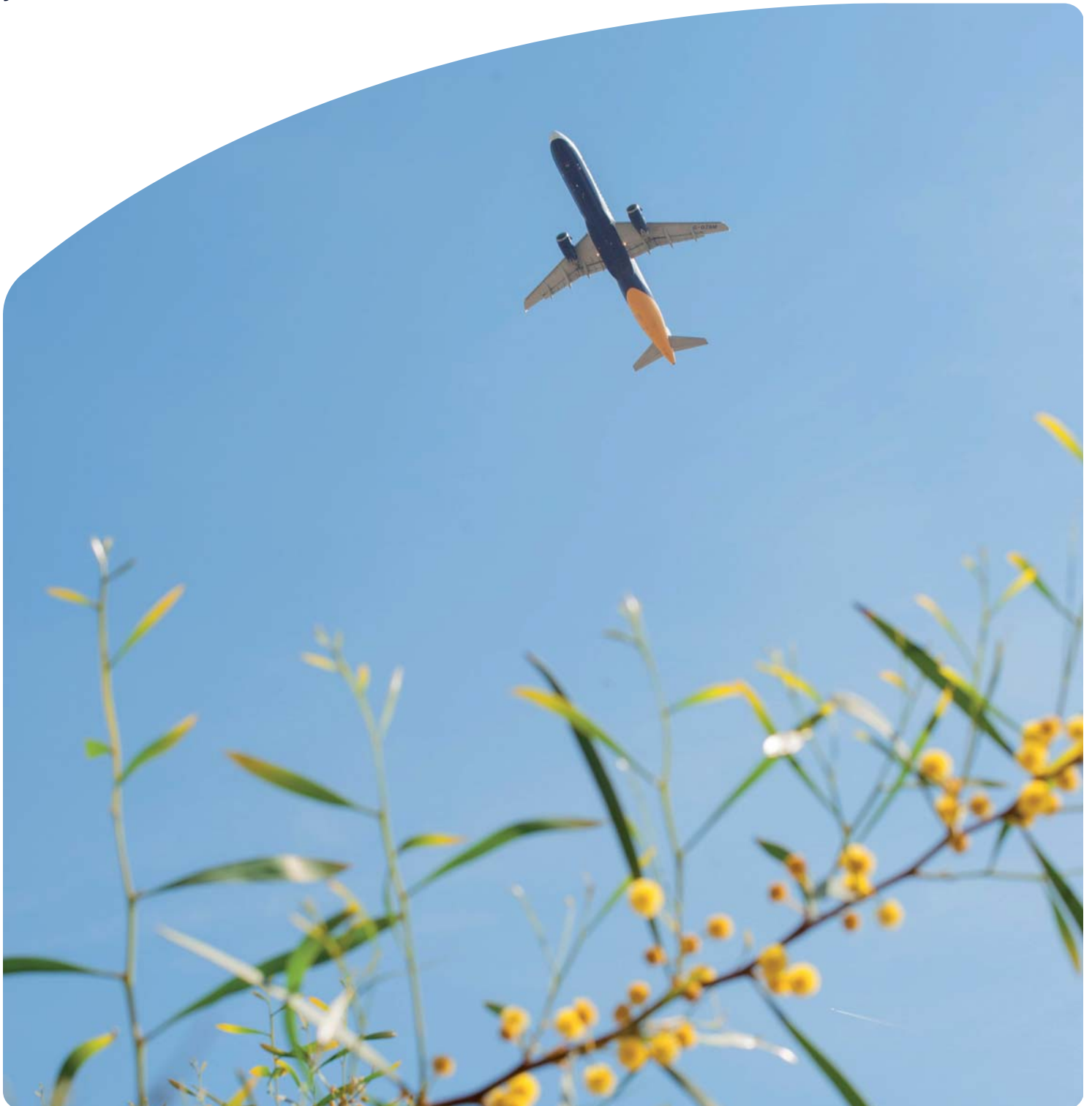


# Mapa Estratégico de Ruido

Memoria Técnica - Aeropuerto de Tenerife-Norte

Julio 2017



# ÍNDICE

GLOSARIO .....	vi
RESUMEN EJECUTIVO .....	vii
<b>1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE ESTUDIO .....</b>	<b>1</b>
<b>2. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO .....</b>	<b>3</b>
2.1. MARCO NORMATIVO .....	3
2.2. CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LOS GRANDES AEROPUERTOS. FASE I Y II .....	5
<b>3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO .....</b>	<b>6</b>
3.1. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO .....	6
3.2. DESCRIPCIÓN TERRITORIAL .....	6
3.3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE .....	13
<b>4. CÁLCULO DE NIVELES SONOROS .....</b>	<b>14</b>
4.1. METODOLOGÍA DE CÁLCULO .....	14
4.2. MODELO INFORMÁTICO SELECCIONADO .....	14
4.3. ESCENARIO DE SIMULACIÓN .....	15
4.4. DATOS DE ENTRADA EN EL MODELO .....	15
4.4.1. CONFIGURACIÓN FÍSICA DEL AEROPUERTO .....	15
4.4.2. CONFIGURACIÓN OPERACIONAL .....	16
4.4.3. MÉTRICA CONSIDERADA .....	19
4.4.4. VARIABLES METEOROLÓGICAS .....	20
4.4.5. MODELIZACIÓN DEL TERRENO .....	20
4.5. RESULTADOS NIVELES SONOROS .....	21
<b>5. CÁLCULO DE NIVELES DE EXPOSICIÓN .....</b>	<b>22</b>
5.1. METODOLOGÍA GENERAL DE EVALUACIÓN .....	22
5.2. FUENTES DE INFORMACIÓN CONSIDERADAS .....	22
5.3. TRATAMIENTO INFORMACIÓN DE PARTIDA .....	23
5.3.1. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA .....	23
5.3.2. TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA .....	24
5.4. RESULTADOS DE EXPOSICIÓN .....	25
5.4.1. CUANTIFICACIÓN DE NIVELES DE EXPOSICIÓN .....	25
5.4.2. CUANTIFICACIÓN DE NIVELES DE AFECCIÓN .....	30
<b>6. ANALISIS RESULTADOS OBTENIDOS .....</b>	<b>32</b>
6.1. IDENTIFICACION CONFLICTOS .....	32
6.1.1. CRITERIOS DE IDENTIFICACIÓN .....	32
6.1.2. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO .....	34
6.2. COMPARATIVA FASE II Y III CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO .....	35
6.2.1. NIVELES DE EXPOSICIÓN .....	35
6.2.2. NIVELES DE AFECCIÓN .....	40
<b>7. PLAN DE ACCION .....</b>	<b>43</b>



## **ANEXOS**

### **ANEXO I: Planos**

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

### **ANEXO II: Datos de tráfico y trayectorias**

### **ANEXO III: Informe de simulación INM**

### **ANEXO IV: Comparativa MER fase II y III**

- Plano 1. Comparativa niveles sonoros  $L_{den}$
- Plano 2. Comparativa niveles sonoros  $L_d$
- Plano 3. Comparativa niveles sonoros  $L_e$

### **ANEXO V: Isófona Plan de Aislamiento Acústico**

### **ANEXO VI: Datos demográficos por municipio**

### **ANEXO VII: AIP. Aeropuerto de Tenerife Norte (2016)**



### Tablas memoria

Tabla 3.1 Número de pasajeros y movimientos de aeronaves. Periodo 2014-2016 .....	13
Tabla 4.1 Configuración de pistas en el aeropuerto de Tenerife Norte .....	15
Tabla 4.2 Coordenadas de los umbrales de pista. Aeropuerto de Tenerife Norte. ....	15
Tabla 4.3 Configuración de cabeceras (año 2016). Aeropuerto de Tenerife Norte.....	16
Tabla 4.4 Desviación estándar Documento N° 29 de la ECAC.CEAC .....	17
Tabla 4.5 Dispersión horizontal estándar. Porcentaje de operaciones por subtrayectoria .....	17
Tabla 4.6 Dispersión vertical estándar Documento N° 29 de la ECAC.CEAC .....	18
Tabla 4.7 Operaciones simuladas. Aeropuerto de Tenerife Norte. Año 2016 .....	19
Tabla 5.1 Fuentes de información consideradas en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte.....	22
Tabla 5.2 Población expuesta en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	26
Tabla 5.3 Población expuesta en centenas fuera de aglomeración y total. Indicador $L_{den}$ .....	27
Tabla 5.2 Población expuesta en centenas. Indicador $L_d$ .....	28
Tabla 5.3 Población expuesta en centenas fuera de aglomeración y total. Indicador $L_d$ .....	28
Tabla 5.2 Población expuesta en centenas. Indicador $L_e$ .....	29
Tabla 5.3 Población expuesta en centenas fuera de aglomeración y total. Indicador $L_e$ .....	30
Tabla 5.6 Superficie (km <sup>2</sup> ) expuesta por término municipal. Número de viviendas y población expuesta en centenas. Indicador $L_{den}$ . ....	31
Tabla 6.1 Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes	33
Tabla 6.2 Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a .....	34
Tabla 6.3 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	37
Tabla 6.5 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_d$ .....	38
Tabla 6.6 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_e$ .....	39
Tabla 6.7 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Superficie (Km <sup>2</sup> ). Indicador $L_{den}$ .....	40
Tabla 6.8 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	41
Tabla 6.9 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Viviendas expuestas en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	42

Tabla 7.1 Medidas enfocadas a la reducción de la exposición acústica en las inmediaciones del aeropuerto .....	44
--	----

### Ilustraciones memoria

Ilustración 3.1 Delimitación del ámbito de estudio .....	6
Ilustración 3.2 Información territorial del municipio de Tacoronte.....	9
Ilustración 3.3 Información territorial del municipio de Tegueste .....	10
Ilustración 3.4 Información territorial del municipio de San Cristóbal de La Laguna .....	11
Ilustración 4.1 Imagen del modelo digital del terreno del aeropuerto de Tenerife Norte .....	21
Ilustración 5.1 Delimitación del ámbito de estudio .....	26
Ilustración 5.2 Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador $L_{den}$ .....	27
Ilustración 5.2 Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador $L_d$ .....	29
Ilustración 5.2 Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador $L_e$ .....	30
Ilustración 6.1 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	37
Ilustración 6.3 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_d$ .....	38
Ilustración 6.4 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_e$ .....	39
Ilustración 6.5 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Superficie (Km <sup>2</sup> ). Indicador $L_{den}$ .....	40
Ilustración 6.6 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	41
Ilustración 6.7 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Viviendas expuestas en centenas. Indicador $L_{den}$ .....	42

### Tablas anexos

Tabla AII. 1. Composición de la flota.....	AII.1
Tabla AII. 2. Fichero de tráfico. ....	AII.4
Tabla AII. 3. Características operativas de los corredores. Cabecera 12. ....	AII.7
Tabla AII. 4. Características operativas de los corredores. Cabecera 30 .....	AII.8

Tabla AII. 5. Porcentaje de empleo de corredores.....AII.9

Tabla AVI. 1. Información demográfica por municipio ..... AVI.1

### Ilustraciones memoria

Ilustración AVI.1 Secciones censales del ámbito de estudio ..... AVI.2



## GLOSARIO

<b>AIP</b>	Publicación de Información aeronáutica editada por las autoridades competentes en aviación civil (o por quien estas designen) que contiene información aeronáutica de carácter esencial para la navegación aérea.
<b>Decibelio (dB)</b>	El decibelio es una unidad logarítmica de medida que expresa la relación entre dos magnitudes, acústicas o eléctricas fundamentalmente, o entre la magnitud que se estudia y una magnitud de referencia. En términos acústicos representa la medida de las magnitudes de presión acústica e intensidad acústica.
<b>dB(A)</b>	Representa la medición del nivel de presión sonora filtrada por la curva de ponderación A, que tiene en cuenta la especial sensibilidad del oído humano a determinadas frecuencias.
<b>ECAC/CEAC</b>	La Conferencia Europea de Aviación Civil (European Civil Aviation Conference), es una organización internacional creada para estrechar lazos entre las Naciones Unidas, la Organización de Aviación Civil Internacional, el Consejo de Europa y las instituciones de la Unión Europea, como Eurocontrol y la Joint Aviation Authorities.
<b>Isófona</b>	Línea que define un nivel de igual sonoridad.
<b>LAeq</b>	Nivel continuo equivalente expresado en dB (A). Se corresponde con la media de la energía sonora percibida ponderada por el filtro A por un individuo en un intervalo de tiempo.
<b>Ld/Ldía</b>	Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos diurnos de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 12 horas comprendido entre las 7:00 y las 19:00 horas para todo un año.
<b>Lden</b>	Nivel sonoro equivalente de 24 horas en el que se penaliza el periodo tarde (19-23h) con 5 dB(A) y el periodo nocturno (23-7h) con 10 dB(A).
<b>Le / Ltarde</b>	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 de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 4 horas comprendido entre las 19:00 y las 23:00 horas para todo un año.
<b>Ln /Lnoche</b>	Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, a lo largo de todos los períodos nocturnos de un año. Por periodo nocturno se considera el intervalo de 8 horas comprendido entre las 23:00 y las 7:00 horas.
<b>SID</b>	Procedimientos de salida normalizados por instrumentos.
	Procedimientos de llegada normalizados por instrumentos.

## RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento tiene por objeto el desarrollo del cartografiado estratégico de ruido correspondiente a la tercera fase del aeropuerto de Tenerife Norte, de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, y su transposición al ordenamiento jurídico español, mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre, y 1367/2007, de 19 de octubre, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, que la desarrollan.

Para el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático INM (“Integrated Noise Model”) de la FAA (“Federal Aviation Administration”). Este modelo incorpora, además de los datos referentes a la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue para el período de cálculo considerado, incluyendo la descripción del modelo de aeronave que realiza cada operación y las rutas de vuelo seguidas en las operaciones de despegue y aproximación al aeropuerto, así como la dispersión sobre las mismas.

Se han calculado las isófonas correspondientes a los indicadores  $L_{den}$ ,  $L_d$  y  $L_e$ , para las cuales se muestran los valores de población expuesta por niveles sonoros. Además, para los valores de  $L_{den}$  superiores a 55,65 y 75 dB, se incluyen también los datos relativos a número de viviendas y personas (estimados en centenas) y el dato de superficie total (en  $km^2$ ).

El número de operaciones anuales en el aeropuerto de Tenerife Norte durante el 2016 disminuyó un 11,1% respecto a los datos de la fase anterior (2011). Para el nivel de  $L_{den}$  55 dB(A) los valores de superficie disminuyen aproximadamente un 20% respecto a la fase anterior y un 21% los de población expuesta.

Por último, en el documento se trazan las líneas estratégicas que definirán el plan de acción asociado al cartografiado estratégico de ruido de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 37/2003, de acuerdo a las líneas de trabajo enmarcadas en el concepto de “enfoque equilibrado”.





## 1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE ESTUDIO

El presente documento tiene por objeto la **elaboración de la tercera fase del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Tenerife Norte** de Aena SME, S.A (en adelante Aena) de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, y su transposición al ordenamiento jurídico español, mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre, y 1367/2007, de 19 de octubre, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, que la desarrollan.

Un Mapa Estratégico de Ruido (MER en adelante) tiene por objeto: *“evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, o realizar predicciones globales sobre la misma”*.<sup>1</sup>

Su contenido debe estar sujeto al Anexo VI del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre. Por ello, cumpliendo las especificaciones contenidas en el citado Real Decreto, se ha seguido la siguiente estructura:

- Breve descripción general de la zona de estudio en la que se analizan las características principales de la infraestructura a analizar y el entorno territorial en el que ésta se enclava.
- A continuación, se desarrollará la metodología seguida para la evaluación de niveles sonoros mediante una descripción del modelo de cálculo empleado, los datos de entrada considerados y el escenario de simulación representado. El resultado de este proceso serán los planos de niveles sonoros para cada uno de los indicadores elegidos según la normativa de aplicación para reflejar la afección acústica en las inmediaciones del aeropuerto.
- Tras esta fase, se abordará la descripción del proceso de obtención de los niveles de exposición de la población a los citados niveles sonoros, es decir cómo esos niveles sonoros repercuten sobre un entorno muy concreto. Para ello, el análisis se centrará en la caracterización del ámbito de estudio desde el punto de vista demográfico, las bases de datos consideradas, la definición de la metodología a seguir para la extracción de los datos y la síntesis de los mismos de acuerdo a los formatos requeridos por la Directiva.
- A continuación, se procederá al análisis de los resultados de acuerdo a dos enfoques.
  - Por un lado, se identificarán los conflictos existentes entre los valores de exposición alcanzados y los objetivos legales de calidad acústica en función del uso del suelo fijados de acuerdo a la legislación nacional vigente.
  - Por otra parte, se realizará una comparación de los resultados correspondientes a la fase III de los MER en relación a la fase II que permita valorar la evolución de la exposición acústica ocasionada por el aeropuerto en el periodo transcurrido entre ambos.
- Por último, se trazarán las líneas estratégicas que definirán el plan de acción asociado al cartografiado estratégico de ruido de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 37/2003.

La citada Directiva 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, así como la Ley 37/2003 y Reales Decretos que la desarrollan, establecen los métodos de cálculo provisionales

<sup>1</sup> Artículo 15 de la Ley 37/2003, de noviembre, del Ruido.

recomendados en función de la fuente emisora. Estas recomendaciones han sido actualizadas recientemente con la adopción por parte de la Unión Europea de los métodos comunes de evaluación del ruido mediante la **Directiva UE 2015/996 de la Comisión de 19 de mayo de 2015** (CNOSSOS-EU), por la que se actualiza el Anexo II de la Directiva 2002/49/CE.

