

PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN DE LA LAGUNA DOCUMENTO PARA INFORMACIÓN PÚBLICA

Julio 2014

J. JUSTIFICACIÓN DEL CUMPLIMIENTO DE LAS
DISPOSICIONES SUPRAMUNICIPALES

**J5. DISPOSICIONES NORMATIVAS SOBRE EL
AEROPUERTO TENERIFE NORTE**

ÍNDICE

1. CONSIDERACIONES PREVIAS Y METODOLÓGICAS -----	3
1.1. Marco normativo vigente -----	3
1.2. Las disposiciones legales con incidencia en el planeamiento -----	5
1.3. Organización y contenido del presente capítulo -----	5
1.4. Actuaciones de coordinación interadministrativa en relación al aeropuerto-----	6
2. DELIMITACIÓN DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO-----	8
2.1. Delimitación del Plan Director y propuesta del PGO -----	8
2.2. Recintos incluidos -----	9
2.2.1. Recinto I1, I2 e I3-----	9
2.2.2. Recinto I4-----	10
2.2.3. Recinto I5-----	11
3. CUMPLIMIENTO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS -----	12
3.0. Introducción-----	12
3.0.1. Las servidumbres aeronáuticas-----	12
3.0.2. Análisis e identificación de conflictos -----	13
3.1. Tejina-----	16
3.2. El Pico-----	16
3.3. Valle de Guerra -----	17
3.4. Guamasa -----	18
3.5. Los Rodeos -----	18
3.6. El Ortigal -----	21
3.7. Coromoto Aeropuerto-----	22
3.8. Los Baldíos -----	22
3.9. Geneto-----	24
3.10. La Vega Lagunera -----	24
3.11. Las Mercedes-----	25
3.12. Zona Centro -----	25
3.13. La Cuesta -----	26
3.14. Taco -----	27
3. CUMPLIMIENTO DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS -----	29
3.0. Introducción -----	29
3.1. Identificación de conflictos-----	32



3.2. Justificación del mantenimiento de los conflictos en usos residenciales-----	33
3.2.1. Garimba-----	33
3.2.2. El Charcon-----	34
3.2.3. Guamasa-----	34
3.2.4. Los Rodeos-----	35
3.2.5. Coromoto Aeropuerto-----	37
3.2.6. Los Baldíos-----	37
3.2.7. Geneto-----	39
3.2.8. La Cuesta-----	40
3.3. Justificación del mantenimiento de los conflictos en usos educativos y sanitarios-----	41
3.3.1. Coromoto Aeropuerto-----	41
3.3.2. La Cuesta-----	42
4. RESPUESTA AL INFORME INSTITUCIONAL EMITIDO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA-----	43
4.1. Sistema General Aeroportuario-----	43
4.2. Servidumbres Aeronáuticas-----	44
4.3. Servidumbres Acústicas-----	45



1. CONSIDERACIONES PREVIAS Y METODOLÓGICAS

1.1. Marco normativo vigente

La normativa de aplicación a la que se encuentra sujeta el presente Plan General debido a la localización del aeropuerto Tenerife Norte es la siguiente:

- a) *Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea*, en la que se establecen las determinaciones sobre la soberanía del espacio aéreo y su estructuración, con la división en demarcaciones y el señalamiento de zonas y canales de tránsito. Contiene disposiciones relativas al régimen, características y clasificación de aeropuertos y aeródromos sometidos todos ellos a jurisdicción militar.
- b) *Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio*, que desarrolla lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1966, contemplando la actualización del marco normativo de los aeropuertos.
- c) *Real Decreto 1.541/2003, de 5 de diciembre, por el que se modifica el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres aeronáuticas, y el Decreto 1.844/1975, de 10 de julio, de servidumbres aeronáuticas en helipuertos, para regular excepciones a los límites establecidos por las superficies limitadoras de obstáculos alrededor de aeropuertos y helipuertos*.
- d) *Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social* por la que las servidumbres acústicas han quedado recientemente reguladas junto con las aeronáuticas, concretamente en el apartado cuatro de su artículo 63, sobre “Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea”.
- e) *Ley 9/2006, de 289 de abril, sobre evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente*, que es una transposición que incorpora al derecho español la Directiva 2001/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de junio de 2001, relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas en el medio ambiente. La aplicación de esta ley supondrá la realización de un proceso de evaluación ambiental estratégica de los planes y programas que elaboren y aprueben las Administraciones Públicas.
- f) *Real Decreto 1.367/2007, 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.
- g) *Real Decreto 862/2009, de 14 de mayo, por el que se aprueban las normas técnicas de diseño y operación de aeródromos de uso público y se regula la certificación de los aeropuertos de competencia del Estado*.

De acuerdo al Real Decreto 2.591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1966, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la ordenación y planificación de los aeropuertos y su zona de servicio será efectuada mediante el Plan Director, siendo éste un instrumento de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística. En él, se detallarán y delimitarán las “Zonas de Servicio de los Aeropuertos de Interés General, con la inclusión de los espacios de reserva que garantizan el desarrollo y expansión del aeropuerto, y la determinación de las actividades aeroportuaria o complementarias a desarrollar en las distintas zonas comprendidas dentro del recinto del aeropuerto y su zona de servicio”.

Se establece, de igual modo, en la citada ley la calificación de “Sistema General Aeroportuario” para los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, de modo que los planes de ordenación urbana no podrán incluir determinación alguna que interfiera o perturbe el ejercicio de las competencias estatales sobre tales aeropuertos de interés general.

Es, por tanto, objeto de éste Real Decreto la determinación de los objetivos y contenido del Plan Director, la definición de la documentación que debe incluirse para su aprobación de acuerdo con la normativa vigente, la declaración de la zona de servicio del aeropuerto como zona de utilizad pública a efectos expropiatorios y la determinación de los plazos en que deberán ser revisados los Planes Directores. Se dispone, por último la tramitación y aprobación de Planes Especiales, así como la normativa de ejecución de obras en el espacio delimitado por el recinto aeroportuario.

Las mayores limitaciones del Plan Director derivan de su propia naturaleza de instrumento de ordenación sectorial. Como le es preceptivo, sus determinaciones tienen por finalidad, principal y casi exclusivamente, garantizar la seguridad y funcionalidad de la navegación aérea, supeditando a la misma cualquier otro objetivo de ordenación sobre el territorio en que se sitúa. Tal prevalencia queda además consagrada legalmente, toda vez que se prohíbe a los planes urbanísticos que establezcan cualquier determinación que pudiera interferir o perturbar el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria (artículo 8 del RD 2591/1988 sobre la Ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio). No obstante, que tal sea (y deba ser) el cometido de un Plan Director no debería impedir que su ordenación contribuyera también a dar también respuesta a problemas y necesidades no propiamente aeroportuarios pero cuya existencia y opciones de solución viene influidos por la presencia de dicha instalación. El aeropuerto no es un enclave cerrado que puede aislarse del territorio en que se dispone, sino que su funcionamiento influye y es influido por las actividades del entorno. Es por tanto necesario, como paso previo a la propia formulación de un Plan Director, una reflexión sobre la función y el carácter del aeropuerto en relación al territorio, a partir de la cual definir unos objetivos básicos que, sin cuestionar en absoluto la finalidad sectorial que justifica el instrumento, permita una mayor eficacia del mismo. Obviamente tal reflexión trasciende de los límites de los factores referidos a la navegación aérea e involucra aspectos estratégicos sobre el desarrollo económico y territorial, máxime en situaciones tan singulares como las del Aeropuerto de Tenerife Norte. En consecuencia, las decisiones pertinentes deberían haber sido adoptadas coordinadamente por las Administraciones territoriales con el consenso del Ministerio de Fomento, lo que no ha ocurrido.

Resulta obvio que, en estas circunstancias, el Plan Director no debe plantearse la ordenación como respuesta sectorial a las previsiones tendenciales de evolución del tráfico aéreo, tanto cuantitativas como cualitativas, como si éstas fueran un *input* apriorístico, incuestionable. Por el contrario, esta evolución futura debería haber sido supeditada a una estrategia de desarrollo socioeconómico y urbanístico del área metropolitana y de la Isla en su conjunto. Así pues, las principales críticas al Plan Director derivan de que en su elaboración se ha prescindido de dos requisitos que son este caso indispensables: la reflexión y decisión previa sobre el carácter de este aeropuerto, y la ordenación de su recinto "legal" sin la consideración de parte integrante de un ámbito mayor que, en su conjunto, pueda alcanzar la máxima potencialidad y contribución al desarrollo territorial y socioeconómico.

La ordenación que este PGO plantea, intenta compatibilizar las disposiciones legales sectoriales establecidas para los aeropuertos y a la realidad” municipal. La necesidad de homogeneizar y dotar de estructura mínima a los núcleos de población y el evitar afecciones que pudieran ser agravios comparativos entre zonas que a, efectos urbanísticos, son prácticamente iguales justifican la ordenación propuesta y es en los siguientes apartados donde se razonan y argumentan los eventuales conflictos exponiéndolos individualmente.

1.2. Las disposiciones legales con incidencia en el planeamiento

Las disposiciones de la normativa legal sobre aeropuertos que inciden en las determinaciones de ordenación del planeamiento urbanístico se contiene mayoritariamente en los capítulos I, II, III del Decreto 584/1972 Servidumbres Aeronáuticas, y 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, y se concretan en las siguientes:

- a) **Servidumbres de los aerodromos:** áreas y superficies que son necesarias establecer en los aerodromos y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves.
- b) **Servidumbres de las instalaciones radioeléctricas aeronáuticas:** áreas y superficies que son necesarias establecer para garantizar su correcto funcionamiento, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.
- c) **Servidumbres de la operación de aeronaves:** áreas y superficies que son necesarias establecer para garantizar las diferentes fases de la maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.
- d) **Afecciones acústicas:** sectores del territorio, en función del uso que tengan, residencial, educativo, industrial, sanitario, etc. (áreas acústicas) donde se superan los objetivos de calidad acústica determinados en el Anexo II, tabla A, del RD anteriormente citado.

1.3. Organización y contenido del presente capítulo

Identificadas y analizadas cuales son las disposiciones legales que tienen incidencia en las determinaciones urbanísticas, se pasa a continuación a describir la organización y contenido expositivo.

El capítulo *Delimitación del sistema general aeroportuario* se inicia con una introducción que se explica la motivación que sirve de base a la propuesta de redelimitación de la zona de servicio. Luego se realiza la justificación de los recintos que se excluyen incorporando una imagen de la superficie afectada. La misma metodología se realiza para los recintos que se incorporan.

El capítulo *Justificación del cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas* se inicia con una introducción donde se explica las limitaciones y restricciones que se deben considerar según las servidumbres aeronáuticas. Luego se explica como se ha realizado el análisis de comparación de las cotas topográficas con las Servidumbres. Finalmente se hace un análisis por núcleos afectados donde se describen las servidumbres que se vulneraban y la justificación de porque se ha realizado la ordenación del presente PGO, al igual que en el capítulo anterior se incorpora una imagen de cada núcleo con las piezas que vulneran las servidumbres.

Por último, el capítulo *Justificación del cumplimiento de las afecciones acústicas* se inicia al igual que el resto de capítulo con una introducción donde se recogen las determinaciones que afectan a la ordenación. A continuación se expone también la metodología mediante la cual se han identificado las *piezas* de la ordenación urbanística que quedan afectadas por los niveles de ruido del aeropuerto y se motiva, para cada una de ellas, el contenido de las determinaciones establecidas por el Plan General. La exposición se divide en *áreas* existentes y *áreas* nuevas, debido a los distintos requisitos legales sobre cada una de estas categorías, y dentro de cada grupo, como en el capítulo previo, se organiza por los núcleos urbanos de este PGO.

1.4. Actuaciones de coordinación interadministrativa en relación al aeropuerto

Con fechas 27 de septiembre y 2 de octubre de 2012, tiene entrada en la Dirección General de Aviación Civil la solicitud del Servicio de Planeamiento y Planificación del Ayuntamiento de San Cristóbal de Tenerife para informar sobre el documento de Aprobación Inicial del Plan General de Ordenación de San Cristóbal de La Laguna, conforme a lo establecido en el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

Con fecha 19 de diciembre de 2012, la Dirección General de Aviación Civil emite el preceptivo y vinculante informe en el que se identifican las discrepancias entre las determinaciones del Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte vigente, las servidumbres acústicas y las servidumbres aeronáuticas con la indicado en el documento de Aprobación Inicial del PGO de San Cristóbal de La Laguna.

Con fecha 2 de agosto de 2013 el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna solicita información sobre la vigencia de las servidumbres aeronáuticas definidas en el Real Decreto 2025/1976, de 30 de julio, por el que se establecen las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Tenerife Norte. En particular, se solicita información respecto al Centro de Emisores VHF y al radiofaro no direccional NDB al observarse discrepancias entre las coordenadas de dichas radioayudas definidas en el Real Decreto y entre las definidas en el Plan Director del Aeropuerto.

Con fecha 3 de diciembre de 2013, la Dirección General de Aviación Civil responde a la anterior petición de información indicando:

- a) Respecto a la diferencia de coordenadas del NDB, la DGAC indica que las que figuran en el Real Decreto están referenciadas al Datum del Pico de Las Nieves mientras que para las del Plan Director se utilizó el WGS84, siendo ambas correctas.
- b) Respecto al Centro de Emisores, Aena informó que la instalación fue desmantelada volviéndose a instalar en las proximidades del subsistema GP/DEMIF, coemplazado con el SMR, indicando asimismo que *“no es necesario aplicar la servidumbre aeronáutica asociada al Centro de Emisores VHF según se definen en el Real Decreto 2025/1976 en los desarrollos urbanísticos del entorno”*.

Con fecha 12 de julio de 2013, se mantiene una reunión entre Dirección General de Aviación Civil, Aena, Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna y Equipo Redactor del PGO con el fin de convenir una metodología lo más precisa para resolver las discrepancias de la ordenación urbanística con la exigencias aeroportuarias.

Las decisiones adoptadas en dicha reunión fueron:

- a) Se respetará el ámbito del Plan Director de TFN vigente, lo que implica que en el PGO se asigne a Aena la expropiación de los correspondientes terrenos dentro del primer cuatrienio.
- b) Se acuerda que el ámbito del SGA quedará en el PGO sin ordenación pormenorizada, remitida ésta al Plan Especial previsto en la legislación, al cual se le establecerá un plazo de formulación en el Plan General.
- c) Respecto a las servidumbres acústicas, se aclara el criterio de la DGAC sobre la prohibición absoluta de incrementar respecto del planeamiento usos residenciales en la huella. No es una imposición literal de la legislación; se comparte con carácter general pero, admitiendo la posibilidad de permitir excepciones en situaciones que no admitan otra solución y siempre con las medidas correctoras precisas para garantizar los límites de inmisión interior.

- d) Respecto de las servidumbres aeronáuticas, se aclara que la identificación de “incumplimientos” debe hacerse respecto del planeamiento vigente. En base a ello, se acuerda que el equipo identificará todas las piezas, o parte de ellas, en las que, además de superarse los límites de altura respecto de las líneas máximas derivadas de las servidumbres de acuerdo a las condiciones del nuevo Plan.

2. DELIMITACIÓN DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO

2.1. Delimitación del Plan Director y propuesta del PGO

El ámbito territorial del aeropuerto Tenerife Norte y de su zona de servicio queda definido en el Plan Director vigente, aprobado por Orden de 5 de septiembre de 2001 del Ministerio de la Presidencia. La zona de servicio (que incluye el recinto aeroportuario), que aparece delimitada en el plano XI.1 y también recogida como anexo a la Orden Ministerial (véase figura adjunta), se configura por un conjunto de segmentos rectos y curvos para los que se señalan las coordenadas UTM de sus vértices principales. La zona de servicio tiene una superficie estimada de 198,47 hectáreas, de las cuales 156,32 corresponden al subsistema de movimiento de aeronaves y 42,15 al subsistema de actividades aeroportuarias.

Pasado el perímetro de la zona de servicio a la cartografía del PGO y superpuesto al conjunto de condicionantes y determinaciones de la ordenación, se verifican algunas "contradicciones" que han aconsejado proceder a una redelimitación del mismo, definiendo como *recinto aeroportuario* con la calificación urbanística de sistema general un ámbito ligeramente distinto del aprobado con el Plan Director. La superficie del ámbito calificado por este PGO como sistema general aeroportuario es de 181,25 hectáreas (91,32% de la zona de servicio delimitada por el Plan Director).



Figura 1: Recintos de inclusión y exclusión del Sistema General Aeroportuario propuesto por el PGO.

En los siguientes apartados se describen los recintos que se han incluido como parte del Sistema General y su correspondiente justificación. Teniendo en cuenta como base de partida el ámbito que clasificaba el Plan director como Sistema General, lo cual no indica que ya sean del aeropuerto tal y como se justifica a continuación. El nuevo redimensionamiento del Aeropuerto pasa de tener 198,47 (*Plan Director*) hectáreas a unas 204,29 hectáreas (*propuesta del PGO*) lo que hace un reajuste del 102,93 %.

La calificación del recinto aeroportuario como sistema general implica lo siguiente:

- a) La consideración del mismo como elemento estructurante del modelo de ordenación urbanística municipal.
- b) La adscripción de los suelos al dominio público, con la obligación de la Administración de expropiar los que en la actualidad sean de titularidad privada.

