Reporting Mechanism[[1]](#footnote-1) proposed by

the Environment DG of the European Commission

*October 2008*

*Word Template proposed for reporting*

*a* ***summary*** *of Noise Action Plan*

*(not more than 10 pages length per plan)*

**Explanatory note:**

A Noise Action Plan relates only to those based upon the results of noise mapping conducted in accordance with Directive 2002/49/EC.

*Please fill in one separate template per each noise action plan.*

Name of DF7 *(use naming convention presented in the Handbook)*:

ES\_a\_AP\_MAir\_TENERIFE\_NORTE

Full name of the Noise Action Plan report *(use naming convention presented in the Handbook)*:

Plan de Acción asociado al Mapa Estratégico de Ruido (Fase III)

Aeropuerto de Tenerife Norte

|  |
| --- |
| Reporting entity unique code *(use naming convention presented in the Handbook):* *a* |
| Choose the reporting issue:  Agglomeration  Please specify the UniqueAgglomerationID:  Roads  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single road , please specify the UniqueRoadID:  Railways  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:  Airport  Please especify the ICAO code:GCXO |

|  |  |
| --- | --- |
| Cost *(in €)* |  |
| Adoption date *(dd/mm/yyyy)* | 28/12/2018 |
| Expected completion date *(dd/mm/yyyy)* |  |
| Number of people expected to experience noise reduction |  |

Limit values in place (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

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.

Summary of the results of noise mapping (problems, situations that need to be improved):

La superación de los objetivos de calidad descritos en el Anexo II del Real Decreto 1367/2007 constituirá el criterio de actuación prioritario en el planteamiento de los Planes de Acción. A partir del MER se puede estimar la exposición al ruido en términos de superficie (km2), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

Para detectar de forma preliminar las zonas de conflicto en el MER, se identificaron todas aquellas áreas que superaban los objetivos de calidad acústica, en función de los usos predominantes del suelo que se especifican en los instrumentos de ordenación urbana de los municipios afectados. Una vez identificadas, 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 valores Ld > 65 dB(A), Le > 65 dB(A) o Ln > 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 valores Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A) o Ln > 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”, así como equipamientos educativos en los que se excedían los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas “tipo e”. La tabla a continuación muestra las Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a:

MUNICIPIO POBLACIÓN EXPUESTA ENTIDADES DE POBLACIÓN

(CENTENAS)

Ld > 65 dB(A) Le > 65 dB(A)

San Cristóbal de 3 1 Viviendas junto al Polígono

La Laguna Industrial Marcerol y a lo largo

del camino de la Villa.

Viviendas diseminadas situadas

en las proximidades de la

cabecera 30

Viviendas al sur de la TF-5 en

el entorno del Polígono Industrial

la Cruz Chica (proximidades de

la cabecera 12).

Los equipamientos educativos que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A), son:

- CEIP Nuryana.

- Centro Infantil El Creyón.

- CEIP Santa Rosa de Lima.

- Mayco School of English.

- Facultad de Química y Biología (Universidad de La Laguna).

- Facultad de Farmacia (Universidad de La Laguna).

Todos estos centros docentes pertenecen al municipio de San Cristóbal de La Laguna, donde además se localizan dos centros religiosos, una ermita y la Parroquia de Sta. Rosa de Lima, además de un centro de Planificación Ambiental y un equipamiento sanitario, el centro clínico ALTAIR, que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e.

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise action plan:

El presente Plan de Acción fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 21 de agosto de 2018. Transcurrido el plazo de alegación, se recibieron dos alegaciones, de las que, en aquellos aspectos pertinentes, se tuvieron en cuenta para versión final del Plan de Acción.

Summary of noise management actions, including measures to preserve quiet areas (and related budget and targets) envisaged:

El Plan de Acción del Aeropuerto de Tenerife Norte se vertebra en tono a cinco líneas de trabajo: reducción de los niveles de emisión en la fuente, establecimiento de procedimientos operacionales de abatimiento de ruido, planificación y gestión adecuada del territorio, información y participación pública y el Plan de Aislamiento Acústico.

El siguiente apartado incluye una aproximación a las actuaciones enfocadas a la reducción de la exposición acústica que el Aeropuerto de Tenerife Norte ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

1.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

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 a partir del 1 de abril de 2002.

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 del 1 de enero de 2006.

1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

Las líneas de trabajo iniciadas por el Aeropuerto de Tenerife Norte se enfocan en:

• Diseño y optimización de trayectorias: Aena y Enaire han dedicado un esfuerzo muy importante en la implantación de procedimientos de precisión RNAV que no requieren sobrevolar las radioayudas terrestres. Las maniobras diseñadas bajo este concepto tienen más flexibilidad para adaptarse al entorno y evitar en algunos casos el sobrevuelo de poblaciones.