Para el presente mapa estratégico de ruido han sido incorporadas las mejores prácticas acordadas internacionalmente para el cálculo de las isófonas para la evaluación del ruido en aeropuertos, de acuerdo con lo recogido en el Documento N° 29 de la ECAC.CEAC, 3ª versión (2005). Dada la naturaleza de las infraestructuras aeroportuarias, las fuentes consideradas para la modelización informática en el presente estudio, corresponden únicamente a las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen/destino en el aeropuerto de Tenerife Norte, tal y como se recoge en el citado documento.



## 2. ANTECEDENTES Y MARCO NORMATIVO

### 2.1. MARCO NORMATIVO

Con la entrada en vigor de la **Directiva 2002/49/CE de 25 de junio**, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental, se establecen una serie de objetivos entre los que destaca la creación de un marco común para la evaluación y gestión de la exposición al ruido ambiental. A fin de lograr este objetivo, la Directiva exige a los Estados miembros que tomen una serie de medidas, en particular la elaboración del cartografiado estratégico de ruido.

El Estado español completó la transposición de este texto normativo dentro del plazo establecido mediante la **Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido**, incorporando la totalidad de sus exigencias, incluida la realización de los mapas de ruido (en especial los mapas estratégicos) así como la forma y competencias para la gestión del ruido ambiental.

El artículo 14 de la citada ley establecía la necesidad de elaborar y aprobar, bajo periodo de información pública de al menos un mes, los mapas de ruido correspondientes a los grandes aeropuertos y fijaba en su disposición adicional primera un calendario de aplicación de esta medida.

En virtud al artículo 3, definiciones, se define “*gran aeropuerto*” como: “*cualquier aeropuerto civil con más de 50.000 movimientos por año, considerando como movimientos tanto los despegues como los aterrizajes, con exclusión de los que se efectúen únicamente a efectos de formación en aeronaves ligeras*”.

La Ley del Ruido ha sido parcialmente desarrollada por el **Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre**, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

En él se define un marco básico destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental y completar la incorporación a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

Para el cumplimiento de su objetivo en el Real Decreto 1513/2005 se regulan determinadas actuaciones como son la elaboración de Mapas Estratégicos de Ruido para determinar el grado de exposición de la población al ruido ambiental, la adopción de Planes de Acción para prevenir y reducir ese efecto y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana. Además, plantea la necesidad de poner a disposición de la población la información sobre ruido ambiental y sus efectos y aquella de que dispongan las autoridades competentes en relación con el cartografiado acústico.

El **Real Decreto 1367/2007**, tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la Ley 37/2003 y el objetivo de definir índices de ruido y de vibraciones en los distintos periodos temporales de evaluación, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente. Se delimitan los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo

10 de la Ley 37/2003 y se establecen los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose el espacio interior de determinadas edificaciones. Así mismo se regulan los emisores acústicos fijándose valores límite de emisión o de inmisión, así como los procedimientos y los métodos de evaluación.

Complementando al anterior, el **Real Decreto 1038/2012**, de 6 de julio, por el que se modifica el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, establece una aclaración sobre las zonas colindantes a las áreas acústicas denominadas de tipo “f”, consideradas legalmente como aquellos sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte y otros equipamientos públicos que los reclamen. Concretamente recoge que “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”.<sup>2</sup>

Por último, en julio de 2015, la Unión Europea ha adoptado la **Directiva UE 2015/996 de la Comisión de 19 de mayo de 2015**, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Esta Directiva implica la modificación del Anexo II de la Directiva 2002/49/CE de 25 de junio ya que define el método europeo armonizado de cálculo de niveles de ruido (denominado CNOSSOS-EU) que deberá ser utilizado para elaborar los mapas estratégicos a partir de diciembre de 2018.

Esta Directiva no ha sido transpuesta todavía al ordenamiento jurídico español, si bien el Estado español debe, al igual que el resto de Estados miembros, adoptar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en esta nueva Directiva a más tardar el 31 de Diciembre de 2018 y comunicar el texto con las principales disposiciones de Derecho interno que se adopten a la Comisión.<sup>3</sup>

En lo referente a la **asignación de competencias**, el artículo 4 de la Ley del Ruido atribuye la realización del cartografiado estratégico de ruido de las infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias de titularidad estatal a la Administración General del Estado, recayendo sobre Aena el de los aeropuertos, en virtud del informe emitido con fecha de 26 de enero de 2006 por la Dirección General de Aviación Civil.

El **contenido de este Mapa Estratégico de Ruido** se ajusta al contenido exigido por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, así como a las Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido de la 3ª Fase suministrados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), en la actualidad Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA), de abril de 2015.



<sup>2</sup> Artículo único. Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el 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.

<sup>3</sup> Artículo 2. Directiva UE 2015/996 de la Comisión de 19 de mayo de 2015.

## 2.2. CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LOS GRANDES AEROPUERTOS. FASE I Y II

---

Para la **primera fase** del cartografiado estratégico de ruido, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 37/2003 del Ruido, Aena publicó Anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 129, de 30 de mayo de 2007, por el que sometía a información pública los Mapas Estratégicos de Ruido de los aeropuertos de Alicante, Bilbao, Gran Canaria, Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Valencia, por un período de 1 mes, contado a partir de la fecha de publicación del citado anuncio en el Boletín Oficial del Estado.

En él, se informaba de la puesta a disposición del público del contenido completo de los citados estudios a través de la página web de Aena habilitada al efecto. Posteriormente, este período inicial fue ampliado, mediante Anuncio publicado en el Boletín Oficial del Estado, número 186, de 4 de agosto de 2007, hasta el 10 de septiembre de 2007.

El escenario considerado en esta primera fase de los Mapas Estratégicos de Ruido del aeropuerto de Tenerife Norte fue el año 2005 al igual que para la totalidad de los aeropuertos presentados con objeto de representar un horizonte común que permitiera la uniformidad y comparación de los datos resultantes.

Según establece la citada normativa estos Mapas Estratégicos de ruido de grandes aeropuertos se deberán revisar cada 5 años, entendiendo por grandes aeropuertos aquellos aeropuertos civiles que exceden los 50.000 movimientos anuales, contabilizando tanto los despegues como los aterrizajes, y excluyendo los que se efectúan únicamente a efectos de formación en aeronaves ligeras. Por lo tanto, el Mapa Estratégico de ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte fue revisado en una **segunda fase** en junio de 2012 en cumplimiento de los plazos previstos en la directiva, considerando como escenario el año 2011, y siendo su contenido completo puesto a disposición del público a través de la página web de Aena (<http://www.aena.es/es/corporativa/mapas-estrategicos-ruido.html>).



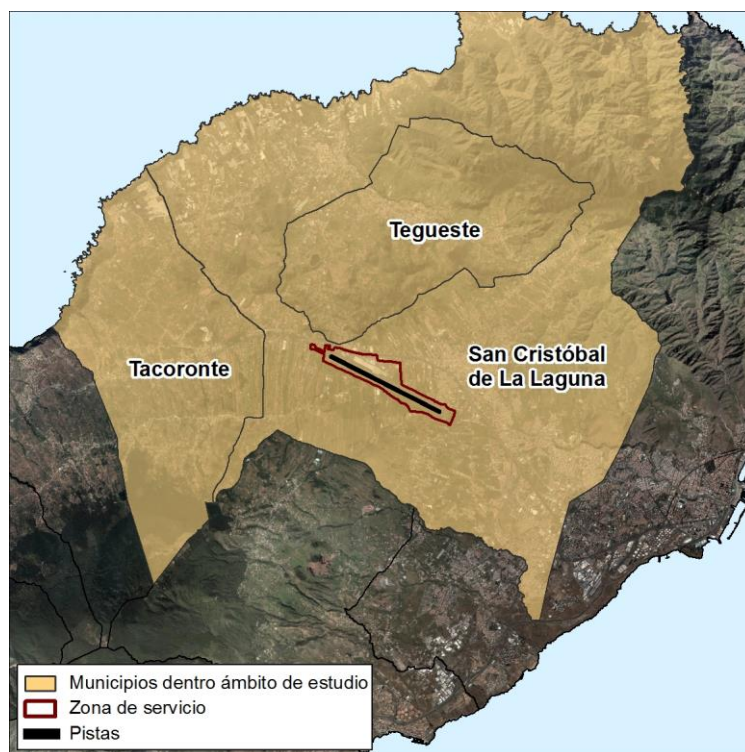
### 3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

#### 3.1. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

De acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto 1513/2005, el ámbito territorial que deberá ser analizado en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido, alcanzará los puntos del entorno de los grandes aeropuertos en los que se alcancen los valores de inmisión de  $L_{den} > 55$  dB(A) y  $L_n > 50$  dB(A).

De acuerdo a la delimitación realizada, la zona de estudio se extiende parcialmente sobre los siguientes términos municipales: Tacoronte, Tegueste y San Cristóbal de La Laguna. Su localización en relación con el aeropuerto de Tenerife Norte puede apreciarse en la siguiente ilustración.

Ilustración 3.1 Delimitación del ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia.

#### 3.2. DESCRIPCIÓN TERRITORIAL

La isla de Tenerife, con una superficie de 2.034 km<sup>2</sup>, ocupa una posición central en el Archipiélago Canario. Se eleva unos 7 kilómetros sobre el fondo oceánico y alcanza una altura sobre el nivel del mar de 3.718 metros en el pico Teide.

El ámbito de estudio, en el que se ubica el aeropuerto de Los Rodeos, está situado en el nordeste de la isla de Tenerife, y ocupa parcialmente los municipios de San Cristóbal de la Laguna, Tacoronte y Tegueste, incluyendo la mayor parte de los llanos de Los Rodeos y La Laguna, así como las montañas circundantes.

Topográficamente, la zona de la vega lagunera y los llanos de los Rodeos es una de las pocas áreas relativamente llanas de la isla de Tenerife, con pendientes inferiores al 14º, motivo que, junto a la cercanía a la capital insular, propició el emplazamiento del aeropuerto, que ya había sido utilizado como aeródromo desde los años 30 del siglo pasado.

En la zona situada al noreste de la cabecera 30 del aeropuerto es donde se concentra un gran número de edificios e infraestructuras, con uso residencial e industrial, disminuyendo en densidad al incrementarse la distancia al límite del aeropuerto, perteneciente a San Cristóbal de La Laguna. De forma análoga, al norte de la cabecera 12, se extiende el núcleo residencial de El Portezuelo y Guamasa. Estas áreas residenciales llevan adosadas otras destinadas a jardines de uso tanto público como privado.

Intercaladas entre estas zonas de uso residencial, se localizan parcelas con uso agrícola en las que principalmente se cultivan cereales, leguminosas y viñedos, tanto en grandes explotaciones como en huertos de carácter familiar. Además, existe un gran número de parcelas que en la actualidad se encuentran abandonadas o sin cultivar.

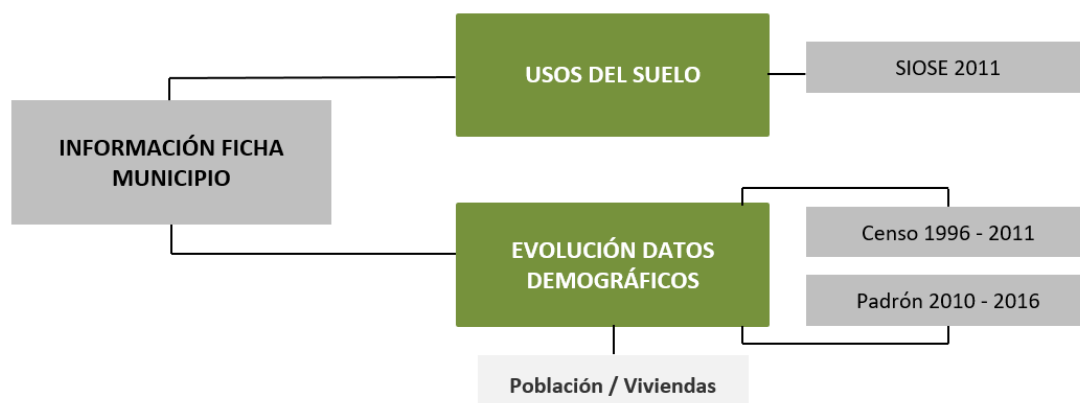
Encontramos, por tanto, un territorio de marcado carácter antrópico, en el que se dan cita diferentes usos del suelo: usos netamente urbanos, agrarios o primarios y, en tercer lugar, de importancia, usos naturales. En este paisaje, el aeropuerto se presenta como el elemento que ha actuado de límite obligado para la expansión urbana, conformando una discontinuidad entre el paisaje urbano del primer plano y el agrario del fondo.

Además, de forma prácticamente paralela al norte de la pista del aeropuerto discurre la Autopista del Norte (TF-5), principal vía de comunicación junto con la TF-24, que une la localidad de La Laguna con el centro de la isla.

La información que se presenta en las fichas se ha estructurado en dos secciones: una de ellas relativa a **usos del suelo** (diferenciando entre las superficies de carácter más natural y aquellas de preminente naturaleza artificial) y otra sección de **información demográfica**; destacando la importancia de ambos aspectos en la valoración de la calidad acústica en el entorno aeroportuario.







Los datos referentes a los **usos del suelo** provienen de la base de datos del proyecto SIOSE, que es el Sistema de Información sobre Ocupación del Suelo de España integrado dentro del Plan Nacional de Observación del Territorio (PNOT). Este plan está dirigido y coordinado por el Instituto Geográfico Nacional/Centro Nacional de Información Geográfica (IGN/CNIG) y su principal objetivo es generar una base de datos de ocupación del suelo para toda España a escala de referencia 1:25.000, integrando la información disponible de las comunidades autónomas y la Administración General del Estado.

Existen tres ediciones de la base de datos SIOSE, siendo la actualización más reciente la que se llevó a cabo en 2011 y que es, por lo tanto, la que aparece recogida en las fichas por municipio que a continuación se incluyen.

En la ficha se incluye la superficie total de cada uno de los municipios y la clasificación de usos, que tal y como se refleja en la leyenda asociada a cada imagen de las fichas anejas, se ha representado dividida en seis niveles jerárquicos. Cada uno de estos niveles integra un gran número de clases de cobertura y usos del suelo con mayor detalle en su definición.

1. Zonas de superficie artificial, las cuales incluyen áreas urbanas, industriales, de equipamientos e infraestructuras, además de otras de uso primario y terciario.
2. Arbolado, matorral y pastizal.
3. Coberturas de agua.
4. Coberturas húmedas.
5. Cultivos.
6. Terrenos sin vegetación.

En cuanto a la **información demográfica** recogida, relativa a población y viviendas, la información se corresponde con la evolución de los datos de los censos realizados entre 1996 y 2011 y la evolución de los datos incluidos en el padrón anual realizado durante los años 2010 al 2016 para cada uno de los municipios.



