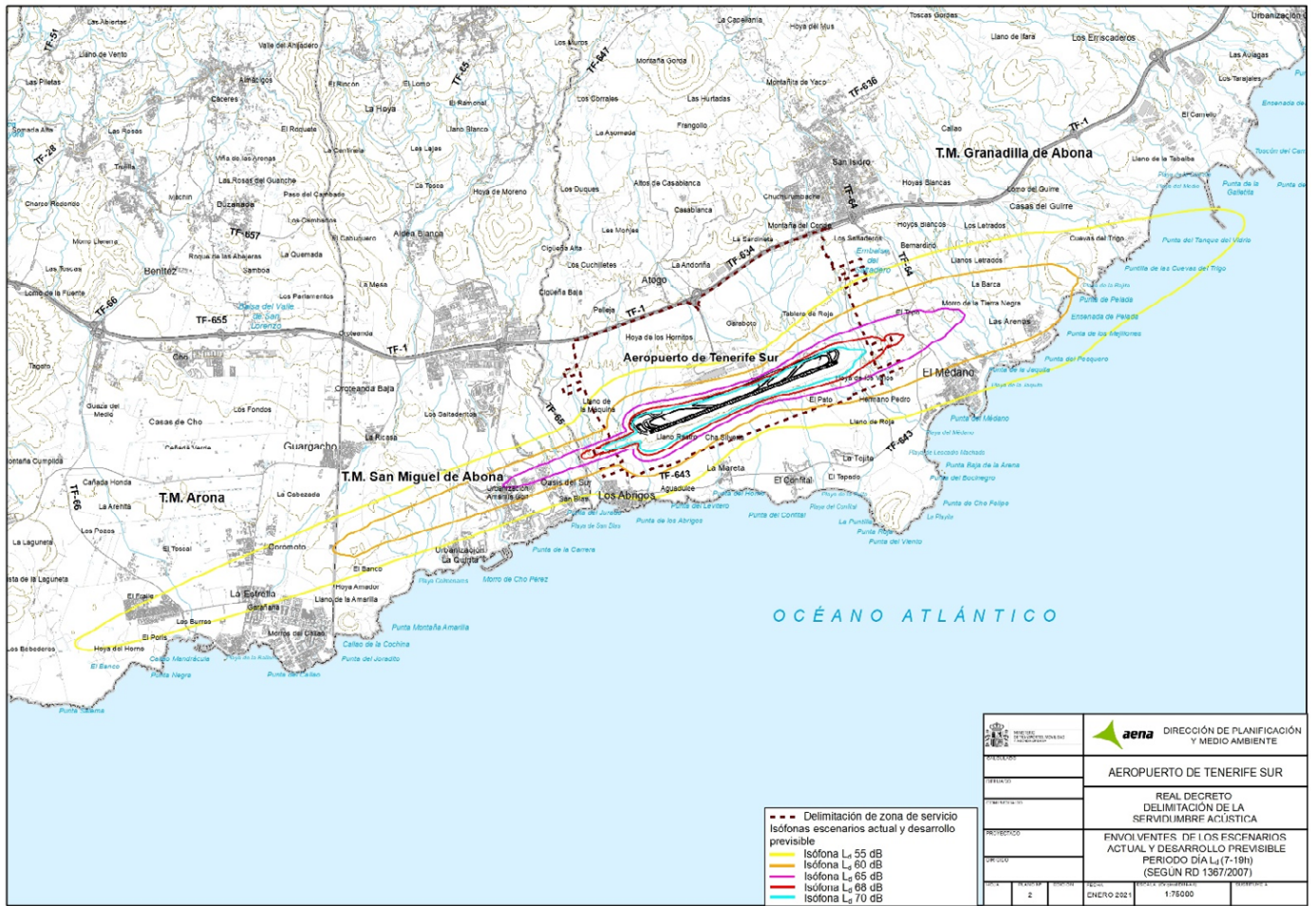
FELIPE R.