2.2. Recintos incluidos

En este apartado se justifica los suelos que no incluye el Plan Director como Sistema General Aeroportuario pero, que este PGO propone que sí formen parte del mismo. En total se incluyen 5 recintos, todos situados en el margen norte del aeropuerto entorno a la Carretera del Campo de Golf “TF-235” (los recintos I.1, I.2 e I.3), y el Camino de San Lázaro (los recintos I.4 y I.5).

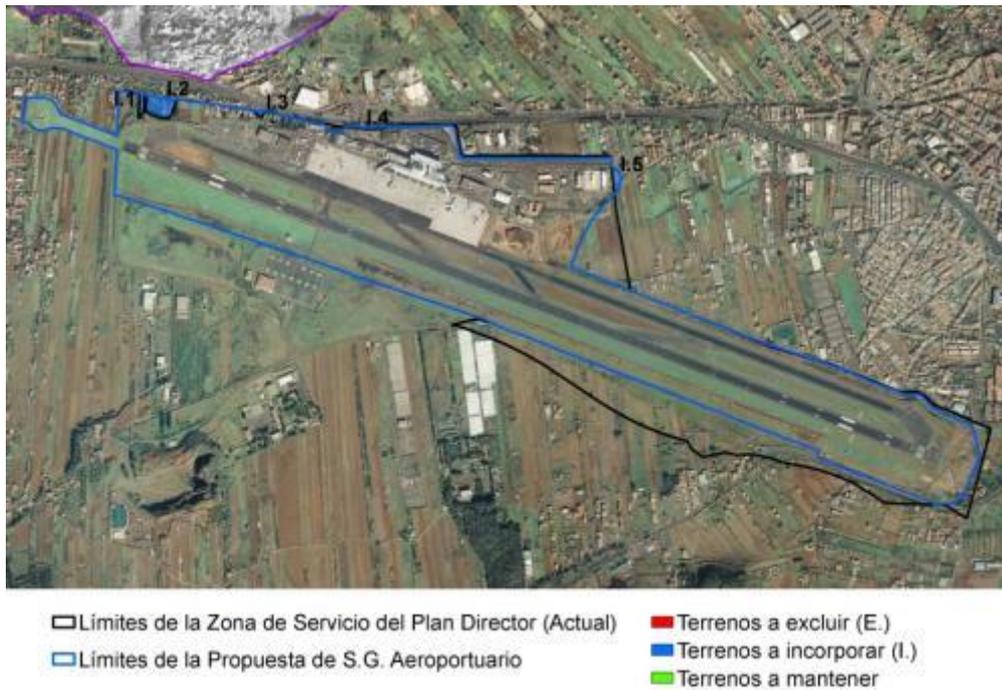


Figura 6: Recintos de ampliación.

2.2.1. Recinto I1, I2 e I3

El borde noroeste del ámbito aeroportuario de acuerdo a la delimitación del Plan Director discurre perfectamente ajustado a los límites de los elementos viarios exteriores existentes salvo en tres tramos donde, sin ninguna lógica funcional, se "retranquea" hacia dentro para excluir dejar fuera estos tres recintos que este PGO propone, por razones evidentes, que formen parte del sistema general aeroportuario. Las características de estas parcelas de morfología unifamiliar son análogas a las adyacentes que sí están incluidas en el sistema general. De otra parte, mantenerlas fuera las deja sometidas a un régimen de servidumbres que grava considerablemente cualquier opción de ordenación urbanística. Por último, se entiende que la incorporación de estos tres recintos al sistema general aeroportuario mejoraría considerablemente la funcionalidad y posibilidades de ordenación interior, facilitando los movimientos de entradas y salidas en esa parte del complejo. La superficie conjunta de los recintos I1, I2 e I3 asciende a 11.095.13 m².



Figura 7: Recintos de inclusión I1, I2 e I3

2.2.2. Recinto I4

El recinto de inclusión I4, situado frente a los actuales aparcamientos de empleados de la aeropuerto, se propone inclusión para ajustarlo el Sistema General Aeroportuario al borde de la futura Avda. Quinto Centenario para que de esta manera se permita continuar con la misma alineación viaria en todo el margen norte, garantizando el que no se creen bolsas de suelo con un uso residual. Por ello el PGO propone que el Sistema General Aeroportuario se ajuste lo mejor posible a la futura avenida, cambiando las competencias de gestión de un organismo al otro sin necesidad de expropiar. El PGO propone la inclusión, incorporándose una superficie total de 880,15 m².



Figura 8: Recintos de inclusión I4



2.2.3. Recinto I5

Con el recinto de inclusión I5 situado junto a la actual glorieta de entrada al Aeropuerto se propone incluir una superficie de 2.546,08 m², evitando la creación de bolsas interiores sin uso entre el sistema general aeroportuario y el sistema general viario.



Figura 9: Recintos de inclusión I5



3. CUMPLIMIENTO DE LAS SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

3.0. Introducción

3.0.1. Las servidumbres aeronáuticas

La legislación vigente establece dos tipos de servidumbres sobre los terrenos del entorno de los aeropuertos derivadas de la existencia de éste. Las primeras, tradicionalmente denominadas aeronáuticas, se dividen, a su vez, en las tres siguientes:

- a) Las Servidumbres de los Aeródromos, que son las necesarias en los aeródromos y sus alrededores para garantizar la seguridad en el movimiento de las aeronaves.
- b) Las Servidumbres de las Instalaciones Radioeléctricas Aeronáuticas, que son las destinadas a garantizar el correcto funcionamiento de estas instalaciones de las que dependen en gran parte la regularidad del tráfico aéreo.
- c) Las Servidumbres Operacionales, que son las necesarias para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

El segundo tipo de servidumbre (también denominadas afecciones) son las acústicas, que quedaron incorporadas a las establecidas en razón de la navegación aérea a través de la Ley 55/1999 que modificó la Disposición Adicional Única de la 48/60 sobre Navegación Aérea. Si bien, no se ha promulgado el reglamento previsto en cuanto a la delimitación de las servidumbres acústicas y al establecimiento de su régimen jurídico, en el año 2003 se aprobó la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, que supuso la trasposición al ordenamiento jurídico español de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Este tipo de servidumbre se analiza y describe en el siguiente capítulo, justificándose las afecciones en la propuesta de ordenación del presente PGO. Ambos tipos de servidumbres implican determinadas restricciones sobre los usos y actos de ejecución admisibles en los terrenos afectados, las cuales, en virtud de la Disposición Adicional Única de la Ley 48/60 sobre Navegación Aérea, modificada a través de la Ley 55/99, deben ser tenidas en cuenta por el planeamiento en la regulación de los mismos¹.

Las servidumbres aeronáuticas se concretan, fundamentalmente, en la limitación de las alturas de los inmuebles que puedan emplazarse dentro de su ámbito de afección. Tales limitaciones de altura se aplican por referencia a unos planos facilitados por la Dirección General de Aviación Civil en los que se grafían las líneas de cota máxima respecto al nivel del mar que pueden alcanzar las edificaciones, con la particularidad de que existen ámbitos territoriales en los que ya el terreno natural "vulnera" los límites derivados de las servidumbres. En base a ello, las determinaciones urbanísticas del PGO que vienen condicionadas por las servidumbres aeronáuticas son las dos siguientes²:

- a) Sobre todo el ámbito territorial afectado, las de altura máxima de las edificaciones, mediante las cuales se deberá garantizar que toda nueva construcción no podrá sobrepasar la altura de las líneas de nivel de las superficies limitadoras de las servidumbres aeronáuticas representadas en los planos.

¹ "4. El planeamiento ... urbanístico ... que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos".

²En el subcapítulo 2.2 del Título 1 del Volumen J de la documentación de este Plan General se justifica detalladamente el cumplimiento de las servidumbres aeronáuticas.

- b) Sobre los ámbitos que ya "vulneran" las servidumbres, las de clasificación y categorización de suelo, ya que sobre tales terrenos no deben delimitarse *áreas nuevas* (suelo urbanizable o urbano no consolidado) que conlleven nuevas edificaciones³.

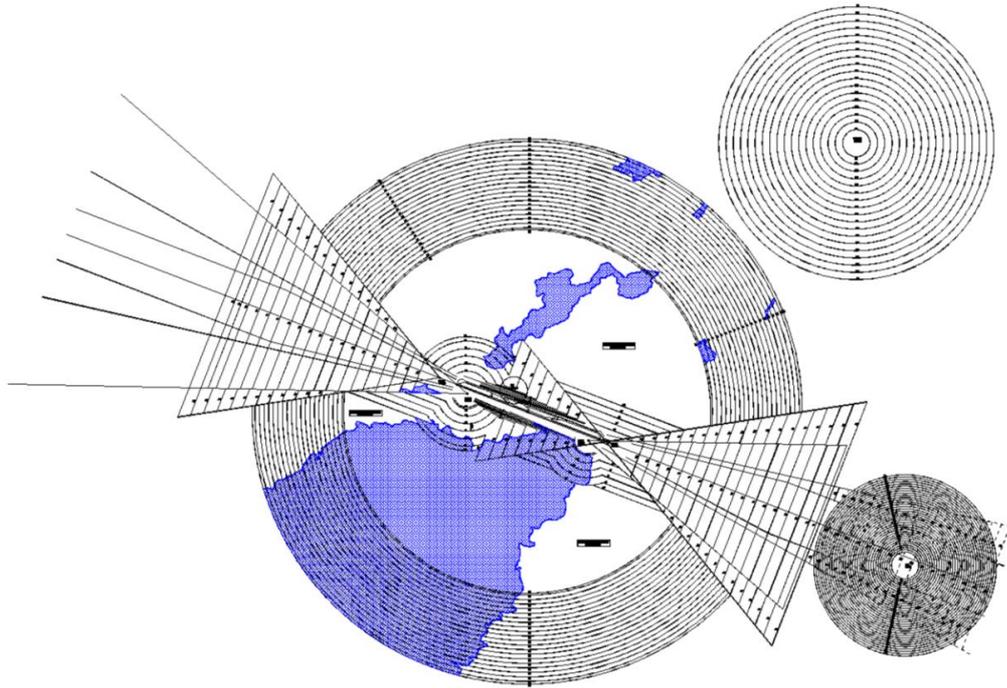


Figura 10: Servidumbres aeronáuticas (en azul "terreno que ya las vulneran")

Las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto Tenerife Norte fueron establecidas por el RD 2025/1976, de 30 de julio y, de conformidad con el mismo y la normativa internacional, el Plan Director vigente, en su Anexo 3A, incorpora el estudio correspondiente, delimitando el ámbito territorial que queda afectado por las mismas, distinguiendo entre las derivadas de la situación actual y las del desarrollo previsible.

Como puede apreciarse el ámbito afectado por las servidumbres aeronáuticas abarca casi la totalidad del término municipal de La Laguna (junto con partes significativas de los de Santa Cruz, Tegueste, Tacoronte y El Rosario). Tan sólo quedan al exterior de dicho ámbito, parte del Parque Rural de Anaga (que no es objeto de ordenación por este PGO) y la franja costera del área territorial Norte /los núcleos de Punta del Hidalgo en su totalidad y partes de los de Tejina y de Valle de Guerra).

3.0.2. Análisis e identificación de conflictos

Para analizar las afecciones que sobre el territorio ordenado por el Plan General derivan de las servidumbres aeronáuticas y, en especial, identificar los recintos de ordenación (*piezas*) en los que la determinación de "altura máxima permitida" establecida por el Plan pudiera ser conflictiva con aquéllas, se ha seguido la metodología que se describe a continuación, en base a las decisiones adoptadas en la reunión con los técnicos de la DGAC y de AENA:

³Cabría, sin embargo, que una *área nueva* delimitada por el PGO "invadiera" parcialmente estos ámbitos singulares, siempre que dicha parte no fuera edificable (espacio libre o viario, por ejemplo).



- a) Se ha supuesto, en primer lugar, del plano en formato digital en el que se recogen las líneas de las servidumbres aeronáuticas, facilitado por AENA a la Gerencia de Urbanismo de La Laguna. Dicho archivo se ha convertido a formato *shape*.
- b) Dicho archivo se "cruzó" con un modelo digital topográfico, obtenido a partir de la cartografía oficial de Canarias, facilitada por la empresa GRAFCAN. Como resultado, restando a la altitud máxima (msnm) de cada línea del plano de servidumbres la real del terreno, se indicaba para cada tramo de las primeras la altitud en metros que como máximo podía alcanzar una edificación en cada línea (los resultados negativos correspondían obviamente a las partes del terreno actual con cotas altimétricas superiores a la altitud máxima derivada de las servidumbres aeronáuticas).
- c) Las nuevas líneas de servidumbre, identificadas en metros sobre el terreno (no sobre el nivel del mar) se cruzaban con el *shape* de piezas de la ordenación del presente Plan General, en uno de cuyos campos se establece la altura máxima. Cuando ésta se fija en plantas (en la mayoría de las piezas), se convirtió a metros multiplicando el número máximo de plantas por 3.
- d) Además, se superpuso el *shape* de piezas de la propuesta del PGO con el de la ordenación del PGO vigente, lo que permitía comparar la altura máxima establecida en ambos planeamientos.
- e) Los "cruces" de las líneas de servidumbres con el *shape* de piezas daban como resultado la división de éstas en recintos a los cuales se les atribuía un valor en metros igual a la diferencia entre la altura máxima derivada de las servidumbres y establecida por el Plan General. Cuando la diferencia es positiva, las condiciones normativas del Plan General garantizan que los edificios que se construyan en esas *subpiezas* no alcanzarán el límite altitudinal de las servidumbres aeronáuticas. En cambio, cuando la diferencia es negativa, la regulación del PGO posibilitaría que los edificios superaran la altura máxima derivada de las servidumbres. Además, se cruzó con el *shape* del PGO vigente, para identificar aquellos recintos en los que el nuevo Plan General permite una altura máxima superior a la del vigente.
- f) Los resultados de este análisis GIS dan como resultado los siguientes recintos:
 - f1. *Verde*: Suelos donde la altura normativa de la revisión del PGO sea menor o igual que la altura indicada en el Planeamiento Vigente.
 - f2. *Amarillo*: Suelos donde la altura normativa de la revisión del PGO sea mayor a la altura indicada en el Planeamiento Vigente y queda por debajo de la servidumbre aeronáutica correspondiente.
 - f3. *Rojo*: Suelos donde la altura normativa de la revisión del PGO sea mayor a la altura indicada en el Planeamiento Vigente y queda por encima de la servidumbre aeronáutica correspondiente.
 - f4. *Rayado*: Terreno existente situado por encima de la servidumbre aeronáutica correspondiente.
- g) Para las piezas grafiadas en color amarillo o rojo, se establece la obligatoriedad de realizar el preceptivo Informe Aeronáutico que, frente a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), acredite que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas (Informe tipo 1) o que, en caso de vulnerarlas, no se compromete la seguridad de las operaciones aéreas ni la operatividad de del aeropuerto (Informe tipo 2). Tal condición aparece establecida expresamente en el campo *Otras Condiciones* de la BDG-13 (Piezas).

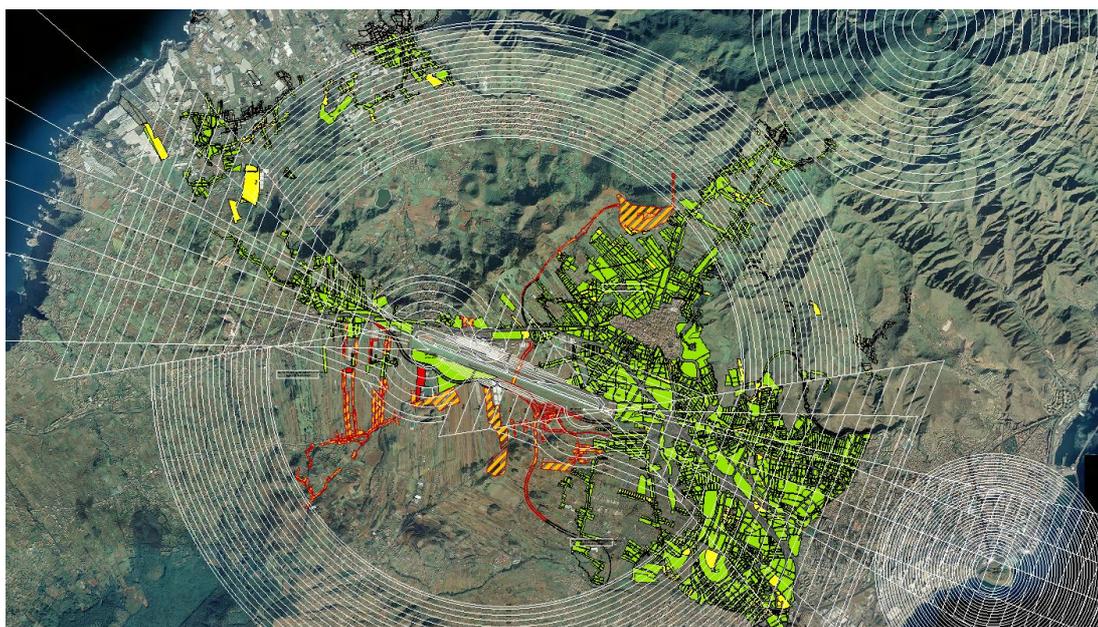


Figura 11: Resultado del análisis comparativo entre las Servidumbres Aeronáuticas y el PGO

A continuación se identifican con mayor detalle las piezas que presentan incrementos de altura normativa con respecto al planeamiento vigente.