Ilustración 3.2 Información territorial del municipio de Tacoronte

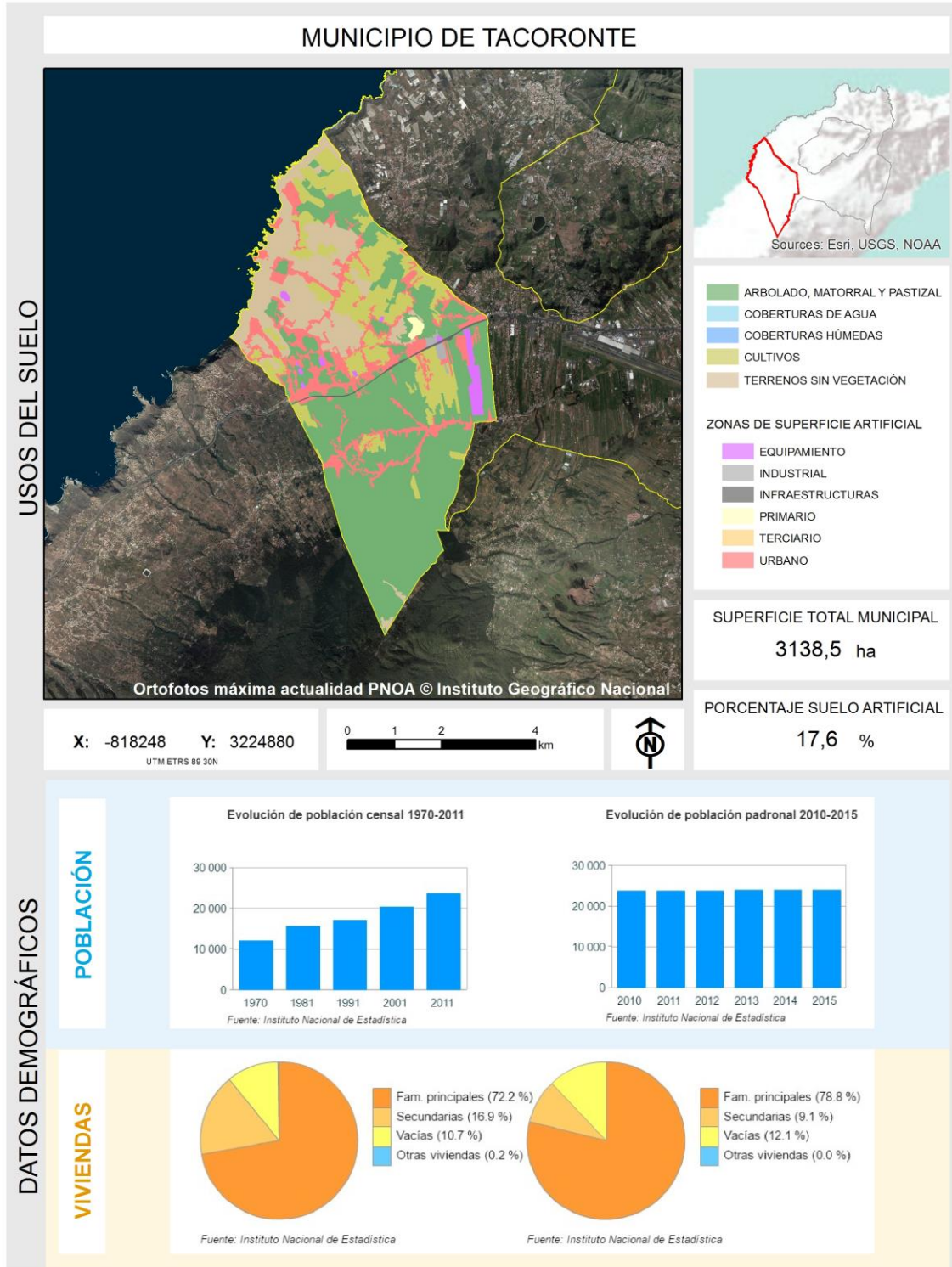


Ilustración 3.3 Información territorial del municipio de Tegueste

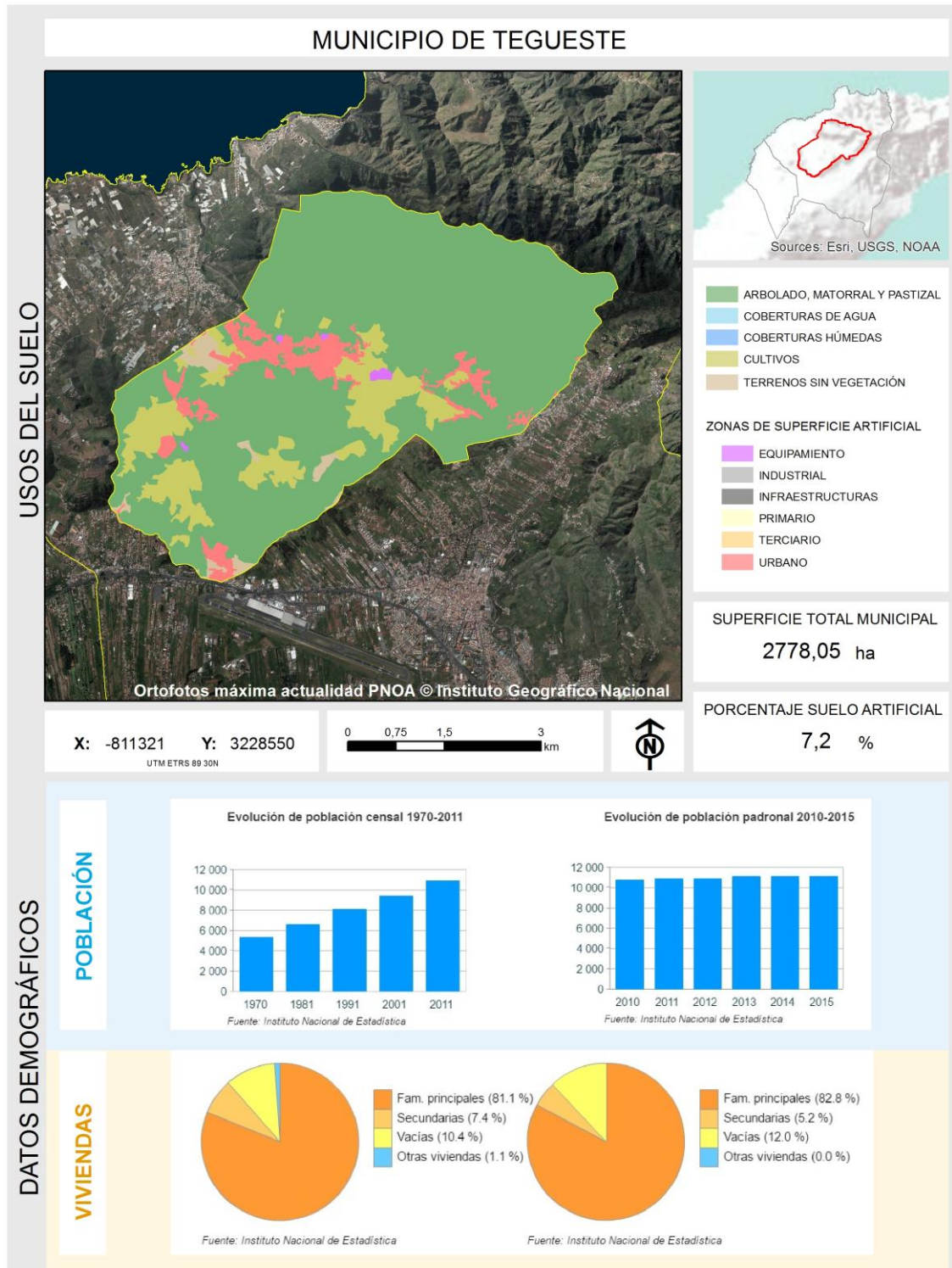
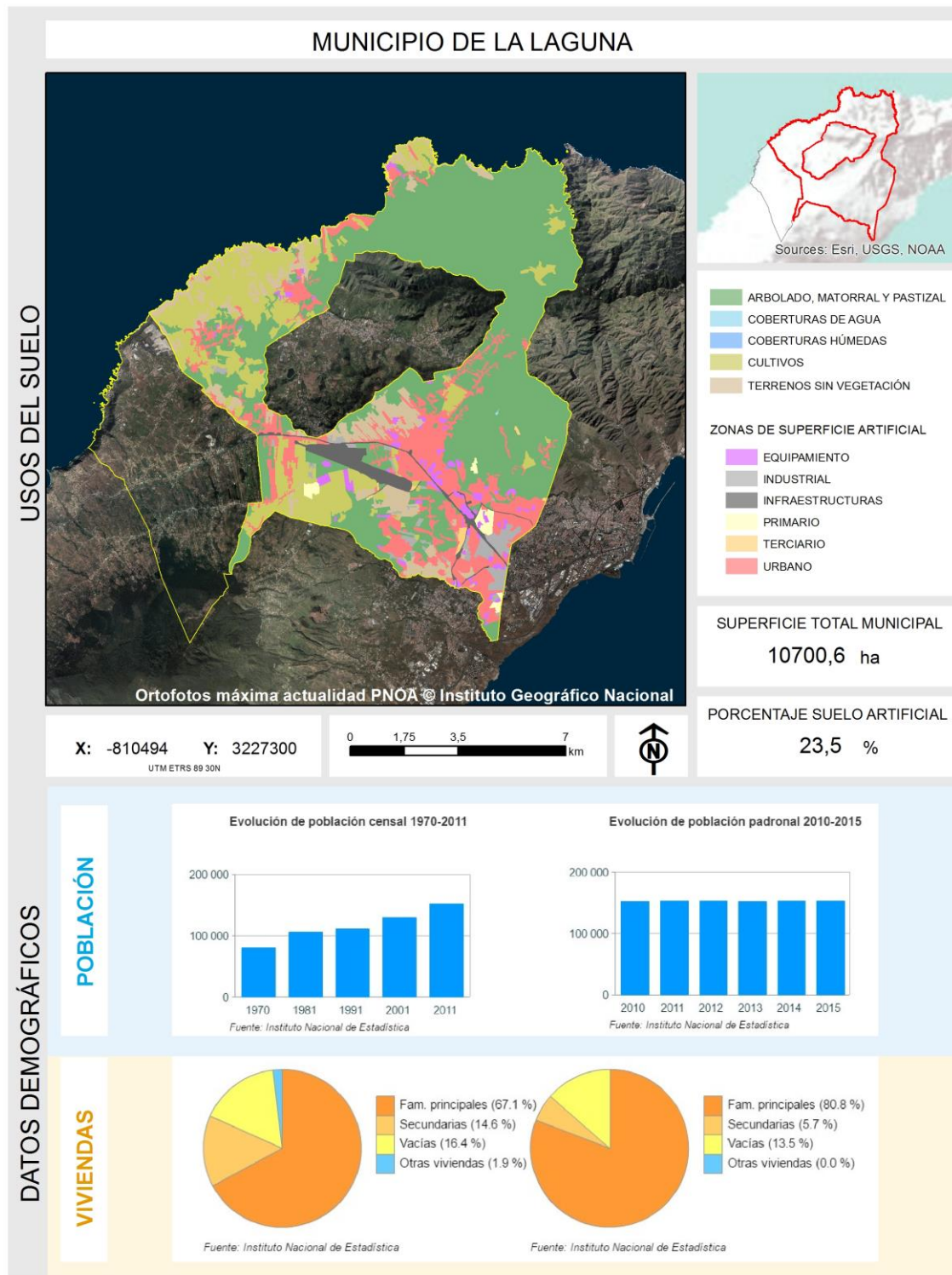




Ilustración 3.4 Información territorial del municipio de San Cristóbal de La Laguna



El municipio de San Cristóbal de La Laguna presente en el ámbito de estudio se considera **aglomeración urbana** al sobrepasar los 100.000 habitantes y cumplir los criterios concretos de densidad de población y de proximidad recogidos en la legislación de aplicación.

La existencia de aglomeraciones urbanas en el ámbito de estudio tiene influencia a la hora de evaluar los resultados de exposición de la población requeridos por el cartografiado estratégico de ruido de acuerdo al 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.

El Anexo VI de este Real Decreto, “*Información que debe comunicarse al Ministerio de Medio Ambiente*”, especifica la necesidad de aportar los siguientes datos:

- El número total estimado de personas, expresado en centenas, **fuera de las aglomeraciones**, cuyas viviendas estén expuestas a distintos rangos para los indicadores  $L_{den}$  y  $L_n$ .
- La superficie total, número de viviendas y de personas expuestas a valores de  $L_{den}$  superiores a 55, 65 y 75 dB(A), **respectivamente incluyendo las delimitaciones de aglomeraciones existentes** en el ámbito de estudio.



### 3.3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

El aeropuerto de Tenerife Norte, Los Rodeos, está situado a unos 13 km al oeste de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, en la zona denominada Llano de San Lázaro, perteneciente al municipio de La Laguna. El aeropuerto de Tenerife Norte, de interés general del Estado según el artículo 149.1.20.a de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) “4-E”, y como aeródromo de letra de clave “A”.

En la actualidad ocupa el décimo aeropuerto en cuanto a mayor volumen de tráfico de operaciones anuales. En el año 2016, el aeropuerto registró un tráfico de 4.219.191 pasajeros, 55.669 operaciones y 12.696 toneladas de mercancías. En la siguiente tabla se observa la evolución tanto de pasajeros como de operaciones comerciales y totales registradas en el período comprendido entre los años 2014 y 2016 en el aeropuerto de Tenerife Norte, donde puede apreciarse la naturaleza comercial de la práctica totalidad de los tráficos.

**Tabla 3.1 Número de pasajeros y movimientos de aeronaves. Período 2014-2016**

AÑO	TRÁFICO COMERCIAL	Δ AÑO ANTERIOR (%)	TRÁFICO TOTAL	Δ AÑO ANTERIOR (%)
<b>NÚMERO DE PASAJEROS</b>				
2014	3.623.227	+3,0%	3.633.030	+3,1%
2015	3.804.768	+5,0%	3.815.316	+5,0%
2016 <sup>4</sup>	4.207.234	+10,6%	4.219.191	+10,6
<b>MOVIMIENTOS DE AERONAVES</b>				
2014	48.332	7,5%	52.694	+6,9%
2015	49.182	1,7%	53.260	1,1%
2016 <sup>5</sup>	51.918	5,6%	55.669	4,5%

Fuente: Estadísticas anuales de Aena

El tráfico es fundamentalmente de tipo regular nacional y, dentro de éste, alrededor del 40 por ciento de los vuelos son conexiones con el resto de las islas del archipiélago: Gran Canaria, La Palma, Lanzarote, Fuerteventura, El Hierro y La Gomera. También enlaza mediante tráfico regular doméstico con otros aeropuertos del resto de España, siendo el destino más importante Madrid con más de un millón de pasajeros, seguido de Barcelona, Sevilla y Bilbao.

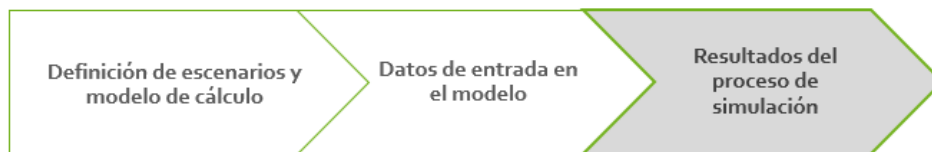
<sup>4</sup> Datos provisionales de las estadísticas de Aena del año 2016.

<sup>5</sup> Datos provisionales de las estadísticas de Aena del año 2016.

## 4. CÁLCULO DE NIVELES SONOROS

### 4.1. METODOLOGÍA DE CÁLCULO

La simulación de los distintos niveles acústicos asociados al presente MER, no sólo parten de un escenario de cálculo determinado, sino además de la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue para el periodo de cálculo considerado, incluyendo la descripción del modelo de aeronave que realiza cada operación, y las rutas de vuelo seguidas en las operaciones de despegue y aproximación al aeropuerto, así como las dispersiones sobre las mismas. La descripción de la metodología para el cálculo sigue el esquema que se adjunta a continuación.



### 4.2. MODELO INFORMÁTICO SELECCIONADO

Para el cálculo de los niveles acústicos se ha empleado la versión 7.0d del modelo matemático *INM* (“Integrated Noise Model”) de la “Federal Aviation Administration” (*FAA*). Esta última versión del programa *INM* cumple los procedimientos de cálculo establecidos en la versión actualizada del documento Nº 29 de la ECAC.CEAC «*Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*», publicada en el año 2005.

La metodología del *INM* consiste, para un escenario de cálculo dado, en recoger, además de los datos referentes a la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue para el período de cálculo considerado, incluyendo la descripción del modelo de aeronave que realiza cada operación y las rutas de vuelo seguidas en las operaciones de despegue y aproximación al aeropuerto, así como la dispersión sobre las mismas.

El proceso de cálculo del valor de los índices de medida seleccionados se realiza de forma similar en todos los puntos de una malla de cálculo, definida previamente, que abarca el ámbito de simulación deseado. Los niveles de ruido generados por cada operación de sobrevuelo en cada punto de la malla se obtienen mediante integración de los resultados obtenidos para cada segmento de ruta con la aplicación de algoritmos en los que intervienen los datos de comportamiento acústico de cada aeronave, los perfiles de vuelo y las distancias de la aeronave al observador.



### 4.3. ESCENARIO DE SIMULACIÓN

De acuerdo con el calendario recogido por la Directiva 2002/49/CE, los mapas estratégicos del ruido reflejarán como escenario representativo de la situación actual, el **año 2016**.

En el *Anexo III. Informe de simulación INM* se recogen los datos utilizados en dicho programa. A continuación, se describe la información más relevante.


### 4.4. DATOS DE ENTRADA EN EL MODELO

#### 4.4.1. CONFIGURACIÓN FÍSICA DEL AEROPUERTO

##### 4.4.1.1. Pistas

Las fuentes consideradas de cara a la modelización informática, corresponden a las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen/destino en el aeropuerto de Tenerife Norte. La base de estas operaciones radica en el campo de vuelos que consta de una pista, cuya definición se adjunta en la siguiente tabla.

**Tabla 4.1 Configuración de pistas en el aeropuerto de Tenerife Norte**

PISTA	LONGITUD (M)	ANCHURA (M)	ILUSTRACIÓN
12-30	3.171	45	

Fuente: AIP, aeropuerto de Tenerife Norte

La definición de las pistas se ha realizado en función de las coordenadas y altitud de cada uno de los umbrales recogidos en el documento de Publicación Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de Tenerife Norte, las cuales se especifican en la tabla que figura a continuación.

**Tabla 4.2 Coordenadas de los umbrales de pista. Aeropuerto de Tenerife Norte.**

UMBRAL	COORD. GEOGRÁFICAS <sup>1</sup>		COORD. UTM <sup>2</sup>	
	LATITUD	LONGITUD	X (M)	Y (M)
12	28° 29' 15,92" N	16° 21' 24,87" W	367.184,09	3.151.985,70
30	28° 28' 39,71" N	16° 19' 35,71" W	370.140,05	3.150.838,09

Nota: 1 Elipsoide Internacional ETRS89

2 Elipsoide Internacional. ETRS89, huso 28

Fuente: Publicación Información Aeronáutica (AIP) aeropuerto de Tenerife Norte



#### 4.4.1.2. Trayectorias

Para la elaboración del mapa estratégico de ruido se han considerado las trayectorias promedio basadas en la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de Tenerife Norte en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas. En el AIP se distinguen, para cada una de las cabeceras, distintas rutas que se encuentran operativas de acuerdo a los destinos y a la organización del espacio aéreo.

En el *Anexo II* se analizan cuáles fueron las trayectorias empleadas y su régimen de utilización empleado en el estudio.

En el *Anexo VII* se incluye la totalidad del documento AIP correspondiente al aeropuerto de Tenerife Norte empleado para caracterizar el escenario de cálculo.

#### 4.4.2. CONFIGURACIÓN OPERACIONAL

A continuación, se describen todos aquellos factores que analizan el comportamiento operativo del aeropuerto dadas las infraestructuras existentes descritas en los apartados anteriores.

##### 4.4.2.1. Régimen de utilización de pistas.

Para el cálculo de las isófonas se ha partido del análisis de las operaciones desarrolladas en el aeropuerto de Tenerife Norte durante el año 2016, obtenidas del registro de la base de datos PALESTRA. El objetivo principal del proceso de evaluación consiste en extraer la operativa del aeropuerto.

Como puede observarse en la siguiente tabla, en el aeropuerto de Tenerife Norte existe un predominio del uso de cabecera 30 tanto para operaciones de aterrizaje como de despegue.

**Tabla 4.3 Configuración de cabeceras (año 2016). Aeropuerto de Tenerife Norte.**

CABECERA	ATERRIZAJES	DESPEGUES
12	22,60%	25,01%
30	77,40%	74,99%

*Fuente: Base de datos PALESTRA 2016*

##### 4.4.2.2. Dispersiones respecto a la ruta nominal

###### Dispensión horizontal respecto a la ruta nominal

Las trayectorias que siguen las aeronaves no se ajustan a una línea única, sino que tienen unas tolerancias cuya amplitud varía en función del punto de la trayectoria y del tipo de aeronave, motivo por el que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal.