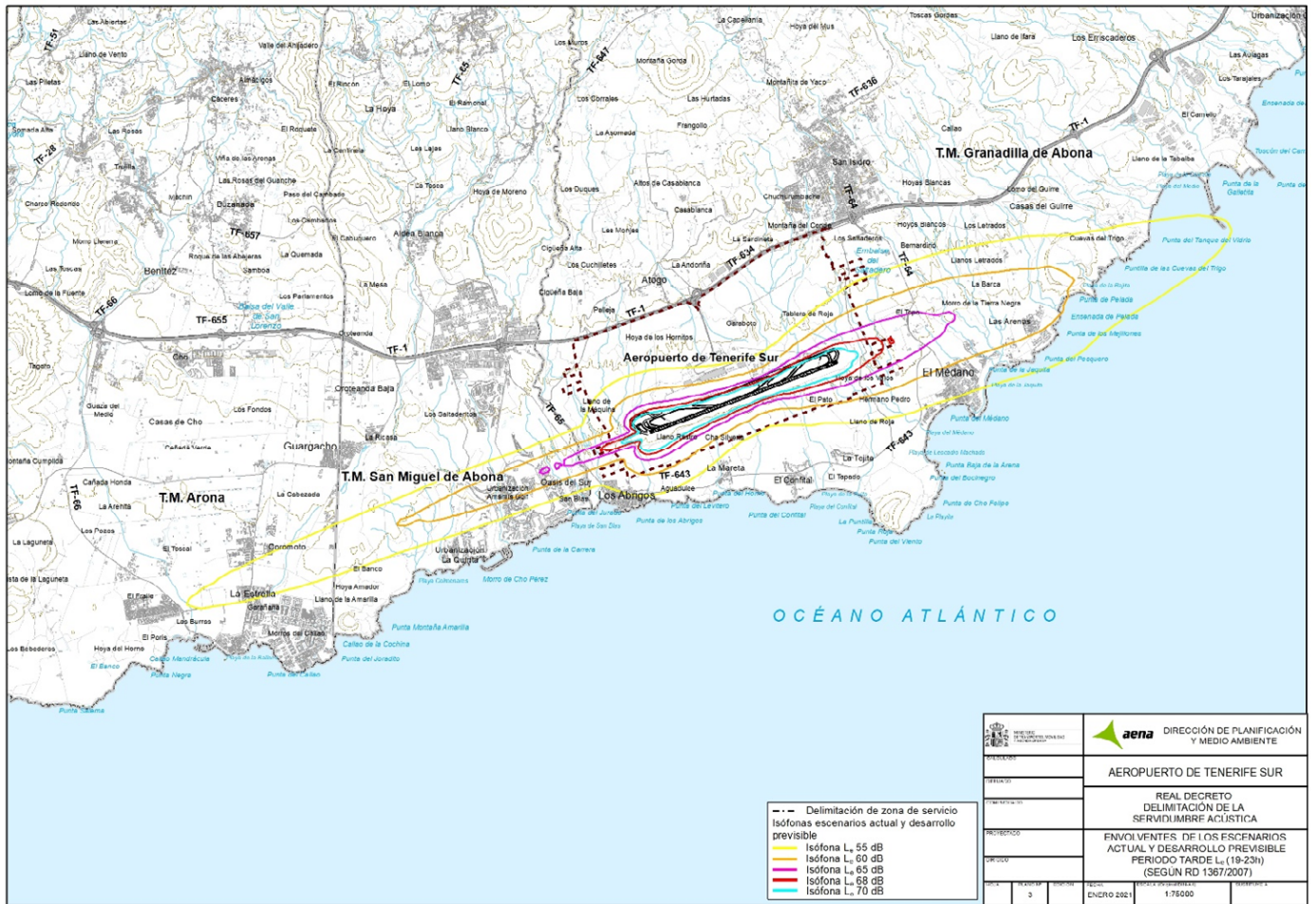
El Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
JOSÉ LUIS ÁBALOS MECO