3.1. Tejina

En el núcleo de Tejina se observa la existencia de un total de 19 piezas en las que, de acuerdo al criterio de selección definido con anterioridad, se produce un incremento de altura máxima permitida con respecto al planeamiento vigente sin que, dicha altura máxima, vulnere las servidumbres aeronáuticas del aeropuerto. Se identifican en amarillo dichas piezas.

La revisión del PGO establece, en el campo *Condición Complementaria*, requisitos especiales para las piezas urbanísticas situadas bajo las servidumbres aeronáuticas. En el caso de las piezas 0305_1, 0305_2, 0303_13, 0303_138, 0301_20, 0301_108, 0303_126, 0301_64, 0301_2, 0304_43, 0304_59, 0304_45, 0304_67, 0304_66, 0304_1, 0304_50, 0304_56, 0302_12 y 0301_98, que se corresponden con las piezas marcadas en amarillo, el campo *Condición Complementaria* establece que la obligatoriedad, para obtener la aprobación del proyecto constructivo de las edificaciones, de obtener la autorización por parte de AESA mediante el correspondiente Informe Aeronáutico (tipo 1) que demuestre, en este caso, que las nuevas edificaciones no vulneran las superficies aeronáuticas del Aeropuerto.

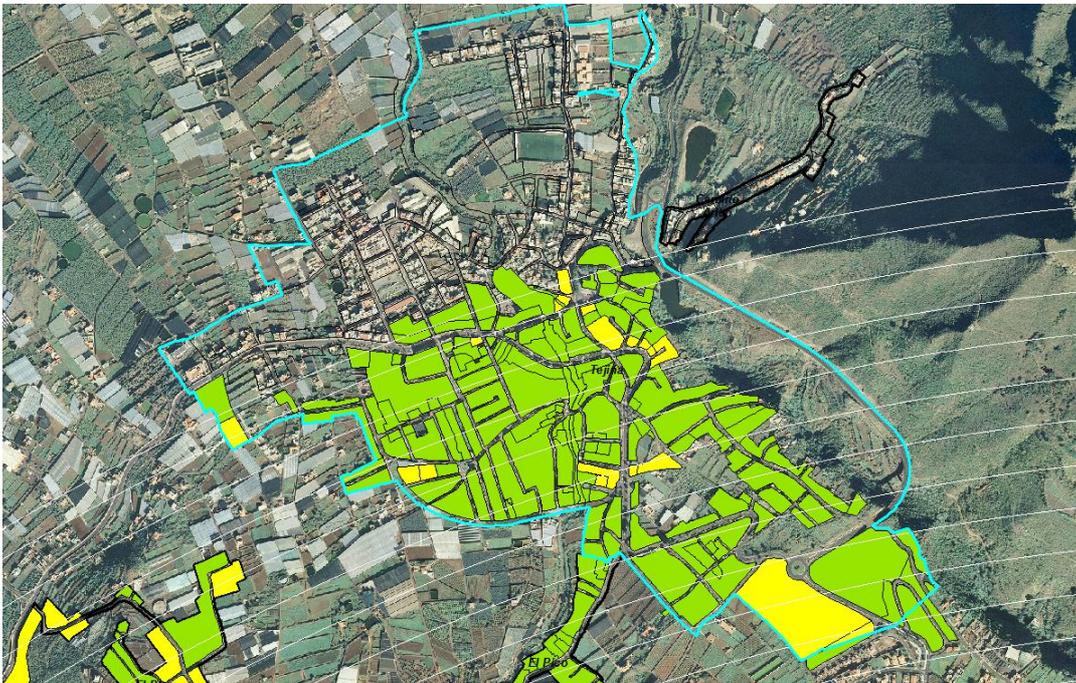


Figura 12: Piezas del núcleo de Tejina con incremento de altura

3.2. El Pico

En el núcleo de El Pico se observa la existencia de las siguientes piezas en las que se permite un incremento de altura máxima edificada con respecto al planeamiento vigente: 0310_3, 0310_19, 0310_20, 0310_21, 0310_37, 0310_39, 0310_40, 0310_47, 0310_41 y 0401_45.

De igual forma que para las piezas antes mencionadas del núcleo de Tejina, en el campo *Condición Complementaria* de estas piezas establece la obligatoriedad de obtener la autorización de AESA mediante el correspondiente Informe Aeronáutico (tipo 1) que demuestre, en este caso, que las nuevas edificaciones no vulneran las superficies aeronáuticas del Aeropuerto con anterioridad a la aprobación definitiva del Proyecto Constructivo.

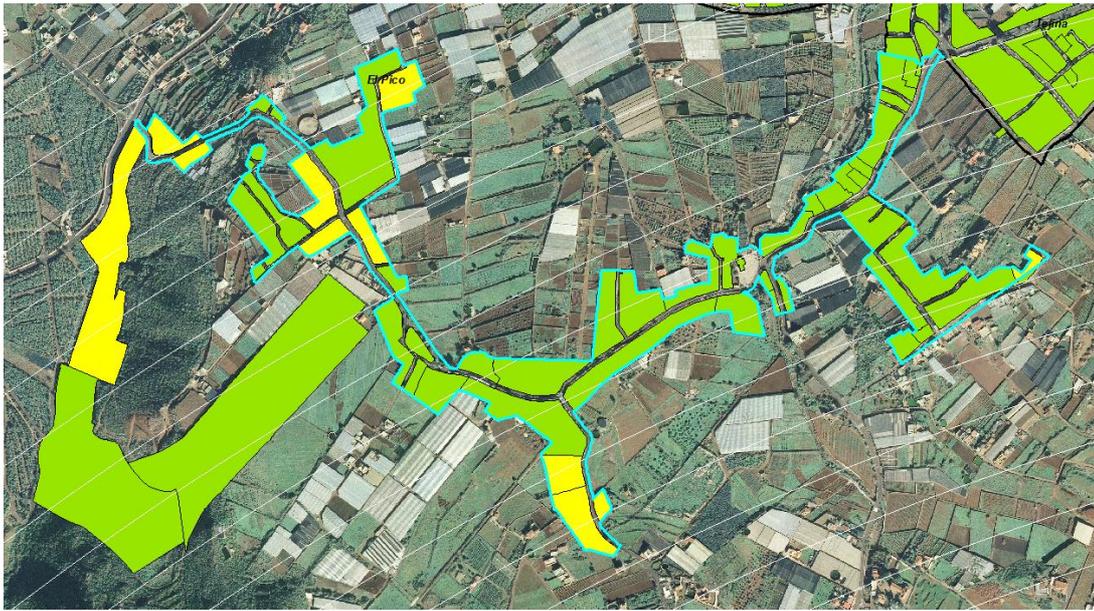


Figura 13: Piezas del núcleo de El Pico con incremento de altura

3.3. Valle de Guerra

En el núcleo de Valle de Guerra se observa la existencia de las siguientes piezas en las que se permite un incremento de altura máxima edificada con respecto al planeamiento vigente: 0407_71, 0407_73, 0407_74, 41500_24, 0404_40, 0402_43, 0402_42, 0402_36, 0404_28, 0404_3, 0404_26, 0404_61, 0404_6, 0404_60, 0404_13, 0404_41, 0404_2, 0404_1, 0404_17, 0404_18, 0404_44, 0406_20, 1500_42, 1500_45. Para dichas piezas, se determina la obligatoriedad de someter el preceptivo Informe Aeronáutico (tipo 1) que demuestre que las nuevas edificaciones no vulneran las superficies aeronáuticas a la aprobación de AESA como paso previo a su construcción.

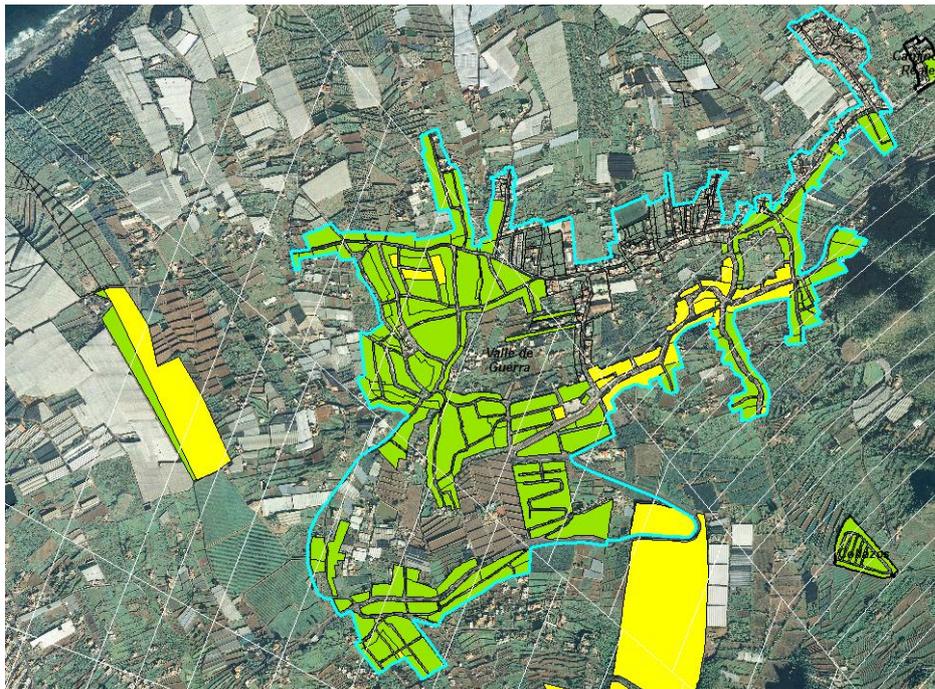


Figura 14: Piezas del núcleo de Valle de Guerra con incremento de altura



3.4. Guamasa

En el núcleo de Guamasa existen seis piezas sobre las que el PGO determina la obligatoriedad de someter el preceptivo Informe Aeronáutico (tipo 1) que demuestre que las nuevas edificaciones no vulneran las superficies aeronáuticas a la aprobación de AESA como paso previo a su construcción. Estas piezas son: 0507_11, 0507_2, 0502_6, 0505_6 y 0505_24.

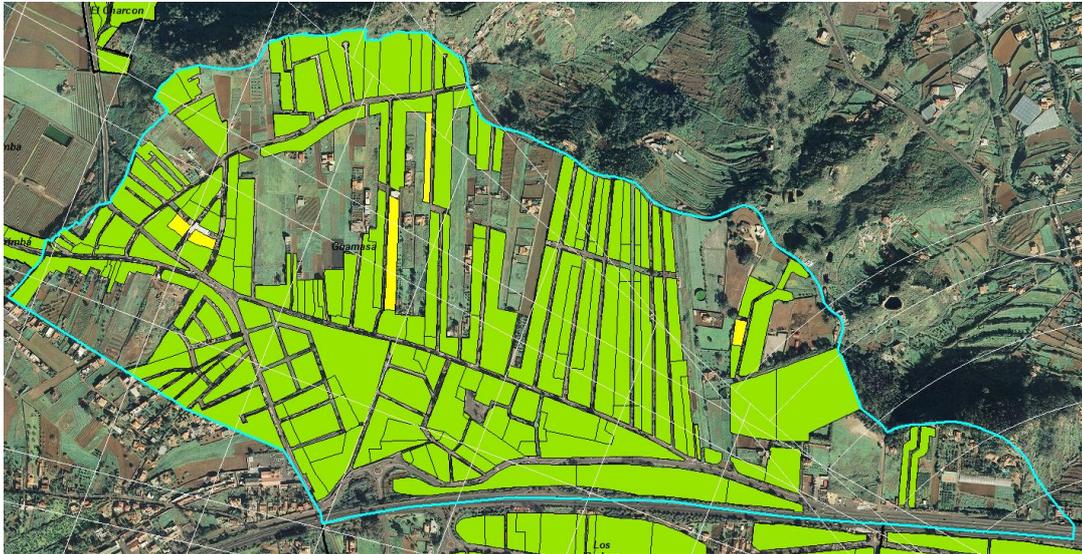


Figura 15: Piezas del núcleo de Guamasa con incremento de altura

3.5. Los Rodeos

En el núcleo de Los Rodeos existen piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente. Estas piezas son: 0603_54, 0603_52, 0602_11, 0603_61, 0603_62



Figura 16: Piezas del núcleo de Los Rodeos con incremento de altura



Las piezas 0603_54, 0603_52 se corresponden con piezas clasificadas como SUC que, parcialmente se encuentran construidas y rodeadas de zonas consolidadas. Por tanto, siguiendo los criterios de delimitación del SUC definidos en la revisión del PGO, las califica como SUC y, dentro del apartado *Condición Complementaria*, determina la obligatoriedad de realizar el preceptivo informe aeronáutico que indique que la nueva edificación no vulnera las superficies aeronáuticas (tipo 1) o que, en caso de vulneración de las mismas, se encuentra apantallado o no produce afección a la seguridad de las operaciones y operatividad del aeropuerto (tipo 2). Este informe será presentado ante AESA para que se autorice la construcción de nueva edificación o se legalice la construcción existente.



Figura 17: Piezas 0603_54, 0603_52



Figura 18: Situación actual de las piezas 0603_54, 0603_52



Por otra parte, la pieza 0602_11 está clasificada como *Parque urbano* en la que se permite una edificación de 3 m de altura máxima. La revisión del PGO establece, nuevamente, para las construcciones nuevas en dicha pieza la obligatoriedad de realizar el preceptivo informe aeronáutico, ya sea tipo 1 o tipo 2, que demuestre que la nueva edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas, se encuentra apantallado o no compromete la seguridad de las operaciones y la operatividad del aeropuerto.

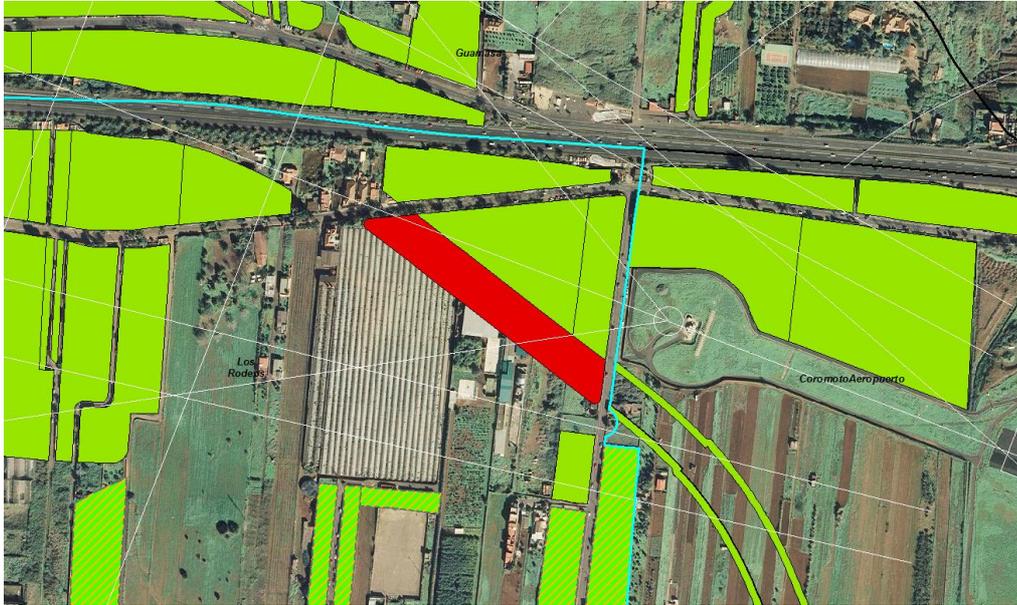


Figura 18: Pieza 0602_11

Por último, las piezas 0603_61 y 0603_62 se tratan de zonas clasificadas como *Equipamientos comunitarios* y *espacios libre* e *Infraestructura de tratamiento de residuos*, respectivamente. Nuevamente, la revisión del PGO establece para ellas, en el campo *Condiciones Complementarias*, la obligatoriedad de realizar el preceptivo informe aeronáutico para legalizar las edificaciones existentes (pieza 0603_61) o como paso previo a la construcción de las nuevas infraestructuras (0603_62). Este informe será presentado ante AESA para que se autorice la construcción de la nueva edificación o se legalice la construcción existente.



Figura 19: Piezas 0603_61 y 0603_62

3.6. El Ortigal

En el núcleo de El Ortigal existen 2 piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente. Estas piezas son: 0606_11 y 0606_14.



Figura 20: Piezas del núcleo de El Ortigal con incremento de altura

La primera de ellas, la 0606_11, está clasificada como *Área ajardinada y/o juegos* en la que se permite una edificación de 3 m de altura máxima. La revisión del PGO, en el campo *Condiciones Complementarias* establece la obligatoriedad de presentar el correspondiente informe aeronáutico ante AESA para, una vez aprobado, se autorice la construcción de la edificación pertinente.