Para poder abordar el cálculo de las dispersiones, se ha adoptado el criterio fijado en el Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC, método recomendado para el cálculo del ruido aeroportuario. La desviación estándar de las trayectorias se calcula en función de las ecuaciones adjuntas en la siguiente tabla.

**Tabla 4.4 Desviación estándar Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC**

A) RUTAS CON GIROS MENORES DE 45 GRADOS	
$S(y) = 0,055X - 0,150$	para $2,7 \text{ km} \leq x \leq 30 \text{ km}$
$S(y) = 1,5 \text{ km}$	para $x > 30 \text{ km}$
B) RUTAS CON GIROS MAYORES DE 45 GRADOS	
$S(y) = 0,128X - 0,42$	para $3,3 \text{ km} \leq x \leq 15 \text{ km}$
$S(y) = 1,5 \text{ km}$	para $x > 15 \text{ km}$

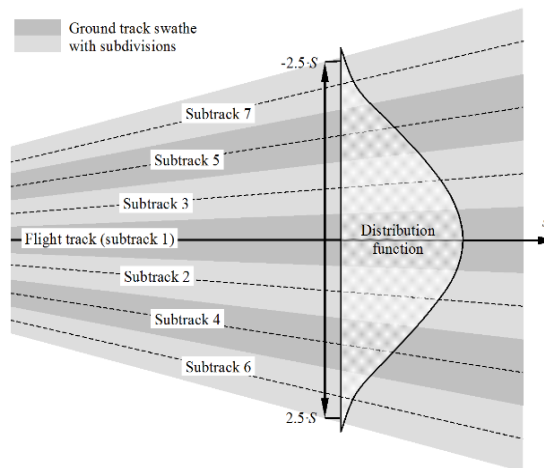
Nota:  $S(y)$ : Desviación estándar  
 $x$ : Distancia en km desde el umbral de despegue

Fuente: Documento Nº 29 ECAC.CEAC

La versión de 2005 del Doc. 29 de la ECAC.CEAC recomienda que la dispersión sobre la trayectoria nominal se represente siguiendo una distribución gaussiana, mediante tres subtrayectorias a cada lado de la trayectoria nominal con el espaciado y proporción que figuran a continuación.

**Tabla 4.5 Dispersión horizontal estándar. Porcentaje de operaciones por sub-trayectoria**

4.4.2.2.1.1.1 DISPERSIÓN HORIZONTAL ESTÁNDAR. DOC Nº25 ECAC.CEAC		
Nº SUB.	ESPACIADO	%
7	$Y_m - 2.14 s(y)$	3%
5	$Y_m - 1.43 s(y)$	11%
3	$Y_m - 0.71 s(y)$	22%
1	$Y_m$	28%
2	$Y_m + 0.71 s(y)$	22%
4	$Y_m + 1.43 s(y)$	11%
6	$Y_m + 2.14 s(y)$	3%



Fuente: Documento Nº 29 ECAC.CEAC.

### Dispersión vertical sobre la trayectoria nominal

Para la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves, se ha adoptado un “stage” o “longitud de etapa” máxima por tipo de aeronave, tal y como recomienda el Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC. Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la

aeronave en el despegue y, por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación. Las longitudes de etapa que dispone el programa, se muestran en la tabla adjunta a continuación.

**Tabla 4.6 Dispersión vertical estándar Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC**

LONGITUD DE ETAPA	DISTANCIA (MN)
1	0 – 500
2	500 -1.000
3	1.000 -1.500
4	1.500 – 2.500
5	2.500 – 3.500
6	3.500 – 4.500
7	Más de 4.500

*Fuente: Documento Nº 29 ECAC.CEAC*

#### 4.4.2.3. Número de operaciones y composición de la flota

Tal y como ya se avanza en el punto 4.3. *Escenario de Simulación*, el escenario considerado se corresponde con la situación existente durante el año 2016. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la ya citada base de datos PALESTRA, correspondiente al año 2016. Este sistema recoge la totalidad de las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto durante ese año mediante la inscripción de registros que detallan el tipo de operación, fecha y hora en la cual tuvo lugar, aeronave que la desarrolló, trayectoria y pista seguida entre otras muchas variables.

De acuerdo con la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular el **día medio anual**, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año. No se ha considerado en este estudio aquellas operaciones correspondientes a vuelos con carácter de estado o naturaleza militar.

Así mismo, se han diferenciado **dos periodos temporales** para distribuir el tráfico previsto en base al horario operativo del aeropuerto que se extiende entre las 7:00 y las 23:00 hora local. Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007 que la desarrollan.

- **Periodo día.** Operaciones entre las 7:00-19:00 horas.

**Periodo tarde.** Operaciones entre las 19:00-23:00 horas.



La distribución de operaciones del día medio a lo largo de los dos periodos horarios, se ha realizado teniendo en cuenta la acontecida sobre el año 2016. Los resultados se muestran en la siguiente tabla.

**Tabla 4.7 Operaciones simuladas. Aeropuerto de Tenerife Norte. Año 2016**

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)		
TOTALES	DÍA	TARDE
152,52	123,79	28,73

Fuente: Elaboración propia

Para determinar la tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total de tráfico utilizado en la simulación del escenario actual, se analizó el número de operaciones realizadas en el año 2016, a partir de la base de dato PALESTRA. Aquellos modelos de aeronave que operaron en el aeropuerto de Tenerife Norte durante el periodo considerado y que no se encontraron contemplados en la base de datos del INM, fueron sustituidos por modelos con un tamaño, peso máximo en despegue, número y tipo de motores lo más parecidos posibles.

En el *Anexo II* del presente documento, puede verse el porcentaje de operaciones por tipo de modelo realizadas el año 2016 así como el tipo de avión de la base de datos del INM utilizado en la simulación.

#### 4.4.3. MÉTRICA CONSIDERADA

De acuerdo a la Directiva 2002/49/CE y su transposición al estado español mediante la Ley 37/2003 del Ruido, las métricas unificadas para evaluar el grado de molestia y las alteraciones del sueño son  $L_{den}$  y  $L_n$  respectivamente, que se definen de la siguiente manera:

- ✓ El nivel día-tarde-noche  $L_{den}$  en decibelios dB(A) se determina aplicando la fórmula siguiente:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \cdot \left( 12 \cdot 10^{\frac{L_{día}}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{L_{tarde+5}}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{L_{noche+10}}{10}} \right)$$

- ✓  $L_n$  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 periodos nocturnos de un año. Por periodo nocturno se considera el intervalo de 8 horas comprendido entre las 23:00 y las 7:00 horas. **Esta métrica no ha sido considerada en la simulación puesto que el aeropuerto no presta servicio durante dicha franja horaria.**

No obstante, para completar el análisis, se han añadido las métricas  $L_d$  y  $L_e$  que participan en la definición del  $L_{den}$  conforme a lo que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley del Ruido. Se definen así:

- ✓ **L<sub>d</sub>** se define como 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 diurnos de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 12 horas comprendido entre las 7:00 y las 19:00 horas para todo un año.
- ✓ **L<sub>e</sub>** se define como 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 de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 4 horas comprendido entre las 19:00 y las 23:00 horas para todo un año.

#### 4.4.4. VARIABLES METEOROLÓGICAS

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se aplicará como valor de temperatura, la media de las temperaturas horarias correspondientes a los 10 años anteriores al escenario de estudio, proporcionadas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). El valor resultado de considerar el periodo comprendido entre los años 2007-2016 corresponde a **16,7 °C**.

Del mismo modo se ha obtenido el valor medio de presión atmosférica de referencia en el estudio, **765,30 mmHg**, como media anual del mismo período de años, obtenidos a partir de los datos proporcionados por la AEMET.

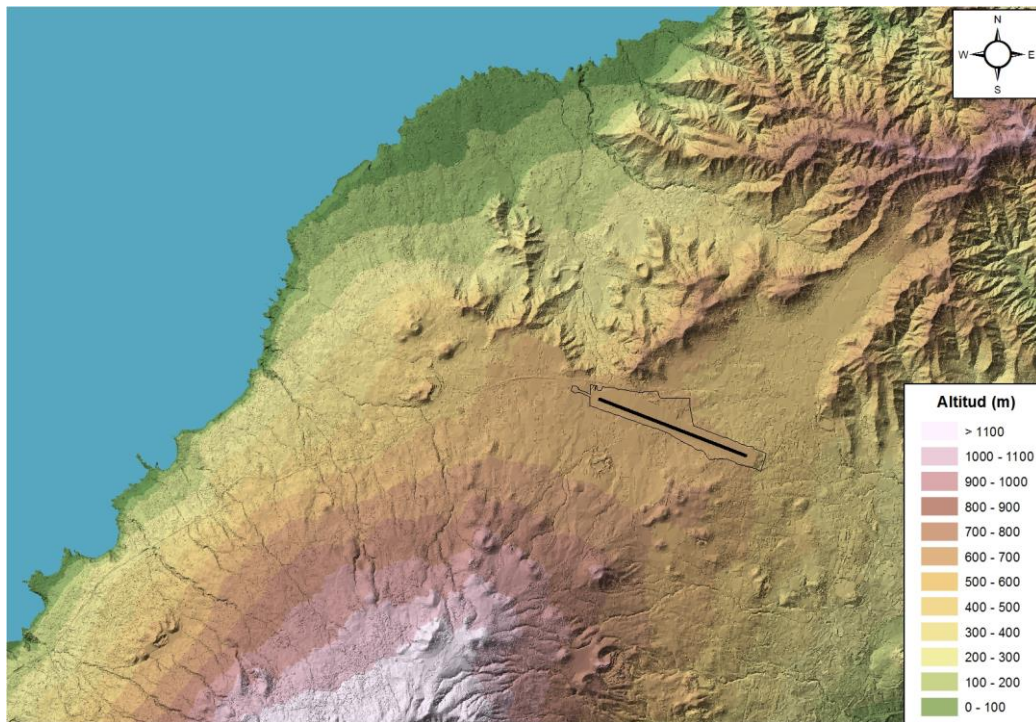
#### 4.4.5. MODELIZACIÓN DEL TERRENO

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación. El modelo utiliza esta información para determinar la distancia entre el observador y la aeronave pero no considera las diferentes características acústicas derivadas de los tipos del suelo presentes en el entorno del receptor, ni tampoco la existencia de obstáculos en el medio transmisor.

Para la obtención del modelo para el estudio se parte de un modelo digital del terreno (MDT) con un paso de malla de 5 metros. Las coordenadas del modelo están referidas al sistema geodésico de referencia ETRS 89 y proyección UTM en el huso 28. A partir de estos datos se genera el fichero de formato GridFloat, que es el formato de entrada de los datos altimétricos al programa INM.



Ilustración 4.1 Imagen del modelo digital del terreno del aeropuerto de Tenerife Norte



Fuente: Elaboración propia

Es importante señalar que la simulación realizada tiene en cuenta las alturas de los diferentes puntos del terreno respecto de las aeronaves en vuelo.

#### 4.5. RESULTADOS NIVELES SONOROS

Los resultados de este proceso de cálculo se encuentran recogidos en los mapas de niveles sonoros que pueden consultarse en el *Anexo I. Planos* del presente estudio. Estos mapas representan la posición de las líneas isófonas calculadas para cada uno de los indicadores definidos anteriormente,  $L_{den}$ ,  $L_d$  y  $L_e$ , 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 C.N.I.G, utilizando un Sistema de Información Geográfica (SIG).



## 5. CÁLCULO DE NIVELES DE EXPOSICIÓN

### 5.1. METODOLOGÍA GENERAL DE EVALUACIÓN

La metodología de cálculo de los niveles de exposición ha recorrido tres caminos diferenciados:

1. **Cálculo de isófonas:** Se ha realizado el cálculo de las isófonas que servirán de base a los análisis posteriores empleando el software INM, como se ha explicado anteriormente.
2. **Caracterización del entorno desde el punto de vista demográfico:** Se ha caracterizado el ámbito de estudio desde el punto de vista demográfico con el propósito de localizar la población potencialmente expuesta a los niveles de inmisión generados por la actividad aeroportuaria. Toda la información manejada se ha volcado en un Sistema de Información Geográfica (SIG) que facilita la totalidad de los análisis realizados.
3. **Cuantificación de los niveles de exposición de la población circundante a la infraestructura aeroportuaria.** Mediante el cruce de información que permiten las herramientas SIG se analiza el grado de población expuesto a cada uno de los niveles sonoros considerados conformando la situación de diagnóstico para el escenario de simulación.

### 5.2. FUENTES DE INFORMACIÓN CONSIDERADAS

A modo de síntesis, las fuentes de información consideradas en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Tenerife Norte se adjuntan en la siguiente tabla resumen.

**Tabla 5.1 Fuentes de información consideradas en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Tenerife Norte**

DATO	AÑO ACTUALIZACIÓN	FUENTE
<b>FUENTES CARTOGRÁFICAS</b>		
Ortofotografía	Marzo 2015	Aena
Cartografía 1:25.000	2008	Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG-IGN)
Límites administrativos	2012	Cartografía de Canarias (GRAFCAN)
Mapa topográfico integrado	2014	IDE Canarias
<b>FUENTES DEMOGRÁFICAS</b>		
Cartografía catastral e información alfanumérica no protegida asociada	2017	Sede Electrónica del Catastro
Delimitación secciones censales	2017	Instituto Nacional de Estadística (INE)

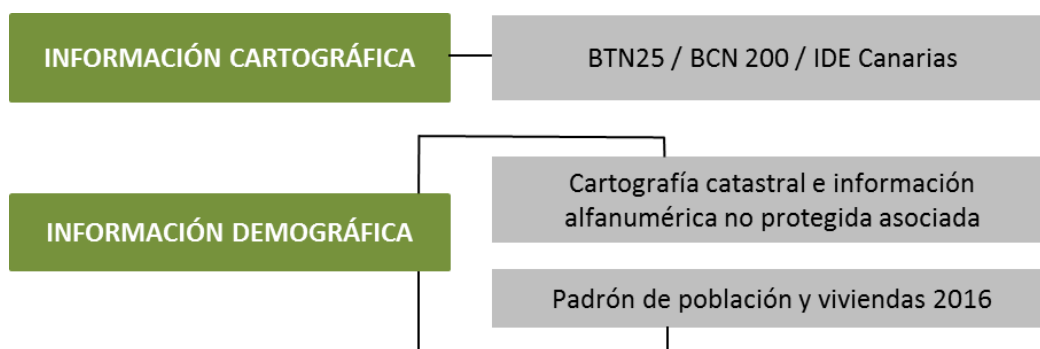


DATO	AÑO ACTUALIZACIÓN	FUENTE
Explotación estadística del Padrón	Enero 2017	Instituto Nacional de Estadística (INE)

Fuente: Elaboración propia

### 5.3. TRATAMIENTO INFORMACIÓN DE PARTIDA

Para el análisis de los resultados de cálculo obtenidos es necesario un tratamiento previo de los datos de la cartografía y de la información demográfica (catastro y padrón).



#### 5.3.1. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA

El tratamiento de la información cartográfica ha perseguido el objetivo de disponer de una base cartográfica actualizada del ámbito de estudio sobre la cual representar a escala 1:25.000 los resultados obtenidos de la modelización.

Para ello, el proceso consistió en el tratamiento de los ficheros necesarios para cubrir la zona de estudio procedentes de la Base Topográfica Nacional escala 1:25.000 (BTN25) en formato \*.shp suministrados por el Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) y su incorporación a una geodatabase de ArcGis10 versión 4.1 para la optimización de su tratamiento y manejo. La cartografía del archipiélago canario suministrada por el I.G.N. está proyectada en ETR89 zona 28N y la fecha del vuelo a partir del cual se han elaborado las hojas que cubren el ámbito de estudio es el año 2008. Para cumplir con los requisitos de las Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido de la 3ª Fase, esta cartografía se reprojectado a ETR89 zona 30N.

El objetivo ha consistido en disponer de una base cartográfica actualizada del ámbito de estudio sobre la cual representar a escala 1:25.000 los resultados obtenidos del modelizado. Para ello se ha revisado la cartografía procesada del IGN con el Mapa Topográfico Integrado mostrado en el visor de IDE Canarias (perteneciente al Gobierno de Canarias). Este mapa topográfico está elaborado a partir de dos vuelos fotogramétricos (un vuelo bajo, digital GSD8, para las zonas urbanas; y un vuelo alto, analógico 1:25.000, para el resto de las zonas), siendo la fecha de los vuelos de ambas escalas en la isla de Tenerife de 2014.

Para la elaboración de los planos guía de medianas escalas (1:100.000) se ha empleado la Base Cartográfica Nacional (BCN) escala 1:200.000 suministrado por el Instituto Geográfico Nacional (actualizada en el año 2013).

### 5.3.2. TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA

#### **Cartografía catastral e información alfanumérica no protegida asociada**

La información de partida para este proceso parte de la información cartográfica y alfanumérica no protegida suministrada por la Dirección General de Catastro a través de sus herramientas comerciales de descarga. El objetivo es obtener una base de edificios que incluya, como atributos, los usos presentes en el mismo y el número de viviendas asociado a cada uno en el caso de ser de naturaleza residencial.

Este tratamiento se ha valido de herramientas SIG que permiten relacionar información gráfica (perímetro de edificios) con alfanumérica no protegida (referencia catastral y a partir de ella el uso).

El primer paso consiste en crear un único fichero que conecta la identificación de cada edificación presente en la información cartográfica, tanto de tipo urbano como de tipo rústico, con la referencia catastral de la parcela en la que se encuentra. Los datos correspondientes a las referencias catastrales de esta lista se han contrastado con la base de datos alfanuméricos no protegidos.

