



PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO AEROPUERTO DE GRAN CANARIA

FASE IV

Octubre 2024



MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Secretaría General de Transportes y Movilidad
Dirección General de Aviación Civil

Este documento ha sido elaborado coordinadamente por



aena

ENAIRe



Índice

| | | |
|-------|--|----|
| 1. | INTRODUCCIÓN, ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO..... | 1 |
| 2. | OBJETIVOS Y ALCANCE DEL PLAN | 4 |
| 3. | PROCESO DE ELABORACIÓN Y DESPLIEGUE DEL PLAN DE ACCIÓN | 5 |
| 4. | DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO | 8 |
| 5. | MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO FASE IV | 10 |
| 5.1 | RESUMEN RESULTADOS CARTOGRAFIADO FASE IV..... | 10 |
| 5.2 | INVENTARIO DE ZONAS CONFLICTO | 12 |
| 5.3 | INVENTARIO DE ZONAS TRANQUILAS | 15 |
| 6. | ESCENARIOS DE REFERENCIA DEL PAR FASE IV..... | 15 |
| 6.1 | MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO FASE III..... | 16 |
| 7. | DIAGNÓSTICO DEL AEROPUERTO..... | 18 |
| 7.1 | EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO | 18 |
| 7.2 | EVOLUCIÓN DE LA FLOTA..... | 19 |
| 7.3 | USO DE CONFIGURACIONES Y DISTRIBUCIÓN HORARIA | 20 |
| 7.4 | EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN | 22 |
| 7.5 | PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES | 24 |
| 7.6 | OPERATIVA DE AVIACIÓN GENERAL..... | 27 |
| 7.7 | NIVELES DE RUIDO | 27 |
| 7.8 | GRUPOS DE TRABAJO CON EL ENTORNO Y QUEJAS CIUDADANAS..... | 28 |
| 8. | MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y GESTIÓN DEL RUIDO..... | 29 |
| 8.1 | ENFOQUE EQUILIBRADO..... | 29 |
| 8.2 | GESTIÓN DEL RUIDO EN EL AEROPUERTO DE VALENCIA..... | 29 |
| 8.3 | ANÁLISIS Y EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO | 31 |
| 8.3.1 | Reducción del ruido en la fuente..... | 31 |
| 8.3.2 | Planificación y gestión de usos de suelo | 32 |
| 8.3.3 | Procedimientos operacionales de atenuación de ruido | 35 |
| 8.3.4 | Otras medidas de compromiso con el entorno | 38 |



| | | |
|------|---|----|
| 9. | PROPUESTA DE MEDIDAS A INCLUIR EN EL PLAN DE ACCIÓN | 40 |
| 9.1 | REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE. | 40 |
| 9.2 | PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE USOS DE SUELO..... | 40 |
| 9.3 | PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ATENUACIÓN DE RUIDO | 41 |
| 9.4 | OTRAS MEDIDAS DE COMPROMISO CON EL ENTORNO | 42 |
| 10. | CONTROL DEL PLAN DE ACCIÓN Y SEGUIMIENTO | 43 |
| 10.1 | INDICADORES CLAVE DEL RENDIMIENTO Y EFECTIVIDAD..... | 44 |
| 11. | CONCLUSIONES..... | 45 |



1. INTRODUCCIÓN, ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO

La Directiva sobre evaluación y gestión del ruido ambiental¹, establece que los Estados Miembros deben elaborar Planes de Acción contra el Ruido (PAR) encaminados a afrontar en su territorio las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos, incluida la reducción del ruido si fuese necesaria, con respecto a las aglomeraciones y grandes infraestructuras, entre ellas **los grandes aeropuertos** -más de 50.000 operaciones- para los que se han desarrollado Mapas Estratégicos de Ruido (MER). Dicha Directiva fue debidamente traspuesta a nuestro ordenamiento jurídico².

Con fecha 23 de diciembre de 2022, se aprobó definitivamente el Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria, correspondiente a la Fase IV, elaborado con datos de tráfico del año 2021 siguiendo las directrices de la misma Directiva³.

Los planes de acción (PAR) deben revisarse y actualizarse, cada 5 años, tras la aprobación del MER oportuno, correspondiendo por tanto el presente documento a la Fase IV del Plan de Acción contra el Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria. En este caso, tras las modificaciones para el reporte geoespacial de datos⁴, la Comisión Europea ha ampliado el plazo de aprobación y reporte en un año, con el fin de modernizar la gestión de la información coordinando debidamente en esta entrega, las obligaciones fijadas por la Directiva INSPIRE⁵ -igualmente traspuesta a la normativa española⁶-.

Por ello, en esta Fase IV entra en vigor el nuevo modelo de datos de ruido⁷, que modifica la forma en que se presentaban los datos en fases anteriores, ya que se procura el cumplimiento simultáneo de ambas Directivas -Ruido e Inspire-, habiendo obligado a actualizar todos los flujos de datos.

¹ [Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002](#), sobre evaluación y gestión del ruido ambiental

² [Ley 37/2003, de 17 de noviembre](#), del Ruido. Desarrollada parcialmente mediante el [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, que traspone íntegramente el contenido de la Directiva de ruido. Y complementado su desarrollo mediante 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, yendo más allá de los requisitos fijados por la Directiva de Ruido, regulando otras figuras de protección como las Servidumbres Acústicas.

³ Conforme a lo previsto en la Directiva de ruido, los mapas de la fase I se presentaron en 2007 con datos de 2006, la fase II en 2012 con datos 2011 y la fase III en 2017 con datos del año 2016.

⁴ [Reglamento \(UE\) 2019/1010](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019

⁵ [Directiva 2007/2/CE, de 14 de marzo de 2007](#), por la que se establece una infraestructura de información espacial en la Comunidad Europea (Inspire)

⁶ [Ley 14/2010, de 5 de julio](#), sobre las infraestructuras y los servicios de información geográfica en España

⁷ Aprobado por la [Decisión de Ejecución \(UE\) 2021/1967 de 11 de noviembre de 2021](#) por la que se crea un archivo de datos obligatorio y un mecanismo obligatorio de intercambio de información digital



El modelo de datos para los PAR incluye dos partes:

- Los datos espaciales de las áreas del PAR, que se basan en el sistema de datos espaciales de la Directiva Inspire.
- Información resumida de los planes de acción contra el ruido en base a los anexos II, III, V y VI⁸ de la Directiva de Ruido Ambiental.

En segundo lugar, para esta Fase IV se debe destacar, que tanto el Anexo II como el Anexo III de la Directiva de Ruido Ambiental han sufrido modificaciones respecto a la Fase III de reporte con resultados significativos, por lo que la comparabilidad directa de resultados entre ambas fases no resulta técnicamente correcta.

- **Modificaciones Anexo II:** La Unión Europea modificó este anexo en 2015⁹ adoptando con ello métodos comunes de evaluación para toda la Unión, que fueron traspuestos e incluidos en la norma española en 2018¹⁰. La Fase III de los MER se elaboró y aprobó en 2017, por lo que no eran de aplicación estos cambios. Posteriormente, en 2021 se ha vuelto a modificar el mencionado Anexo II para adaptarlo al progreso científico y técnico¹¹, habiendo sido recogido por la norma española en 2022¹², siendo esta última la metodología vigente para la elaboración de los MER y PAR de la Fase IV. Esta metodología afecta a la elaboración de las huellas de ruido que simulan en cada caso los escenarios modelados. Para los MER simulaban el escenario 2021 –siguiendo las directrices de la Comisión-. En general la metodología utilizada para la Fase III, arrojaba huellas de menor superficie, en algunos casos, significativamente inferior, por lo que **para cualquier comparación de datos entre fases se debe considerar siempre el efecto del cambio de metodología de elaboración de huellas.**

⁸ ANEXO II: Métodos comunes para la evaluación del ruido;
ANEXO III: Métodos de evaluación de los efectos nocivos;
ANEXO V: Requisitos mínimos de los planes de acción;
ANEXO VI: Información que debe comunicarse a la Comisión

⁹ [Directiva 2015/996/CE, 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.

¹⁰ [Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre](#), por la que se modifica el Anexo II del R.D. 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 del ruido ambiental.

¹¹ [Directiva Delegada \(UE\) 2021/1226, de 21 de diciembre de 2020](#), por la que se modifica, para adaptarlo al progreso científico y técnico, el anexo II de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en cuanto a los métodos comunes para la evaluación del ruido

¹² [Orden PCM/80/2022, de 7 de febrero](#), por la que se modifica el anexo II del R.D. 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



- **Modificaciones Anexo III:** En 2020, la Unión Europea ha dotado de contenido explícito el Anexo III de la Directiva de Ruido¹³, habiendo quedado recogido en la normativa Nacional en 2021¹⁴. Sin embargo, la Comisión ha dejado aspectos pendientes de cuantificación como por ejemplo la cuantificación de los aislamientos acústicos en la reducción de la molestia o las alteraciones del sueño. Será por tanto **en esta Fase IV de los PAR cuando por primera vez se utilicen, por parte de la Comisión Europea, unos algoritmos idénticos en toda la Unión para cuantificar**, en el caso del ruido proveniente del transporte aéreo, **las personas con probabilidad de sufrir molestias intensas o sufrir graves alteraciones del sueño** conforme a los algoritmos de cálculo fijados en dicho Anexo III.

Por otro lado, en relación al ruido ambiental la Comisión ha comunicado al Parlamento y al Consejo el “Zero Pollution Action Plan” o “Plan de Acción para la Contaminación Cero” que define como meta “reducir un 30 % la población que sufre molestias crónicas por el ruido del transporte para el año 2030”.

La Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo contiene el programa general para regir la política medioambiental a 2030, estableciendo los objetivos prioritarios del “8th Environment Action Programme” y requiriendo a la Comisión, los Estados miembros, las autoridades regionales y locales y las partes interesadas, establecer acciones encaminadas a la consecución del objetivo de contaminación cero en lo que atañe a la contaminación acústica fijado para 2030. Finalmente, destacar que la molestia que produce el ruido es fácil de reconocer, pero a la vez resulta **extraordinariamente compleja y difícil de medir**. En ella intervienen dos componentes íntimamente relacionados: por un lado, la onda sonora, el ente físico capaz de producir la sensación de sonido, y por el otro, la sonoridad o sensación subjetiva. El ruido se percibe de una manera muy variable de un individuo a otro por lo que, aunque es posible **cuantificar su intensidad y la población expuesta a cada nivel, no existe** ninguna escala objetiva que pueda dar una **indicación absoluta de la molestia producida** y la población afectada –entendida como aquella con probabilidad de sufrir molestias intensas o alteraciones graves del sueño-. La Comisión Europea ha adoptado los algoritmos de cálculo para estimar el número de personas con riesgo de sufrir molestias intensas o alteraciones del sueño establecidos en el Anexo III de la Directiva (UE) 2020/367, permitiendo a los Estados la utilización de otros algoritmos con la debida justificación técnica, precisamente porque la percepción de la molestia está condicionada por múltiples factores.

¹³ [Directiva \(UE\) 2020/367 de 4 de marzo de 2020](#) por la que se modifica el anexo III de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al establecimiento de métodos de evaluación para los efectos nocivos del ruido ambiental

¹⁴ Orden PCM/542/2021, de 31 de mayo, por la que se modifica el Anexo III del R.D. 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



2. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL PLAN

El plazo fijado como alcance del Plan corresponde al periodo 2024-2028. Este Plan forma parte de una estrategia general a más largo plazo que busca la consecución de los objetivos europeos, entre otros los fijados para 2030, que se integraran posteriormente en el siguiente plan 2029-2033.

El principal objetivo del Plan es establecer las medidas necesarias para reducir el ruido ambiental producido por la operativa del aeropuerto y conseguir con ello una reducción de la población expuesta al mismo, además de preservar las zonas tranquilas, contribuyendo a alcanzar los objetivos de reducción europeos establecidos para el horizonte 2030 en el plan de acción para la contaminación cero.

Asimismo, la legislación nacional de ruido establece objetivos de calidad acústica asociados a las áreas acústicas en las que se zonifica el territorio. Se analizan en el Plan las zonas de superación de los niveles aplicables, en cumplimiento del artículo 15.2.c. de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, detectadas en el mapa estratégico de ruido, lo que marcará la definición de los criterios de actuación prioritarios.



3. PROCESO DE ELABORACIÓN Y DESPLIEGUE DEL PLAN DE ACCIÓN

Con el fin de involucrar a todas las partes afectadas tanto en la búsqueda de soluciones para minimizar el ruido y la molestia, como en su ejecución, para esta Fase IV de los PAR, el proceso a seguir ha cambiado con respecto a las fases anteriores y se resume a continuación.

1. Toma de datos.

El año 2021, utilizado como origen de datos para el reporte de los MER Fase IV, es un año con valores de tráfico atípicos en todos los aeropuertos españoles objeto de cartografiado estratégico, como consecuencia del impacto de la COVID-19. Por tanto, las huellas que arroja no reflejan realmente la población sobre la que se debería actuar e implementar medidas.

En este contexto excepcional, y con el fin de elaborar unos análisis rigurosos de la situación actual y prevista en el horizonte del Plan de Acción, para la toma de datos se han utilizado 3 escenarios en lugar de uno como en otras fases del PAR.

- El propio escenario del MER IV, que maneja datos del año 2021, que exigía la Comisión como año de reporte por criterios de homogeneidad.
- El escenario del MER III, que maneja datos del año 2016, cuyas huellas afectaban a un mayor número de viviendas y personas, y que servirá como referencia para evaluar la efectividad de las medidas y computar la reducción del ruido prevista.
- El escenario más actualizado y representativo de la situación actual¹⁵, que maneja datos del año 2022, que sin haber recuperado al 100% el tráfico de 2019 en muchos aeropuertos, como Gran Canaria, sí permite un análisis mucho más riguroso.

2. Análisis previos

Con el fin de elaborar los diagnósticos de la situación de partida, se han analizado, entre otros, datos de:

- Volumen y distribución de operaciones actuales.
- Flota habitual del aeropuerto
- Trayectorias voladas y CDO¹⁶ en todos los escenarios.
- Datos de los sonómetros.
- Operativa nocturna.
- Comparativa entre MER III y MER IV
- Principales reclamaciones y quejas.

¹⁵ Último con datos completos en el momento de elaboración del Plan

¹⁶ Operaciones de descenso continuo - Continuous Descent Operations (CDO)



3. Diagnóstico

El análisis anterior permite detectar las problemáticas y localizar las posibilidades de mejora, contextualizando zonas en las que los niveles de ruido superan los objetivos de calidad acústica y zonas con niveles de ruido inferiores a los fijados normativamente, que abarcan un territorio más amplio, pero en las que se pueden producir molestias.