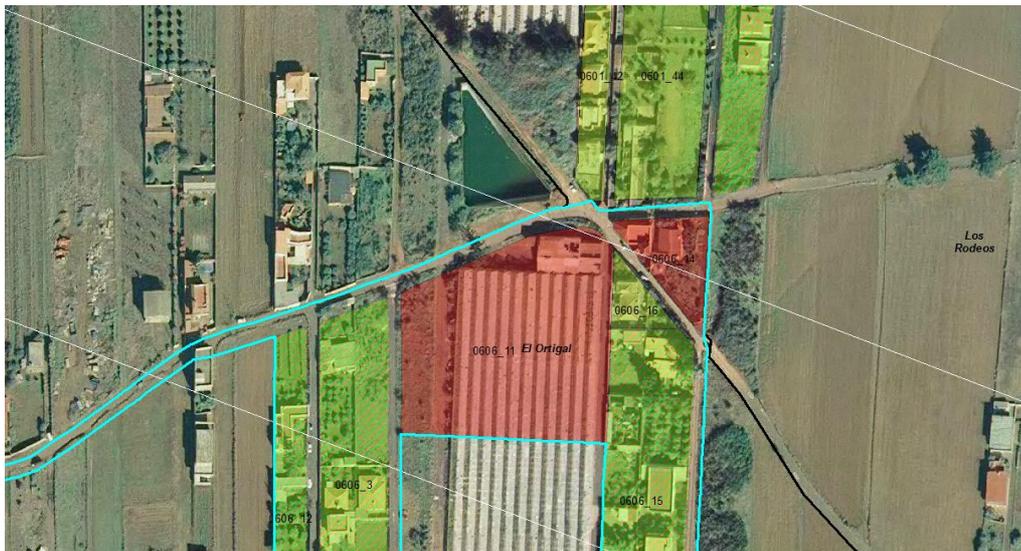


Figura 21: Piezas 0606_11 y 0606_14



Por su parte la 0606_14 se trata de una pieza clasificada como SUC que, parcialmente se encuentran construidas y rodeadas de zonas consolidadas. Por tanto, siguiendo los criterios de delimitación del SUC definidos en la revisión del PGO, las califica como SUC y, dentro del apartado *Condición Complementaria*, determina la obligatoriedad de realizar el preceptivo informe aeronáutico que indique que la nueva edificación no vulnera las superficies aeronáuticas (Informe tipo 1) o que, en caso de vulneración de las mismas, se encuentra apantallado o no produce afección a la seguridad de las operaciones y operatividad del aeropuerto (Informe tipo 2). Este informe será presentado ante AESA para que se autorice la construcción de nueva edificación o se legalice la construcción existente.

3.7. Coromoto Aeropuerto

En el núcleo de Coromoto Aeropuerto existen las siguientes piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente: 0703_13, 0701_2, 0702_15, 0704_29 y 0705_2.

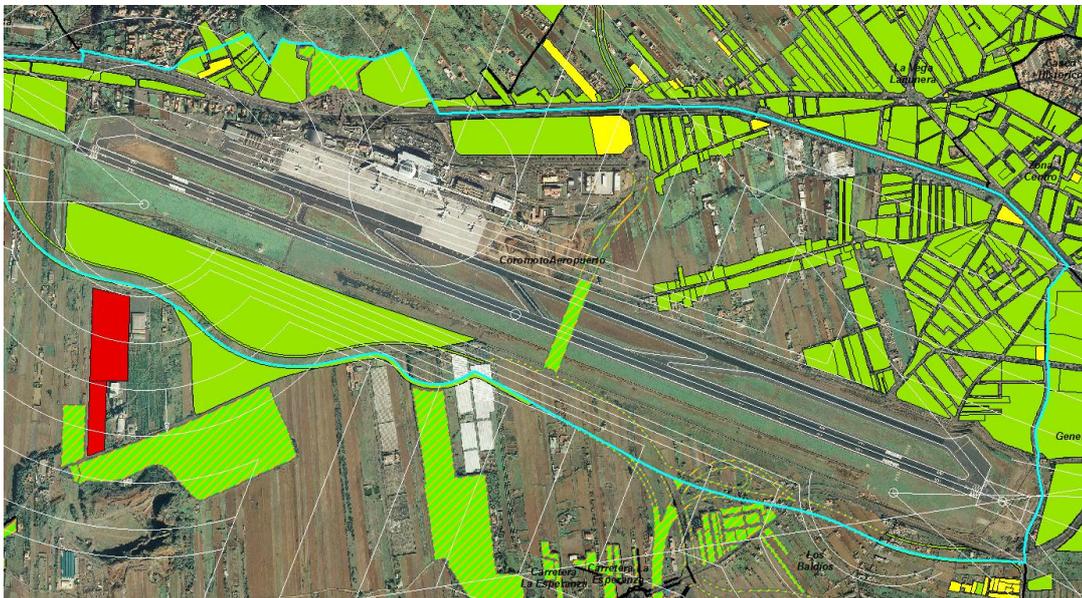


Figura 22: Piezas del núcleo de Coromoto Aeropuerto con incremento de altura

Para todas ellas, la revisión del PGO, en el campo *Condiciones Complementarias* establece la obligatoriedad de presentar el correspondiente informe aeronáutico, ya sea tipo 1 o tipo 2, ante AESA para, una vez aprobado, se autorice la construcción de la nueva edificación o la legalización de la edificación construida.

3.8. Los Baldíos

En el núcleo de Los Baldíos existen las siguientes piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente: 1402_44, 1402_34, 1402_43, 1402_31, 1404_18, 1404_19, 1404_1, 1401_25, 1401_26, 1401_18, 1401_19, 1401_6, 1401_7, 1401_34, 1401_35, 1401_8, 1401_5, 1401_4, 1401_27, 1401_29, 1401_28, 1407_22, 1406_8, 1406_10, 1406_14, 1406_7, 1406_2, 1406_1, 1406_5, 1406_3, 1406_4, 1406_11 y 1406_5. De todas ellas, la única pieza en la que su nueva altura máxima de edificación permitida vulnera las servidumbres aeronáuticas es la 1404_1.

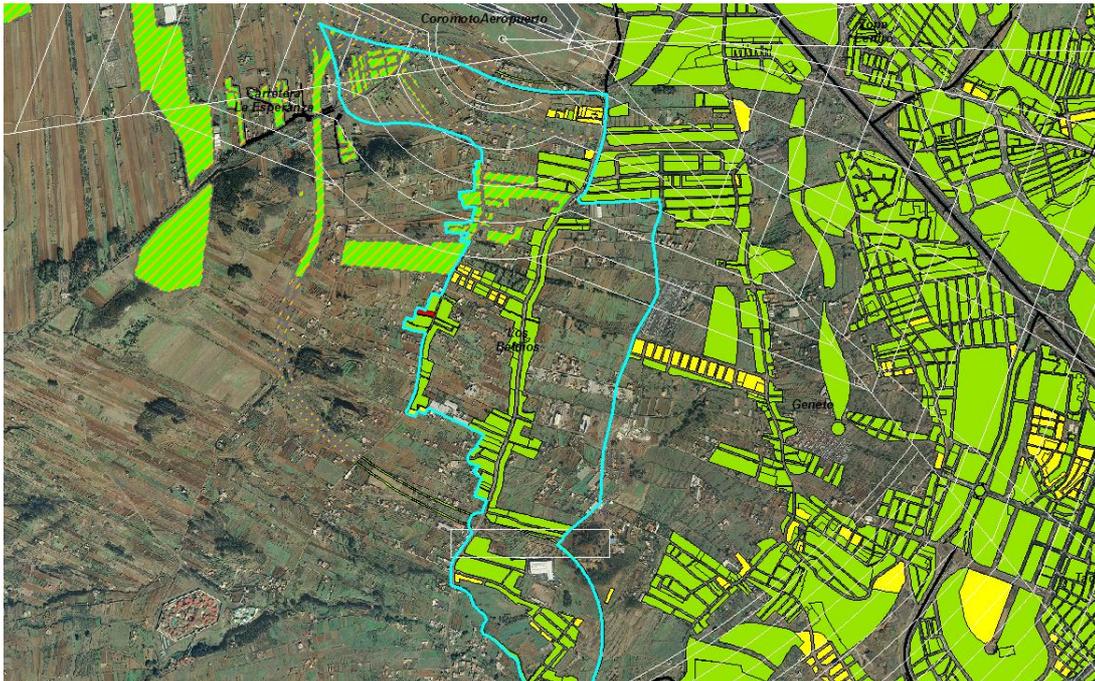


Figura 23: Piezas del núcleo de Los Baldíos con incremento de altura

Para todas estas piezas, la revisión del PGO establece, en el campo *Condiciones Complementarias* de cada una pieza, la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico, ya sea tipo 1 o tipo 2, que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto o que, vulnerando las servidumbres, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.



Figura 24: Pieza 1404_1 del núcleo de Los Baldíos

La pieza 1404_1 está parcialmente construida y rodeada de zonas consolidadas. Por tanto, se clasifica como SUC y, en el apartado *Condición Complementaria*, determina la obligatoriedad de realizar el preceptivo informe aeronáutico que indique que la nueva edificación no vulnera las superficies aeronáuticas (Informe tipo 1) o que, en caso de vulneración de las mismas, se encuentra apantallado o no produce afección a la seguridad de las operaciones y operatividad del aeropuerto (Informe tipo 2). Este informe será presentado ante AESA para que se autorice la construcción de nueva edificación o se legalice la construcción existente.

3.9. Geneto

En el núcleo de Geneto existen las siguientes piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente: 1304_1, 1305_15, 1307_7, 1307_8, 1307_9, 1307_10, 1307_11, 1307_12, 1307_13, 1307_14, 1307_15, 1307_16, 1307_17, 1307_18, 1307_19, 1307_20, 1307_38, 1307_21, 1310_37, 1311_3, 1309_66, 1309_67, 1309_68, 1309_69, 1309_70, 1318_149, 1313_68, 1313_36, 1313_35, 1313_41, 1313_16, 1313_13, 1313_40, 1313_21, 1314_11, 1314_28, 1500_51, 1315_9, 1315_1, 1315_2, 1315_3, 1315_4, 1315_5, 1315_10, 1315_50, 1315_8, 1315_7, 1315_6, 1315_52 y 1316_6.

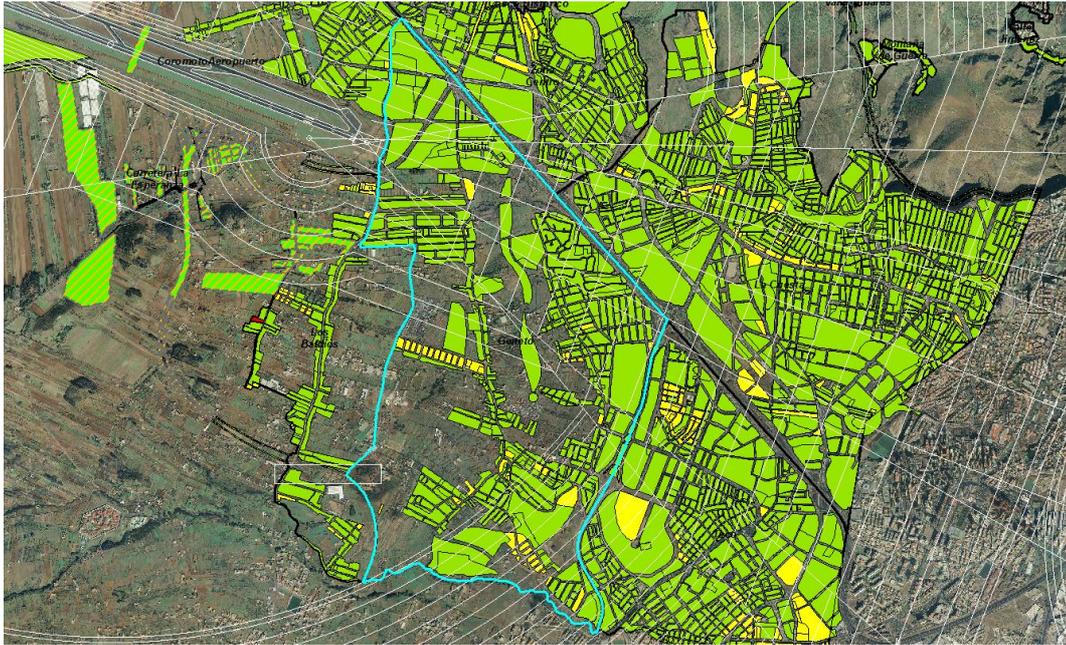


Figura 25: Piezas del núcleo de Geneto con incremento de altura

Para todas estas piezas, la revisión del PGO establece, en el campo *Condiciones Complementarias* de cada una pieza, establece la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico, ya sea tipo 1 o tipo 2, que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto o que, vulnerando las servidumbres, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.

3.10. La Vega Lagunera

En el núcleo de La Vega Lagunera existen las siguientes piezas en las que el PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las del planeamiento vigente: 0802_176, 0802_125, 0802_135, 0802_300, 0802_301, 0802_98, 0802_209, 0802_208, 0802_207, 0802_220, 0802_219, 0802_218, 0802_97, 0802_135, 0802_131, 0802_132, 0802_90, 0802_60, 0802_62, 0802_61, 0802_65, 0802_67, 0808_1, 0808_73, 0810_58, 0810_22, 0810_44, 0810_49, 0810_80, 0810_63, 0810_79, 0810_88, 0818_4, 0818_8 y 0818_5.

Nuevamente, para las piezas del núcleo de La Vega Lagunera en las que se permite una altura de edificación mayor que la definida en el planeamiento vigente, en el campo *Condiciones Complementarias* de cada una pieza, se establece la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto o que, vulnerando las servidumbres, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.

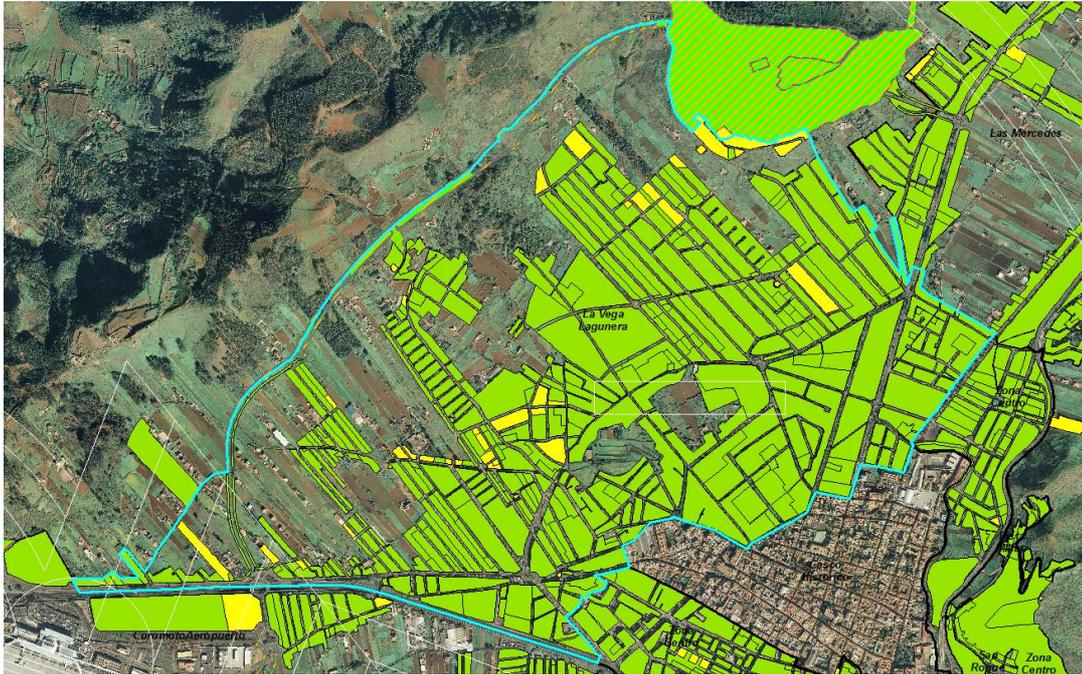


Figura 26: Piezas del núcleo de La Vega Lagunera con incremento de altura

3.11. Las Mercedes

En el núcleo de Las Mercedes existen las siguientes piezas en las que el PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente: 0905_10, 0905_28, 0905_29, 0802_5, 0902_4, 0902_27, 0902_20, 0901_48, 0901_29, 0901_25, 0901_22, 0903_22, 0907_35, 0907_9, 0907_2, 0907_1, 0907_3, 0907_7, 0907_6, 0907_8, 0908_30, 0908_5, 0909_31, 0909_11, 0903_43, 0903_45, 0909_19, 0909_18, 0909_20, 0909_12, 0909_15, 0909_13, 0910_8, 0910_18, 0910_11 y 0910_61.

Sobre estas estas piezas, en el campo *Condiciones Complementarias*, se establece la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas o que, vulnerándolas, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.

3.12. Zona Centro

En el núcleo Zona Centro existen las siguientes piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente: 1014_17, 1004_33, 1002_22, 1002_21, 1002_23, 1002_47, 1002_48, 1003_5, 1004_14, 1109_54, 1009_13, 1009_12, 1009_10, 1012_37 y 1500_25.

La revisión del PGO establece para estas piezas, en el campo *Condiciones Complementarias* de cada una pieza, establece la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto o que, vulnerando las servidumbres, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.