La importancia de la utilización de esta información radica en que permite comparar las referencias catastrales por parcela (obtenidas como consecuencia del tratamiento de la cartografía) con todos los bienes inmuebles que incluye esa referencia catastral y, así, obtener los usos que se dan en las edificaciones de esa parcela, y extraer, por derivación, el número de viviendas que contiene cada una de ellas. Los usos se han clasificado en cinco tipos: residencial, educativo-cultural, sanitario-asistencial, industrial, terciario y otros usos. La información resultante del análisis se vuelca en un Sistema de Información Geográfica (SIG) para conformar una cobertura de edificios en el que cada uno de ellos posee como atributos el uso y el número de entidades de tipo residencial, sanitario-asistencial y educativo-cultural.

Este proceso requiere un control de calidad muy exhaustivo, en el que se han considerado labores de fotointerpretación en caso de ausencia de datos, así como la información empleada en la fase anterior del cartografiado estratégico.

#### **Padrón de población y viviendas**

El análisis de la información se realiza cruzando los datos de las dos fuentes de información citadas: Catastro e Instituto Nacional de Estadística (INE).

Por un lado, de la información facilitada por el catastro permite asignar a las edificaciones su uso mayoritario, así como el número de viviendas tal y como se ha descrito en el apartado anterior. La información procedente del INE permite representar la delimitación de las secciones censales, así como conocer su población total a partir de los datos publicados por el padrón a 1 de enero de 2017, último dato publicado en el INE.



Para efectuar la asignación de población a viviendas, todos los datos descritos se integran en un entorno SIG. Partiendo de los datos procedentes de catastro, a cada edificio se le asigna la sección censal a la que pertenece. Posteriormente se obtiene el tamaño medio del hogar por sección censal dividiendo la población total de cada sección censal entre el número de viviendas que se encuentran dentro de cada una de ellas. El número de viviendas por edificio unido al tamaño medio del hogar obtenido por unidad censal, conforman el número de habitantes por edificio.

En el *Anexo VI. Datos demográficos por municipio* se adjunta un plano con la localización de cada una de las secciones censales por municipio presentes en el área de estudio, además de las tablas donde se muestran los datos de población analizados a nivel de sección censal.

## 5.4. RESULTADOS DE EXPOSICIÓN

---

### 5.4.1. CUANTIFICACIÓN DE NIVELES DE EXPOSICIÓN

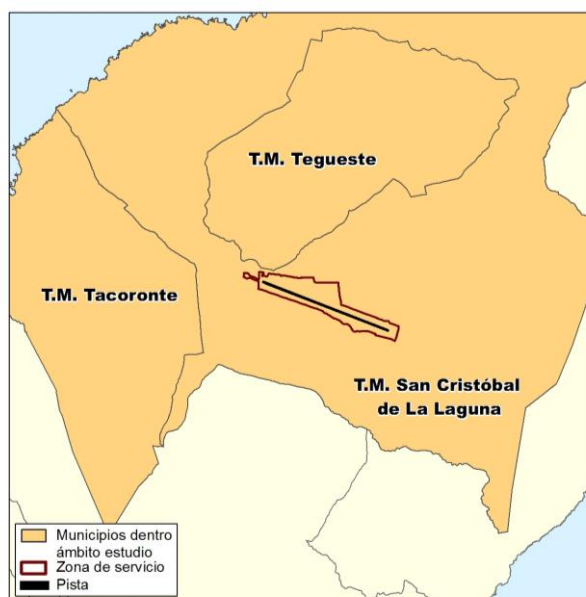
Se incluyen a continuación los resultados de exposición obtenidos para cada uno de los indicadores analizados, diferenciando los datos obtenidos en cada uno de los municipios englobados en el ámbito de estudio.

Tal y como se recoge en el punto 3.1. *Delimitación de la zona de estudio*, de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto 1513/2005, el ámbito territorial que deberá ser analizado, alcanzará los puntos del entorno de los grandes aeropuertos en los que se alcancen los valores de inmisión de  $L_{den} > 55$  dB(A) y  $L_n > 50$  dB(A).

De acuerdo con esta delimitación, la zona de estudio se extiende parcialmente sobre los siguientes términos municipales: Tacoronte, Tegueste y San Cristóbal de La Laguna.



Ilustración 5.1 Delimitación del ámbito de estudio



Fuente: Elaboración propia.

Los datos de exposición se muestran, por un lado, diferenciados por municipios, y por otro comparando totales con datos fuera de aglomeraciones urbanas tal y como solicita el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a través del Anexo VI del Real Decreto 1513/2005.

La diferencia entre ambos valores se debe a la existencia de la **aglomeración municipal de San Cristóbal de la Laguna** en el ámbito de estudio.

- a) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de  $L_{den}$ : 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, >75

Tabla 5.2 Población expuesta en centenas. Indicador  $L_{den}$

RANGO	MUNICIPIOS			TOTAL
	SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	TACORONTE	TEGUESTE	
55-60	56	11	3	70
60-65	11	-	-	11
65-70	1	-	-	1
70-75	-	-	-	-
>75	-	-	-	-

Nota: Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio.

Fuente: Elaboración propia

**Tabla 5.3 Población expuesta en centenas fuera de aglomeración y total. Indicador  $L_{den}$**

RANGO	FUERA DE AGLOMERACIÓN	INCLUIDA AGLOMERACIÓN
55-60	14	70
60-65	-	11
65-70	-	1
70-75	-	-
>75	-	-

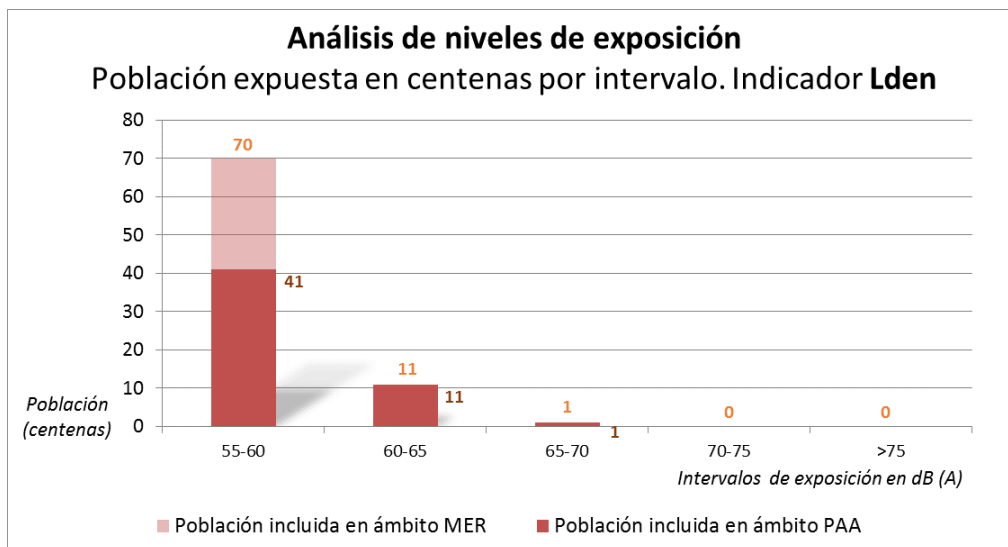
*Nota: Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio.*

*Fuente: Elaboración propia*

La ampliación del aeropuerto de Tenerife Norte supuso la formulación en el año 2006 de una declaración de impacto en la que se incluía la necesidad de elaborar un Plan de Aislamiento Acústico (PAA) para aquellas viviendas que cumplieran unos determinados criterios de exposición a niveles sonoros ocasionados por el aeropuerto. La delimitación del Plan de Aislamiento Acústico vigente se incluye en el *Anexo V: Isófona Plan de Aislamiento Acústico*.

Sin embargo, el estar incluido en el ámbito del PAA representa que la calidad acústica de cada una de las viviendas verifica, en la actualidad o a lo largo del periodo de ejecución del plan, el código técnico de edificación en la materia, asegurando el óptimo aislamiento para las estancias interiores. Por tanto, es posible valorar aquella población caracterizada en el mapa estratégico de ruido que se encuentra o encontrará, a priori, beneficiada por la ejecución de unas medidas protectoras de aislamiento acústico.

**Ilustración 5.2 Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador  $L_{den}$**



- b) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de  $L_{día}$ : 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, >75

**Tabla 5.4 Población expuesta en centenas. Indicador  $L_d$**

RANGO	MUNICIPIOS			TOTAL
	SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	TACORONTE	TEGUESTE	
55-60	64	21	4	88
60-65	19	-	1	20
65-70	3	-	-	3
70-75	-	-	-	-
>75	-	-	-	-

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio.

*Fuente:* Elaboración propia

**Tabla 5.5 Población expuesta en centenas fuera de aglomeración y total. Indicador  $L_d$**

RANGO	FUERA DE AGLOMERACIÓN	INCLUIDA AGLOMERACIÓN
55-60	25	88
60-65	1	20
65-70	-	3
70-75	-	-
>75	-	-

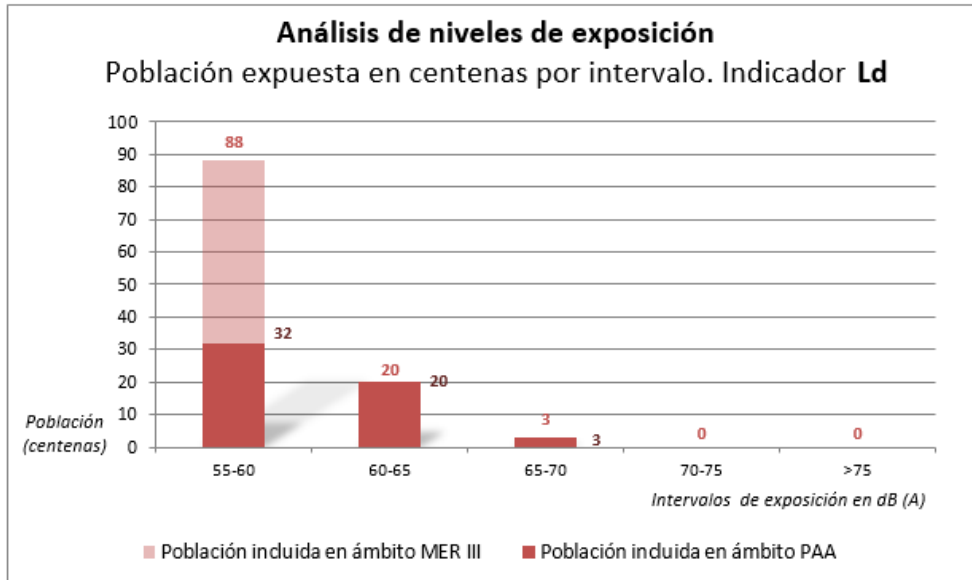
*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio.

*Fuente:* Elaboración propia

A continuación, se realiza la valoración de la población con algún grado de aislamiento.



**Ilustración 5.3 Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L<sub>d</sub>**



Fuente: Elaboración propia

- c) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L<sub>e</sub>: 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, >75

**Tabla 5.6 Población expuesta en centenas. Indicador L<sub>e</sub>**

RANGO	MUNICIPIOS			TOTAL
	SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA	TACORONTE	TEGUESTE	
55-60	41	3	1	44
60-65	5	-	-	5
65-70	1	-	-	1
70-75	-	-	-	-
>75	-	-	-	-

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio.

Fuente: Elaboración propia



**Tabla 5.7 Población expuesta en centenas fuera de aglomeración y total. Indicador  $L_e$**

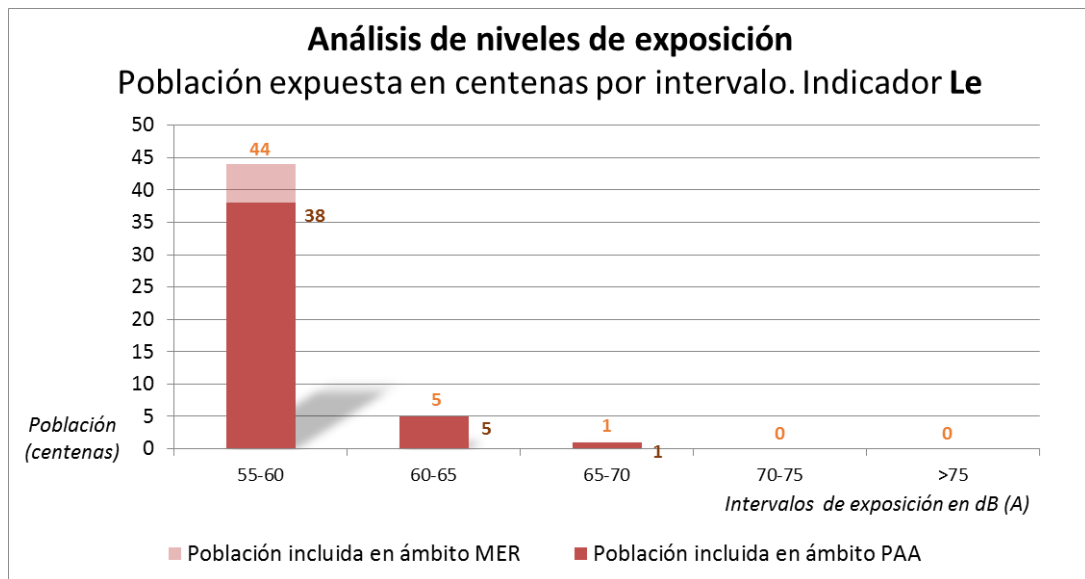
RANGO	FUERA DE AGLOMERACIÓN	INCLUIDA AGLOMERACIÓN
55-60	3	44
60-65	-	5
65-70	-	1
70-75	-	-
>75	-	-

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio.

Fuente: Elaboración propia

A continuación, se realiza la valoración de la población con algún grado de aislamiento.

**Ilustración 5.4 Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador  $L_e$**



Fuente: Elaboración propia

#### 5.4.2. CUANTIFICACIÓN DE NIVELES DE AFECCIÓN

A continuación, se adjuntan los resultados obtenidos, expresando la superficie total en  $\text{km}^2$ , expuesta a valores de  $L_{den}$  superiores a 55, 65 y 75 dB, respectivamente.

Se indica de forma adicional, el número total de viviendas y personas (ambas en centenas) que se localizan en esas zonas, incluidas las aglomeraciones tal y como solicita el Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente a través del Anexo VI del Real Decreto 1513/2005.

**Tabla 5.8 Superficie (km<sup>2</sup>) expuesta por término municipal. Número de viviendas y población expuesta en centenas. Indicador L<sub>den</sub>.**

MUNICIPIO	L <sub>den</sub> dB(A)	SUPERFICIE (KM <sup>2</sup> )	NºVIVIENDAS (CENTENAS)	POBLACIÓN (CENTENAS)
San Cristóbal de La Laguna	>55	6,85	32	68
	>65	1,23	1	1
	>75	0,23	-	-
Tacoronte	>55	0,72	3	11
	>65	-	-	-
	>75	-	-	-
Tegueste	>55	0,15	1	3
	>65	-	-	-
	>75	-	-	-
Total	>55	7,72	36	82
	>65	1,24	1	1
	>75	0,23	-	-

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio. Los datos correspondientes a cada índice son acumulados.

*Fuente:* Elaboración propia

Estos resultados pueden consultarse gráficamente en el *Anexo I. Planos* dentro de los mapas de zonas de afección que representan de manera conjunta las isófonas del indicador L<sub>den</sub> por encima de 55, 65 y 75 dB (A), que se deben evaluar y comunicar a la Comisión Europea.

Además de la representación gráfica, el mapa incorpora los datos relativos a número de viviendas y personas (estimados en centenas) y el dato de superficie (en km<sup>2</sup>) incluida en las citadas isófonas.

## 6. ANALISIS RESULTADOS OBTENIDOS

### 6.1. IDENTIFICACION CONFLICTOS

#### 6.1.1. CRITERIOS DE IDENTIFICACIÓN

##### 6.1.1.1. Exigencias legales

La Ley 37/2003 de 17 de noviembre, no se limita únicamente al contenido de la Directiva que traspone, sino que desarrolla con mayor profundidad la regulación de la materia que, hasta ese momento, se encontraba dispersa en diferentes textos legales y reglamentarios, tanto estatales como autonómicos, así como en ordenanzas municipales ambientales y sanitarias de algunos ayuntamientos.

El objeto de la Ley 37/2003 del Ruido es prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar riesgos y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

Un aspecto relevante de la citada ley es el de “*calidad acústica*”, definida como el grado de adecuación de las características acústicas de un espacio a las actividades que se realizan en su ámbito, evaluado, entre otros factores, de acuerdo a los niveles de inmisión y emisión acústica.

De acuerdo a esta Ley, corresponde al Gobierno fijar, a través del correspondiente reglamento, los objetivos de calidad acústica aplicables a los distintos tipos de área acústica en que se zonifica el territorio, atendiendo a los distintos usos del suelo, de manera que se garantice, en todo el territorio, un nivel mínimo de protección frente a la contaminación acústica.

El desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003 se ha completado mediante el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. (BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007), y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012).

Entre estos objetivos destaca la definición de unos mínimos objetivos de calidad acústica a cumplir de forma homogénea para todo el territorio nacional exigidos sobre unos índices de evaluación determinados.

Concretamente para efectuar la valoración de los niveles sonoros asociados a las infraestructuras de transporte se aplicarán las métricas  $L_d$ ,  $L_e$  y  $L_n$  para la verificación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica aplicables. Estos indicadores se definen en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, tal y como se ha descrito en el apartado 4.4.3.

Estos criterios de evaluación son aplicables a una sectorización del territorio en áreas acústicas. Éstas 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. Al menos deberán recogerse las siguientes diferenciaciones:

- *Área acústica tipo a:* Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.
- *Área acústica tipo b:* Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.
- *Área acústica tipo c:* Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.
- *Área acústica tipo d:* Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en áreas acústicas tipo c.
- *Área acústica tipo e:* Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.
- *Área acústica tipo f:* Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.