4. Medidas a incluir en el Plan de Acción

La Organización de Aviación Civil Internacional promueve la gestión del ruido en los aeropuertos internacionales desde un enfoque equilibrado que establece trabajar en 4 líneas de actuación: reducir el ruido en la fuente, controlar los usos del suelo en los alrededores de los aeropuertos, promover la implantación o modificación de procedimientos operativos que reduzcan la afeción acústica, y, en último caso, y sólo si no han dado resultado las medidas anteriores, se debe valorar la introducción de restricciones operativas¹⁷.

Además de las medidas ya implantadas en el Aeropuerto de Gran Canaria en función de la priorización de medidas marcadas desde OACI, se ha trabajado en la detección de posibles áreas de mejora donde implantar nuevas medidas de reducción de ruido y molestia que se estudiaran y desarrollaran durante el periodo del Plan de Acción.

5. Borrador del Plan de Acción contra el Ruido.

Tras la selección de posibles medidas, se ha elaborado el borrador del Plan de Acción contra el Ruido correspondiente a la Fase IV.

6. Proceso de información pública e incorporación de alegaciones.

7. Aprobación de los Planes de Acción

8. Reporte a MITECO y CE

Una vez se apruebe el Plan de Acción contra el Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria se procederá por parte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a su publicación web además de a la remisión al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, organismo encargado de la compilación de todos los Planes de Acción contra el Ruido a nivel nacional y su reporte a la Comisión Europea bajo el nuevo modelo de reporte.

¹⁷ [Reglamento \(UE\) nº 598/2014](#) del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE.



9. Implementación de Plan de Acción contra el Ruido

En función de los plazos aprobados para cada medida y los responsables asignados a su estudio y futura implementación, se irán ejecutando las medidas incluidas en el Plan a lo largo de los 4 años de vigencia del mismo y sus futuras revisiones.

10. Supervisión

Tras la modificación del Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA)¹⁸, ésta asume las competencias para la supervisión, inspección y sanción del cumplimiento de las obligaciones establecidas en la Ley del Ruido, y en sus disposiciones de aplicación y desarrollo, para aeropuertos e infraestructuras aeroportuarias de competencia de la Administración General del Estado. Funciones que se concretan en la supervisión, inspección y sanción del cumplimiento de los planes de acción asociados a los mapas estratégicos de ruido y a las servidumbres aeronáuticas acústicas, así como de los objetivos de calidad acústica y límites establecidos en la referida normativa, así como cualquier otra función de esta naturaleza que pueda establecer la normativa aplicable.

¹⁸ Real Decreto 160/2023, de 7 de marzo, por el que se aprueba el Estatuto de la entidad pública empresarial Enaire, y se modifica el Estatuto de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero.



4. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

El Aeropuerto de Gran Canaria se localiza en terrenos pertenecientes a los municipios de Telde e Ingenio. Es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI 4-E; asimismo, está clasificado como aeropuerto de primera categoría.

Por otro lado, el aeropuerto forma parte del aeródromo militar de utilización conjunta denominado Gran Canaria/Gando, según el artículo 1.2 del Real Decreto 1167/1995, de 7 de julio, sobre régimen de uso de los aeródromos utilizados conjuntamente por una base aérea y un aeropuerto y de las bases aéreas abiertas al tráfico civil.

En el año 2022, el aeropuerto registró un tráfico de 12.417.604 pasajeros, 119.531 operaciones y 15.869 toneladas de mercancías.

El tráfico del aeropuerto está repartido en un 46% de operaciones nacionales y un 54% de tráfico internacional.

Dentro de los destinos nacionales, el mayor tráfico de pasajeros se concentra entre los aeropuertos de Madrid-Barajas Adolfo Suárez, Tenerife y Lanzarote. En cuanto al tráfico internacional, son los aeropuertos de Ámsterdam/Schiphol, Dusseldorf y Manchester Internacional los que aportan mayor número de pasajeros.

Su horario de servicio es de 24H tanto en verano como en invierno.

El Aeropuerto de Gran Canaria dispone de dos pistas paralelas con orientaciones 03L-21R y 03R-21L. La figura siguiente representa la disposición de la pista y de cada uno de los umbrales en el aeropuerto.

Ilustración 1 Localización de pistas y umbrales. Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia

El campo de vuelo dispone asimismo de dos calles de rodaje paralelas a las pistas, la más alejada del edificio terminal da servicio a la base militar de Gando, y la más próxima a la terminal tiene 3.100 m de longitud y 23 m de anchura.

La conexión de la pista 03L-21R con la plataforma se realiza a través de 6 calles de salida, cuatro de ellas rápidas.

En el caso de la pista 03R-21L son cuatro calles las que la comunican con la plataforma, coincidiendo sus alineaciones con las de las calles de salida descritas anteriormente. A parte, existen cuatro salidas que comunican la pista 03R-21L con la base militar de Gando situada al este del aeropuerto.

La plataforma de estacionamiento de aeronaves cuenta con 80 puestos de estacionamiento, 12 de los cuales están destinados a aviación general.

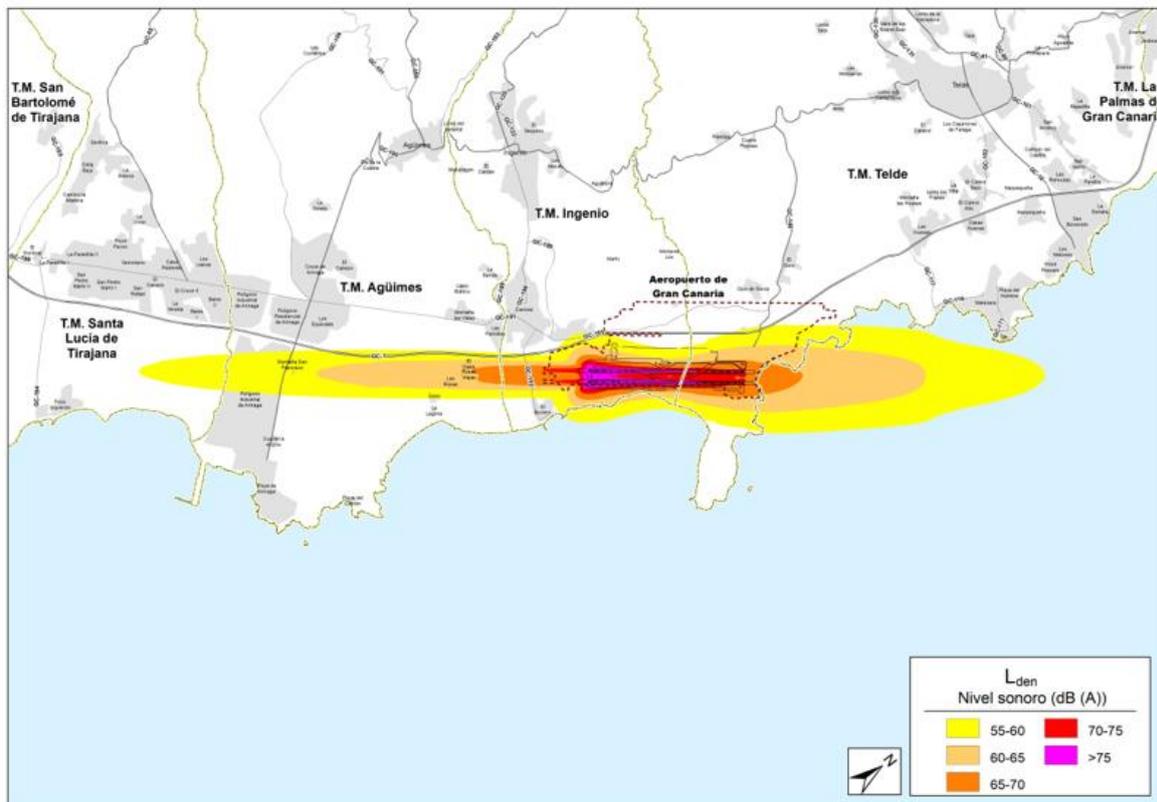
A parte de los puestos citados anteriormente, el Aeropuerto de Gran Canaria dispone de 4 puestos de estacionamiento para helicópteros situados en la zona suroeste de la plataforma frente a los hangares de aviación general.

5. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO FASE IV

Con fecha 23 de diciembre de 2022, se aprobó definitivamente el Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria. Fase IV tras su correspondiente periodo de Información Pública llevado a cabo en los meses de agosto y septiembre de 2022. En este apartado se realiza una síntesis de los principales resultados obtenidos del cartografiado.

5.1 RESUMEN RESULTADOS CARTOGRAFIADO FASE IV

Ilustración 2 Mapa de niveles sonoros Lden. MER Fase IV. Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia

Las siguientes tablas muestran los datos de exposición relativos a la estimación de superficies (km²), número de personas, viviendas y edificaciones de uso sensible (centros docentes y hospitales) para los indicadores L_{den} y L_n analizados.

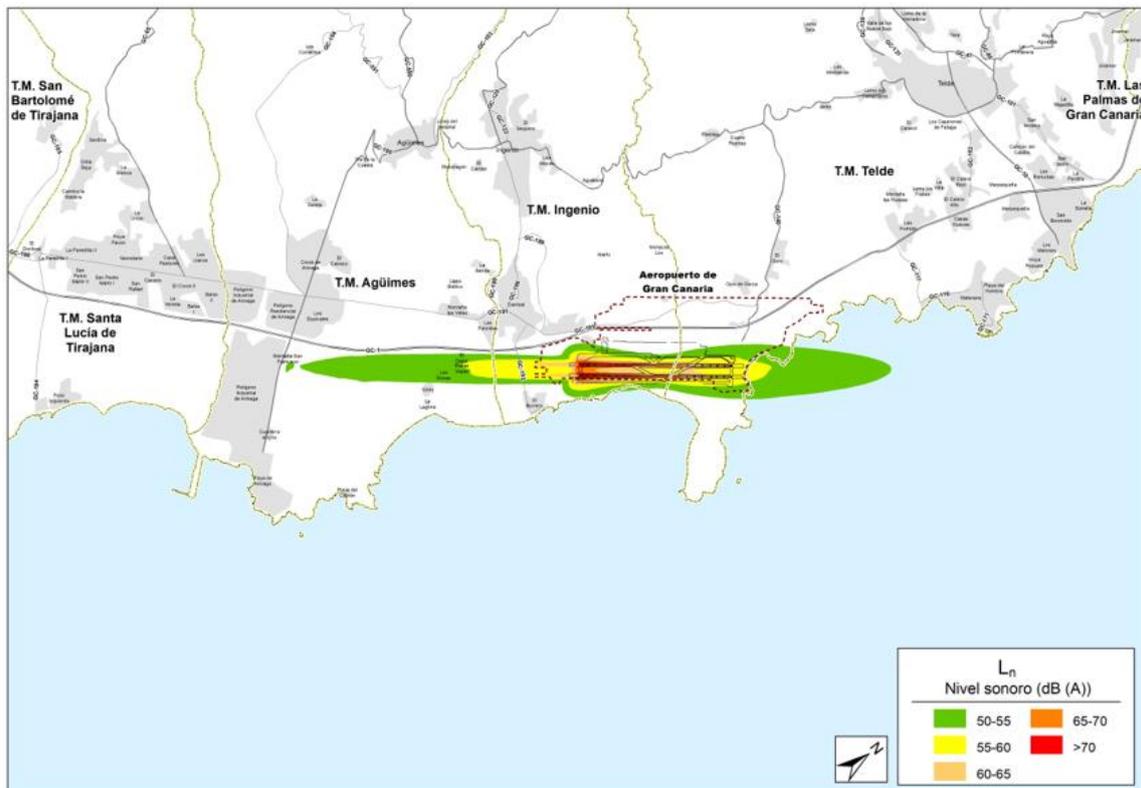
Tabla 1. Área estimada, población, viviendas y edificaciones sensibles expuestas. Indicador L_{den}.

| RANGO | TOTALES | | | | FUERA DE AGLOMERACIÓN | | | |
|-------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|
| | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES |
| 55-60 | 6,40 | 1144 | 391 | 2 | 4,97 | 748 | 247 | 2 |
| 60-65 | 3,38 | 681 | 252 | - | 2,43 | 377 | 145 | - |
| 65-70 | 1,66 | 11 | 4 | - | 1,08 | - | - | - |

| RANGO | TOTALES | | | | FUERA DE AGLOMERACIÓN | | | |
|-------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|
| | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES |
| 70-75 | 0,88 | - | - | - | 0,50 | - | - | - |
| >75 | 0,55 | - | - | - | 0,51 | - | - | - |

Fuente: Elaboración propia

Ilustración 3 Mapa de niveles sonoros Ln. MER Fase IV. Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Área estimada, población, viviendas y edificaciones sensibles expuestas. Indicador L_{noche}

| RANGO | TOTALES | | | | FUERA DE AGLOMERACIÓN | | | |
|-------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|
| | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES |
| 50-55 | 0,14 | 477 | 166 | - | 0,14 | 165 | 56 | - |
| 55-60 | 3,37 | - | - | - | 2,54 | - | - | - |
| 60-65 | 1,63 | - | - | - | 1,07 | - | - | - |
| 65-70 | 0,70 | - | - | - | 0,46 | - | - | - |
| >70 | 0,29 | - | - | - | 0,27 | - | - | - |

Fuente: Elaboración propia



El Mapa Estratégico de Ruido Fase IV del Aeropuerto de Gran Canaria fue sometido a información pública durante un periodo de 45 días desde el 11 de agosto de 2022, fecha en la que se publicó en el Boletín Oficial del Estado el anuncio de inicio de dicha información pública.

Durante este proceso no se recibió ningún escrito de alegación al Mapa Estratégico de Ruido Fase IV del aeropuerto de Gran Canaria.

5.2 INVENTARIO DE ZONAS CONFLICTO

Las zonas de conflicto son áreas que indican zonas de superación de los valores límite u objetivos aplicables¹⁹, según criterios descritos en el MER aprobado,²⁰ y sobre las cuales se deberá ejecutar alguna medida protectora o correctora.

En el MER de la Fase IV se identificaron de forma preliminar las zonas de conflicto en base a los usos de los edificios dentro del ámbito de estudio.

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

Una vez examinada el área de estudio en cuanto a su calificación y clasificación del suelo, es necesario analizar aquellas zonas del ámbito de estudio donde se vulneran los objetivos de calidad acústica fijados en la legislación vigente, en función de los usos predominantes del suelo que se especifican en los instrumentos de ordenación de cada municipio.