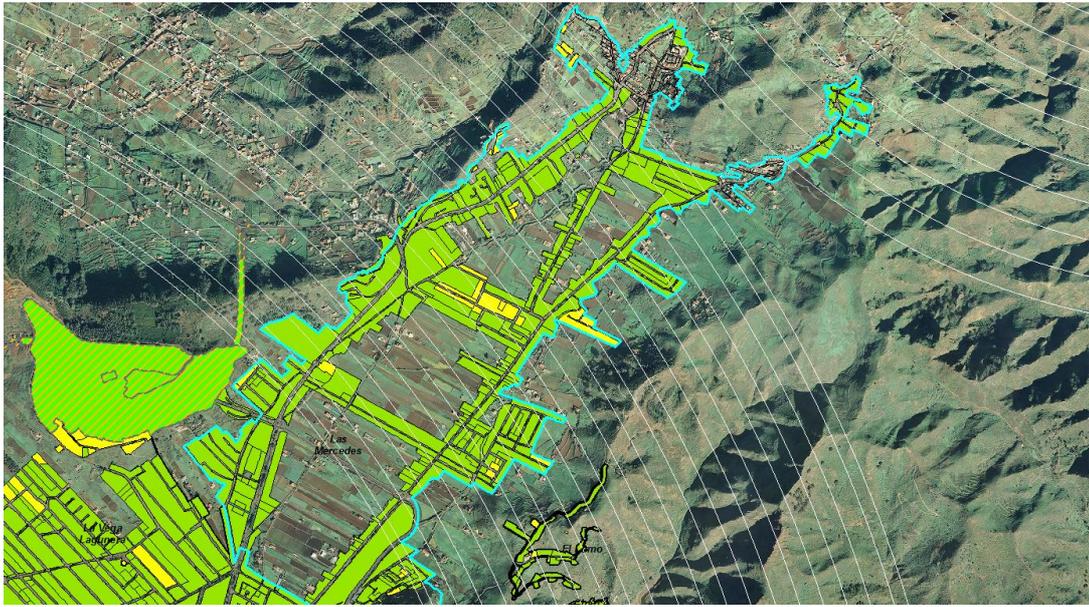


Figura 27: Piezas del núcleo de Las Mercedes con incremento de altura

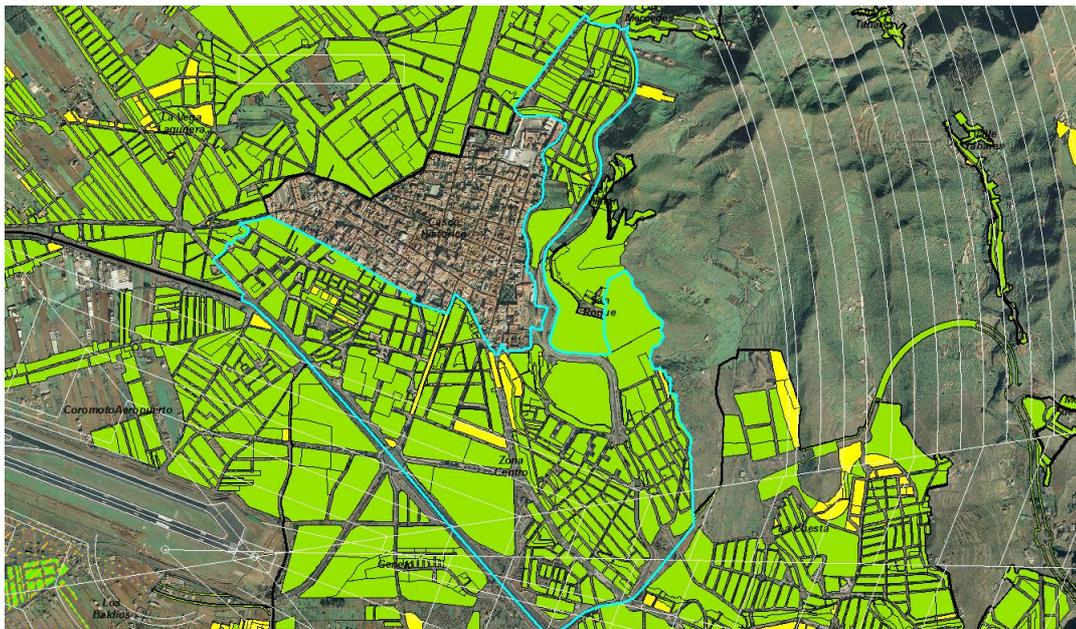


Figura 28: Piezas del núcleo Zona Centro con incremento de altura

3.13. La Cuesta

En el núcleo de La Cuesta existen las siguientes piezas en las que el PGO permite alturas máximas superiores a las previstas en el PGO-2004: 1103_15, 1103_7, 1500_22, 1105_23, 1160_96, 1106_99, 1106_97, 1106_100, 1106_89, 1106_200, 1106_93, 1106_86, 1106_87, 1106_85, 1106_84, 1106_83, 1106_82, 1106_81, 1106_80, 1106_94, 1101_16, 1101_39, 1110_38, 1110_39, 1110_19, 1110_40, 1110_17, 1110_20, 1110_54, 1106_21, 1110_46, 1110_48, 1110_47, 1109_47, 1111_36, 1111_21, 1111_32, 1111_35, 1111_31, 1111_30, 1111_38, 1111_33, 1111_29, 1111_7, 1111_8, 1111_26, 1111_10, 1111_12, 1113_48, 1113_50, 1113_5, 1113_6, 1112_10, 1112_30, 1117_85, 1117_10, 1118_17, 1118_16, 1120_80, 1120_84, 1120_85, 1120_32, 1120_40, 1120_103, 1112_32, 1112_23, 1112_7, 1112_26, 1116_10, 1116_14, 1115_25, 1115_41 y 1122_13.



La revisión del PGO establece para estas piezas, en el campo *Condiciones Complementarias* de cada una de ellas, establece la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto o que, vulnerando las servidumbres, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.

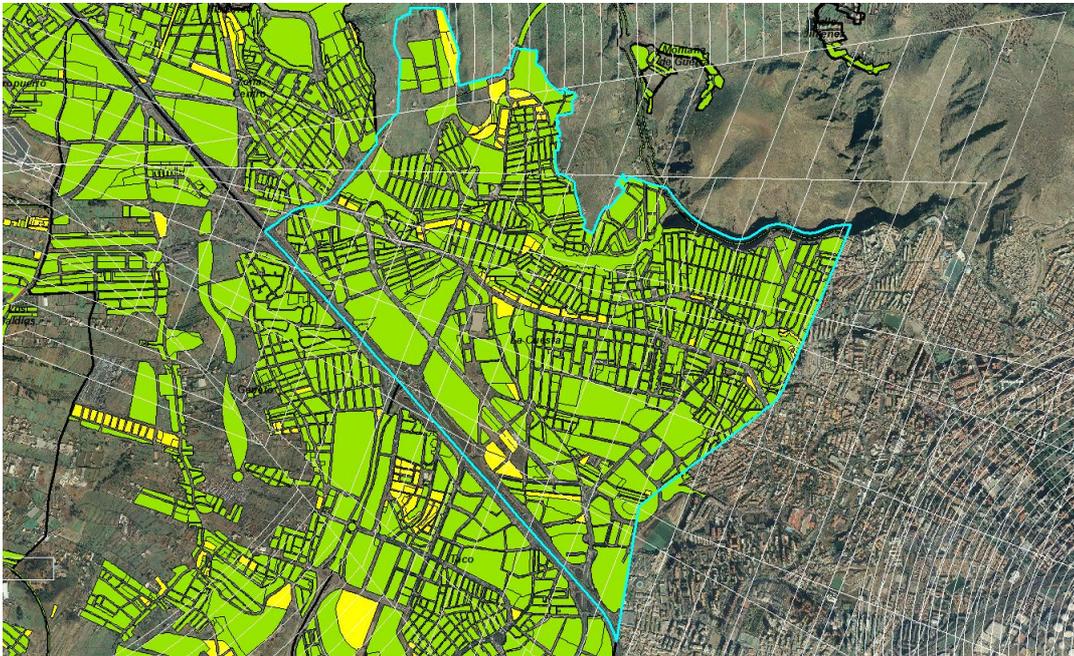


Figura 29: Piezas del núcleo La Cuesta con incremento de altura

3.14. Taco

En el núcleo de Taco existen diversas piezas en las que la revisión del PGO permite alturas máximas de edificación superiores a las previstas en el planeamiento vigente.

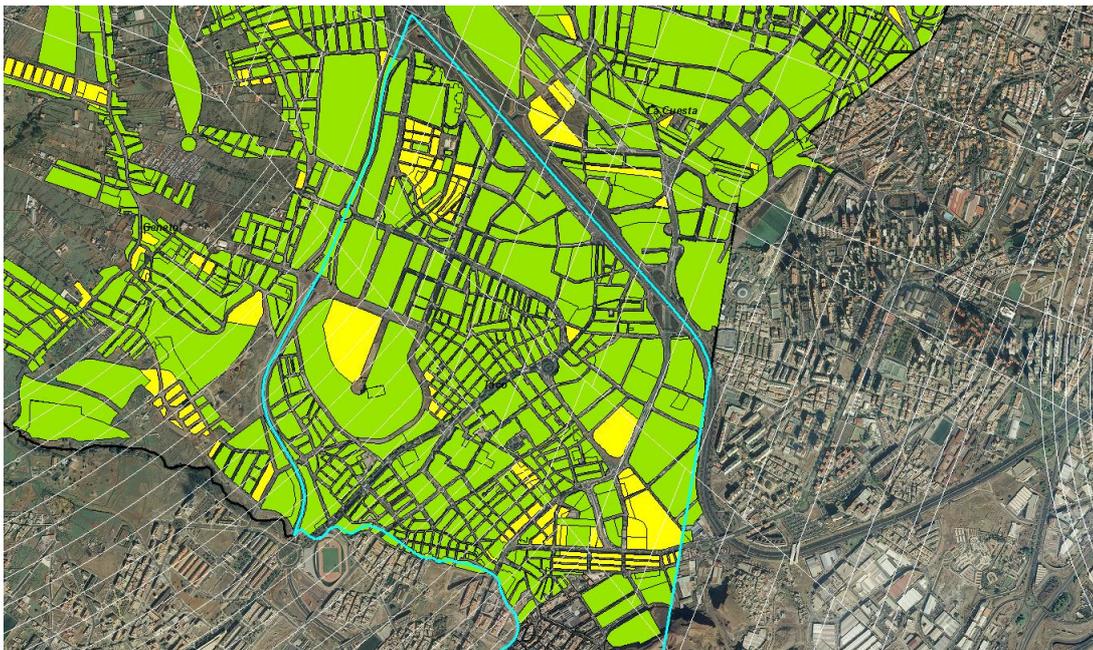


Figura 30: Piezas del núcleo de Taco con incremento de altura

Dichas piezas son: 1201_23, 1201_24, 1201_26, 1201_22, 1201_21, 1201_20, 1201_19, 1201_56, 1201_50, 1201_25, 1201_42, 1201_49, 1201_51, 1201_52, 1201_59, 1201_36, 1201_29, 1201_37, 1201_42, 1201_39, 1201_38, 1201_58, 1201_54, 1201_57, 1201_12, 1201_14, 1311_10, 1203_98, 1203_63, 1203_77, 1203_53, 1203_62, 1208_11, 1208_59, 1208_12, 1208_26, 1208_101, 1208_25, 1206_30, 1209_31, 1209_9, 1209_25, 1209_27, 1209_8, 1209_35, 1209_7, 1208_38, 1208_42, 1208_43, 1208_82, 1208_10, 1208_61, 1208_52, 1208_50, 1208_51, 1208_103, 1208_69, 1210_12, 1210_37, 1210_14, 1210_9, 1210_10, 1210_11, 1210_9, 1210_7, 1210_8, 1210_5, 1210_4 y 1210_1.

La revisión del PGO establece para estas piezas, en el campo *Condiciones Complementarias* de cada una de ellas, establece la obligatoriedad de presentar ante AESA el correspondiente informe aeronáutico que demuestre que la edificación no vulnera las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto o que, vulnerando las servidumbres, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.

3. CUMPLIMIENTO DE LAS AFECCIONES ACÚSTICAS

3.0. Introducción

De acuerdo con lo dispuesto por la Ley del Ruido, compete a la administración estatal confeccionar un *mapa de ruido* del aeropuerto, a fin de evaluar la exposición a la contaminación acústica de su entorno zona. Este mapa deberá contener los valores límite y los objetivos de calidad acústica de cada una de las áreas y una evaluación de la superación o no por los valores existentes de los índices acústicos de los valores límites aplicables, y del cumplimiento o no de los objetivos aplicables de calidad acústica, al objeto de posibilitar la elaboración de *planes de acción en materia de contaminación acústica* en que se consideren las medidas correctoras a adoptar cuando se superen los valores límites permitidos. Tras la entrada en vigor de la Ley del Ruido, el Ministerio de Fomento promulgó la Orden 926/2005, de 21 de marzo, en la cual se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general, así como los supuestos de revisión de las mismas⁴ aun cuando no se modificasen las previsiones del correspondiente Plan Director.

El RD 1.513/2005 de desarrollo de la Ley de Ruido, introdujo los conceptos del *mapa estratégico del ruido* así como el *índice de ruido día-tarde-noche* (L_{den}); los mapas estratégico de ruidos tienen por finalidad evaluar globalmente la exposición al ruido de una zona determinada debido a la existencia de las distintas fuentes de ruido, o para poder realizar predicciones globales en dicha zona. En el caso de los aeropuertos y de los grandes ejes viarios y ferroviarios, el ámbito territorial de los mapas estratégicos de ruido deberá extenderse hasta los puntos del territorio en el entorno de los mismos donde se alcances, debido a la emisión de niveles de ruido propios, valores de L_{den} de 55 dB, y valores L_n de 50 dB(A). De otra parte, el RD 1.367/2007, de 19 de octubre, concreta la definición de la servidumbre acústica y los criterios técnicos para la elaboración de los mapas de ruido y para la delimitación de dicha servidumbre; así, establece que se consideran servidumbres acústicas las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras 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 último, en el artículo 8b, se define que la zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por ésta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a (áreas con uso predominante residencial), con índices de ruido día-tarde-noche son de 60, 60 y 50 dB respectivamente⁵.

A pesar de que la Administración estatal ha avanzado significativamente en los estudios acústicos del aeropuerto (incluyendo la elaboración del mapa estratégico de ruido para el escenario 2005), a la fecha no se ha delimitado la zona de servidumbre acústica del aeropuerto conforme a las disposiciones de la Ley del Ruido. En esta situación son de aplicación las disposiciones transitorias tercera de la Ley 37/2003 y primera del RD 1.367/2007 que establecen que en tanto no se aprueben las servidumbres acústicas de una infraestructura de la

⁴Estos supuestos son los siguientes: a) cambios en los criterios aplicables para la elaboración de la huella de ruido como consecuencia de la entrada en vigor de nuevas normas reguladoras en materia de ruido o de Declaración de Impacto Ambiental; b) cambio significativo en la composición de la flota usuaria del aeropuerto por exigencias de normas legales o reglamentarias, o en virtud de resoluciones administrativas, o por la propia evolución tecnológica; y c) modificaciones en alguno de los procedimientos de entrada o salida del aeropuerto que impliquen cambios de dirección en cualquier parte de la trayectoria, que diste menos de veinte kilómetros del extremo de la pista correspondiente.

⁵Tal como se establece en la tabla A1 del Anexo III del RD 1.367/2007.



Administración General del Estado, se entenderá por zona de servidumbre acústica de la misma el territorio de su entorno delimitado por la curva isófona en la que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes. El Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte contiene las denominadas afecciones acústicas, que se recogen gráficamente en el plano 19 con las curvas isófonas o huellas de ruido correspondientes a diferentes niveles de inmisión acústica, considerando como valores límites, y por tanto como curvas delimitadoras de la servidumbre acústica, los $L_{eq} = 60 \text{ dB(A)}$ para el horario diurno facilitados por la Dirección General de Aviación Civil e incorporados en el presente estudio. Así pues, ha de concluirse que la zona de servidumbre acústica del aeropuerto de Tenerife Norte respecto de la cual se deben justificar las determinaciones urbanísticas que establece este PGO corresponde a la que figura en el Plan Director vigente y corresponde con la isófona de 60 dB en periodo diurno.