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 6.1 Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes**

ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO		
	L <sub>D</sub>	L <sub>E</sub>	L <sub>N</sub>
Tipo e	60	60	50
Tipo a	65	65	55
Tipo d	70	70	65
Tipo c	73	73	63
Tipo b	75	75	65
Tipo f <sup>6</sup>	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		

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).

### 6.1.1.2. Identificación preliminar de las zonas de conflicto

Como zona de conflicto se han considerado aquellas superficies en las que se superan los criterios de calidad fijados normativamente y sobre las cuales se deberá ejecutar alguna medida protectora.

<sup>6</sup> En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre



o correctora. En esta fase de cartografiado estratégico no se ha incluido la caracterización del territorio en áreas acústicas, pero es posible realizar una identificación preliminar sobre los datos analizados que permitan establecer el punto de partida para el futuro plan de acción asociado:

- ✓ 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) o  $L_e > 65$  dB(A).
- ✓ Aquellos usos de carácter cultural, docente o sanitario que superan los criterios para áreas “tipo e” es decir niveles sonoros que sobrepasan los  $L_d > 60$  dB(A) o  $L_e > 60$  dB(A).

El plan de acción concretará esta delimitación a partir de la zonificación acústica del ámbito del estudio.

### 6.1.2. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

Para realizar esta identificación preliminar se han seguido los criterios descritos en el apartado anterior, obteniéndose los resultados adjuntos en la siguiente tabla.

**Tabla 6.2 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	
San Cristóbal de La Laguna	3	1	<p>Viviendas junto al Polígono Industrial Marcerol y a lo largo del camino de la Villa.</p> <p>Viviendas diseminadas situadas en las proximidades de la cabecera 30 (prolongación de la pista y colindantes en dirección sur con el vallado aeroportuario)</p> <p>Viviendas al sur de la TF-5 en el entorno del Polígono Industrial la Cruz Chica (proximidades de la cabecera 12).</p>

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, se informa que una vez analizado el área de estudio, en este MER los equipamientos educativos que 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), 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.

## 6.2. COMPARATIVA FASE II Y III CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO

---

### 6.2.1. NIVELES DE EXPOSICIÓN

Al comparar ambos escenarios se puede observar que hay diferencias en los niveles de exposición correspondientes a cada uno de los indicadores analizados, tal y como puede consultarse gráficamente en la comparativa de los niveles sonoros ( $L_{den}$ ,  $L_d$  y  $L_e$ ) entre las fases II y III del cartografiado estratégico que se adjunta en el *Anexo IV. Comparativa MER fase II y fase III*.

Esta diferencia es debida principalmente a la disminución del número de operaciones anuales en el aeropuerto de Tenerife Norte durante el 2016 en un 11,1% respecto a los datos de la fase anterior (2011). Además, también hay que tener en cuenta otros aspectos que de forma conjunta influyen en los resultados del cartografiado de ruido, como son pequeñas variaciones en cuanto a la operativa del aeropuerto, cambios en la mezcla de flota anual y la utilización de la versión más actualizada (7.0d) del programa de simulación INM (“Integrated Noise Model”) en el cálculo de los niveles sonoros.

En general, estos cambios se traducen en una disminución generalizada de la población expuesta en esta fase de cartografiado estratégico, que puede apreciarse prácticamente en todo el ámbito de estudio.

- En la zona noroeste disminuye la población afectada en los núcleos de Garimbas, Guamasa y el Rodeo y de forma especialmente significativa en La Caridad.
- En la zona sureste, la población afectada disminuye en Guajara, se mantiene muy similar en las inmediaciones de Los Baldíos y se reduce de forma considerable en San Cristóbal de la Laguna. Además, se produce una reducción de la afección tanto para el periodo día como para el periodo tarde, de edificios especialmente sensibles tales como culturales, docentes y sanitarios.

De esta forma, en los valores de afección mostrados se observa que para el nivel de  $L_{den}$  55 dB(A) la población expuesta disminuye aproximadamente un 21% y los valores de superficies son también un 20% inferiores en el escenario correspondiente a la tercera fase respecto a la fase II del MER.

A continuación, se adjuntan las tablas detalladas con la comparativa del análisis cuantitativo de los resultados de exposición por indicador. Además, tal y como se ha comentado anteriormente, los mapas comparativos de ambos escenarios pueden consultarse en el *Anexo IV. Comparativa MER fase II y fase III*.

**Indicador L<sub>den</sub>**

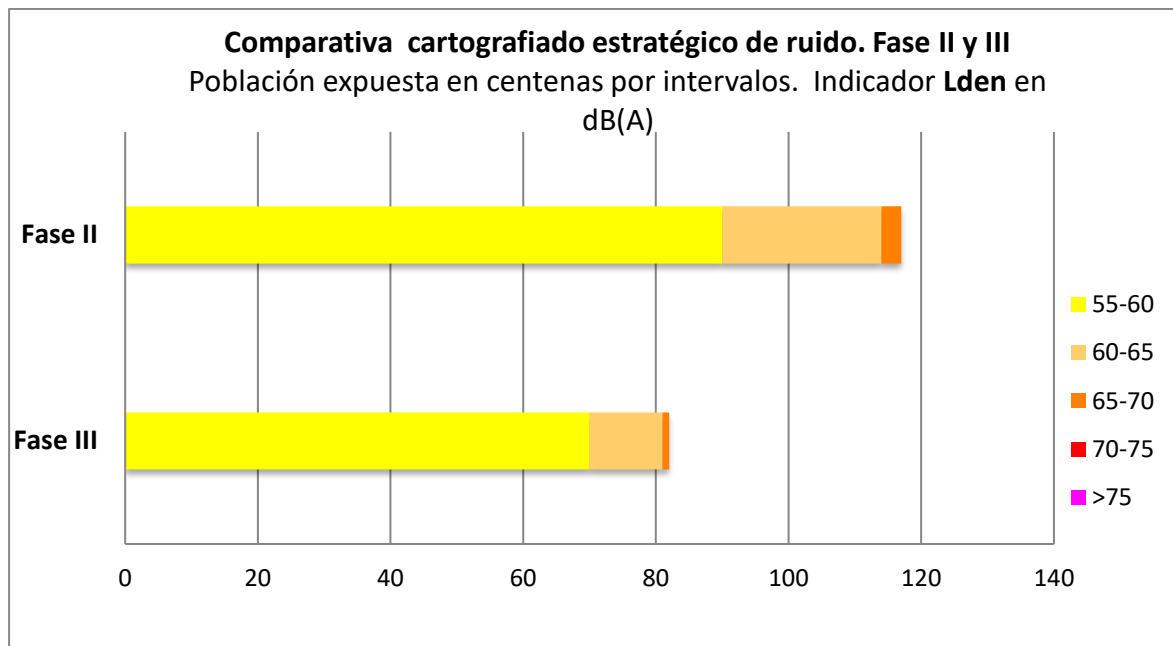
**Tabla 6.3 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador L<sub>den</sub>**

MUNICIPIO	MER II					MER III				
	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
San Cristóbal de La Laguna	69	24	3	-	-	56	11	1	-	-
Tacoronte	16	-	-	-	-	11	-	-	-	-
Tegueste	5	1	-	-	-	3	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>90</b>	<b>24</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>70</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio o nivel.

*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

**Ilustración 6.1 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador L<sub>den</sub>**



*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte



**Indicador L<sub>d</sub>**

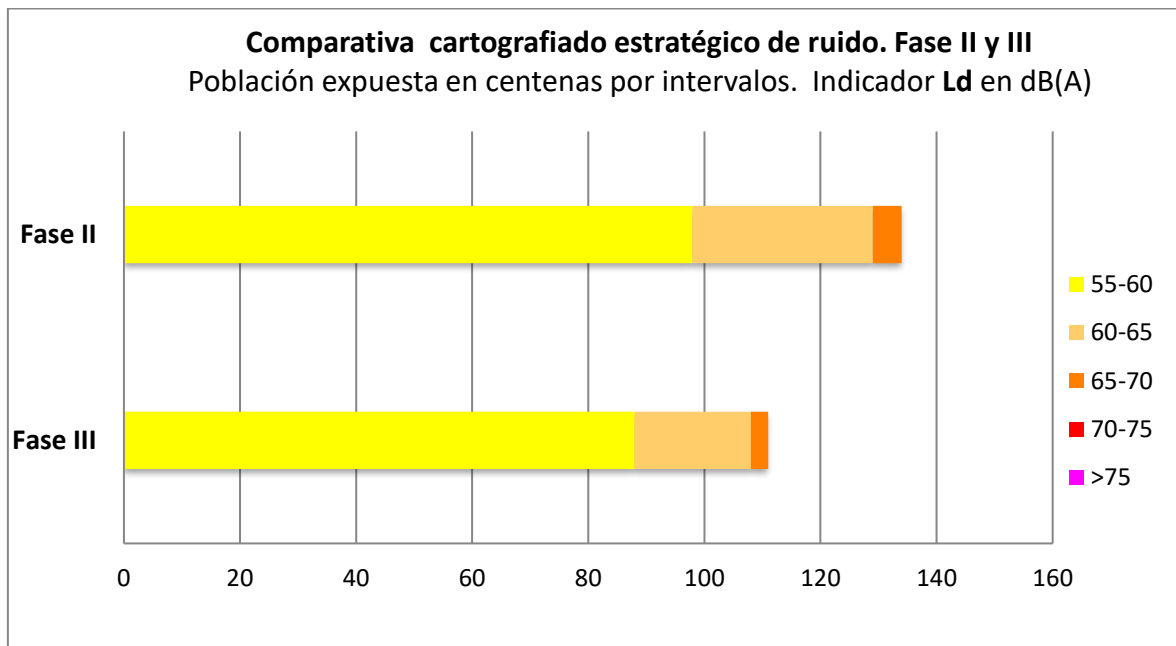
**Tabla 6.4 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador L<sub>d</sub>.**

MUNICIPIO	MER II					MER III				
	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
San Cristóbal de La Laguna	75	30	5	-	-	64	19	3	-	-
Tacoronte	17	1	-	-	-	21	-	-	-	-
Tegueste	6	1	-	-	-	4	1	-	-	-
<b>Total</b>	<b>98</b>	<b>31</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>88</b>	<b>20</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio o nivel.

*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

**Ilustración 6.2 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador L<sub>d</sub>**



*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte



**Indicador  $L_e$**

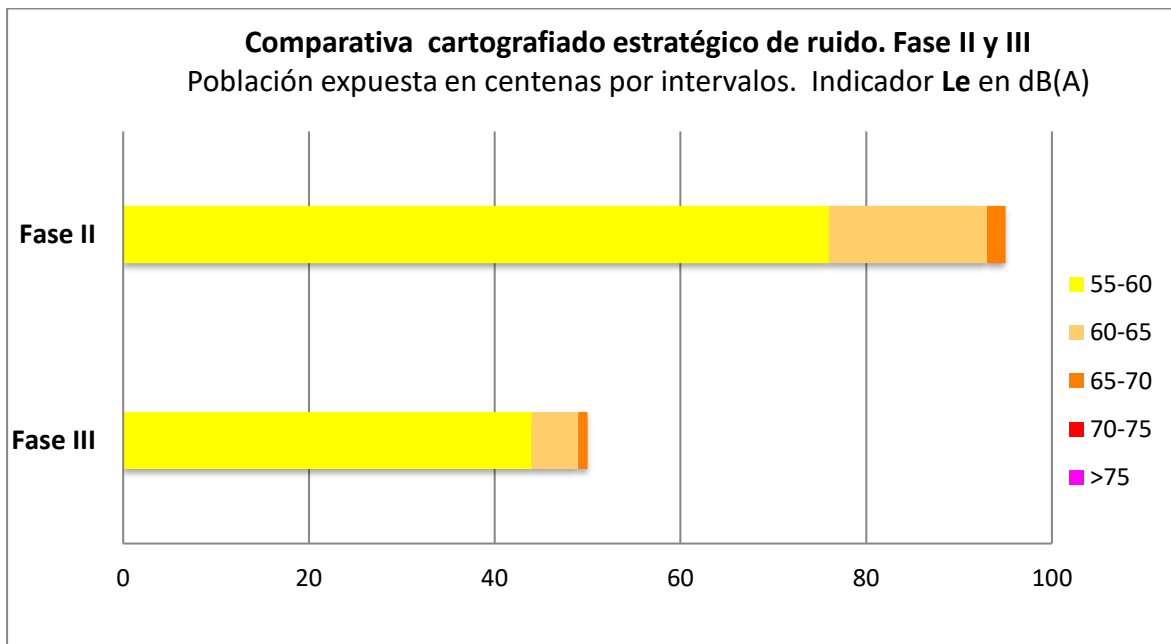
**Tabla 6.5 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador  $L_e$**

MUNICIPIO	MER II					MER III				
	55-60	60-65	65-70	70-75	>75	55-60	60-65	65-70	70-75	>75
San Cristóbal de La Laguna	59	17	2	-	-	41	5	1	-	-
Tacoronte	14	-	-	-	-	3	-	-	-	-
Tegueste	3	-	-	-	-	1	-	-	-	-
<b>Totales</b>	<b>76</b>	<b>17</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>44</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio o nivel.

*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

**Ilustración 6.3 Comparativa cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador  $L_e$**



*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte





### 6.2.2. NIVELES DE AFECCIÓN

De forma análoga, a continuación se incluye la comparación entre ambas fases en relación a los niveles de afección.

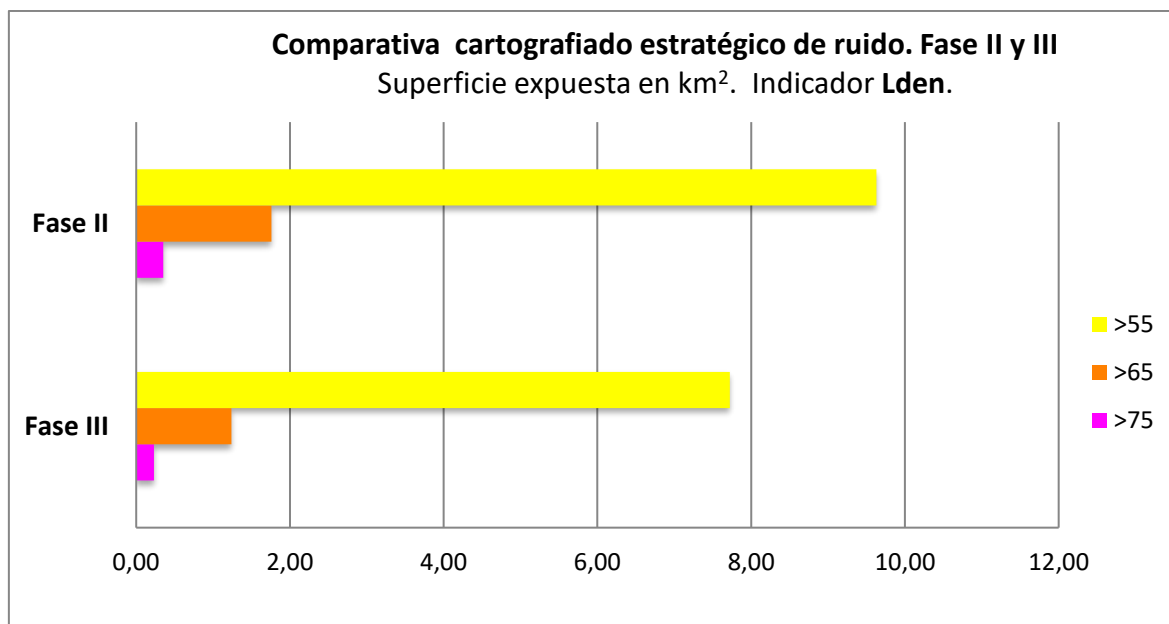
**Tabla 6.6 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Superficie (Km<sup>2</sup>). Indicador L<sub>den</sub>**

MUNICIPIO	MER II			MER III		
	>55	>65	>75	>55	>65	>75
Tacoronte	1,08	-	-	0,72	-	-
Tegueste	0,33	-	-	0,15	-	-
San Cristóbal de la Laguna	8,22	1,76	0,35	6,85	1,23	0,23
<b>Totales</b>	<b>9,63</b>	<b>1,76</b>	<b>0,35</b>	<b>7,72</b>	<b>1,23</b>	<b>0,23</b>

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio o nivel.