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

Tabla 3. Equivalencia entre calificación de usos y valores objetivo de calidad acústica

| ÁREA ACÚSTICA ASIGNADA | CALIFICACIÓN DEL SUELO | OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA (DB(A)) | | |
|------------------------|---------------------------------|---------------------------------------|----------------|----------------|
| | | L _d | L _e | L _n |
| a | Residencial | 65 | 65 | 55 |
| b | Industrial | 75 | 75 | 65 |
| d | Terciario | 70 | 70 | 65 |
| c | Espacios libres | 73 | 73 | 63 |
| e | Equipamiento Educativo-cultural | 60 | 60 | 50 |

¹⁹ En cumplimiento del artículo 15.2.c. de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido

²⁰ Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes recogidos en el apartado 6. "Análisis de los resultados obtenidos" del documento *Memoria Técnica del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria Fase IV*

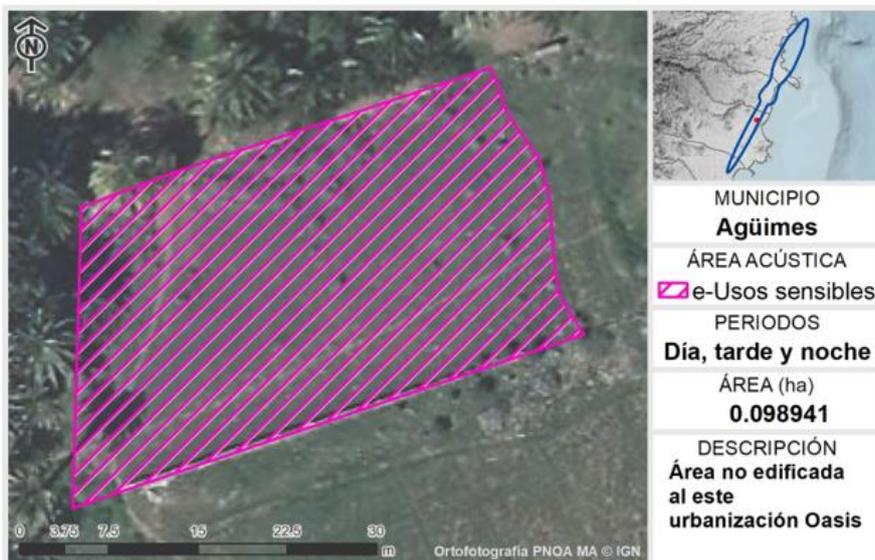
| ÁREA ACÚSTICA ASIGNADA | CALIFICACIÓN DEL SUELO | OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA (DB(A)) | | |
|------------------------|------------------------------------|---|----------------|----------------|
| | | L _d | L _e | L _n |
| e | Equipamiento sanitario-asistencial | 60 | 60 | 50 |
| c | Equipamiento deportivo | 73 | 73 | 63 |
| d | Otros equipamientos | 70 | 70 | 65 |
| f | Infraestructura aeroportuaria | En el límite perimetral de estos sectores del territorio, no se superarán los objetivos de calidad acústica aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos. | | |
| f | Otras infraestructuras | | | |

Fuente: Elaboración propia

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

En las siguientes fichas se detallan para, cada una de las zonas de conflicto detectadas en función del uso del suelo, su ubicación, área acústica asignada, periodos en los que se superan los objetivos de calidad acústica y una pequeña descripción de la zona.

Ilustración 4 Fichas de las zonas de conflicto inventariadas

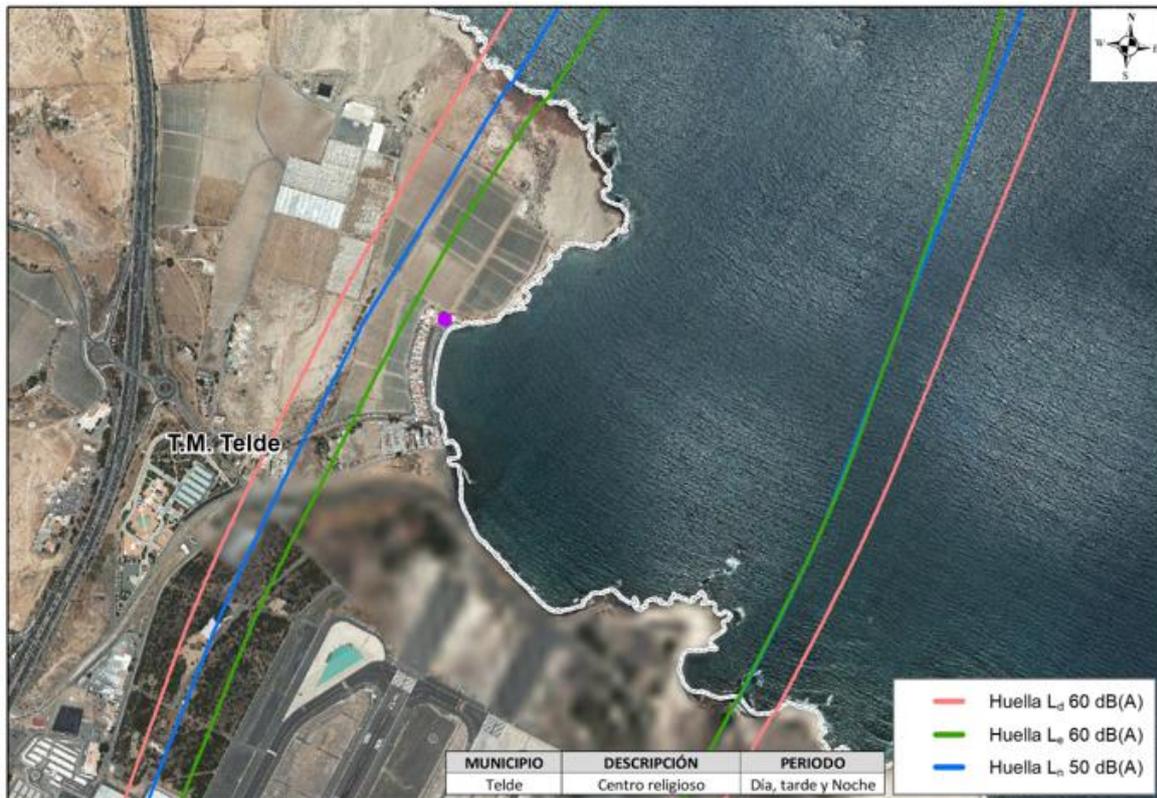


Fuente: Elaboración propia

Por último, hay que destacar que no se han inventariado viviendas cuya población está expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores del territorio con predominio de uso residencial fuera de áreas acústicas tipo "a", con predominio de uso residencial.

Sin embargo, se ha localizado un centro de tipo cultural, en el municipio de Telde, en el que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A), no ubicado en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural durante los periodos día, tarde y noche.

Ilustración 5 Centros culturales y sanitario-asistenciales expuestos a niveles superiores a objetivos de calidad acústica para áreas acústicas tipo e no ubicadas en suelo calificado como equipamientos sensibles



Fuente: Elaboración propia

5.3 INVENTARIO DE ZONAS TRANQUILAS

No se encuentran inventariadas zonas tranquilas en el planeamiento o zonificación acústica del entorno del Aeropuerto de Gran Canaria.



6. ESCENARIOS DE REFERENCIA DEL PAR FASE IV

La Directiva de Ruido Ambiental no permite cambiar el año de referencia para la determinación del Mapa Estratégico de Ruido de la Fase IV. En este sentido, el artículo 7.2 de la Directiva es claro y se refiere a “la situación en el año natural anterior”. No prevé ninguna excepción o derogación.

Como se ha mencionado, el año 2021, utilizado como origen de datos para el reporte de los MER Fase IV, es un año con valores de tráfico atípicos y excepcionales en todos los aeropuertos españoles objeto de cartografiado estratégico, como consecuencia del impacto de la COVID-19, específicamente en lo relativo al número de operaciones. Pero la sustitución de los datos de 2021 por otro año de referencia no se ajustaría al mencionado requisito de la Directiva de Ruido Ambiental.

Además, el objetivo de la Directiva, según el artículo 1(1)(a), es tener un enfoque común para “la determinación de la exposición al ruido ambiental, a través del mapeo del ruido”, esto es, la Comisión espera que los Estados miembros sigan ese enfoque común, también en lo que respecta a la definición del mismo año, y eviten tener mapas de ruido estratégicos que reflejen años diferentes.

Dicho lo anterior, y como ya se explicó en la introducción, la Directiva requiere igualmente de los Estados Miembros y sus Autoridades Competentes -en este caso la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) para Grandes aeropuertos- **que se elaboren Planes de Acción para el siguiente periodo de 5 años, que tengan en cuenta las situaciones de ruido previas, inmediatamente posteriores, así como la evolución esperable del tráfico a futuro.** Todo ello a fin de proponer, evaluar y elegir las acciones y medidas correctoras que estarán vigentes en ese periodo para reducir la afección por ruido.

En este contexto excepcional generado por la pandemia, y con el fin de planificar adecuadamente las actuaciones que mejoren la situación acústica y logren los objetivos fijados, es necesario considerar, además del escenario 2021 contemplado en el MER Fase IV, los siguientes datos:

- La situación actual más próxima posible –último año completo de datos 2022-, que ha variado mucho respecto al año 2021 como consecuencia de la recuperación post pandemia, tanto en la flota que opera, como de los nuevos procedimientos implantados ya en algunos aeropuertos como consecuencia del paso a un nuevo sistema de navegación por satélite en toda Europa.
- La situación esperable en el periodo de aplicación del Plan, 2024-2028.
- Los datos de tráfico previos a la pandemia que mostraban una afección mayor de ruido en viviendas y personas.

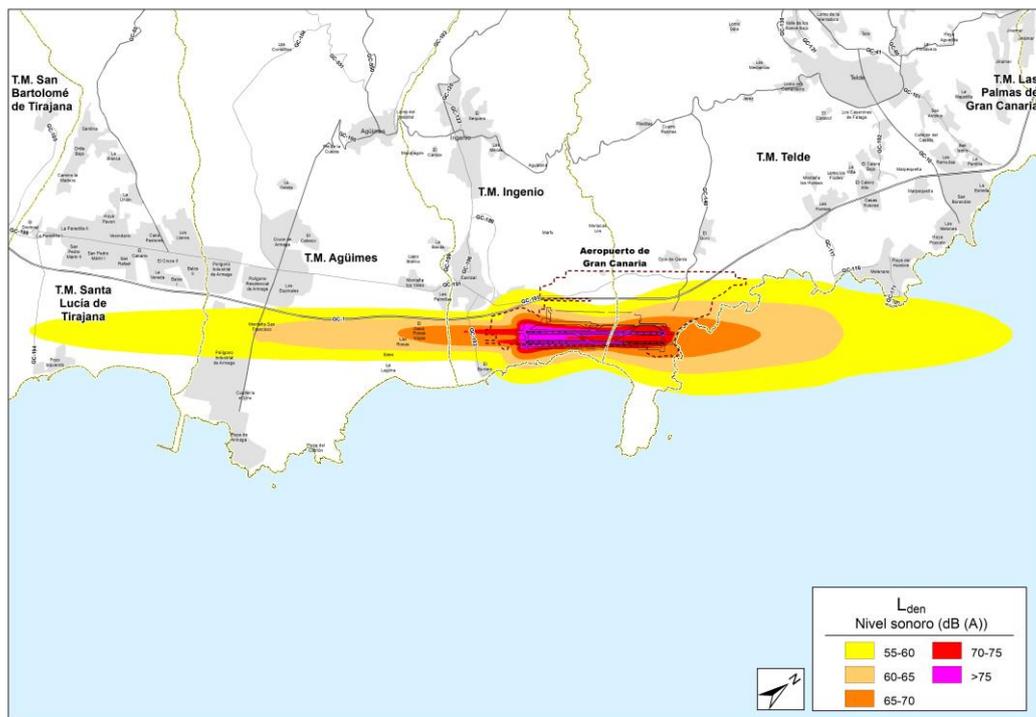
Por todo ello, se han recopilado y analizado datos para utilizarlos como referencia, los años 2021 (MER Fase IV), 2016 (MER Fase III) y el año 2022, este último representativo de la situación más actualizada.

6.1 MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO FASE III

A fin de contextualizar los datos del escenario de referencia correspondiente al 2016 del presente Plan de Acción, se recogen a continuación los datos de población expuesta para cada uno de los indicadores que se obtuvieron en la Fase III del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria.

Las siguientes tablas muestran los datos de exposición relativos a la estimación de superficies (km²), número de personas, viviendas y edificaciones de uso sensible (centros docentes y hospitales) para los indicadores L_{den} y L_n analizados.

Ilustración 6 Mapa de niveles sonoros L_{den}. MER Fase III. Aeropuerto de Gran Canaria



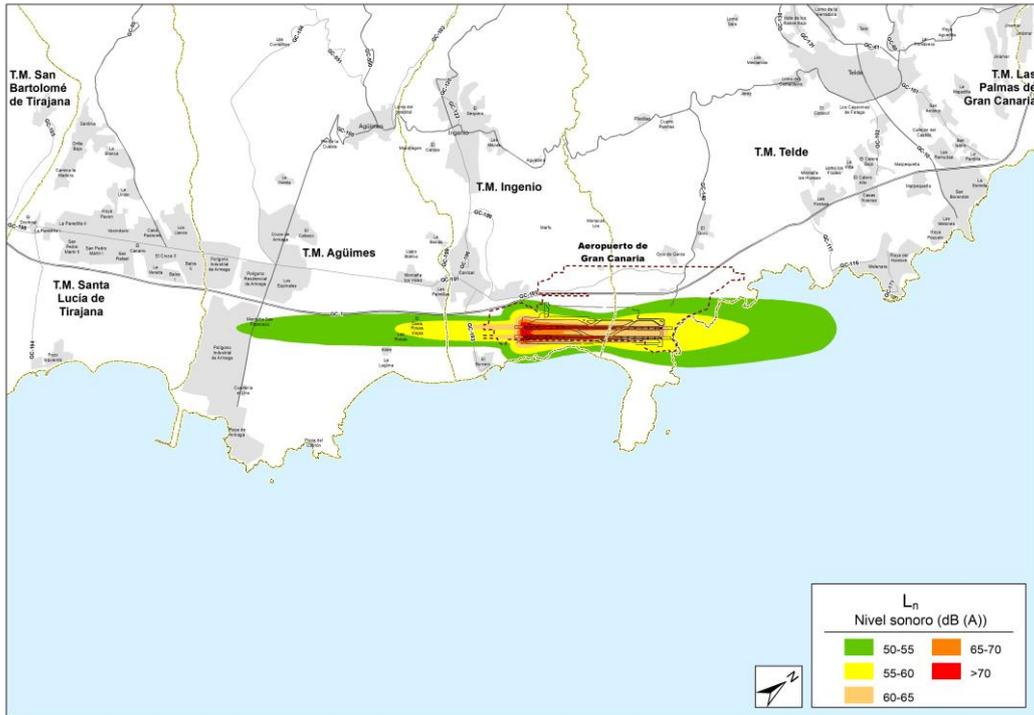
Fuente: Mapa Estratégico de Ruido Fase III Aeropuerto de Gran Canaria