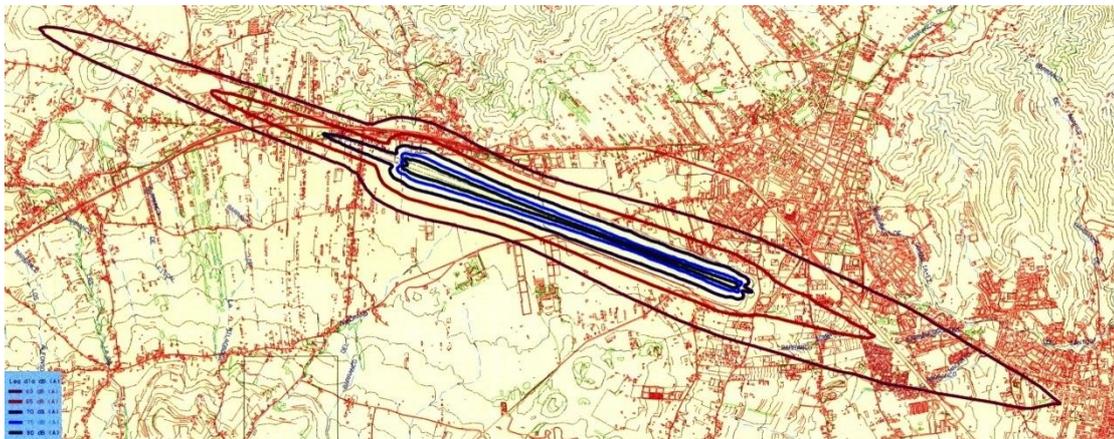


Figura 31: Huella de ruido del Plan Director

Las servidumbres acústicas se concretan, fundamentalmente, en la limitación de las condiciones de admisibilidad de los usos que puedan emplazarse dentro de su ámbito de afección. Tales limitaciones al planeamiento urbanístico, sin embargo, no están suficientemente reguladas en la normativa legal vigente⁶. El RD 1.367/2007 establece que se deberán incluir entre las determinaciones de los planes aquellas que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. Podría asumirse que dicha "efectividad" equivale a alcanzar o aproximarse a los *objetivos de calidad acústica* que se traducen en no superar los índices de ruido que les sean de aplicación según el tipo de área acústica de que se trate (uso predominante de la misma). Pero lograr esos objetivos no es una condición impuesta expresamente a los planes urbanísticos, sino a los denominados planes zonales específicos. En todo caso, resulta de lógica elemental es que las determinaciones de los planes deben establecerse diferenciadamente según el grado de consolidación urbanística de los terrenos de que se trate, pues si bien parece razonable que las limitaciones sobre los usos sean más moderadas en las áreas consolidadas, no lo sería, en cambio, que en *áreas nuevas* se permitieran usos cuyos niveles de ruido deben ser inferiores a los resultantes de la zona de servidumbre en que se sitúen.

Las determinaciones de ordenación pormenorizada mediante las cuales este Plan General regula las condiciones de admisibilidad de los usos se concretan en la adscripción a cada una de las *piezas* delimitadas en los suelos ordenados de un *Régimen Específico de Admisibilidad (REA)* de usos, Cada *REA* se presenta en forma de tabla con la relación de todos los usos pormenorizados considerados por el PGO y la asignación a cada uno del *carácter*, que

⁶Pese a que la Dirección General de Aviación Civil ha desarrollado unos criterios propios al respecto.

es el tipo de admisibilidad genérica del mismo en la pieza correspondiente⁷, así como, cuando proceda, condiciones complementarias de admisibilidad. En principio, existe un *REA* por cada uso principal, de modo que por regla general las piezas con un mismo uso principal tienen el mismo régimen de admisibilidad en relación a los restantes usos pormenorizados. No obstante, en determinados ámbitos del suelo ordenado, entre ellos los incluidos en la zona de servidumbre acústica del aeropuerto, este PGO asigna a las piezas *variantes* del *REA* básico del uso principal para atender a condicionantes específicos. Así, en las piezas situadas en la zona de servidumbre acústica del aeropuerto se regulan diferencialmente los usos residenciales, sanitarios y docentes a fin de limitar o prohibir su implantación.

En las *áreas existentes* incluidas dentro de la zona de servidumbre acústica del aeropuerto, los criterios de este PGO para establecer las condiciones normativas de admisibilidad de los usos han sido los siguientes:

- a) En las áreas con uso predominante residencial, no se establece ninguna condición específica sobre los usos de vivienda, pero con carácter general se prohíben los usos pormenorizados sanitarios, culturales o docentes.
- b) No obstante lo anterior, en tales áreas se admitirá la continuidad de los dichos usos pormenorizados e incluso la ampliación de los mismos, sólo en las piezas que estén expresamente calificadas con el uso de equipamiento con el carácter de principal, que son aquéllas en las que tal uso es preexistente. Además, las ampliaciones de esos inmuebles vendrán condicionadas a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.
- c) En las áreas con uso predominante de equipamiento sanitario, cultural y/o docente se aplican los mismos criterios de la letra anterior en cuanto a la admisibilidad de dichos usos, sólo en piezas en las que tenga asignado el carácter de principal.
- d) En las áreas con uso predominante industrial o terciario se prohíben los usos de vivienda así como los de equipamiento sanitario, cultural y/o docente.

Los ámbitos que, por razones justificadas de conformación del modelo urbanístico, ha sido necesario clasificarlos como suelo urbano no consolidado o urbanizable sectorizado, y que se encuentran dentro del perímetro de la huella sonora del aeropuerto, se han calificado mayoritariamente con uso global terciario o industrial (productivo), en coherencia con el objetivo lógico de evitar aumentar población que quede afectada por contaminación acústica. En esos entornos de alto nivel de ruido no se ha delimitado ninguna área nueva con uso predominante de equipamiento sanitario, cultural y/o docente. Sin embargo, sí existen pequeñas superficies de áreas nuevas con uso predominante residencial sobre la huella sonora del aeropuerto⁸. De otra parte, en las *áreas nuevas* incluidas dentro de la zona de servidumbre acústica del aeropuerto, los criterios de este PGO para establecer las condiciones normativas de admisibilidad de los usos han sido los siguientes:

- a) En las áreas con uso predominante residencial, se establecen los regímenes específicos de admisibilidad de usos congruentes con el uso principal (sea vivienda unifamiliar o colectiva) con la particularidad de que se prohíben los usos sanitarios, culturales y docentes.

⁷Los caracteres empleados por este PGO para establecer la admisibilidad de los usos son: principal, principal obligatorio, compatible, compatible obligatorio y prohibido.

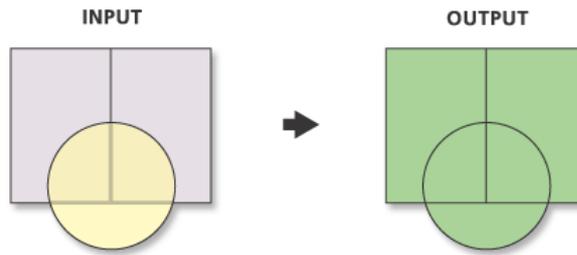
⁸La justificación de la categorización de estas áreas nuevas residenciales, así como sus criterios de ordenación, se contiene en el subcapítulo 2.3 del Título 1 del volumen J de este Plan General.

- b) Además, la admisibilidad de cualquier uso permitido vendrá condicionada a que se cumplan los objetivos de calidad acústica en el espacio interior de las edificaciones, de acuerdo a lo establecido en el artículo 20 de la Ley del Ruido.
- c) En las áreas con uso predominante industrial o terciario se prohíben los usos de vivienda así como los de equipamiento sanitario, cultural y/o docente.

3.1. Identificación de conflictos

Para analizar el aumento poblacional para la zona de servidumbres acústicas de la huella sonora del aeropuerto se ha procedido a obtener la población de la ordenación pormenorizada de la propuesta de ordenación 2014 según los criterios del documento A7 Desarrollo Residencial del presente Plan General. En base a los mismos criterios se ha obtenido la población para la ordenación pormenorizada del Plan General del año 2004.

Una vez almacenada la información poblacional pormenorizadamente en la propuesta 2014, se ha procedido a calcular, para estos recintos, con una superposición GIS, las proporciones de superficie de las zonas de ordenación pormenorizada del Plan del 2004. La población del 2004 asignada a la pieza de ordenación 2014 será igual la suma de los porcentajes de población según el porcentaje de superficie de zonas (2004) que caigan sobre las piezas (2014). Es decir, si en una pieza del 2014 cae un 20% de una zona “X” y otro 50% de otra zona “Y” del 2004, la población asignada a la pieza del 2014 será la suma del 20% de la zona “X” y el 50% de la zona “Y”.



Utilizando la metodología anteriormente descrita, se han determinado mediante colores las piezas situadas en el interior de la huella sonora del Aeropuerto que presentan incremento de población (color rojo) y las que no presentan dicho incremento (color verde).

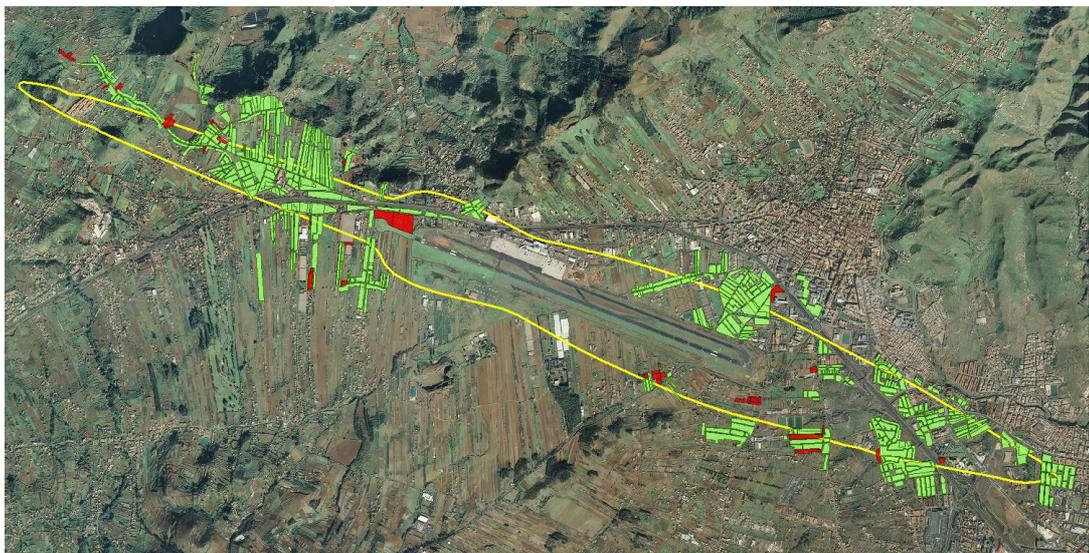


Figura 32: Identificación de piezas con incremento de población

De igual manera se identifican las piezas situadas dentro de la huella sonora que definen nuevos usos no permitidos (rojo) con respecto al planeamiento vigente.

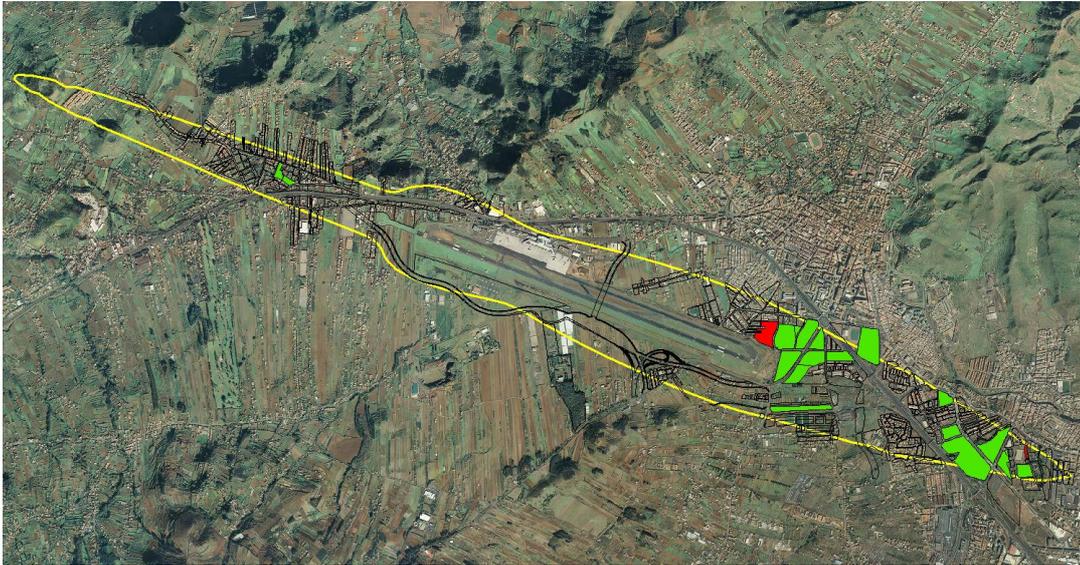


Figura 33: Identificación de piezas usos no permitidos

A continuación se procede a realizar la justificación de dichos conflictos.

3.2. Justificación del mantenimiento de los conflictos en usos residenciales

3.2.1. Garimba

En la zona de Garimba se ha determinado un incremento de población en las siguientes piezas: 0508_10, 0508_16, 0508_23, 0508_41, 0508_44, 0508_45 y 0508_46. La pieza 0508_44 se define con el criterio de delimitación de asentamientos rurales de forma que se consolida la realidad existente mediante la incorporación de las parcelas vacantes entre edificaciones existentes. Por tal motivo se produce un incremento de población teórico. Para el resto de piezas, el PGO reconoce la realidad edificada en la actualidad.



Figura 34: Piezas del núcleo de Garimba con conflictos acústicos



3.2.2.El Charcon

En la zona de El Charcón se ha determinado un incremento de población en la pieza 0509_18 debido a que la revisión del PGO reconoce la realidad edificada en la actualidad.



Figura 35: Piezas del núcleo de El Charcón con conflictos acústicos

3.2.3.Guamasa

En el núcleo de Guamasa se comprueba la existencia de piezas con conflictos acústicos. Estas son: 0502_6, 0506_32, 0506_33, 0507_2, 0507_17 y 0507_32.

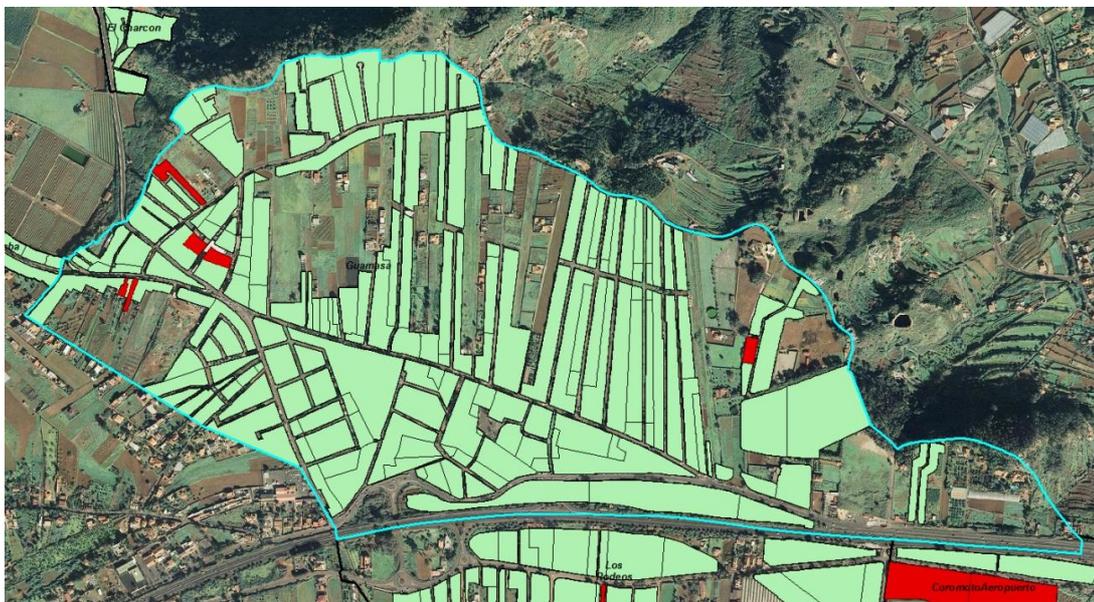


Figura 36: Piezas del núcleo de Guamasa con conflictos acústicos

Las piezas 0507_2 y 0507_17, el plan general vigente las ordena como SUC dispersando la población en una zona mayor mientras que en la modificación actual se ordena como SUNC de forma que se concentra en estas dos piezas el aprovechamiento residencial liberando suelo para espacio libre y equipamiento..



Figura 37: Piezas 0507_2 y 0507_17

Para las piezas 0506_33 y 0507_32, la modificación actual del PGO reconoce la realidad edificada. Concretamente para la pieza 0506_33, el PGO del 2004 limita la ocupación al 50 % mientras que la realidad demuestra que está colmatado al 80 % aproximadamente. Por otra parte, para la pieza 0507_32, en el 2004 se limitaba la ocupación al 50 %, estando colmatada actualmente al 90 % aproximadamente la parte más antigua. Es decir, la ordenación actual se adapta mejor a la realidad edificada, por lo no que no se aumenta la población, sólo se reconoce la existente. Por último, para las piezas 00502_6 y 0506_32, la revisión del PGO reconoce la realidad edificada.

3.2.4. Los Rodeos

En el núcleo de Los Rodeos se comprueba la existencia de piezas con conflictos acústicos. Estas son: 0601_28, 0601_44, 0603_52, 0603_54 y 0603_55.