Para el TMA del Aeropuerto de Tenerife Norte se han implantado, para las dos cabeceras de la pista, maniobras STAR con transición B-RNAV (RNAV 5) y las aproximaciones, lo que genera un abanico de rutas de conexión que evitan la dispersión, y con ello la afección acústica, que se genera actualmente con la asignación de vectores radar para el guiado hacia la aproximación.

• Restricciones a la utilización de las APU 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. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas las unidades fijas de 400 Hz y no estén disponibles las unidades móviles.

• 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.

1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Con el objtivo de conseguir la compatibilidad del funcionamiento y desarrollo del aeropuerto, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, el Ministerio de Fomento informa los instrumentos de planeamiento con las huellas de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte.

1.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

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

El Aeropuerto de Tenerife Norte dispone de un Departamento de Seguridad de Operaciones y Servicios, a disposición de los ciudadanos, que atiende las peticiones y recoge y responde las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido provocado por la actividad del aeropuerto.

Además, Aena ha creado la oficina de atención ambiental, disponible en su página web, con el fin de atender solicitudes de información, reclamaciones o sugerencias en el ámbito del medio ambiente.

• Comisión de Seguimiento del PAA del Aeropuerto de Tenerife Norte. Participación de los agentes implicados.

En la declaración de impacto ambiental del Aeropuerto de Tenerife Norte, formulada mediante resolución de 23 de mayo de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente correspondiente al proyecto de ampliación del Aeropuerto de Tenerife Norte (BOE nº 153 de 28 de junio de 2006), quedó recogida la creación de la Comisión de Seguimiento y Gestión del Plan de Aislamiento Acústico de dicho aeropuerto, en la que entre otras instituciones, participarían representantes de la Comunidad Autónoma, Cabildo de Tenerife y de los ayuntamientos afectados por las isófonas.

1.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Aena, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Tenerife Norte (BOE nº 153 de 28 de junio de 2006), está llevando a cabo un Plan de Aislamiento Acústico en el entorno de este aeropuerto.

Este Plan inició su ejecución en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles, que estando incluidas dentro de la isófona del Aeropuerto de Tenerife Norte definida por Leqdía 65 dB(A) (7:00 - 23:00), hubiesen obtenido licencia de obra o este construidas con anterioridad a la publicación de dicha DIA.

Dicha isófona fue actualizada durante el año 2012, quedando de acuerdo al Real Decreto1513/2005, de 16 de diciembre, definida por valores de Ld (07:00 -19:00) 60 dB(A) y Le (19:00 – 23:00) 60 dB(A), ampliando el ámbito de actuación del Plan vigente hasta ese momento.

2. NUEVAS MEDIDAS A INCOPORAR

2.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL 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).

2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

• Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH durante los años 2020 – 2021 para las aproximaciones a ambas cabeceras 12/30. 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.

• Maniobras de descenso continuo CDA: se realizarán los estudios necesarios para analizar si existiesen “ventanas temporales”, durante el horario operativo del aeropuerto, en que la utilización de estas maniobras sea compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones a la capacidad.

• Mantenimiento de las restricciones en cuanto al uso de las APU.

• Mantenimiento y optimización de la tasa de ruido.

2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

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.

2.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

• 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 Norte. 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.

• 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.

• Comisiones de Seguimiento del PAA y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción

Mantenimiento de la Comisión de Seguimiento aeroportuaria y de la Comisión Mixta, como órganos en los que participan representantes de las entidades locales y autonómicas y del Ministerio de fomento, que tienen como finalidad realizar propuestas y fomentar iniciativas en relación con posibles estudios o actuaciones encaminadas a mejorar la afección por ruido en el entorno aeroportuario.

2.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento acústico vigente y se actualizará en función del ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto una vez que se apruebe

Summary of provisions envisaged for evaluating the implementation and results of the noise action plan:

La periódica comparación de los datos obtenidos para cada indicador con los datos de referencia 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.

A continuación se detallan las medidas, el plazo de ejecución previsto y el indicador correspondiente para cada grupo de actuaciones propuestas:

- Grupo de 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 PBN – RNP APCH para las cabeceras 12/30

2021

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.2 Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA).

2018-2023

Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras

2.3 Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (Restricciones uso APU)

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de incumplimientos a los procedimientos establecidos

2.4 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 suelo

3.1 Elaboración del estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto y aprobación de la misma.

2019-2020

Aprobación servidumbre acústica

3.2 Aplicación de las huellas de ruido del Plan Director y/o la servidumbre acústica como instrumento para informar los diferentes instrumentos de planificación territorial

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de informes realizados respecto al desarrollo de futuros planeamientos

4. Información y participación pública y de los agentes implicados.

4.1 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

4.2 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 y tiempo de contestación

4.3 Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Fecha y principales acuerdos de las comisiones

5. Plan de aislamiento acústico

5.1 Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea aprobada.

Ampliación progresiva 2019-2023

Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Web links to the full noise action plan:

http://sicaweb.cedex.es/

1. An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\_2002\_49/library [↑](#footnote-ref-1)