Tabla 4. Área estimada, población, viviendas y edificaciones sensibles expuestas. Indicador L_{den}

| RANGO | TOTALES | | | | FUERA DE AGLOMERACIÓN | | | |
|-------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|
| | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES |
| 55-60 | 9,95 | 1.951 | 700 | 1 | 8,05 | 1.855 | 666 | - |
| 60-65 | 4,47 | 994 | 343 | - | 3,34 | 594 | 215 | - |
| 65-70 | 2,22 | 314 | 108 | - | 1,43 | 9 | 3 | - |
| 70-75 | 1,07 | - | - | - | 0,58 | - | - | - |
| >75 | 0,87 | - | - | - | 0,72 | - | - | - |

Fuente: Mapa Estratégico de Ruido Fase III Aeropuerto de Gran Canaria

Ilustración 7 Mapa de niveles sonoros Ln. MER Fase III. Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Mapa Estratégico de Ruido Fase III Aeropuerto de Gran Canaria

Tabla 5. Área estimada, población, viviendas y edificaciones sensibles expuestas. Indicador Ln

| RANGO | TOTALES | | | | FUERA DE AGLOMERACIÓN | | | |
|-------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|-------------------------|-----------|-----------|--------------------|
| | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES | AREA (KM ²) | POBLACIÓN | VIVIENDAS | ED. USOS SENSIBLES |
| 50-55 | 4,62 | 975 | 331 | - | 3,52 | 676 | 234 | - |
| 55-60 | 2,19 | 308 | 106 | - | 1,43 | 8 | 3 | - |
| 60-65 | 1,03 | - | - | - | 0,57 | - | - | - |
| 65-70 | 0,46 | - | - | - | 0,37 | - | - | - |
| >70 | 0,33 | - | - | - | 0,33 | - | - | - |

Fuente: Mapa Estratégico de Ruido Fase III Aeropuerto de Gran Canaria

7. DIAGNÓSTICO DEL AEROPUERTO

Dentro de las fases previas en el marco de trabajo del presente Plan de Acción, se ha realizado un diagnóstico de la situación acústica actual derivada de la operativa del aeropuerto, mediante una serie de análisis preliminares que relacionan los diferentes parámetros con influencia en la misma.

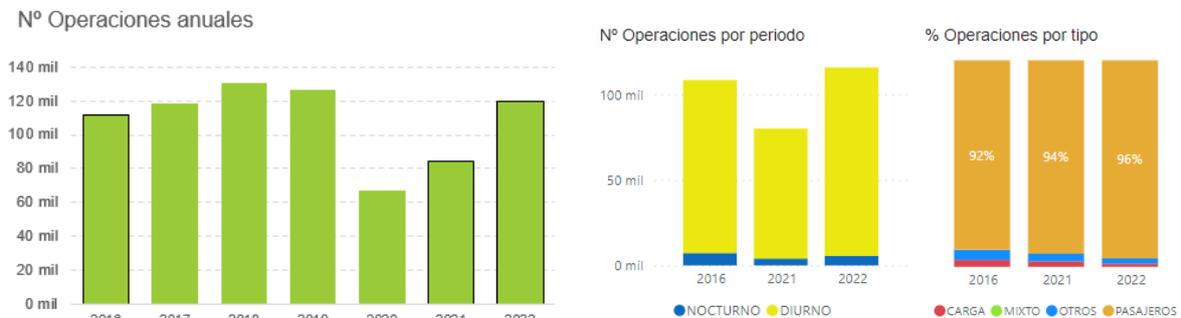
Los datos obtenidos permiten detectar las problemáticas y enfocar las oportunidades de mejora más efectivas o prioritarias en cada caso, abarcando un enfoque territorial más amplio que el de las zonas de conflicto. Para ello se tienen en cuenta tanto las zonas del entorno próximo con mayor afección y localizadas dentro de las huellas de ruido, como las más alejadas del aeropuerto con molestias por sobrevuelos en despegues y aterrizajes, aunque queden distantes de las huellas.

Partiendo de los escenarios de referencia se analizan datos como el tráfico, flota y población expuesta, con especial atención a la operativa nocturna. Se estudia también la evolución de las quejas y peticiones de la ciudadanía en nombre propio o de las autoridades representantes.

7.1 Evolución del tráfico

Los gráficos siguientes muestran los datos de evolución del tráfico y el detalle por periodos y tipo de operación de los escenarios del MER Fase III (2016), MER Fase IV (2021) y actualizados a 2022.

Ilustración 8 Datos de evolución del tráfico²¹ años 2016-2021-2022. Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: ESTOP (Estadísticas de tráfico Aéreo de AENA)

En la evolución destaca en el año 2020 la reducción brusca del número de operaciones debida al impacto de la COVID-19. Comparando los datos de los escenarios de referencia, en 2021 se inicia la recuperación y se observa en 2022 un incremento del tráfico respecto al 2016 de un 7%.

El aeropuerto tiene un horario H24, dentro del cual el número de operaciones nocturnas no se ha incrementado en la misma medida que con el incremento del tráfico del aeropuerto.

²¹ Excluidos vuelos de salvamento, emergencia, militares y de estado



Las operaciones son principalmente de pasajeros, si bien hay un pequeño porcentaje de carga que se ha reducido ligeramente en 2022.

Está previsto que el próximo año el tráfico aéreo de los aeropuertos de la red de Aena alcance los niveles prepandemia. De acuerdo con los diferentes escenarios de predicción de la evolución del tráfico aéreo en Europa²², se prevén crecimientos en España de entre el 2% y el 5% anual dentro del periodo del Plan de Acción.

Cabe destacar que estos datos se encuentran altamente condicionados por factores como la evolución de la economía, regulaciones medioambientales, acontecimientos geopolíticos, etc. que provocan actualmente elevadas incertidumbres.

Evolución del tráfico marcado por el impacto de la COVID-19 en el año 2020, con tendencia de recuperación.

7.2 Evolución de la flota

En los últimos treinta años, el sector del transporte aéreo ha hecho un esfuerzo significativo, tanto desde el punto de vista académico como industrial, para desarrollar tecnologías que actualmente permiten la reducción de los niveles de emisión de ruido de las aeronaves.

En la actualidad son los estados y las propias compañías aéreas las que promueven una renovación de la flota, sustituyendo sus modelos más antiguos por otros modelos de última generación más eficientes en términos de emisiones acústicas y atmosféricas.

La clasificación acústica de las aeronaves se realiza a partir del *margen acumulado* según establece el Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional. Este valor expresa la diferencia entre los valores reales medidos de ruido de una aeronave respecto a los máximos fijados y calculados a partir de los datos de motorización y masa máxima en despegue. Para ello se consideran tres diferencias: para ruido lateral, de aproximación y sobrevuelo, obteniendo que, a mayor margen acumulado -suma de las tres diferencias anteriores-, una aeronave resultará más silenciosa que otra de las mismas características.

La unidad de medida empleada es el *nivel efectivo de ruido percibido* (EPNdB), como valor numérico global que tiene en cuenta además los efectos subjetivos de este tipo de ruido en las personas.

Del análisis de los datos de tráfico y la certificación acústica de las aeronaves que operan, se obtienen resultados distintos en los principales aeropuertos de la red de Aena. No obstante, los valores muestran en todos los casos una evolución positiva en los últimos años, especialmente notable a partir de la recuperación del tráfico posterior a la pandemia de la COVID-19, existiendo previsión de que continúe esta tendencia de acuerdo con los pedidos de los principales fabricantes de aeronaves y previsiones de compra de las

²² EUROCONTROL Seven-Year Forecast 2023-2029 - Autumn 2023 Update

principales compañías que operan en España. La evolución temporal de esta renovación está condicionada en gran medida por la capacidad de producción de nuevas aeronaves.

Esta circunstancia puede traducirse en un impacto positivo en las huellas de ruido que dependerá de la composición de la flota de cada aeropuerto y de la evolución del tráfico, pudiendo suponer una reducción de la población expuesta en mayor o menor medida, en función de la situación y evolución de los núcleos de población en relación con las huellas de ruido.

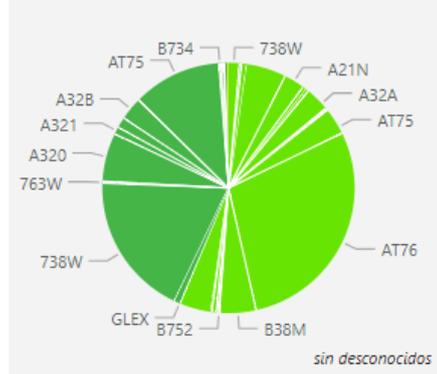
Los gráficos siguientes muestran la evolución de la flota para los escenarios del MER Fase III (2016), MER Fase IV (2021) y actualizados a 2022 con el detalle de los tipos de aeronaves que han operado en el Aeropuerto de Gran Canaria.

Ilustración 9. Datos de evolución de la flota años 2016-2021-2022. Aeropuerto de Gran Canaria

% Operaciones por margen acumulado



Tipos de aeronaves flota 2022



Fuente: ESTOP

Concretamente el Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con una renovación de la flota muy notable. Esta circunstancia está determinada ya que en el modelo de aeronave con mayor número de operaciones en 2022 es el ATR 72-600. Asimismo, se observa la incorporación gradual en los últimos años de otras aeronaves también silenciosas como el Boeing 737 MAX y el Airbus A321NEO.

Renovación de flota notable determinada por la incorporación de aeronaves con mejores características acústicas.

7.3 Uso de configuraciones

El campo de vuelos del Aeropuerto de Gran Canaria consta de dos pistas paralelas de orientaciones 03L-21R y 03R-21L.

La dirección y velocidad del viento determinan en un aeropuerto la operativa, y por tanto la configuración de sus pistas. No obstante, el Aeropuerto de Gran Canaria dispone de una configuración preferente de pistas determinada. Esta configuración preferente es la Norte,

tanto en periodo diurno (7:00-23:00h) como nocturno (23:00-7:00h), y salvo autorización ATC²³, se opera en base a la siguiente asignación:

- Configuración Norte: Llegadas 03L y salidas 03R
- Configuración Sur: Llegadas 21R y salidas 21L

Ilustración 10. Esquema de configuración de pistas Aeropuerto de Gran Canaria

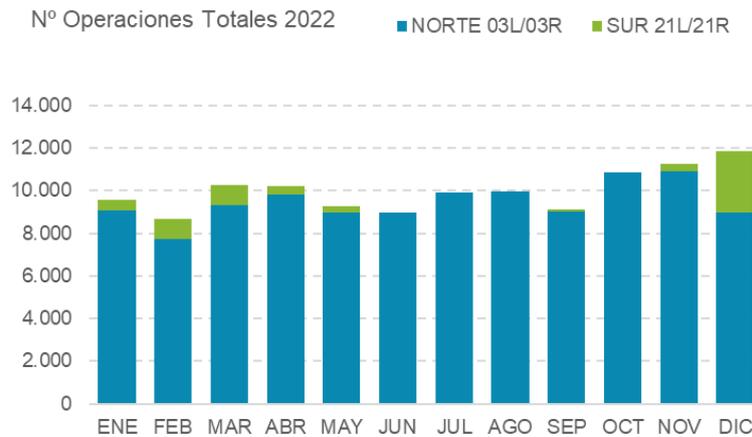


Fuente: Elaboración propia

En el Aeropuerto de Gran Canaria predomina el uso de la configuración Norte, si bien puntualmente se puede producir un incremento del uso de la configuración Sur debido al cambio en las condiciones meteorológicas.

²³ Control de Tránsito Aéreo

Ilustración 11. Operaciones por configuración año 2022 Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: SIRLPA (Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Gran Canaria)

La configuración Norte predominante produce los despegues hacia el mar por lo que no se sobrevuelan núcleos poblados, mientras que los aterrizajes producen sobrevuelos por zonas no residenciales pero próximas a algunos núcleos de población, situación que se invierte en el caso de la configuración Sur.

Uso intensivo de la configuración preferente Norte con salidas hacia mar y aterrizajes próximos a núcleos de población

7.4 Evolución de la población

En relación con las variaciones de población expuesta que se puedan producir por la operativa aeroportuaria, son relevantes los factores apuntados en apartados anteriores como el volumen de operaciones, las características de la flota, el uso de configuraciones y la distribución por periodos del tráfico, así como los procedimientos operativos de las aeronaves en vuelo. El conjunto de estos datos tiene como resultado la definición de las isófonas que superpuestas a los datos de población proporcionan datos de personas expuestas a los diferentes rangos de ruido.

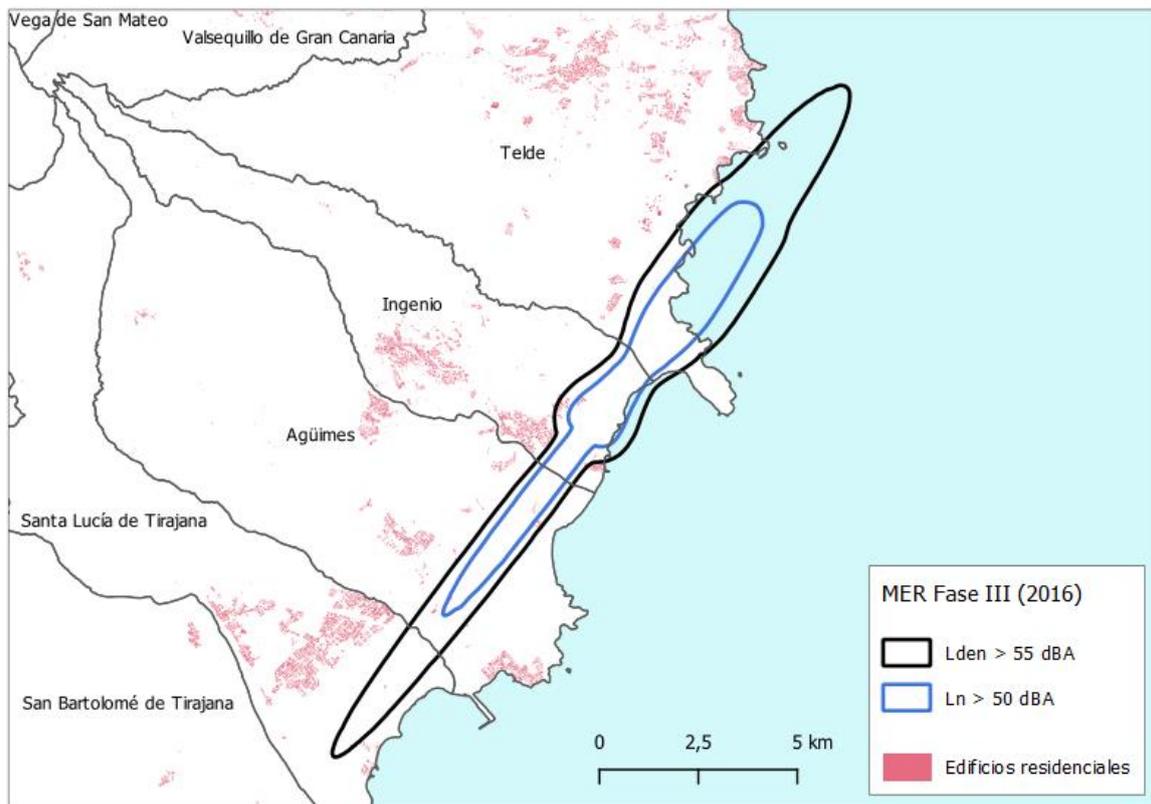
Cabe señalar que, para la comparación de datos de población entre diferentes escenarios, es necesario tener en cuenta consideraciones relevantes que pueden conllevar diferencias en el número de personas expuestas y que son ajenas a la evolución de la operativa del aeropuerto. Por un lado y tal como se ha apuntado en apartados anteriores, se producen variaciones en las superficies de las huellas a causa de los cambios en los modelos de cálculo y las actualizaciones de las bases de datos de aeronaves. Por otro lado, la propia evolución de la población en el entorno aeroportuario produce diferencias en los datos de población expuesta dependiendo del año que se tome en consideración para los datos demográficos.