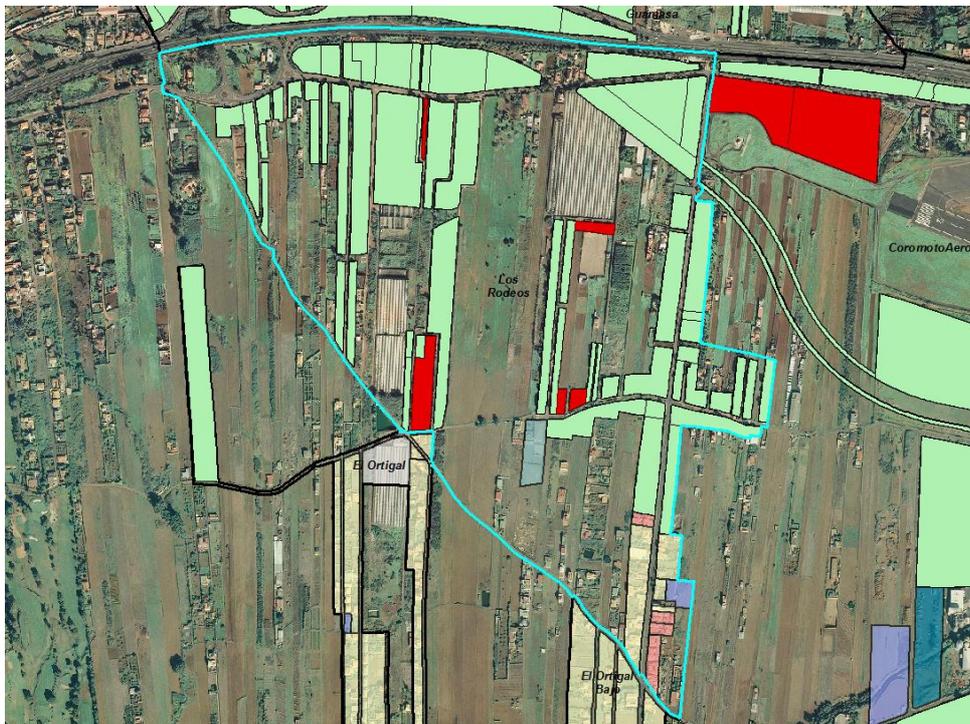


Figura 38: Piezas del núcleo de Los Rodeos con conflictos acústicos

Para las piezas 0601_28 y 0603_55 la revisión del PGO reconoce la realidad edificada, ya que el planeamiento vigente las ordenaba como viario siendo realmente parcelas privadas.

Por su parte, la reubicación del espacio libre y el sociocultural a una ubicación más al Norte provoca que la pieza 0601_44 en concreto tenga un aumento de población con respecto al planeamiento vigente, sin existir aumento en su entorno cercano. Todo lo contrario, hay una disminución poblacional ya que el PGO vigente ordena como SUNC una superficie que ahora se ordena como suelo rústico de protección agraria.

Por último, para las piezas 0603_52 y 0603_54, la revisión del PGO reconoce la realidad edificada e incorpora las parcelas vacantes entre zonas colmatadas.



Figura 39: Piezas 0601_28 y 0603_55 del núcleo de Los Rodeos



Figura 40: Piezas 0601_44, 0603_52 y 0603_54 del núcleo de Los Rodeos



3.2.5. Coromoto Aeropuerto

En el núcleo de Coromoto Aeropuerto se comprueba la existencia de dos piezas con conflictos acústicos: 0602_12 y 0602_22.

Para dichas piezas, la revisión del PGO no hace sino reconocer la realidad edificada de forma que, además, se incluye una limitación mediante *Fondo Máximo Edificable* gráfico para evitar la colmatación de las traseras de las parcelas y, por tanto, el incremento de población.

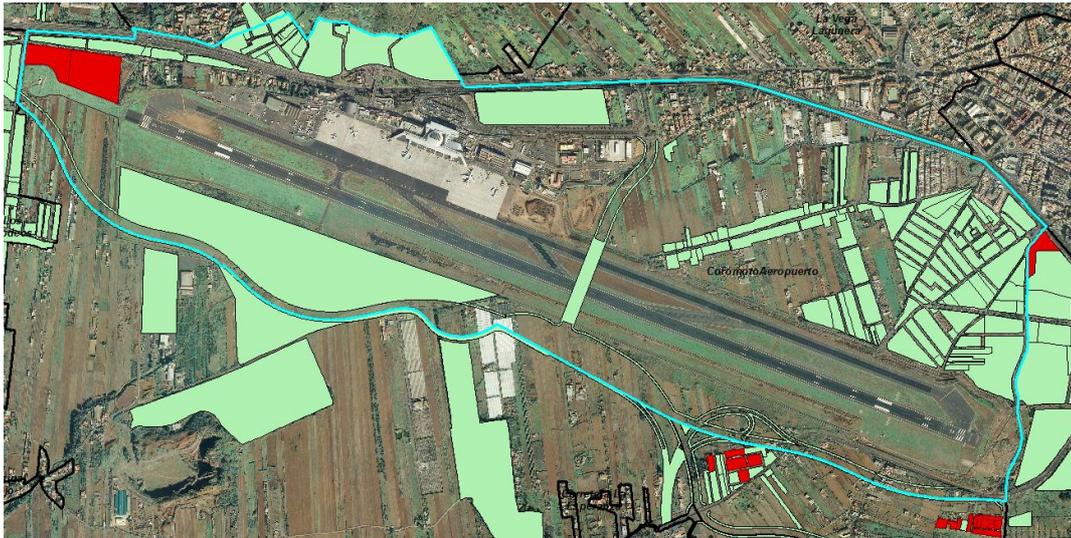


Figura 41: Piezas del núcleo de Coromoto Aeropuerto con conflictos acústicos

3.2.6. Los Baldíos

En el núcleo de Los Baldíos se comprueba la existencia de las siguientes piezas con conflictos acústicos: 1405_9, 1405_26, 1405_29, 1405_31, 1405_34, 1406_1, 1406_2, 1406_3, 1406_4, 1406_5, 1406_11, 1406_16, 1406_7, 1406_8, 1406_10 y 1406_14.

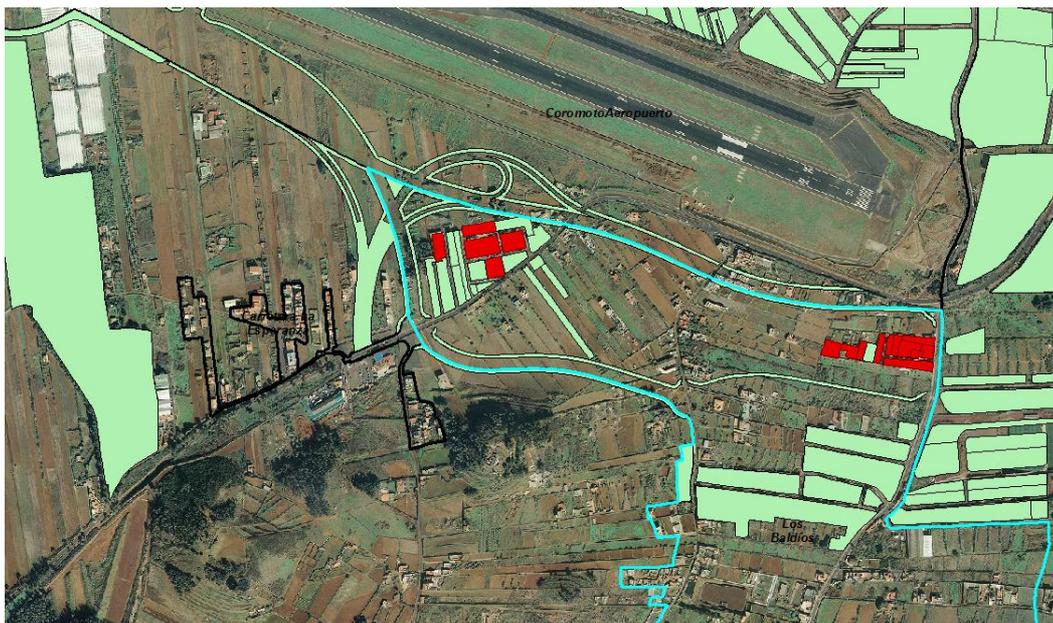


Figura 42: Piezas del núcleo de Los Baldíos con conflictos acústicos

En el plan general vigente, el agrupamiento de viviendas definido por las piezas 1406_1, 1406_10, 1406_11, 1406_14, 1406_16, 1406_2, 1406_3, 1406_4, 1406_5, 1406_7 y 1406_8 no se ordenaba ya que estaba afectado por viarios territoriales. En la revisión actual, los viarios territoriales se han cambiado de localización por lo que se reconoce la realidad existente de este núcleo poblacional.

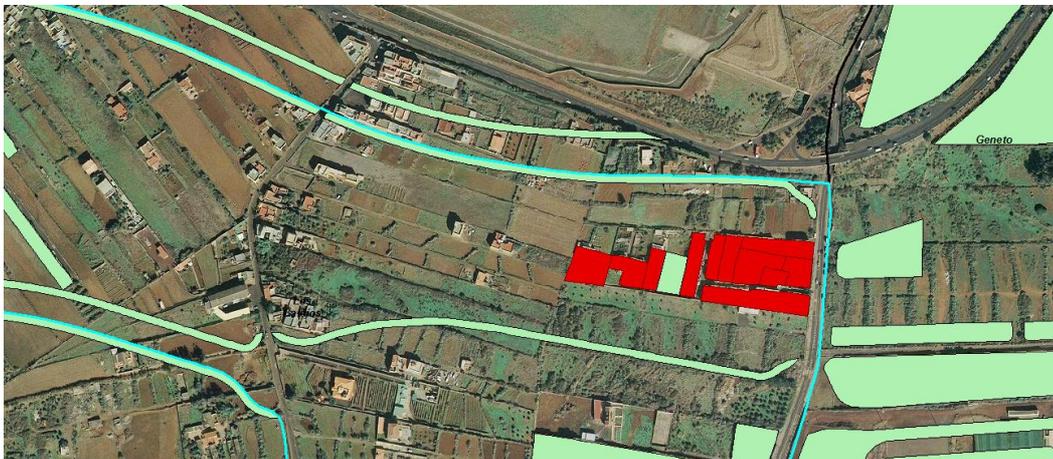


Figura 43: Piezas del núcleo de La Costurera

Por otra parte, las piezas 1405_26, 1405_29, 1405_31 y 1405_34 están ordenadas en el planeamiento vigente como SUC residencial mientras que en la revisión actual se comprueba que no tiene condiciones para ser SUC por lo que se ordena como SUNC concentrando el aprovechamiento residencial y creando nuevos viarios EL y EQ. En términos generales en este entorno, tanto en el planeamiento vigente como en la propuesta 2014, la población estimada potencial máxima es de unos 450 habitantes por lo que, aunque sobre piezas concretas sea aumente la población, no es así en el entorno inmediato.

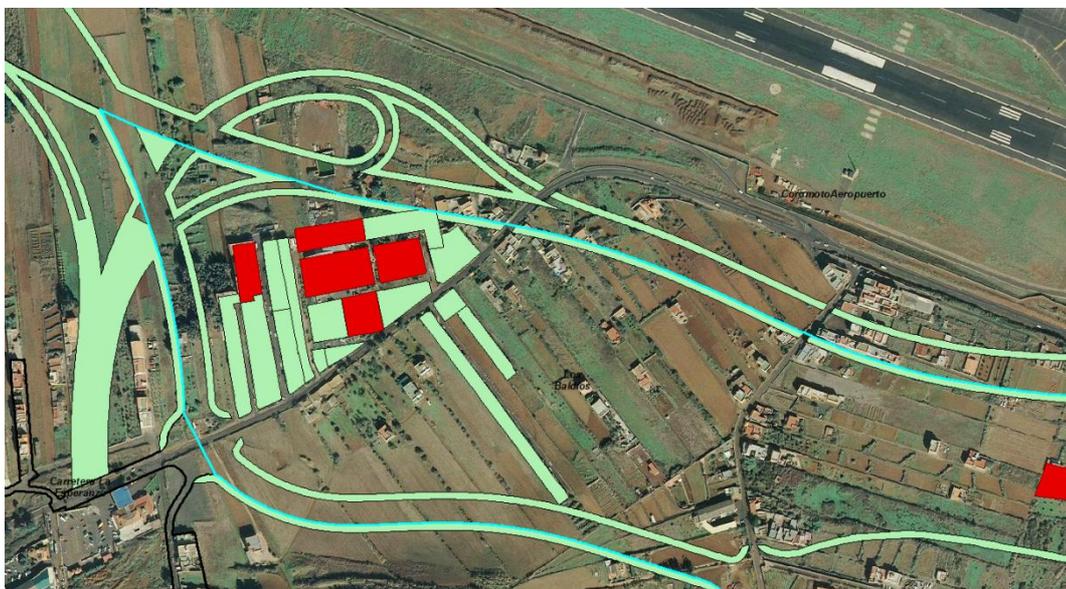


Figura 44: Piezas del sector 1405

Por último, para la pieza 1405_9, la situada más al oeste del sector 1405, la revisión del PGO reconoce la realidad edificada; es decir, en el planeamiento vigente la pieza se ordena con 2 plantas de altura máxima y en la propuesta actual se hace con 3 plantas, comprobándose que la realidad construida es de 3 plantas.



3.2.7. Geneto

En el núcleo de Geneto se comprueba la existencia de diversas piezas con conflictos acústicos.