*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

**Ilustración 6.4 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Superficie (Km<sup>2</sup>). Indicador L<sub>den</sub>**



*Fuente:* Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte



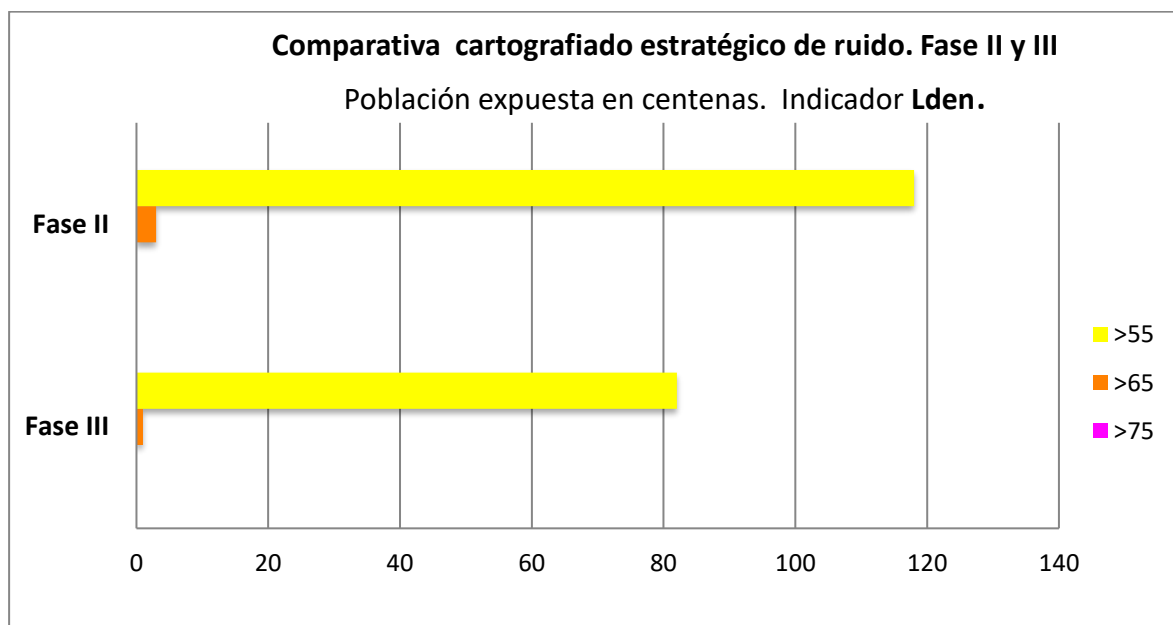
**Tabla 6.7 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador  $L_{den}$**

MUNICIPIO	MER II			MER III		
	>55	>65	>75	>55	>65	>75
Tacoronte	16	-	-	11	-	-
Tegueste	5	-	-	3	-	-
San Cristóbal de la Laguna	97	3	-	68	1	-
<b>Totales</b>	<b>118</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>82</b>	<b>1</b>	<b>-</b>

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio o nivel.

*Fuente:* Datos fase II obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

**Ilustración 6.5 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Población expuesta en centenas. Indicador  $L_{den}$**



*Fuente:* Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

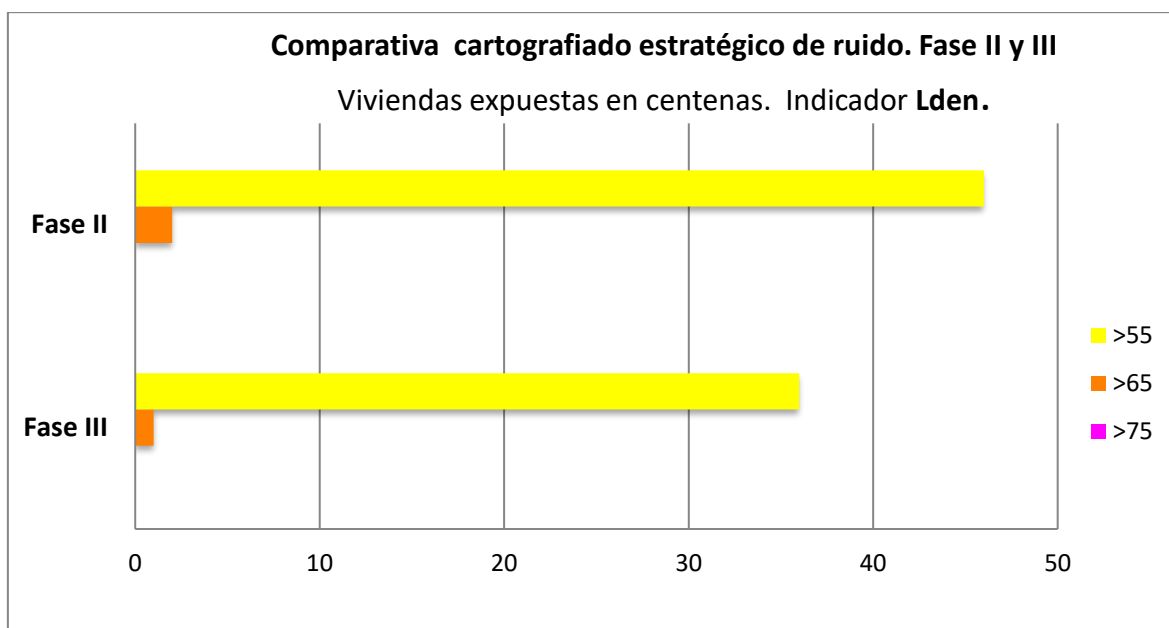
**Tabla 6.8 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Viviendas expuestas en centenas. Indicador  $L_{den}$**

MUNICIPIO	MER II			MER III		
	>55	>65	>75	>55	>65	>75
Tacoronte	5	-	-	3	-	-
Tegueste	2	-	-	1	-	-
San Cristóbal de la Laguna	39	2	-	32	1	-
<b>Totales</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>36</b>	<b>1</b>	<b>-</b>

*Nota:* Los datos correspondientes a los totales se han redondeado a centenas desde las cifras totales originales de resultado. No se corresponden con la suma de las centenas correspondientes a cada municipio o nivel.

*Fuente:* Datos fase I obtenidos del Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

**Ilustración 6.6 Comparativa de los valores totales de afección del cartografiado estratégico de ruido. Fase II y III. Viviendas expuestas en centenas. Indicador  $L_{den}$**



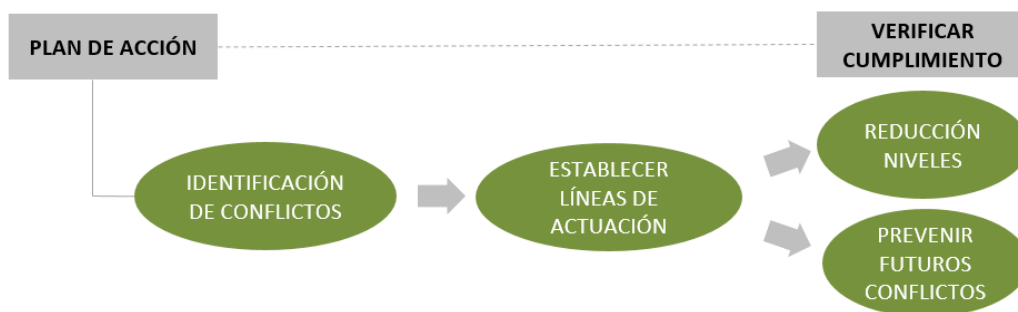
*Fuente:* Mapa Estratégico de Ruido Fase II aeropuerto de Tenerife Norte

Al igual que ocurría en el análisis de los niveles de exposición, los valores de superficie, viviendas y población afectadas por los niveles de  $L_{den}$  55, 65 y 75 dB(A) son inferiores en el escenario correspondiente a la tercera fase del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Tenerife Norte.

## 7. PLAN DE ACCIÓN

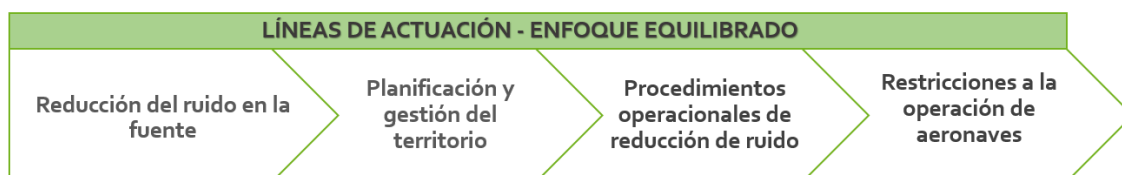
Los **planes acción** constituyen una herramienta destinada a afrontar los problemas derivados de la exposición acústica y sus efectos, incluida la reducción del ruido, tal y como establece la Directiva 2002/49/CE de evaluación y gestión del ruido ambiental y su transposición al estado español mediante la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido.

Su principal objetivo radica en el análisis en detalle de los conflictos ya detectados, con el propósito de establecer unas líneas de actuación enfocadas a la reducción de los niveles de inmisión y prevenir el aumento de contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.



El aeropuerto de Tenerife Norte viene cumpliendo con este objetivo desde la elaboración del **Plan de Acción contra el ruido correspondiente a la primera fase de los mapas estratégicos de ruido**, elaborado para un plazo de ejecución de cinco años (2006-2011), habiendo sido **revisado para la segunda fase** del cartografiado estratégico (2012-2016), tal y como estipula la normativa.

Las actuaciones incorporadas en estos Planes de Acción para el aeropuerto de Tenerife Norte se encuadran en el marco del “*enfoque equilibrado*”<sup>7</sup>, estrategia internacionalmente adoptada que comprende cuatro elementos principales: reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión del territorio, procedimientos operacionales de reducción de ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves.



Este esquema de tareas se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes en la reducción de la exposición acústica en las inmediaciones del aeropuerto de Tenerife Norte, como son los mecanismos de control y vigilancia de la calidad acústica, los sistemas de información y participación pública o la ejecución del plan de aislamiento acústico (ver ámbito de aplicación en el Anexo V. Plan de Aislamiento Acústico).

<sup>7</sup> Compromiso internacional adoptado en la 33ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

A continuación, se incluye una tabla con la síntesis de estas **líneas de actuación** ya implantadas en el aeropuerto de Tenerife Norte.

**Tabla 7.1 Medidas enfocadas a la reducción de la exposición acústica en las inmediaciones del aeropuerto**

PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO	
MEDIDAS IMPLANTADAS	DESCRIPCIÓN
Medidas de reducción del ruido en la fuente	Adopción de criterios internacionales para asegurar la operación de aeronaves que verifican los estándares de certificación acústica.
Procedimientos operacionales de atenuación de ruido	Diseño y optimización de los procedimientos operativos para lograr la mínima afección acústica en el entorno (desde el punto de vista del trazado y tipología de procedimiento).
	Diseño de los procedimientos operacionales apropiados para reducir el efecto acústico ocasionado por las operaciones en tierra (restricciones APU).  Medidas de des-incentivación de aeronaves ruidosas (tasas por ruido).
Medidas de planificación y gestión del suelo	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.
Sistemas de información y participación pública de los agentes implicados	Creación de comisiones de seguimiento que persiguen la participación de los grupos de interés.
Ejecución de un plan de aislamiento acústico	Cumplimiento de la declaración de impacto ambiental formulada como consecuencia del proceso de ampliación del aeropuerto.

Fuente: Elaboración propia

Muchas de las medidas incorporadas en los planes de acción que el aeropuerto ha desarrollado ya gozan actualmente de un alto grado de implantación en el aeropuerto de Tenerife Norte, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desarrolla. Sin embargo, se siguen incorporando y ejecutando medidas más recientes, fruto del compromiso del aeropuerto en la estrategia de mejora continua desde el punto de vista acústico, como es la paulatina **implantación del TMA-PRNAV** que el aeropuerto está llevando a cabo.

El **futuro plan de acción** que se elaborará asociado al cartografiado estratégico de esta tercera fase verificará el contenido mínimo fijado por el Anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre. Este plan perseverará en la estrategia de mejora ya iniciada y como punto de partida será necesario concretar los siguientes aspectos:

- Caracterización del territorio en áreas acústicas de acuerdo a las delimitaciones ya aprobadas por cada uno de los ayuntamientos presentes en el ámbito de estudio o, en su defecto, a partir de una asignación de las mismas en función al uso mayoritario del suelo.

- Identificación de los conflictos existentes entre cada una de las áreas acústicas consideradas con sus objetivos de calidad acústica exigidos por la legislación vigente representada por el Real Decreto 1367/2007.

Una vez analizados estos aspectos se podrá efectuar la valoración de la eficiencia y eficacia de las medidas emprendidas en la obtención de mejoras acústicas, así como la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias.

Con ello se definirán las líneas de acción para hacer frente a la problemática acústica en las inmediaciones del aeropuerto para los próximos cinco años (2017-2021) en consonancia con la estrategia internacional del “*enfoque equilibrado*” y la política en materia de gestión del ruido ambiental que el aeropuerto desarrolla.



## ÍNDICE DE PLANOS

Plano 0.	Plano guía.
Plano 1.	Mapa de niveles sonoros $L_{den}$
Plano 2.	Mapa de niveles sonoros $L_d$
Plano 3.	Mapa de niveles sonoros $L_e$
Plano 4.	Mapa de zonas de afección







## ANEXO II: DATOS DE TRÁFICO Y TRAYECTORIAS



## 1. COMPOSICIÓN DE LA FLOTA. AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

Tabla AII. 1. Composición de la flota

INDICATIVO OACI	TIPO DE AERONAVES	CÓDIGO INM	%
A306	AIRBUS A-300B/C/F 4-600	A300-622R	0,0334
A319	AIRBUS A-319	A319-131	0,0186
A320	AIRBUS A-320	A320-211	10,8619
A321	AIRBUS A-321	A321	2,9213
A332	AIRBUS A-330-200	A330-301	1,5814
A333	AIRBUS A-330-300	A330-301	0,0780
A343	AIRBUS A-340-300	A340-211	0,0037
A345	AIRBUS A-340-500	A340-642	0,0037
ASTR	IAI 1125 Gulfstream G100	IA1125	0,0409
AT43	AEROSPATIALE ATR-42-200/300/320	ATR42	0,2713
AT46	AEROSPATIALE ATR-42-600	DHC830	0,0111
AT72	AEROSPATIALE ATR-72	ATR72	5,8035
AT75	AEROSPATIALE ATR-72-500	ATR72	45,3505
AT76	AEROSPATIALE ATR-72-600	ATR72	9,3176
B190	BEECH 1900	BEC190	0,1691
B350	BEECH 300 (B300) Super King Air 350	BEC300	0,0502
B733	BOEING 737-300	737300	0,0074
B734	BOEING 737-400	737400	1,1800
B737	BOEING 737-700	737700	0,0074
B738	BOEING 737-800	737800	11,9471
B752	BOEING 757-200	757RR	1,1856
B763	BOEING 767-300	767300	0,0037
B77L	BOEING 777-200LR	7772LR	0,0037
B788	BOEING 787-8 Dreamliner	7878R	0,0334
BE20	BEECH 200 Super King Air	BEC200	0,3568
BE23	BEECH 23	BEC23	0,0297
C172	CESSNA 172	CNA172	0,8511
C182	CESSNA 182	CNA182	0,1449
C208	CESSNA 208	CNA208	0,0074
C210	CESSNA 210	CNA210	0,0037
C25A	CESSNA 525A Citation CJ2	CNA525C	0,0074

INDICATIVO OACI	TIPO DE AERONAVES	CÓDIGO INM	%
C25B	CESSNA 525B Citation CJ3	CNA525C	0,0074
C337	CESSNA 337 Super Skymaster	CNA337	0,0539
C421	CESSNA 421	CNA421	0,0260
C501	CESSNA 501 Citation 1SP	CNA501	0,0037
C510	CESSNA 510 Citation Mustang	CNA510	0,0483
C525	CESSNA 525 Citation CJ1	CNA525C	0,0149
C550	CESSNA 550/552 Citation 2/Bravo	CNA55B	0,0167
C56X	CESSNA 560XL Citation Excel	CNA560XL	0,0149
C650	CESSNA 650 Citation 3/6/7	CIT3	0,0037
C680	CESSNA 680 Citation Sovereign	CNA680	0,0074
CL60	CANADAIR CL-600 Challenger 600/601/604	CL601	0,0260
CRJ2	CANADAIR CL-600 Regional Jet CRJ-200/440	CLREGJ	0,0037
CRJ9	CANADAIR CL-600 Regional Jet CRJ-705/900	CRJ900	4,2946
CRJX	CANADAIR CL-600 Regional Jet CRJ-1000 (CL600-2E25)	CRJ9-LR	0,1951
D328	FAIRCHILD DORNIER 328	DO328	0,0074
DA40	DIAMOND DA-40	CNA172	0,1357
DA42	DIAMOND DA-42 Twin Star	DA42	0,1951
DV20	DIAMOND DA-20/22	GASEPF	0,0297
E135	EMBRAER ERJ-135/140	EMB135	0,0037
E145	EMBRAER EMB-145	EMB145	0,0019
E190	EMBRAER ERJ-190/195	EMB190	0,0297
E35L	EMBRAER EMB-135BJ Legacy 600	EMB14L	0,0111
E55P	EMBRAER EMB-505 Phenom 300	CNA55B	0,0037
F2TH	DASSAULT Falcon 2000	FAL20A	0,0260
F900	DASSAULT-BREGUET Mystère 900	FAL900	0,0037
FA10	DASSAULT-BREGUET Falcon 10/100	FAL10	0,0037
G280	Gulfstream G280	GV	0,0037
GALX	IAI 1126 Gulfstream G200	G200	0,0725
GL5T	BOMBARDIER BD-700 Global 5000	GV	0,0037
GLAS	NEW GLASAIR Glasair	CNA172	0,0613
GLEX	BOMBARDIER BD-700 Global Express	BD700	0,0297
GLF5	GULFSTREAM AEROSPACE G-5SP Gulfstream G500/550	GV	0,0037
GLF6	GULFSTREAM AEROSPACE Gulfstream G650	GV	0,0260
H25B	BRITISH AEROSPACE BAe-125-700/800	IA1125	0,0334

INDICATIVO OACI	TIPO DE AERONAVES	CÓDIGO INM	%
J328	FAIRCHILD DORNIER 328JET	D328J	0,0465
JS41	BRITISH AEROSPACE BAe-4100 Jetstream 41	BAEJ41	0,0074
LJ31	LEARJET 31	LEAR31	0,0149
LJ35	LEARJET 35/36	LEAR35	0,1524
LJ45	LEARJET 45	LEAR45	0,0353
LJ55	LEARJET 55	LEAR55	0,0186
LJ60	LEARJET 60	LEAR60	0,0186
LNC2	LANCAIR Lancair 200/235/320/360	CNA172	0,0242
MD82	MCDONNELL DOUGLAS MD-82	MD82	0,0037
P180	PIAGGIO P-180 Avanti	P180	0,0074
P28A	PIPER PA-28-140/150/151/160/161/180/181	PA28	1,5480
P28R	PIPER PA-28R-180/200/201/201T Cherokee Arrow	PA28CA	0,3215
P68	PARTENAVIA P-68	BEC58P	0,0037
PA28	PIPER PA-28-140 Cherokee	PA28CH	0,0056
PAY3	PIPER PA-42-720 Cheyenne 3	PA42	0,0019
PAY4	PIPER PA-42-1000 Cheyenne 400	PA42	0,0093
RV9	VAN'S RV-9	CNA172	0,0037
SIRA	TECNAM P-2002 Sierra	GASEPF	0,0260
SW3	FAIRCHILD SWEARINGEN SA-226TB/227TT Merlin 3/Fairchild 300	SA227	0,0019
VELO	VELOCITY Velocity	CNA172	0,0613

Fuente: PALESTRA 2016



## 2. FICHERO DE TRÁFICO. AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

Tabla AII. 2. Fichero de tráfico.