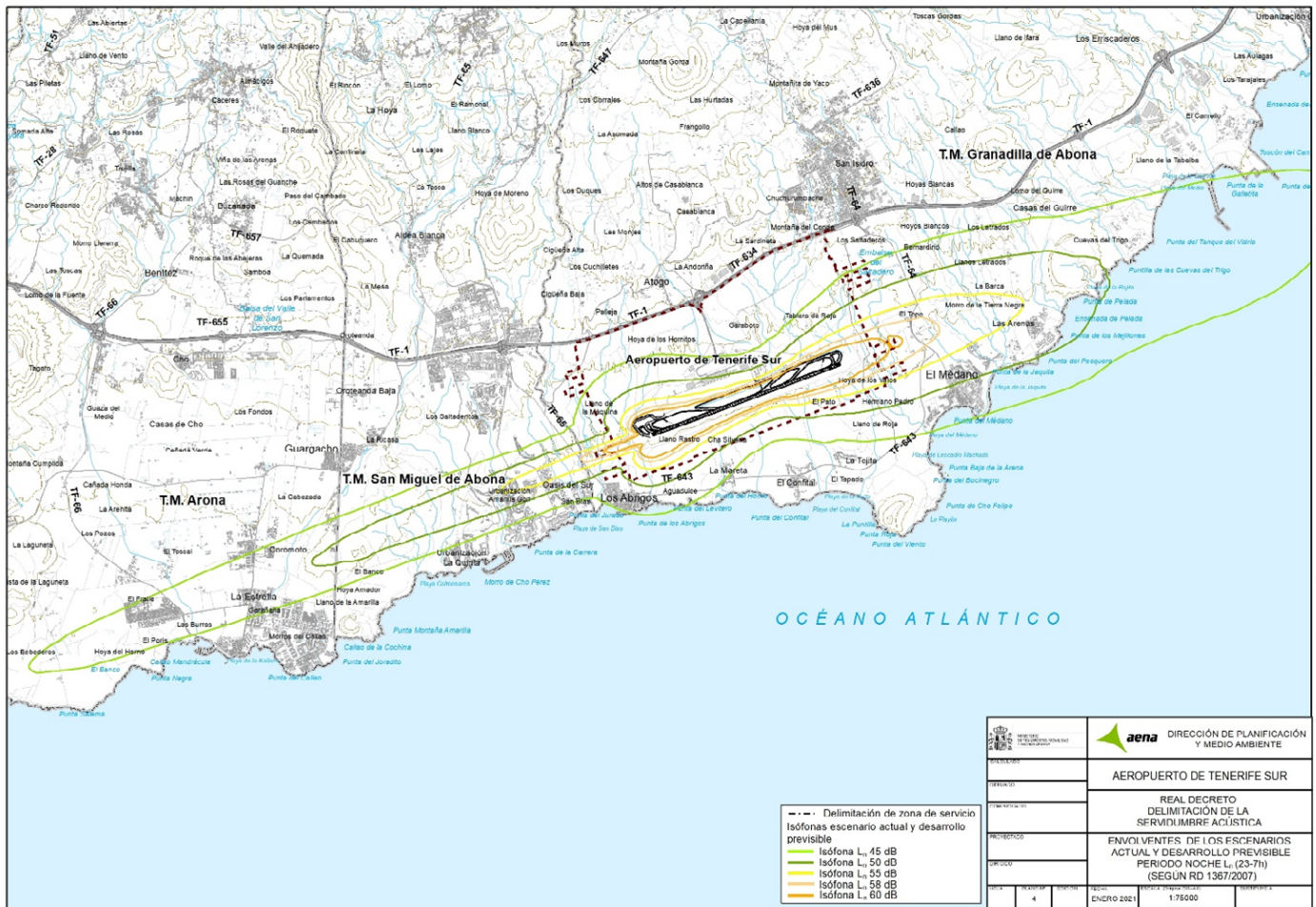
ANEXO I

Mapas de ruido y delimitación de las servidumbres aeronáuticas acústicas









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 Sur. La normativa vigente requiere para el establecimiento de las servidumbres aeronáuticas 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 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 Sur 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 Sur

	Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
1. Reducción de ruido en la fuente				
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.
2. Procedimientos operacionales				
2.1	Diseño y optimización de trayectorias.	Impacto global muy beneficioso.	Disminución de la afección acústica fundamentalmente en despegues.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.1 a	Puesta en servicio de maniobras SID y STAR RNAV 1 para el TMA del aeropuerto para ambas cabeceras.	Impacto global muy beneficioso.	Disminución de la afección acústica en aterrizajes y despegues.	2022.
2.1 b	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 07/25.	Impacto local muy beneficioso.	Disminución del ruido en aterrizajes.	2022.
2.2	Procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de despegue descritos en AIP.	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido en despegues.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.3	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje.	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido en aterrizajes.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.3 a	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de aterrizaje descritos en AIP.	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido en aterrizajes.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.3 b	Fomento de utilización de maniobras de descenso continuo (CDA). Estudio de viabilidad de implantación en periodo diurno.	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido en aterrizajes. Disminución de emisiones contaminantes.	En ejecución. Mantenimiento medida. 2019-2023.
2.4	Procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores y uso de APU).	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.5	Sistema de tasa de ruido.	Impacto global beneficioso.	Favorece una flota de aeronaves más silenciosas.	Mantenimiento medida.

Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
3. Restricciones operativas			
3.1	Restricción sobre los vuelos de entrenamiento y prueba establecidos en AIP.	Beneficios limitados. Impacto global.	En ejecución. Mantenimiento medida.
4. Planificación y Gestión suelo			
4.1	Intervenciones administrativas al planeamiento.	Impacto global beneficioso. Planificación sostenible.	Aplicación de las servidumbres aeronáuticas acústicas.
5. Información y participación pública y de los agentes implicados			
5.1	Mantenimiento del Sistema de Monitorado de Ruido y Sondas de Vuelo (SIRTFS) y adaptación a nuevas tecnologías.	Impacto muy beneficioso. Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza.	En funcionamiento desde julio de 2019.
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.
5.3	Información a través de la web. Mapa interactivo (Web Trak).	Impacto muy beneficioso. Transparencia, información ciudadano y autoridades locales.	Mantenimiento medida. Mejora continua.
5.4	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.	Impacto muy beneficioso. Responsabilidad.	Mantenimiento medida.
5.5	Creación de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Tenerife Sur.	Impacto muy beneficioso. Análisis y valoración de propuestas que mejoren la situación acústica. Transparencia y confianza.	2020.
6. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido			
6.1	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.
7. Medidas compensatorias			
7.1	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.
8. Plan de aislamiento acústico			
8.1	Implantación de un Plan de Aislamiento Acústico.	Impacto local beneficioso. Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones.	Implantación progresiva una vez se apruebe la servidumbre acústica.

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