En función de la posición relativa entre las huellas de ruido y la población, se pueden localizar las zonas más críticas de afección, así como las zonas más sensibles a la variación en los datos de población expuesta de acuerdo con las consideraciones manifestadas anteriormente y que son tenidas en consideración para priorizar y evaluar la efectividad de las distintas medidas.

La zona sur concentra la mayor parte de la población, por la proximidad de los núcleos poblados de Las Puntillas, Las Majoreras, El Carrizal y El Burrero, pertenecientes al municipio de Ingenio.

La zona norte, dado que las aeronaves salen a mar, los núcleos de población están más alejados y de forma más tangencial, excepto el Caserío Ojos de Garza, en la aglomeración de Telde, que se encuentra dentro del ámbito.

Ilustración 12. Isófonas MER Fase III Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia Edificaciones residenciales según SIOSE 2017

Se localizan núcleos población en el entorno próximo, especialmente en la zona sur próximos al aeropuerto.

7.5 Procedimientos operacionales

Los procedimientos operacionales comprenden el conjunto de reglas establecidas para que las aeronaves realicen las operaciones de despegue y aterrizaje.

El diseño de trayectorias se hace atendiendo a criterios de seguridad, operacionales, calidad del servicio y acústicos teniendo en cuenta las alturas de sobrevuelo, definiendo, en la medida de lo posible los trazados por las zonas menos pobladas.

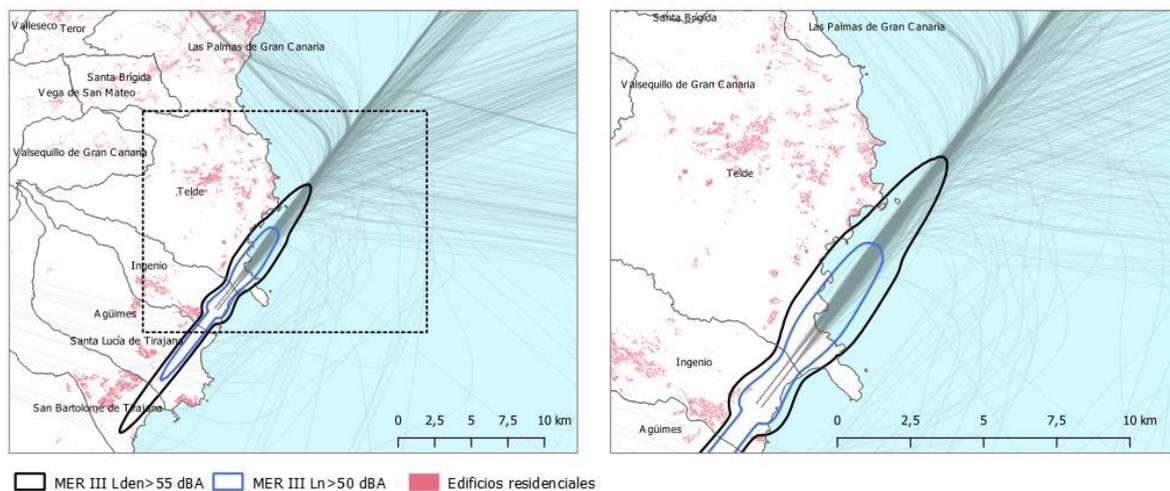
Las trayectorias que siguen las aeronaves no se ajustan a una línea única (ruta nominal), sino que tienen unas tolerancias o márgenes operativos cuya amplitud varía en función de las características de la trayectoria y del tipo de aeronave, entre otras condiciones. Por este motivo, las trayectorias reales que siguen las aeronaves son el resultado de la dispersión lateral que la operación lleva implícita sobre la trayectoria nominal de vuelo que éstas han de seguir.

El efecto de la dispersión es más notable en los virajes por lo que habrá mayor sensibilidad cuando el trazado de las trayectorias nominales contempla virajes próximos a zonas pobladas.

Al margen de la dispersión, es habitual que las aeronaves soliciten recortes, en los que se contemplan variaciones de la trayectoria nominal que implican menos distancia volada. Cabe destacar que estos mecanismos también se utilizan como herramienta para ordenar y secuenciar las aeronaves y son imprescindibles para la gestión del tráfico aéreo especialmente en momentos de mayor demanda, pero es necesario compatibilizarlos con la exposición acústica sobre la población.

En el gráfico siguiente se muestran las trazas habituales seguidas por las aeronaves en los procedimientos de despegue de acuerdo con las SID del año 2022 en el Aeropuerto de Gran Canaria, en función de la pista en uso.

Ilustración 13. Trayectorias despegue habituales configuración Norte Aeropuerto de Gran Canaria

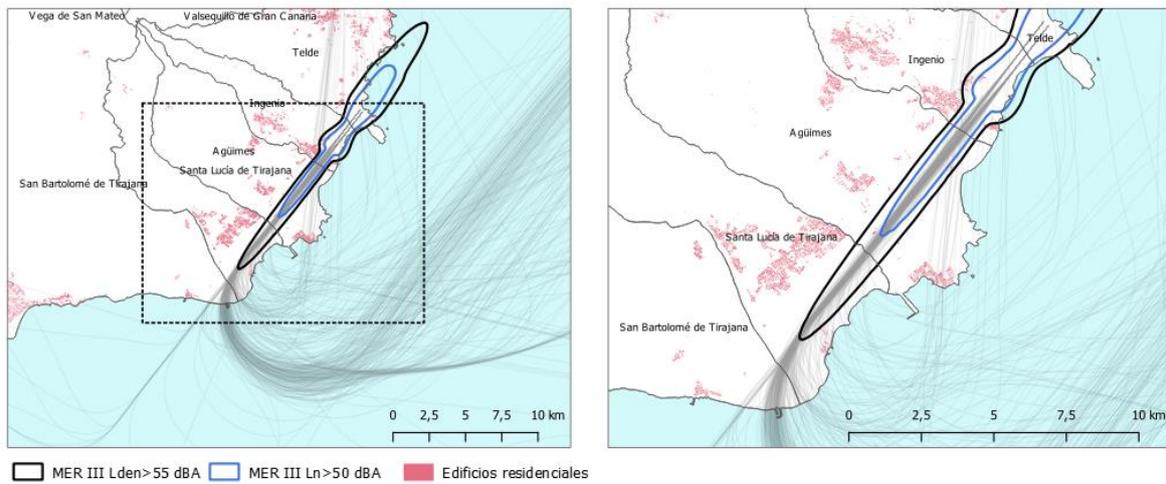


Fuente: Elaboración propia. Trayectorias SIRLPA 2022 superpuestas sobre huellas MER Fase III

En configuración Norte mayoritaria, de acuerdo con la ubicación del aeropuerto, las aeronaves salen directamente al mar por lo que no se producen sobrevuelos sobre zonas pobladas, si bien las trayectorias de las SID discurren próximas a las zonas costeras.

Las trayectorias hacia el oeste tienen un viraje que supone la entrada a la isla pasando próximo a la aglomeración de Las Palmas de Gran Canaria, sin embargo, esos sobrevuelos se producen a mayor altura.

Ilustración 14 Trayectorias despegue habituales configuración Sur Aeropuerto de Gran Canaria.



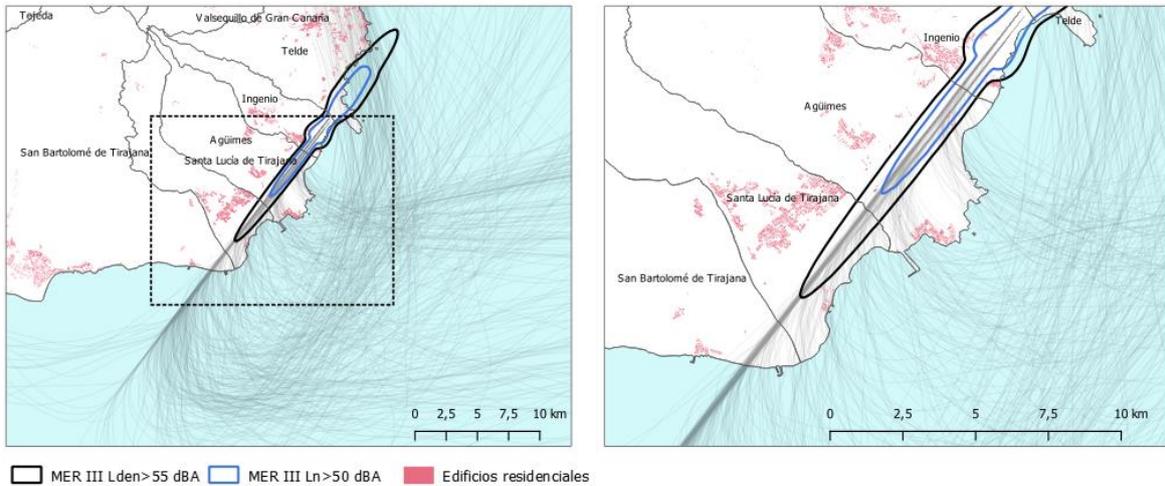
Fuente: Elaboración propia. Trayectorias SIRLPA 2022 superpuestas sobre huellas MER Fase III

En configuración Sur minoritaria, tal como establece la maniobra de salida vigente, las aeronaves salen alineadas con la pista hasta casi alcanzar la costa, evitando el sobrevuelo directo de los principales núcleos poblados, excepto la urbanización Paraíso en Agüimes. Se observan algunos recortes de las trayectorias nominales que pueden producir sobrevuelos sobre Pozo Izquierdo y Arinaga, pertenecientes a los términos municipales de Santa Lucía de Tirajana y Agüimes respectivamente.

En el caso de los aterrizajes, también se producen algunos recortes con objeto de disminuir la distancia volada. Las maniobras de aproximación requieren que las aeronaves se encuentren alineadas con el eje de la pista desde un punto alejado del aeropuerto. Este factor unido a que las maniobras de aterrizaje no requieren el empuje del motor necesario en los despegues, es fácil determinar que la dispersión y la autorización de directos en aproximaciones no tienen, en general, el mismo grado de impacto acústico que los recortes en despegues.

En el gráfico siguiente se muestran las trazas habituales seguidas por las aeronaves en los procedimientos de aterrizaje correspondientes al año 2022 en el Aeropuerto de Gran Canaria, en función de la configuración, en los que se puede observar el sobrevuelo de los núcleos de población alineados con el eje de la pista determinando que la principal afección se produce en la zona localizada al sur del aeropuerto.

Ilustración 15 Trayectorias aterrizaje habituales configuración Norte Aeropuerto de Gran Canaria

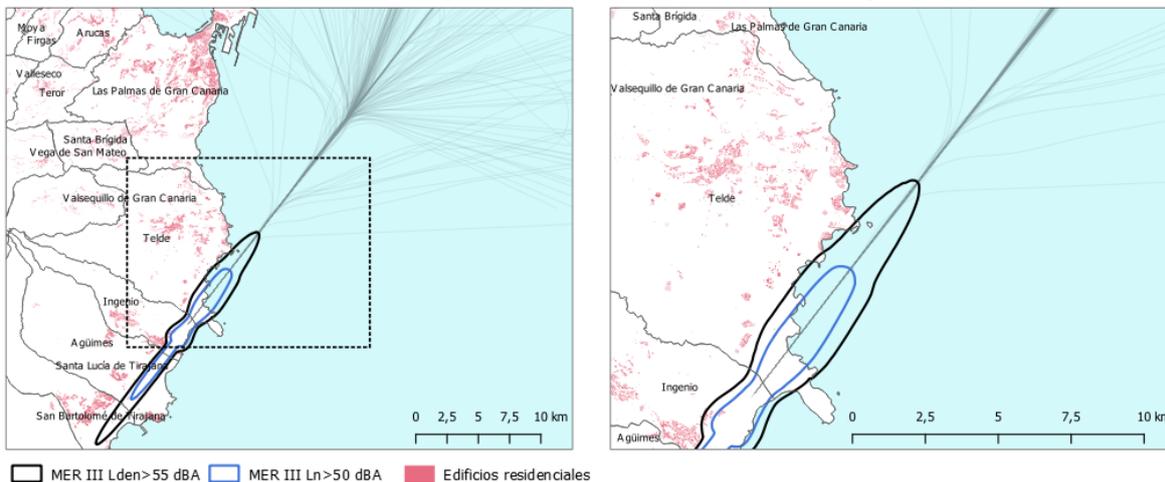


Fuente: Elaboración propia. Trayectorias SIRLPA 2022 superpuestas sobre huellas MER Fase III

En el caso de la configuración Norte, los sobrevuelos en aterrizajes se producen alineados con el eje de la pista sobre zonas poco pobladas, pero discurren próximas a núcleos con mayor densidad que se ubican de forma tangencial. Se observan algunos recortes en aproximaciones que producen sobrevuelos por Pozo Izquierdo y Arinaga.

En configuración Sur minoritaria, las aeronaves se alinean con la pista en un punto sobre el mar sin que produzcan sobrevuelos por zonas pobladas.

Ilustración 16 Trayectorias aterrizaje habituales configuración Sur Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia. Trayectorias SIRLPA 2022 superpuestas sobre huellas MER Fase III

Los despegues en configuración mayoritaria Norte salen a mar por lo que no producen sobrevuelos por núcleos de población.

Las trayectorias de aterrizaje producen menor impacto acústico y en la configuración Norte mayoritaria se realizan alineados con el eje de la pista evitando los núcleos de población con mayor densidad.