AERONAVE INM	ATERRIJAJES		DESPEGUES	
	DÍA	TARDE	DÍA	TARDE
737300	0,0028	0,0028	0,0028	0,0028
737400	0,8843	0,0170	0,0850	0,8134
737700	0,0057	0,0000	0,0057	0,0000
737800	7,3153	1,8876	7,8396	1,1791
757RR	0,8361	0,0737	0,6377	0,2608
767300	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
7772LR	0,0028	0,0000	0,0000	0,0028
7878R	0,0255	0,0000	0,0255	0,0000
A300-622R	0,0198	0,0057	0,0198	0,0057
A319-131	0,0170	0,0000	0,0113	0,0000
A320-211	6,5585	1,7856	7,6072	0,6150
A321	1,3973	0,8333	2,2079	0,0170
A330-301	1,2613	0,0142	1,1791	0,0765
A340-211	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
A340-642	0,0000	0,0028	0,0000	0,0028
ATR42	0,0709	0,1360	0,0170	0,1899
ATR72	35,9981	10,1155	36,5848	9,5317
BAEJ41	0,0057	0,0000	0,0057	0,0000
BD700	0,0170	0,0057	0,0227	0,0000
BEC190	0,1105	0,0170	0,1020	0,0283
BEC200	0,2608	0,0113	0,2522	0,0198
BEC23	0,0227	0,0000	0,0227	0,0000
BEC300	0,0312	0,0113	0,0312	0,0028
BEC58P	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
CIT3	0,0000	0,0028	0,0000	0,0028
CL601	0,0170	0,0028	0,0170	0,0028
CLREGJ	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
CNA172	0,8673	0,0028	0,8616	0,0028
CNA182	0,1049	0,0057	0,1105	0,0000
CNA208	0,0028	0,0028	0,0057	0,0000
CNA210	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
CNA337	0,0425	0,0000	0,0397	0,0000

AERONAVE INM	ATERRIJAJES		DESPEGUES	
	DÍA	TARDE	DÍA	TARDE
CNA421	0,0170	0,0028	0,0198	0,0000
CNA501	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
CNA510	0,0283	0,0085	0,0368	0,0000
CNA525C	0,0113	0,0113	0,0113	0,0113
CNA55B	0,0057	0,0113	0,0028	0,0113
CNA560XL	0,0057	0,0057	0,0113	0,0000
CNA680	0,0057	0,0000	0,0057	0,0000
CRJ900	2,9902	0,2834	2,8513	0,4251
CRJ9-LR	0,1077	0,0425	0,1049	0,0425
D328J	0,0368	0,0000	0,0340	0,0000
DA42	0,1417	0,0085	0,1417	0,0057
DHC830	0,0085	0,0000	0,0085	0,0000
DO328	0,0000	0,0057	0,0057	0,0000
EMB135	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
EMB145	0,0028	0,0000	0,0000	0,0000
EMB14L	0,0057	0,0028	0,0085	0,0000
EMB190	0,0227	0,0000	0,0170	0,0057
FAL10	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
FAL20A	0,0198	0,0000	0,0198	0,0000
FAL900	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
G200	0,0567	0,0000	0,0482	0,0057
GASEPF	0,0425	0,0000	0,0425	0,0000
GV	0,0227	0,0057	0,0283	0,0000
IA1125	0,0482	0,0085	0,0567	0,0000
LEAR31	0,0113	0,0000	0,0085	0,0028
LEAR35	0,0935	0,0227	0,1134	0,0028
LEAR45	0,0255	0,0028	0,0255	0,0000
LEAR55	0,0142	0,0000	0,0142	0,0000
LEAR60	0,0142	0,0000	0,0142	0,0000
MD82	0,0028	0,0000	0,0028	0,0000
P180	0,0028	0,0028	0,0057	0,0000
PA28	1,1252	0,0595	1,1620	0,0142
PA28CA	0,2239	0,0170	0,2494	0,0000
PA28CH	0,0057	0,0000	0,0028	0,0000

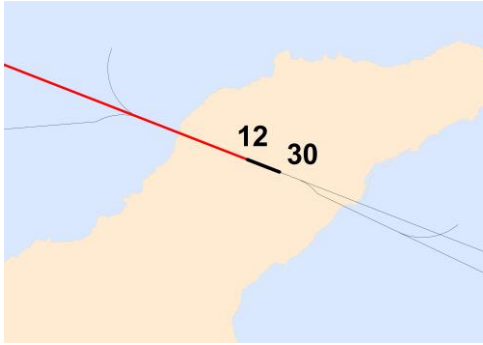
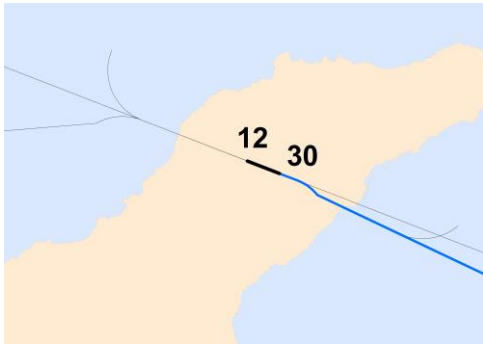
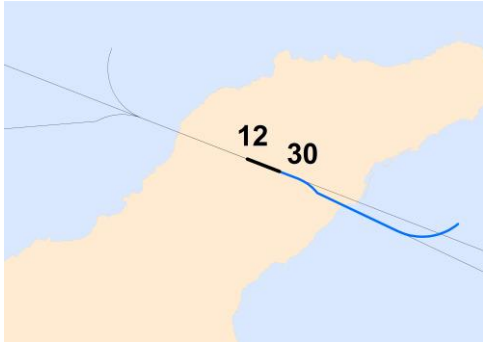
AERONAVE INM	ATERRIJAJES		DESPEGUES	
	DÍA	TARDE	DÍA	TARDE
PA42	0,0085	0,0000	0,0028	0,0057
SA227	0,0000	0,0000	0,0028	0,0000
<b>Total</b>	<b>61,0105</b>	<b>15,4383</b>	<b>62,7791</b>	<b>13,2899</b>

*Fuente: Elaboración propia*



### 3. RÉGIMEN DE UTILIZACIÓN DE PISTAS Y TRAYECTORIAS

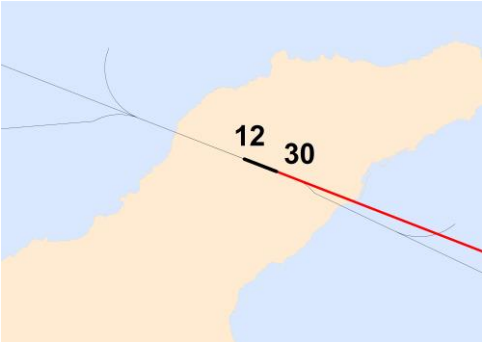
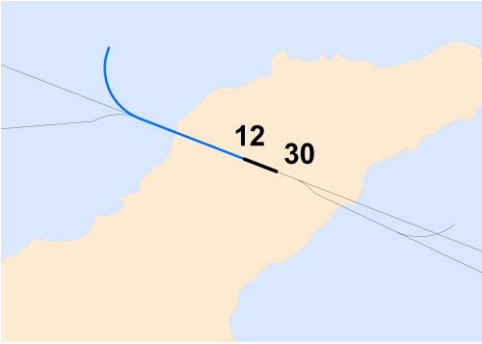

Tabla AII. 3. Características operativas de los corredores. Cabecera 12.

CORREDOR SIMULADO	PERIODO OPERATIVO	PISTA	PROCEDIMIENTO AIP
<b>LLEGADAS NORMALIZADA (STAR)</b>			
<b>CMN</b> 	H24	12	HIE1L / KONBA1L / LARYS1L / ORTIS1L / RUSIK3L / RUSIK1M / SAMAR1L / TERTO3L
<b>SALIDAS NORMALIZADA POR INSTRUMENTOS (SID)</b>			
<b>E</b> 	H24	12	BIMBO5K / GDV1K / LPC6K / KONBA5K / KORAL5K / LARYS1K / SAMAR6K / TFS2C / VASTO5K
<b>O</b> 	H24	12	ARACO3K / HIE3K / TFS1K

Fuente: Elaboración propia



Tabla AII. 4. Características operativas de los corredores. Cabecera 30

CORREDOR SIMULADO	PERIODO OPERATIVO	PISTA	PROCEDIMIENTO AIP
<b>LLEGADAS NORMALIZADA (STAR)</b>			
<b>CMN</b> 	H24	30	HIE1L / KONBA1L / LARYS1L / ORTIS1L / RUSIK3L / RUSIK1M / SAMAR1L / TERTO3L
<b>SALIDAS NORMALIZADA POR INSTRUMENTOS (SID)</b>			
<b>E</b> 	H24	30	BIMBO4J / GDV1J / LPC5J / KONBA4J / KORAL4J / LARYS1J / SAMAR5J / TFS2D / VASTO4J
<b>O</b> 	H24	30	ARACO1J / HIE1J / TFS1J

Fuente: Elaboración propia



**Tabla All. 5. Porcentaje de empleo de corredores.**

TIPO OPERACIÓN	PISTA	CORREDOR	%D	%T	%TOTAL POR CONFIGURACIÓN
Aterrizajes	12	CMN	85,09	14,91	100
	30	CMN	78,26	21,74	100
Despegues	12	E	82,37	17,63	79,45
		O	90,21	9,79	20,55
	30	E	81,52	18,48	69,89
		O	83,27	16,73	30,11

*Fuente: Elaboración propia*





## ANEXO III: INFORME DE SIMULACIÓN INM



## INFORME INM

### Estudio de simulación

FECHA CREACIÓN	21 de marzo de 2017
UNIDADES	Sistema métrico
AEROPUERTO	GCXO
DESCRIPCIÓN	Cartografiado estratégico ruido, Fase III, Aeropuerto de Tenerife Norte Origen coordenadas 12 (Coordenadas UTM ETRS89) Escenario actual (2016)
ORIGEN DE COORDENADAS	Latitud: 28.487756 N Longitud: -16.356908 W Altitud: 628,6 metros

### Casos

	DÍA	TARDE
TEMPERATURA (°C)	16,7	16,7
PRESIÓN (MMHG)	765,30	765,30
VELOCIDAD VIENTO (KM/H)	14,8	14,8
MODIFICAR CURVAS NPD	No	No

### Pistas

	12	30
LATITUD (°)	28.487756	28.477397
LONGITUD (°)	-16.356908	-16.326722
COORD. X (KM)	0.0000	2.9560
COORD. Y (KM)	0.0000	-1.1477
ALTITUD (M)	628.6	611.6
EXTREMO	30	12
LONGITUD (M)	3.171	3.171
PENDIENTE (%)	-0,54%	0.54 %
DESP. UMBRAL ATERRIZAJES (M)	-	-

### Métricas

NOMBRE	TIPO	CATEGORÍA	FACTOR INM			10LOG(T)
			DÍA	TARDE	NOCHE	
Ld	Exposición	Ponderación A	1	0	0	46,35
Le	Exposición	Ponderación A	0	1	0	41,58
Lden	Exposición	Ponderación A	1	3,16	10	49,37

### Variables cálculo

NOMBRE	Actual 2016
MÉTRICA	Ld, Le y Lden
TERRENO	GridFloat
TIPO DE MALLA	Recurrente
PRECISIÓN	12
TOLERANCIA	0,3
UMBRAL DE CORTE MÍNIMO (DB)	Día y tarde: 55 dB
UMBRAL DE CORTE MÁXIMO (DB)	Día y tarde: 85 dB



## ANEXO IV: COMPARATIVA MER FASE II Y III





## ÍNDICE DE PLANOS

- Plano 1. Comparativa de niveles sonoros  $L_{den}$
- Plano 2. Comparativa de niveles sonoros  $L_{día}$
- Plano 3. Comparativa de niveles sonoros  $L_{tarde}$



## ANEXO V: ISÓFONA DEL PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO





## ANEXO VI: DATOS DEMOGRÁFICOS POR MUNICIPIO



En la tabla que se adjunta a continuación se incluyen los datos demográficos por municipio y sección censal utilizados para la asignación de la población a las viviendas presentes en el ámbito de estudio.

**Tabla AVI. 6. Información demográfica por municipio**

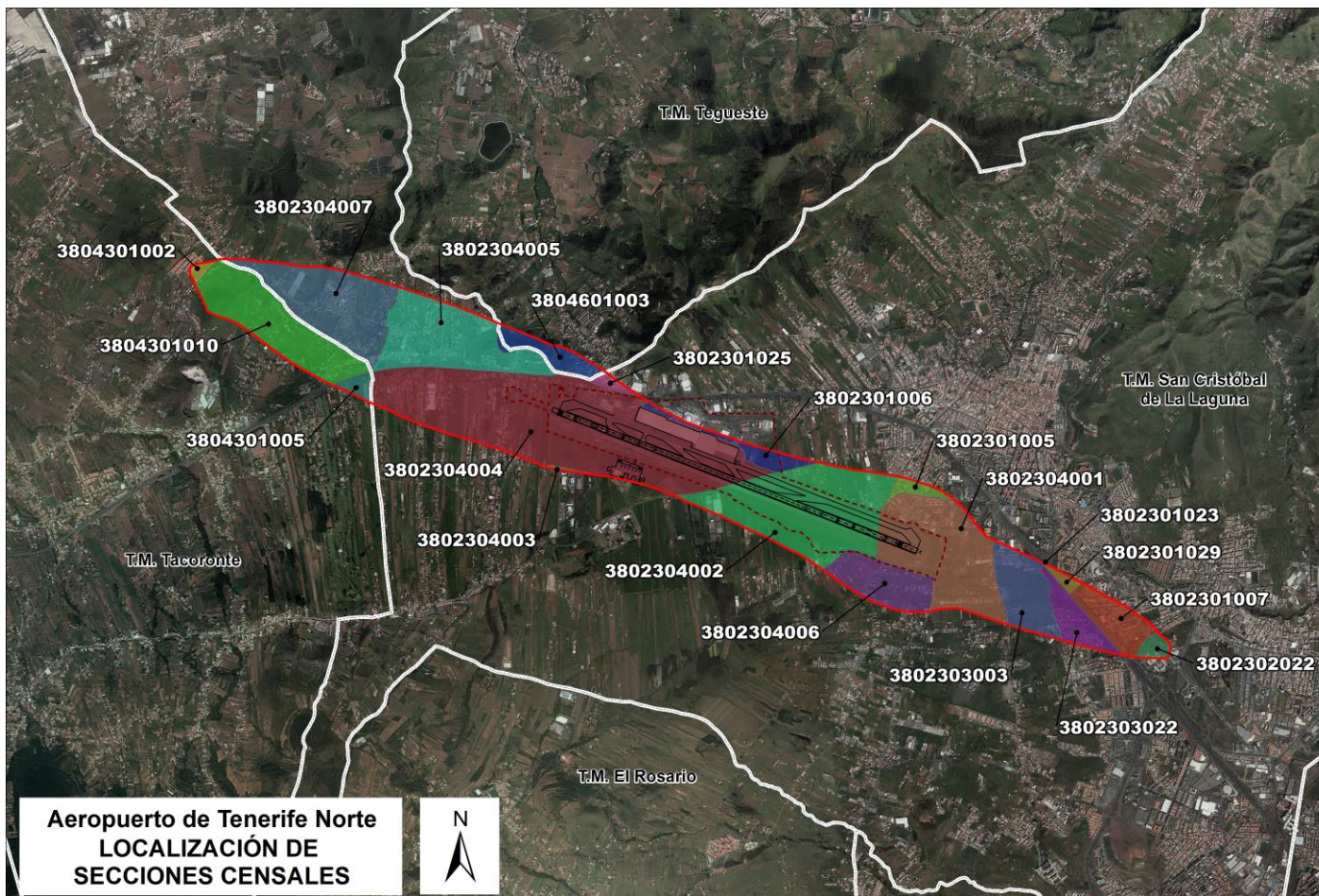
VARIABLES DE POBLACIÓN ANALIZADAS POR SECCIÓN CENSAL			
MUNICIPIO	SECCIÓN CENSAL	POBLACIÓN PADRÓN ENERO 2017	TAMAÑO MEDIO DEL HOGAR
San Cristóbal de La Laguna	3802303022	806	2,44
	3802301029	876	1,81
	3802304004	969	1,91
	3802304001	1032	1,60
	3802301025	1198	1,77
	3802304006	1206	1,74
	3802303003	1311	1,27
	3802304005	1323	3,45
	3802302022	1447	2,66
	3802301006	1551	2,74
	3802304007	1653	2,46
	3802304003	1734	2,13
	3802301007	1735	1,78
	3802301023	2006	1,21
	3802304002	2319	2,30
	3802301005	2430	2,42
Tacoronte	3804301010	1535	4,97
	3804301002	1666	2,09
	3804301005	1692	2,63
Tegueste	3804601003	1667	2,22

*Fuente: Elaboración propia*

A continuación, se incluye la imagen resultante de secciones censales ubicadas geográficamente en el ámbito de estudio.



Ilustración AVI.1 Secciones censales del ámbito de estudio



Fuente: INE y Elaboración propia



## ANEXO VII: AIP. AEROPUERTO DE TENERIFE NORTE