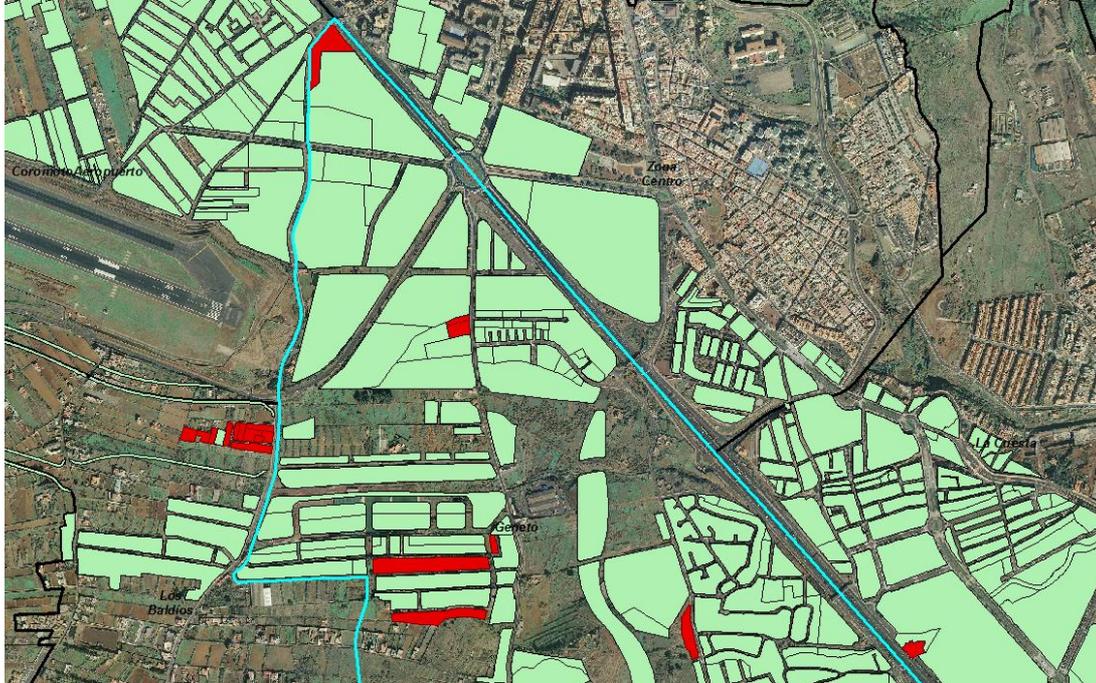


Figura 45: Piezas del núcleo de Geneto con conflictos acústicos

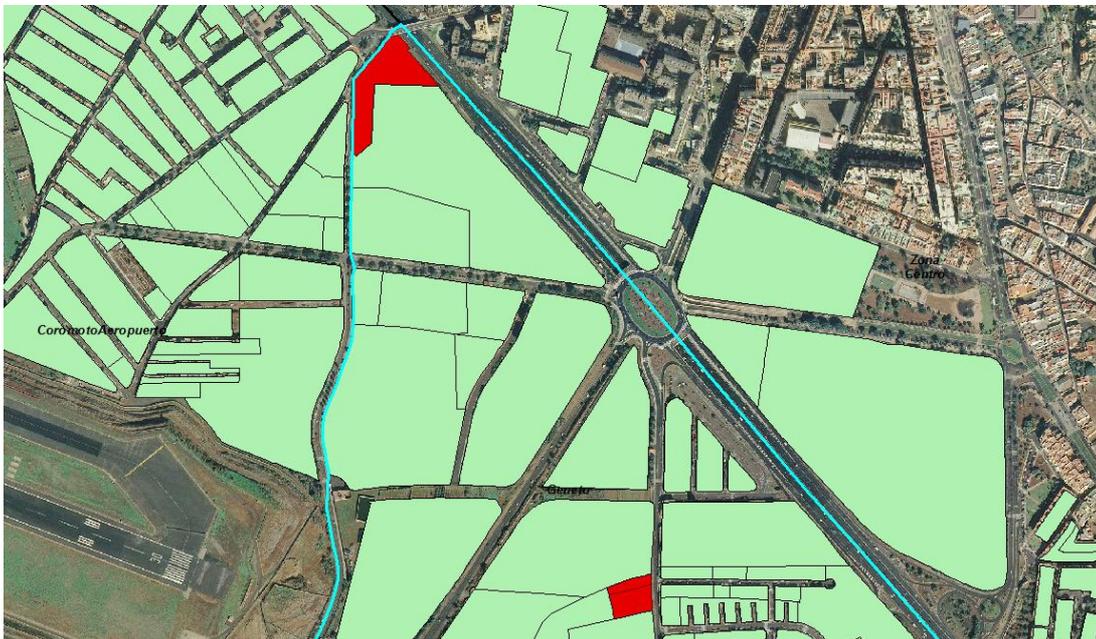
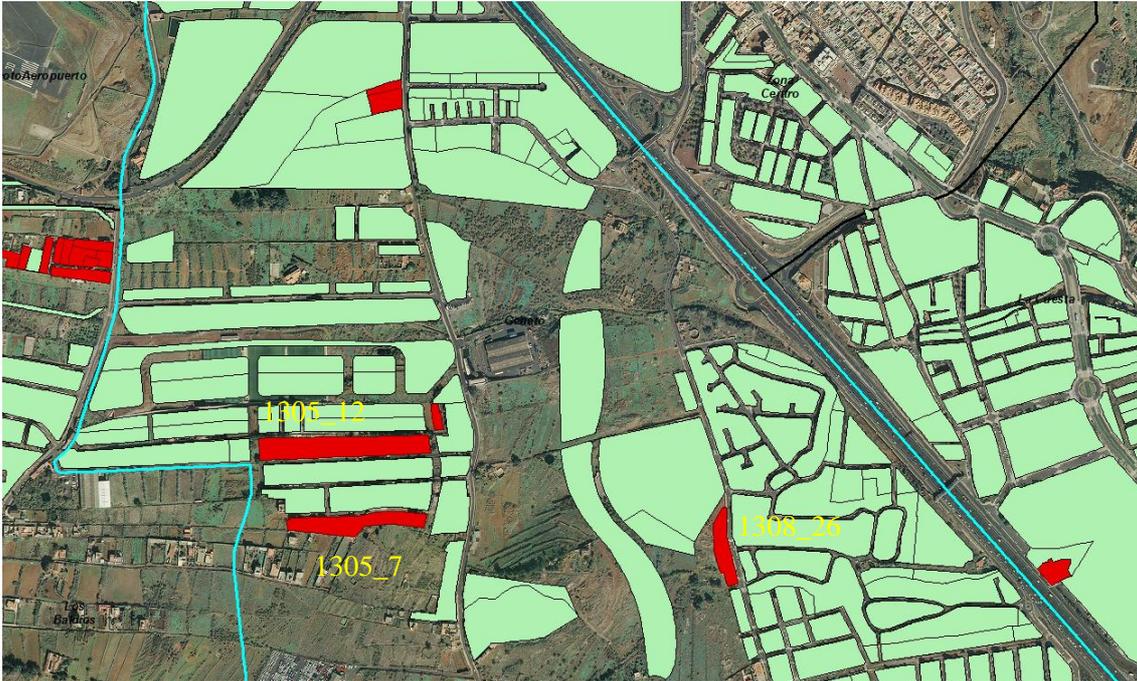


Figura 46: Piezas 1301_6, 1303_2 y 1303_6 del núcleo de Geneto

Para las piezas situadas en el norte y centro del sector, codificadas como 1301_6, 1303_2 y 1303_6, la revisión actual del PGO reconoce la realidad de las edificaciones residenciales existentes con respecto a la edificación docente establecida en el planeamiento vigente.



Para el resto de piezas situadas al sur del sector afectado por la huella sonora, las definidas como 1305_7, 1305_12 y 1308_26, la revisión del PGO utiliza para esta zona uno el siguiente criterio de delimitación SUC: *si una vía da condición de SUC a ambos lados, estén o no edificados, será SUC.*

De esta forma, la pieza 1305_12 en el planeamiento vigente se clasifica como SUNC y aparece un viario, un espacio sociocultural y un espacio libre que le resta aprovechamiento residencial. En la actualidad se comprueba que estos suelos tienen las mismas características que las del entorno SUC por lo que se ordena como SUC.

Por su parte, la pieza 1308_26 en el planeamiento vigente está calificada como sociocultural comprobándose que en la realidad se trata de uso residencial.

3.2.8. La Cuesta

En el núcleo de La Cuesta se comprueba la existencia de una única pieza con conflicto acústico. Se trata de la codificada como 1107_1.

La revisión del PGO lo único que hace es reconocer la realidad de la edificación existente, residencial definida en el planeamiento vigente como docente.





Figura 47: Pieza del núcleo de La Cuesta con conflictos acústicos

3.3. Justificación del mantenimiento de los conflictos en usos educativos y sanitarios

3.3.1. Coromoto Aeropuerto

En la zona de Coromoto Aeropuerto se ha identificado una pieza en la que se establece, con respecto al planeamiento vigente, un nuevo uso docente. Se trata de la codificada como 0705_4

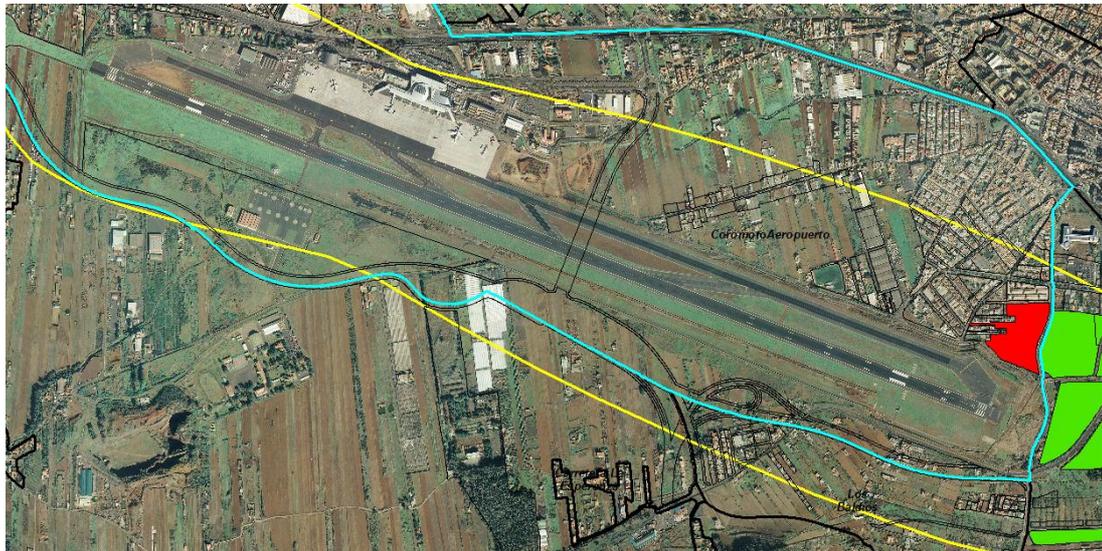


Figura 48: Piezas del núcleo de Coromoto Aeropuerto con conflictos acústicos

Esta pieza procede de una de menor tamaño establecida en el planeamiento vigente, calificada como uso educativo, y que el tamaño actual reconoce la situación real del recinto educativo existente incluidas canchas, accesos, etc.



Figura 49: Planeamiento vigente y revisión del PGO en la pieza 0705_4

3.3.2. La Cuesta

En la zona de La Cuesta se ha identificado una pieza en la que se establece, con respecto al planeamiento vigente, un nuevo uso docente. Se trata de la codificada como 1112_41.



Figura 50: Piezas del núcleo de La Cuesta con conflictos acústicos

Esta pieza procede, en el planeamiento vigente, de dos piezas de uso residencial.



4. RESPUESTA AL INFORME INSTITUCIONAL EMITIDO POR EL MINISTERIO DE FOMENTO A LA APROBACIÓN INICIAL DEL PGO DE SAN CRISTÓBAL DE LA LAGUNA

4.1. Sistema General Aeroportuario

El informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, en el punto destinado a *Afecciones sobre el Territorio*, se indica:

- Deberán recogerse correctamente los límites del Sistema General Aeroportuario que figura como Zona de Servicio Aeroportuario en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte.
- Deberá especificarse que en el ámbito del Sistema General Aeroportuario del Aeropuerto de Tenerife Norte el uso admisible será exclusivamente el uso público aeroportuario.
- Deberán eliminarse los elementos ajenos al Sistema General Aeroportuario, salvo que Aena acredite que dichos sistemas generales no suponen una interferencia o perturbación en el desarrollo y explotación de las actividades aeroportuarias y de transporte previstas en el Plan Director del Aeropuerto, acreditando además, que dichas actuaciones no compromete la seguridad operacional del aeropuerto.

Analizadas estas indicaciones, el equipo redactor ha realizado las correspondientes modificaciones a la revisión del PGO de forma que:

- Se toman en consideración los límites del Sistema General Aeroportuario que figura como Zona de Servicio Aeroportuario en el Plan Director del Aeropuerto de Tenerife Norte a los que se propone adicionar un total de cinco zonas de forma que se produzca la continuidad del recinto aeroportuario evitando intersticios que dificulten el desarrollo, tanto urbanístico como aeroportuario.
- Se establece que el único uso admisible para el Sistema General Aeroportuario es el de *uso público aeroportuario*.
- Se elimina los elementos ajenos al Sistema General Aeroportuario.

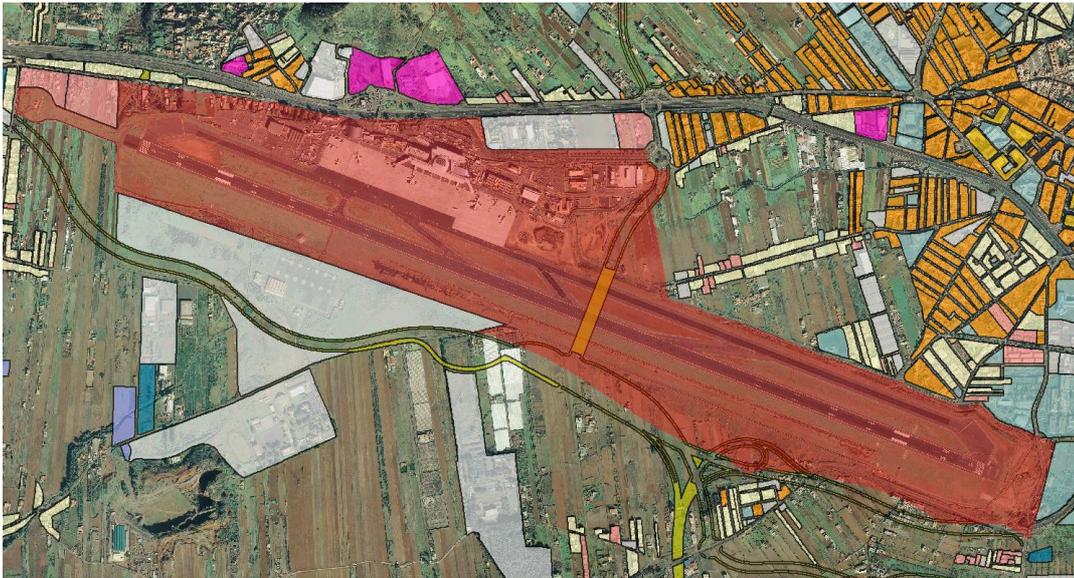


Figura 51: Sistema General Aeroportuario



4.2. Servidumbres Aeronáuticas

El informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, se indica:

- a) En suelos urbanos que mantienen su clasificación respecto al Plan General vigente se deberá acreditar que:
 - Eran Suelos Urbanos en el vigente planeamiento general
 - No se aumenta la altura máxima de las edificaciones permitida, ni aumenta su planta respecto al vigente planeamiento general.
- b) En los Suelos Urbanos que previamente fueran Suelos Urbanizables y en los Suelos Urbanizables se deberá acreditar que:
 - El planeamiento de desarrollo fue aprobado definitivamente indicando su fecha de aprobación, así como modificaciones o revisiones de dicho planeamiento.
 - No se aumenta la altura máxima de las edificaciones permitida, ni aumenta su planta, respecto al planeamiento de desarrollo, indicando las condiciones de edificación.
- c) En los Suelos Urbanos y Suelos Urbanizables recogidos en el Plan General de Ordenación (PGO) de San Cristóbal de La Laguna, que no se encuentre en los supuestos anteriores, se deberá presentar un Estudio Aeronáutico que acredite, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras el análisis técnico de Aena, que no se compromete la seguridad ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de aeronaves.
- d) En los Suelos No Urbanizables recogidos en el PGO se deberá recoger referencia expresa en la normativa a que en los ámbitos en los que el terreno se encuentra próximo a las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas, en particular en los que el propio terreno vulnera, no se permiten nuevas construcciones, instalaciones, modificación del terreno u objetos fijos, ni aumentar en altura las ya existentes si se puede producir vulneración de las servidumbres aeronáuticas. excepcionalmente podrán ser autorizados los respectivos proyectos constructivos que superen los límites establecidos por las Servidumbres Aeronáuticas cuando se presente Estudios Aeronáuticos que acrediten, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras el análisis técnico de Aena, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves.

Analizadas estas indicaciones, el equipo redactor ha realizado las correspondientes modificaciones en el PGO de forma que:

- a) En los suelos urbanos y urbanizables, ya sea los que se mantienen con respecto al planeamiento vigente o los que proceden de suelos urbanizables, no se incrementa la altura máxima de las edificaciones y se establece en el campo Condiciones Complementarias la obligatoriedad de realizar un Estudio Aeronáutico que demuestre frente a AESA que el incremento de altura no vulnera las superficies aeronáuticas o que, en caso de que se vulneren, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.
- b) Para los Suelos Urbanos procedentes de Suelos Urbanizables, la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de La Laguna emitirá el correspondiente certificado que acredite la fecha de aprobación de su planeamiento.

- c) En los Suelos Urbanos o Urbanizables que previamente no fueran Suelos Urbano-urbanizables, la revisión del PGO establece en el campo Condiciones Complementarias la obligatoriedad de realizar un Estudio Aeronáutico que demuestre frente a AESA que el incremento de altura no vulnera las superficies aeronáuticas o que, en caso de que se vulneren, no compromete la seguridad de las operaciones ni la operatividad del Aeropuerto.
- d) Para los suelos no urbanizables, en la normativa se recoge que en los ámbitos en los que el terreno se encuentra próximo a las superficies limitadoras de las Servidumbres Aeronáuticas, en particular en los que el propio terreno vulnera, no se permiten nuevas construcciones, instalaciones, modificación del terreno u objetos fijos, ni aumentar en altura las ya existentes si se puede producir vulneración de las servidumbres aeronáuticas. excepcionalmente podrán ser autorizados los respectivos proyectos constructivos que superen los límites establecidos por las Servidumbres Aeronáuticas cuando se presente Estudios Aeronáuticos que acrediten, a juicio de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), tras el análisis técnico de Aena, que no se compromete la seguridad, ni queda afectada de modo significativo la regularidad de las operaciones de las aeronaves.

4.3. Servidumbres Acústicas

El informe emitido por la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, se indica:

En los ámbitos clasificados como SUC y SUNC afectados por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte, el Ayuntamiento de San Cristóbal de La Laguna deberá:

- a) *Identificar aquellos ámbitos en los que se permiten usos residenciales, dotacionales educativos o sanitarios, ya sea como “Uso Global”, “Uso Principal”, “Uso Principal Obligatorio”, “Uso Compatible” o “Uso Compatible Obligatorio”.*
- b) *Acreditar que:*
 - *Dichos suelos estaban clasificados como Suelo Urbano en el Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna.*
 - *En caso de admitirse usos residenciales, dotacionales educativos o sanitarios, ya sea como “Uso Global”, “Uso Principal”, “Uso Principal Obligatorio”, “Uso Compatible” o “Uso Compatible Obligatorio”:*
 - *Dichos usos estaban recogidos en el vigente Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna.*
 - *No se aumenta el número de personas afectadas por dichos usos respecto al vigente Plan General de Ordenación Urbana de San Cristóbal de La Laguna.*

Además de lo anterior, en los ámbitos clasificados como Suelo Urbano No Consolidado afectados por la huella sonora del Aeropuerto de Tenerife Norte, el PGO deberá incluir en la normativa de su documentación como condición para su consolidación, la insonorización de las construcciones conforme al documento básico DB-HR Protección frente al ruido del CTE, recogiendo que el titular del Aeropuerto no correrá con los costes de la insonorización, indicándose dichos requisitos en las fichas urbanísticas correspondientes.

Analizadas estas indicaciones, el equipo redactor ha realizado las correspondientes modificaciones en el PGO de forma que:

- a) Se ha realizado el estudio de procedencia, con respecto al planeamiento vigente, de las piezas situadas en la huella sonora del aeropuerto en las que se permite el uso residencial, educativo y sanitario.

- b) Para las piezas de uso residencial situadas bajo la huella sonora se ha comprobado la existencia o no de incrementos de población afectada detectándose una serie de ellas en las que se produce incremento de población prevista. En el presente documento se establece la justificación del mantenimiento del uso previsto para dichas piezas.
- c) Para las piezas de uso docente y sanitario situadas bajo la huella sonora, se ha comprobado la existencia de nuevos usos de esta calificación que no existían en el planeamiento vigente. También, para cada una de ellas se justifica el mantenimiento de las mismas en la revisión del PGO.
- d) Se incluye, en la normativa de los suelos clasificados como SUNC, la obligatoriedad de insonorización de las construcciones conforme al DB-HR Protección frente al ruido del CTE con cargo al propietario o promotor de las mismas.