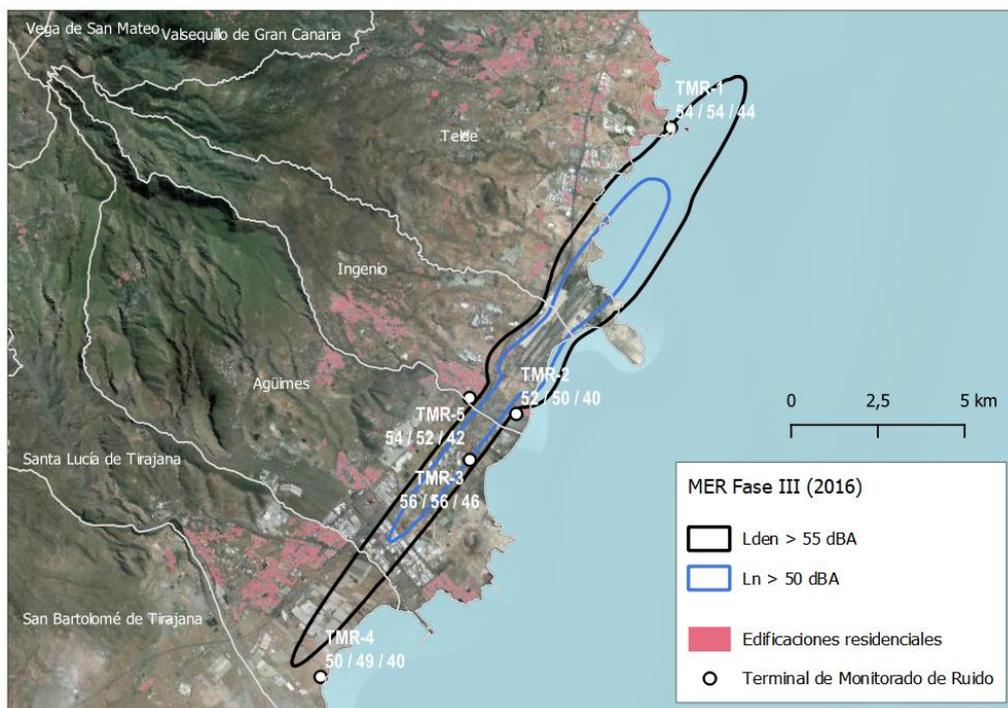
Se observan algunos recortes en salidas y aproximaciones que pueden producir sobrevuelos por zonas pobladas.

7.6 Niveles de ruido

El Aeropuerto de Gran Canaria dispone de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo (SIRLPA) que permite detectar, medir y realizar un seguimiento y control detallado de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

En el plano siguiente se representa la ubicación de los terminales y los niveles de ruido avión²⁴ correspondientes al año 2022.

Ilustración 17 Niveles de ruido Laeq avión (D / T / N) del año 2022. Aeropuerto de Gran Canaria



Fuente: Elaboración propia. Niveles SIRLPA 2022 sobre huellas MER Fase III

²⁴ Niveles de ruido correspondientes únicamente a las operaciones desde o hacia el aeropuerto, no incluye resto de fuentes de ruido de los alrededores



Respecto a los niveles de ruido registrados por cada terminal, se indican a continuación los datos de nivel de ruido avión por cada periodo dentro de los años de los escenarios del MER Fase III (2016), MER Fase IV (2021) y actualizados a 2022. Puesto que el SIRLPA entra en funcionamiento en mayo de 2018 se muestran a modo comparativo de la evolución los datos del año 2019²⁵, pese a que no corresponde con el escenario de referencia 2016.

Tabla 6 Evolución de los niveles de ruido Laeq avión (D / T / N) Aeropuerto de Gran Canaria

| Laeq, avión | | | | | | | | | |
|------------------|------|----|----|------|----|----|------|----|----|
| Año | 2019 | | | 2021 | | | 2022 | | |
| MUNICIPIO | D | T | N | D | T | N | D | T | N |
| Agüimes | | | | | | | | | |
| TMR-3 | 56 | 55 | 46 | 56 | 56 | 46 | 56 | 56 | 46 |
| Ingenio | | | | | | | | | |
| TMR-2 | 51 | 49 | 42 | 50 | 49 | 40 | 52 | 50 | 40 |
| TMR-5 | 53 | 51 | 44 | 50 | 48 | 39 | 54 | 52 | 42 |
| Sta Lucía | | | | | | | | | |
| TMR-4 | 50 | 49 | 42 | 47 | 46 | 38 | 50 | 49 | 40 |
| Telde | | | | | | | | | |
| TMR-1 | 55 | 54 | 46 | 53 | 51 | 41 | 54 | 54 | 44 |

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del SIRLPA

En el análisis de la variación de los niveles de ruido en 2022 respecto a 2019 se observa que los niveles han sufrido variaciones en línea con las diferencias operativas entre ambos periodos, especialmente notables en periodo nocturno.

7.7 Grupos de trabajo con el entorno y quejas ciudadanas

Para facilitar la colaboración e intercambio de información entre gestor aeroportuario, agentes implicados y ciudadanos afectados, se cuenta con diferentes canales de comunicación y oficinas de gestión.

A través del seguimiento de los registros de quejas, se observa que el número de reclamaciones se mantiene estable en los últimos años.

Número de quejas poco significativo.

²⁵ Año con datos completos de enero a diciembre del SIRLPA



8. MEDIDAS DE MITIGACIÓN Y GESTIÓN DEL RUIDO

8.1 Enfoque Equilibrado

Además de la normativa de ruido ambiental relacionada en la introducción, los aeropuertos internacionales con problemas de ruido deben gestionar el mismo conforme a lo dispuesto por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), que promueve la gestión del ruido en los aeropuertos internacionales desde un **enfoque equilibrado** fijando cuatro pilares básicos de actuación que permitan:

- **Reducir el ruido en la fuente** al promover estándares cada vez más exigentes a los fabricantes de aeronaves para su certificación y mediante la posibilidad de aplicación de tasas que incentiven la renovación de flota con aeronaves y sistemas de propulsión más silenciosos.
- **Controlar los usos del suelo** en los alrededores de los aeropuertos de manera que estos sean compatibles con los niveles acústicos en cada zona. Para ello, en España se han establecido mecanismos de coordinación que suponen la necesidad de informar los instrumentos de planeamiento por parte de la autoridad aeronáutica, si se ven afectados por la servidumbre acústica, al objeto de evitar usos sensibles en el entorno aeroportuario como pueden ser nuevas zonas residenciales o usos educativos o sanitarios. Ligado a ello, hay que destacar las importantes inversiones en los planes de aislamiento acústico para las zonas residenciales preexistentes.
- Promover la implantación o modificación de **procedimientos operativos** que permitan reducir la afección acústica, como pueden ser los descensos optimizados o la definición de procedimientos que eviten el sobrevuelo de núcleos urbanos o de mayor precisión que reduzcan las dispersiones en las rutas y aumenten distancia respecto a las poblaciones.
- En último caso, y si no han dado resultado las medidas implantadas en relación con los tres puntos anteriores, se podrían establecer **restricciones operativas**. No está previsto que para la Fase IV con horizonte 2028 se implementen restricciones operativas.

8.2 Gestión del ruido en el Aeropuerto de Gran Canaria

La gestión de la contaminación acústica en el Aeropuerto de Gran Canaria se estructura en la actualidad de acuerdo con las líneas de este enfoque equilibrado. Las medidas vigentes se encuentran incluidas en los planes de acción correspondientes a la Fase III del mapa estratégico de ruido y de la servidumbre acústica y se resumen de manera general a continuación.



| | |
|--|--|
| REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE | <ul style="list-style-type: none">✓ Límites de certificación acústica✓ Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas |
| PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE USOS DE SUELO | <ul style="list-style-type: none">✓ Aplicación de las Servidumbres Acústicas mediante Informes a los planeamientos.✓ Plan de Aislamiento Acústico para el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior |
| PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ATENUACIÓN DE RUIDO | <ul style="list-style-type: none">✓ Diseño y optimización de trayectorias✓ Procedimientos de reducción del ruido aterrizajes (CDA)✓ Procedimientos de atenuación de ruido en tierra |
| RESTRICCIONES OPERATIVAS | <ul style="list-style-type: none">✓ Actualmente no existen restricciones operativas en el Aeropuerto de Gran Canaria |
| COMPROMISO CON EL ENTORNO | <ul style="list-style-type: none">✓ Control de la evolución acústica (SIRLPA)✓ Información pública: informes acústicos, mapa interactivo de ruido (Webtrak)✓ Registro y tratamiento de quejas por ruido✓ Comisiones y reuniones técnicas con el entorno |

Estas medidas, son objeto de seguimiento y control, permitiendo constatar que en las zonas en las que se produce superación de los objetivos de calidad acústica en el exterior se han adoptado las medidas para reducir la contaminación acústica y garantizar el cumplimiento de los objetivos en el interior de las edificaciones residenciales y de usos sensibles.



El Plan de Acción que se desarrolla persevera en la estrategia de mejora iniciada, desde el punto de vista acústico, en el entorno del aeropuerto, con el fin de planificar las actuaciones correctoras necesarias en las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica definidos en la legislación, quedando estas englobadas dentro del alcance de los planes anteriores según las diferencias en los resultados del MER IV.

Además de los objetivos de calidad acústica, según se expone en el epígrafe 2, el presente Plan de Acción establece medidas más allá de las zonas de conflicto, con el fin de conseguir una mayor reducción de la población expuesta, contribuyendo a alcanzar los objetivos de reducción europeos relativos a la contaminación acústica del transporte.

8.3 Análisis y evaluación de las medidas de reducción del ruido

Las medidas de reducción de la contaminación acústica vigentes en el Aeropuerto de Gran Canaria cuentan con un elevado grado de implantación y madurez. No obstante, a partir de las evaluaciones previas realizadas se han podido identificar oportunidades de ampliación de medidas ya existentes, así como nuevos planteamientos derivados del desarrollo tecnológico o que pueden ser promovidos a través de cambios legislativos.

En este apartado se detallan las medidas vigentes con el estado actual de implementación y la propuesta de nuevas medidas identificadas a partir del diagnóstico previo que permitan definir el programa a corto y largo plazo para hacer frente a la problemática acústica en las inmediaciones del aeropuerto, de acuerdo con la estrategia internacional del «enfoque equilibrado» y agrupadas según la finalidad específica de cada medida.

En algunos casos, se contemplan medidas con efectos fuera del ámbito del MER, ya que pueden suponer una mejora en poblaciones más alejadas del aeropuerto, especialmente en entornos rurales en los que el nivel de ruido de fondo es bajo. Por este motivo y en línea con los objetivos del presente Plan de Acción, se tiene en cuenta la altura de paso para el análisis de las zonas pobladas que se sobrevuelan, ya que las estrategias de reducción del ruido, las oportunidades y las mejoras obtenidas serán diferentes.

Algunas de las medidas planteadas pueden tener limitaciones de viabilidad técnica, operativa y de capacidad, por lo que se propone la realización de los estudios previos necesarios para poder evaluar la medida.

Se desarrollan a continuación las medidas actuales y propuestas clasificadas de acuerdo con la estrategia internacional del «enfoque equilibrado».

8.3.1 REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

8.3.1.1 Incentivación de aeronaves menos ruidosas

El Aeropuerto de Gran Canaria tiene en vigor un sistema de tasa de ruido con el fin de desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para los aviones de reacción subsónicos civiles, en función de la franja horaria, y de la clasificación acústica de cada aeronave (Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional).



La siguiente tabla, muestra la guía de tarifas aplicada para este tipo de medida:

Tabla 7. Incremento por clasificación acústica de la aeronave

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

Fuente: Guía de tarifas Aena 2022.

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

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

Esta medida ha promovido la renovación de la flota desde su implantación, sin embargo, la evolución de la flota y el tiempo transcurrido desde su implementación hacen que actualmente resulte poco efectiva, pues las aeronaves que se ven penalizadas prácticamente no operan en el aeropuerto hoy en día.

Se propone la realización de un análisis/estudio que determine el mecanismo más adecuado para promover la renovación de la flota actual del aeropuerto especialmente en el horario nocturno.

8.3.2 PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE USOS DE SUELO

8.3.2.1 *Compatibilizar los usos del suelo con la infraestructura*

El Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con una servidumbre aeronáutica acústica aprobada²⁶, siendo como tal objeto de análisis y referencia por parte de las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

La **servidumbre acústica** está destinada a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras.

Por ello, se realiza un seguimiento de la gestión y planificación de los usos del terreno para evitar el desarrollo de usos incompatibles con la actividad aeroportuaria (en especial, áreas

²⁶ Real Decreto 156/2019, de 15 de marzo, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, su mapa de ruido y el plan de acción del Aeropuerto de Gran Canaria.



de uso sanitario/docente y residencial). Con este fin, la DGAC elabora informes a los planeamientos urbanísticos de los municipios del entorno del aeropuerto conforme a la disposición adicional 2ª del RD 2591/1998.

Sin embargo, la población expuesta puede seguir aumentando en el entorno del ámbito de estudio, especialmente en el entorno próximo fuera de los límites de esta delimitación legal, por lo que parece necesario establecer mecanismos de vigilancia que reduzcan estos incrementos de población.

En este sentido, se propone redactar e iniciar la tramitación parlamentaria de un Reglamento de Ruido Aeroportuario, que delimite competencias y establezca ciertas obligaciones de vigilancia y reporte tanto para las entidades con competencia urbanística como para los gestores aeroportuarios y otros agentes del sector aeronáutico.

Se propone igualmente regular en esta norma la delimitación precisa de la servidumbre aeronáutica acústica. Además, deberían desarrollarse en esta norma las medidas compensatorias previstas en la Ley de Navegación Aérea.

Destacar que los mecanismos legales introducidos por las servidumbres son de aplicación en el interior de las isófonas que delimitan la servidumbre acústica, correspondiente a los índices Ld (7-19 h) 60 dBA, Le (19-23 h) 60 dBA y Ln(23-7 h) 50 dBA determinadas teniendo en cuenta el desarrollo previsible de la infraestructura..

Sin embargo, el ámbito en el que se pueden percibir molestias por ruido comprende un territorio mucho mayor, ya que la sensibilidad al mismo depende de múltiples factores, contabilizándose personas afectadas²⁷ fuera de los límites de la servidumbre o de las curvas de obligado control y reporte normativo.

Por este motivo se considera que es necesario **promover mejoras en la planificación territorial más allá de la limitación de las Servidumbres Acústicas** para lo que se propone como acción, la remisión de comunicaciones informativas a las entidades locales con desarrollos próximos a la servidumbre acústica vigente para que sean tenidos en cuenta en los instrumentos de planeamiento y licencias de edificación residencial.

8.3.2.2 Garantizar que no se superen los objetivos de calidad acústica en el interior de viviendas y usos sensibles

El Aeropuerto de Gran Canaria comenzó a ejecutar el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) asociado a la declaración de impacto ambiental²⁸ del proyecto “Actuaciones en el Aeropuerto de Gran Canaria”.

²⁷ Aplicando los algoritmos definidos en el anexo III de la Directiva de ruido por la Comisión Europea.

²⁸ Resolución de 2 de febrero de 2006 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente.



La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices LAeq día 65 dBA y/o LAeq noche 55 dBA, (siendo el día el periodo entre las 7 y 23 horas y la noche el periodo entre las 23 y las 7 horas del día siguiente).

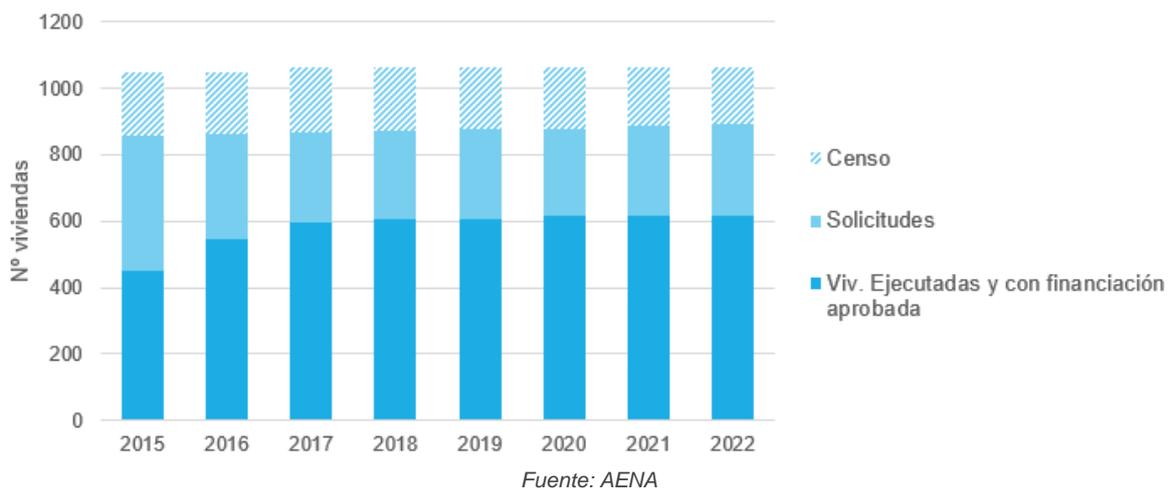
Posteriormente dicho PAA es ampliado de acuerdo con el estudio acústico recogido en la declaración de impacto ambiental²⁹ del “Proyecto de ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria, Las Palmas”, en la que quedó recogida una nueva isófona, definida por Ld (7-19 h) 60 dBA, Le (19-23 h) 60 dBA y Ln (23-7 h) 50 dBA, de acuerdo a la nueva legislación estatal en materia de ruido, viéndose ampliado el ámbito de actuación del PAA vigente hasta ese momento.

La aprobación del Plan de Acción asociado a la servidumbre acústica del Aeropuerto de Gran Canaria amplió el ámbito de actuación del PAA con la incorporación de las viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural) que, no estando anteriormente incluidas en el Plan quedarán dentro de las isófonas definidas por Ld (7-19 h) 60 dB(A), Le (19-23 h) 60 dB(A) y/o Ln (23-7 h) 50 dB(A) de la servidumbre acústica. De las viviendas inventariadas en la citada servidumbre, prácticamente el 100% se encontraban ya incluidas en el ámbito del PAA vigente hasta ese momento en el Aeropuerto de Gran Canaria.

La ejecución de las actuaciones del PAA se lleva a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, priorizando la ejecución de actuaciones de aislamiento acústico conforme a las distintas fases de ampliación y teniendo en cuenta el grado de ejecución del plan.

En el gráfico siguiente se refleja la evolución del PAA desde el año 2015.

Ilustración 18 Datos de evolución del Plan de Aislamiento Acústico



²⁹ Resolución de 4 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino



8.3.3 PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ATENUACIÓN DE RUIDO

Es común que, cuando en las proximidades del aeropuerto se localizan áreas sensibles al ruido, se encuentren definidos procedimientos específicos para minimizar la afección acústica. Estas mejoras pueden reflejarse en entornos muy próximos o en áreas alejadas de las huellas sonoras. Se aplicarán siempre medidas que no reduzcan la operatividad del aeropuerto y que a la par permitan su convivencia con el entorno.

Algunos de estos procedimientos ya se encuentran implantados por lo que, en esos casos, las medidas estarán enfocadas al mantenimiento o fomento de su utilización. En otros casos, se analizan las posibilidades de implantación a futuro.

8.3.3.1 *Optimización de trayectorias sobre zonas pobladas*

Mejoras en la precisión de la navegación aérea

El uso de procedimientos de navegación aérea basada en prestaciones (PBN), frente a los procedimientos convencionales, proporciona mayor flexibilidad para diseñar trayectorias más eficientes acústicamente ya que no requieren sobrevolar radioayudas terrestres. Se incrementa también la precisión en la navegación de las aeronaves, logrando niveles de dispersión en torno a la trayectoria nominal inferiores a los que se producen con la navegación convencional y reduciendo la población afectada por el ruido. A pesar de las mejoras potenciales, es necesario evaluar de forma equilibrada los impactos sobre el territorio ya que este incremento de la precisión puede producir por otro lado incrementos en el ruido de la población que quede expuesta.

Dentro del Plan de implantación PBN nacional, está previsto disponer de procedimientos PBN-RNAV1 para las llegadas de todas las cabeceras, así como de aproximaciones PBN-RNP, a finales de 2024.

Los procedimientos de salida PBN-RNAV1 del Aeropuerto de Gran Canaria estarán diseñados en mayo de 2026, para iniciar el proceso de validación, publicación e implantación seguidamente.

8.3.3.2 *Minimización de los desvíos con impacto acústico*

En el Aeropuerto de Gran Canaria actualmente no hay publicadas en el AIP limitaciones de altitud para la autorización de desvíos en los procedimientos, si bien se encuentra publicada la definición de zonas sensibles al ruido estableciendo que deberá evitarse en lo posible el sobrevuelo de estos núcleos urbanos.

Como acciones de mejora, se propone la realización de los análisis necesarios para la implantación de limitaciones específicas en altura para los desvíos en salidas e incluyendo turbohélices en el análisis.

8.3.3.3 *Incremento de altura de sobrevuelo en aproximaciones*

El principal inconveniente de los procedimientos de aproximación es que no es posible el diseño de trayectorias optimizadas que eviten el sobrevuelo de los núcleos poblados más próximos al aeropuerto, al tener que realizarse en línea recta. Por este motivo, las estrategias más eficaces para reducir la afección por aterrizajes se basan en incrementar



la distancia entre la fuente de ruido y los potenciales receptores situados bajo la senda de planeo, mediante el incremento de la altura de paso sobre las zonas sensibles.

Mejora en ángulo de aproximación

El ángulo de descenso de la senda de planeo para las aproximaciones instrumentales en ambas cabeceras del Aeropuerto de Gran Canaria está establecido en 3°. Este valor corresponde con el estándar utilizado, sin embargo, la evolución tecnológica está permitiendo en algunos casos incrementar esta pendiente produciendo diferencias acústicas, que pueden suponer mejoras dependiendo de la ubicación de los receptores.

Se propone la realización de un análisis de los beneficios acústicos que se generarían al **incrementar el ángulo de aproximación** en las cabeceras 03L/03R **al máximo posible**.

En caso de que el análisis acústico mostrase un beneficio significativo sobre la población, se acometerá un estudio preliminar sobre la viabilidad técnica de la maniobra con pendiente incrementada.

Procedimientos de descenso continuo en aterrizaje (CDO)

Los procedimientos de descenso continuo en aterrizaje (CDO) consisten en la adopción de una configuración de descenso que evita los tramos escalonados en las distintas etapas de la aproximación. El efecto acústico se produce lejos de la zona de influencia de las curvas isófonas que recogen la exposición al ruido en las proximidades del aeropuerto, pero puede suponer una mejora en las poblaciones más alejadas.

Las condiciones de uso de las maniobras de descenso continuo hacen que la utilización de este tipo de maniobras no siempre sea compatible con las técnicas que se utilizan cuando es necesario gestionar demandas altas de tráfico en aeropuertos/TMA. Por lo tanto, la autorización de estas maniobras debe ser compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones.

En la actualidad en el Aeropuerto de Gran Canaria se realizan aproximaciones que cumplen los requisitos operativos para este tipo de maniobras. Los ratios de utilización de CDO en este aeropuerto durante el año 2022 son superiores al 30% en periodo diurno y nocturno.

Tabla 8 Operaciones de descenso continuo (CDO) totales, diurnas y nocturnas en el Aeropuerto de Gran Canaria. Año 2022

| OPERACIONES DE DESCENSO CONTINUO TOTALES, DIURNAS Y NOCTURNAS EN EL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA EN 2022 | |
|--|--------------|
| TOTAL LLEGADAS | % CDO |
| 56.725 | 37,21 |
| Nº vuelos diurnos | |
| 54.482 | 33,57 |
| Nº vuelos nocturnos | |



2.243

37,36

Fuente: ENAIRE.

Cabe tener en cuenta que la utilización de este tipo de maniobras no puede tener una eficacia del 100% ya que existen otros factores como la seguridad, formación de los pilotos, meteorología y la compatibilización de la gestión del tráfico, que tienen impacto en su aplicación. No obstante, el fomento de la realización de maniobras de tipo CDO maximizando su uso puede conllevar mejoras acústicas variables, dependiendo de parámetros como son el uso de configuraciones, la distancia a la que se localizan los núcleos residenciales y los perfiles de vuelo de las aeronaves que operan en el aeropuerto.

Se propone, por tanto, seguir fomentando el uso de los CDO maximizando su uso nocturno.

8.3.3.4 Procedimientos de atenuación de ruido en tierra

Entre las limitaciones operativas que el Aeropuerto de Gran Canaria tiene aprobadas, se encuentra la limitación del aprovisionamiento energético mediante la unidad APU (Unidad de Potencia Auxiliar), instalado en la propia aeronave, y la ejecución de las pruebas de motores. Ambos eventos sonoros se producen con la aeronave estacionada y afectan de forma muy localizada al entorno del punto de emisión.

En relación al aprovisionamiento energético mediante la APU, el AIP del Aeropuerto de Gran Canaria establece que es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz y aire acondicionado en todo puesto de estacionamiento donde este servicio se encuentre disponible, en cuyo caso se prohíbe el uso de la APU, desde 2 minutos después de la puesta de calzos hasta 5 minutos antes de la retirada de los mismos.

Las aeronaves operando en puestos de estacionamiento autónomos deberán hacerlo a la mínima potencia requerida.

Además, el Aeropuerto de Gran Canaria regula en su AIP la ejecución de pruebas de motores. Concretamente, las pruebas a régimen de ralentí se autorizarán durante todo el día, pudiendo realizarse en cualquier puesto de estacionamiento de aeronaves excepto T01 a T12, T12A, N11, N12, N01 a N03 y M01 a M04.

Las pruebas de potencia se autorizarán entre las 6h y las 23 h en la calle de rodaje autorizada por la torre de control R9L o R1.

Excepcionalmente, se autorizarán pruebas de potencia en horario de 23 h a 6 horas bajo petición al aeropuerto. Estas pruebas solo podrán realizarse en la calle de rodaje R9L, aproando las aeronaves al viento reinante en el momento de realizarlas.

No se han detectado incumplimientos ni quejas en relación con la aplicación de estos procedimientos de forma que se plantea el mantenimiento de la medida.

8.3.3.5 Maximizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos por razones medioambientales

Mediante el sistema de monitorado de ruido, desde el aeropuerto se iniciará un procedimiento de análisis de las trayectorias seguidas por los aviones con el fin de recopilar



información sobre el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el AIP. En caso de detectarse presuntos incumplimientos, se remitirán a AESA para su análisis.

Por último, se propone **fomentar la sensibilidad sobre cuestiones medioambientales a las partes implicadas en la operativa**, mediante la realización de campañas de concienciación sobre la afección acústica y los problemas de salud derivados del ruido, destinadas a pilotos y controladores con el fin de maximizar el cumplimiento de procedimientos ya establecidos o que se incorporen a través del despliegue del Plan de Acción.

8.3.4 OTRAS MEDIDAS DE COMPROMISO CON EL ENTORNO

8.3.4.1 *Transparencia, participación y comunicación a la ciudadanía*

Fomento de la colaboración con administraciones y agentes implicados

El Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con la Comisión Mixta para el establecimiento de la servidumbre acústica y el Plan de Acción del Aeropuerto de Gran Canaria³⁰ en la que se decide y vela por el cumplimiento de la propuesta de servidumbre acústica realizada y con la Comisión de Seguimiento y Ejecución del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Gran Canaria constituida en diciembre de 2009³¹, en la que se tratan principalmente cuestiones relacionadas con la gestión del Plan de Aislamiento Acústico.

Se plantea mantener esta medida fomentando la participación y transparencia con el entorno.

Información a la ciudadanía del ruido y la operativa

El Aeropuerto de Gran Canaria dispone de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo (SIRLPA) con su mapa interactivo de ruido asociado que proporciona información completa y fiable al recibir y correlacionar la información obtenida de los planes de vuelo, los datos radar, y las mediciones acústicas realizadas por los Terminales de Monitorado de Ruido (TMR) distribuidos por el entorno del aeropuerto. De esta manera, el sistema registra, evalúa y correlaciona las características de cada evento sonoro, así como todos los datos relacionados con la aeronave responsable de dicho evento: identificativo del avión, posición, altitud, compañía aérea, destino, etc.

³⁰ Orden PRE/1923/2011, de 7 de julio, por la que se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Gran Canaria

³¹ Resolución de 4 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del aeropuerto de Gran Canaria, Las Palmas.



Concretamente el SIRLPA cuenta con un total de 5 Terminales de Monitorado de Ruido (TMR). Estos se encuentran ubicados en diferentes puntos dentro de los términos municipales que se sitúan más próximos al entorno aeropuerto y las rutas aéreas y que, a su vez, están más expuestos al ruido aeronáutico, mejorando así la medición y el control del grado de afección acústica.

El Aeropuerto de Gran Canaria publica mensualmente en su página web informes acústicos que proporcionan información mensual de las mediciones de ruido, registradas a través del SIRLPA.

En lo relativo a las quejas, el Aeropuerto de Gran Canaria, atiende las peticiones de los ciudadanos y recoge y responde las quejas recibidas relativas al medio ambiente desde los canales de comunicación, entre las que se encuentran las referentes al ruido.

A continuación, se incluye un listado de los canales de comunicación y oficinas de gestión que permiten la colaboración e intercambio de información entre gestor aeroportuario, agentes implicados y ciudadanos afectados:

- Mapa interactivo de ruido (WebTrak).
- Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico.
- Oficina de Atención Ambiental de la web de Aena (OAA).
- Sede Electrónica Enaire.

Como se ha comentado anteriormente, desde la implementación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelos proporcionado por el servicio WebTrak, también existe la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.

8.3.4.2 Seguimiento de la evolución del Plan de Acción

Un número significativo de las medidas planteadas en el presente Plan requiere un estudio previo de viabilidad técnica. Sin estos estudios que definan exactamente las modificaciones de una maniobra, o los porcentajes de un cambio de configuración, resulta imposible obtener resultados de reducción de las medidas planteadas.

Por esta razón, se precisa el control intermedio de las reducciones de población esperada en el horizonte del Plan, esto es, la realización de las simulaciones de reducción de ruido esperables en 2028 a los 2 años de la aprobación del PAR y una vez se disponga de los estudios previos de viabilidad técnica de cada una de las medidas.

Por otra parte, muchas medidas reflejarán resultados que periódicamente debieran analizarse y valorarse junto a otros datos como los proporcionados por el sistema de monitorado de ruido y sendas de vuelo, por lo que se plantea la realización de informes globales de seguimiento del plan con carácter bianual, a partir de los cuales AESA supervisará lo recogido en los capítulos 9 y 10 del presente PAR.



9. PROPUESTA DE MEDIDAS A INCLUIR EN EL PLAN DE ACCIÓN

La siguiente tabla recoge el resumen de las medidas que se incluyen en el presente Plan de Acción, con indicación de la finalidad explícita de cada una, las acciones a realizar para su consecución, los responsables, principales hitos y plazos comprometidos.

9.1 Reducción del ruido en la fuente.

| Medida | Acciones | Responsable | Plazo / Hito |
|---|---|-------------|---|
| Finalidad medida: Incentivar la renovación de flota con aeronaves menos ruidosas | | | |
| Medidas económicas para promover las aeronaves menos ruidosas especialmente en horario nocturno | Estudio específico para determinar los mecanismos económicos más adecuados que puedan promover la renovación de la flota. | AENA/DGAC | Junio 2025 / Estudio disponible |
| | Definir opciones de implantación | DGAC | Diciembre 2025 / Borrador disponible e inicio tramitación |

9.2 Planificación y Gestión de usos de suelo

| Medida | Acciones | Responsable | Plazo / Hito |
|--|--|--------------------------|--|
| Finalidad medida: Compatibilizar usos de suelo con infraestructura | | | |
| Aplicación de la Servidumbre Aeronáutica Acústica | Continuar con los informes a los planeamientos generales y parciales con base la servidumbre acústica vigente | DGAC emisión de informes | Anual / Elaboración de reporte resumen de informes emitidos |
| | Tramitación una nueva regulación para la gestión del ruido aeroportuario | DGAC | Diciembre 2025 / Borrador disponible e inicio tramitación |
| Promoción de mejoras en la planificación territorial fuera del ámbito de la Servidumbre Acústica | Comunicaciones a entidades locales con molestias más allá de la Servidumbre vigente | DGAC | Anual / Elaboración de reporte resumen de entidades locales y planeamientos informados |
| Finalidad medida: Garantizar que no se superen los objetivos de calidad acústica en el interior de viviendas y usos sensibles | | | |
| Plan de aislamiento acústico | Continuar con el aislamiento de viviendas y edificios de usos sensibles mediante aplicación del Plan de Aislamiento Acústico vigente | AENA | Anual / Elaboración de reporte resumen de inmuebles aislados |
| | Actualizaciones del ámbito del Plan de Aislamiento Acústico | AENA | En función de la evolución del ruido |



9.3 Procedimientos operacionales de atenuación de ruido

| Medida | Acciones | Responsable | Plazo / Hito |
|---|---|-------------------------------|---|
| Finalidad medida: Optimización de trayectorias sobre zonas pobladas | | | |
| Mejoras en la precisión de la navegación aérea | Proyecto de cambio a maniobras PBN | ENAIRE | Mayo 2026 / Maniobras definidas. |
| Implementación maniobras PBN | En caso de viabilidad técnica y acústica de las mejoras, incorporación al Proyecto de Implantación de maniobras PBN de Gran Canaria | AENA / ENAIRE | Mayo 2027/ Implementación |
| Finalidad medida: Minimización de los desvíos con impacto acústico | | | |
| Establecimiento de limitaciones para desvíos en salidas (incluidos turbohélices) | Estudios necesarios para establecer condiciones a los desvíos de trayectorias de salida | AENA/ENAIRE | Junio 2026 / Estudio disponible. |
| Finalidad medida: Incremento de altura de sobrevuelo en aproximaciones | | | |
| Mejoras en ángulo de aproximación | Análisis de las posibles mejoras acústicas sobre las poblaciones mediante el incremento del ángulo de aproximación por las cabeceras 03L/03R. | AENA | Diciembre 2025 / Estudios disponibles |
| | Análisis preliminar sobre la viabilidad de la maniobra con pendiente incrementada | ENAIRE | Diciembre 2028 / Estudios disponibles |
| Procedimientos de descenso continuo en aterrizaje (CDO) | Fomento de la realización de maniobras de tipo CDO maximizando su uso en periodo nocturno | AENA / ENAIRE | Bianual / Informe de evaluación eficacia |
| Finalidad medida: Maximizar el cumplimiento de los procedimientos establecidos | | | |
| Aplicación de mecanismos de control de tráfico aéreo | Iniciar mecanismo de seguimiento de los procedimientos de vuelo no autorizados | AENA/AESA | Anual / Informe de seguimiento de incumplimientos y sanciones |
| Fomento de la sensibilidad medioambiental para las partes implicadas en la operativa | Campañas de concienciación destinadas a compañías y controladores de la importancia de la aplicación de los procedimientos que minimizan el impacto acústico. | AENA / ENAIRE / Proveedor SNA | Una campaña anual para compañías y otra para controladores |



9.4 Otras medidas de Compromiso con el entorno

| Medida | Acciones | Responsable | Plazo / Hito |
|--|---|------------------------------------|--|
| Finalidad medida: Fomentar la transparencia, participación y comunicación a la ciudadanía | | | |
| Fomento de la colaboración con administraciones y agentes implicados | Mantenimiento de reuniones para el seguimiento de la gestión del PAA. Presentación, análisis y valoración de nuevas medidas | AENA | Anual / Informe de seguimiento |
| | Mejora de la gestión del ruido con la creación de la Comisión Ambiental del Aeropuerto de Gran Canaria mediante la modificación de la LNA/LSA | DGAC | Diciembre 2024 / Estimación aprobación Ley Dic 2028 / Creación Comisión |
| Información a la ciudadanía del ruido y la operativa | Información a través de la web, informes acústicos y Mapa interactivo (WebTrak) | AENA | Mensual y anual / Informes del SIRLPA publicados |
| | Registro y tratamiento de quejas por ruido | DGAC/AENA/ ENAIRES/AESA | Anual / Estadísticas de quejas recibidas |
| Finalidad medida: Seguimiento de la evolución del Plan de Acción | | | |
| Simulación de la reducción esperable en 2028 de personas afectadas | Evaluación de la reducción de ruido a los 2 años de la aprobación del PAR, con estudios de viabilidad técnica y acústica disponibles | AENA | Diciembre 2026 / Informe de reducción esperable disponible |
| Informe de seguimiento del PAR IV | Recopilación de información sobre el avance en la ejecución de todas las medidas, así como, en su caso, la efectividad conseguida | AENA / ENAIRES / DGAC / AESA | Bianual |

NOTA: Las emisiones de informes anuales o bianuales se entenderán siempre como años naturales completos y se emitirán en los dos meses siguientes a la finalización del periodo objeto de informe.



10. CONTROL DEL PLAN DE ACCIÓN Y SEGUIMIENTO

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), de conformidad con su Estatuto aprobado por Real Decreto 184/2008, de 8 de febrero y modificado tanto por el Real Decreto 310/2022, de 3 de mayo y el Real Decreto 160/2023 de 7 de marzo, tiene asignadas las siguientes funciones en materia de medio ambiente y, de forma más concreta, de aquellas relacionadas con el control y vigilancia de la contaminación acústica de los aeropuertos de uso público competencia de la Administración General del Estado:

- Supervisión, inspección y sanción de las obligaciones derivadas la Ley 37/2003 del Ruido para aeropuertos competencia del Estado, en particular del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica y/o límites de inmisión establecidos, además de la supervisión de los planes de acción asociados tanto a los mapas estratégicos de ruido como a las servidumbres aeronáuticas acústicas y cualquier otra función de esta naturaleza que pueda quedar establecida en la normativa acústica de aplicación.
- En virtud del Reglamento 598/2014 (UE) de 16 de abril de 2014, las funciones que se asignan a la Autoridad Competente en el establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos, dentro del denominado “enfoque equilibrado”.
- Conforme a lo previsto en la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de evaluación ambiental, y normas concordantes, las funciones asignadas al órgano sustantivo, tanto en los proyectos de construcción y modificación estructural o funcional de los aeródromos, helipuertos y aeropuertos civiles de competencia de la Administración General del Estado, como en los proyectos de establecimiento de procedimientos civiles de vuelo, cambios de espacio aéreo y/o modificación de los ya existentes que deban ser aprobados por AESA.

En lo que respecta a la supervisión de los PAR, AESA analizará y evaluará el grado de cumplimiento de las medidas y estrategias de reducción del ruido recogidas en estos, analizando el nivel de desempeño de las medidas así definidas.

Para aquellas medidas en las que se hayan establecido hitos y plazos concretos, se evaluará su cumplimiento de forma específica, cuantificada e independiente. Para aquellas medidas cuyo responsable sea un organismo distinto al gestor aeroportuario (AENA), AESA solicitará a dicha entidad u organismo responsable la información concreta y/o detallada sobre cada una de ellas, al objeto de comprobar su grado de cumplimiento.

De forma más específica, el seguimiento y evaluación del PAR se realizará por parte de AESA atendiendo a las siguientes directrices:

- Se realizará al menos una actuación de supervisión/evaluación final, dentro del periodo reglamentario establecido de vigencia del PAR. Dicha actuación de cierre del ciclo se iniciará de manera paralela a la aprobación del mapa estratégico de ruido en su siguiente fase, previsto para el año 2027, que reflejará la situación operativa del 2026 o la que se determine reglamentariamente, salvo que existan



circunstancias justificadas de tipo operativo o de causa mayor que impidan reflejar ese escenario en el MER. Esta actuación reflejará las conclusiones sobre el resultado y cumplimiento de las medidas planteadas para el ciclo que se cierra y deberá servir de base para el siguiente PAR. Para ello en su informe incluirá las métricas e indicadores que considere necesarios con los que evaluar y analizar las medidas implantadas, así como las conclusiones obtenidas.

- Las actuaciones de supervisión intermedias, dentro de dicho plazo de vigencia del PAR, se establecerán según la necesidad y naturaleza de las medidas establecidas en el capítulo 9 y el orden de magnitud de posible variación de los resultados de las mismas y sus indicadores, de manera que se pueda reflejar un cambio perceptible en los mismos desde la anterior evaluación. No se iniciarán estas actuaciones en un periodo inferior a un año.
- AESA hará uso de la información incorporada en los informes de seguimiento bianuales y, en caso necesario, solicitará a la Entidad u Organismo responsable información adicional `ad-hoc` con el fin de analizar de forma detallada el grado de cumplimiento y el avance de lo establecido en este PAR.
- Adicionalmente, AESA podrá solicitar datos al gestor aeroportuario, proveedor de servicios de Navegación Aérea, Dirección General de Aviación Civil o a aquella entidad, organismo o actor implicado que pueda disponer de datos en origen, que permitan verificar los datos ofrecidos, en función de la medida o parámetro que se esté verificando.

Una vez finalizada la actuación de supervisión final, AESA emitirá un informe en el que se recogerán las conclusiones de la supervisión del PAR y la evaluación de las medidas objeto de seguimiento. Previo a la emisión de este informe, AESA dará trámite de audiencia a los organismos implicados para la presentación de comentarios y alegaciones.

10.1 Indicadores clave del rendimiento y efectividad

Se establecen a continuación una serie de indicadores, que, entre otros posibles, permitirán evaluar el grado de efectividad de las medidas cuando finalmente se implanten. Tal como se ha reflejado anteriormente, dentro de las actuaciones de supervisión intermedias este capítulo podrá ir variando, viendo modificados indicadores particularizados en función del resultado de los múltiples estudios de viabilidad de medidas que se realizarán en los primeros años de vigencia del Plan.

En todo caso se evaluarán con el MER V.



Tabla 9 Indicadores efectividad

| Finalidad | Indicador efectividad |
|--|---|
| Incentivar la renovación de flota con aeronaves menos ruidosas | % aeronaves en las diferentes categorías acústicas en función de su margen acumulado respecto al Capítulo 3 en periodo diurno y nocturno respecto a 2016 |
| Compatibilizar usos de suelo con infraestructura | <ul style="list-style-type: none">• Nuevas viviendas dentro de servidumbre y fuera de servidumbre pero dentro de Lden^(*) 55 y Ln^(*) 50• Número de viviendas aisladas |
| Medidas operacionales | Número de personas incluidas en Lden ^(*) 55 -o en Ln ^(*) 50 para medidas que se apliquen en horario nocturno- dentro del área de afección que se delimite |
| Compromiso de los operadores | Número de incumplimientos no autorizados |
| Compromiso con el entorno | Número de quejas únicas |
| Seguimiento de la eficacia general de las medidas | Número de personas incluidas dentro de la isófona Lden ^(*) 55 dB(A) |

(*) los resultados de este indicador serán directamente comparables siempre que no cambie en su estimación, la versión de la metodología de cálculo que se esté utilizando, recogida en el anexo II del RD 1513/2005

Fuente: Elaboración propia

11. CONCLUSIONES

El presente Plan de acción fija las medidas que deberá acometer el sector aeronáutico con el fin de minimizar la población expuesta al ruido ambiental proveniente del Aeropuerto de Gran Canaria, con los responsables y el plazo fijado para cada una de ellas.

A los dos años de la aprobación del mismo y una vez elaborados los estudios técnicos, de viabilidad y seguridad propuestos, se elaborarán simulaciones acústicas que permitan cuantificar la reducción del ruido esperable con su implementación.

La Agencia Estatal de Seguridad Aérea actúa como autoridad de supervisión del cumplimiento del presente Plan de acción.