

# RUIDO EN LAS AULAS

## LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA DE LOS RODEOS AFECTA A 32 CENTROS EDUCATIVOS DE LA LAGUNA.

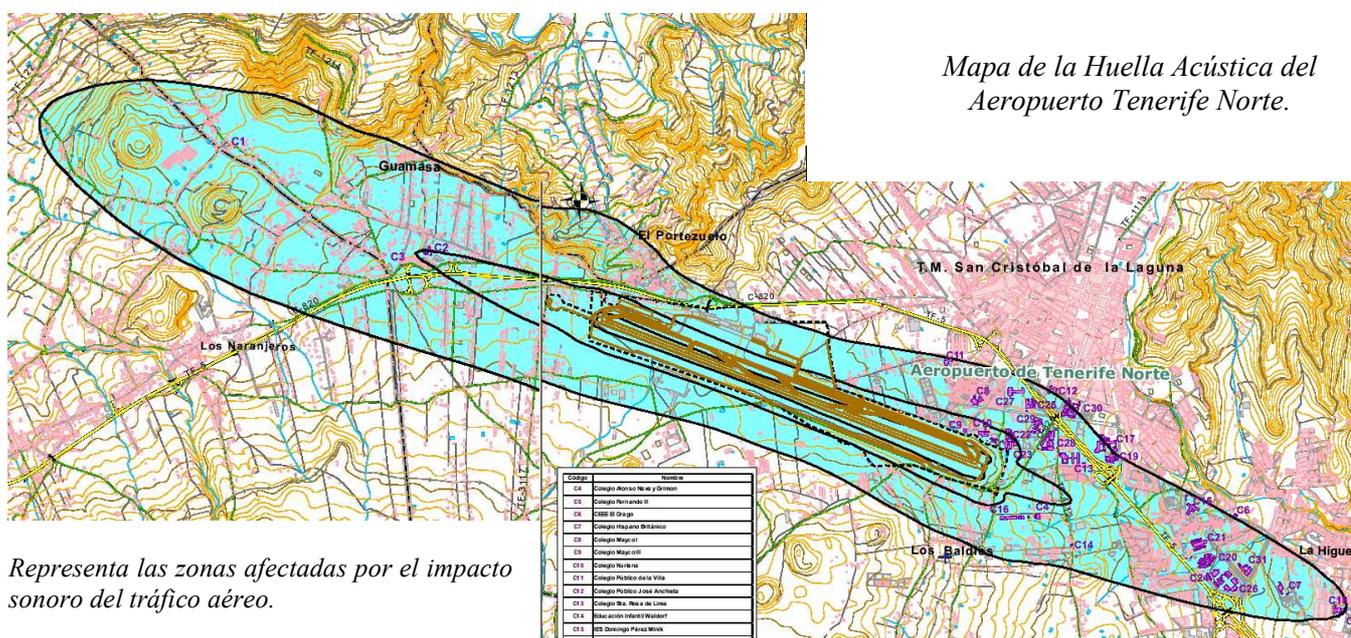
ESTE DOCUMENTO VA DIRIGIDO EN ESPECIAL A LA COMUNIDAD EDUCATIVA LAGUNERA A FIN DE DIVULGAR INFORMACIÓN RELEVANTE DE CARÁCTER AMBIENTAL A ESTUDIANTES Y PROFESORES DE LOS CENTROS AFECTADOS POR LA HUELLA ACÚSTICA DEL AEROPUERTO TENERIFE NORTE.

ÍNDICE DE CONTENIDOS:	PÁG.
QUÉ ES UN MAPA DE RUIDO -----	2 -
NORMATIVA SOBRE RUIDOS -----	3 -
EL MAPA DE RUIDO DE LOS RODEOS -----	4 -
CÓMO AFECTA A LOS CENTROS EDUCATIVOS -----	5 -
CÓMO DEFENDER NUESTROS DERECHOS -----	7 -

ANEXO I ----- 8 -

# QUÉ ES UN MAPA DE RUIDO

Un mapa estratégico de ruido es un documento elaborado por las administraciones públicas, donde se hace constar el ruido que genera una gran ciudad o una importante infraestructura, su fin principal es constatar las inmisiones acústicas que se producen en determinados lugares, abordando las posibles alternativas de ordenación y optando por aquellas que favorezcan una menor afección acústica de la zona. Además han de garantizar que los objetivos de calidad acústica se cumplen en cada una de las zonas afectadas por la huella sonora del mapa y para ello deben de incluir un plan que recoja todas aquellas medidas dirigidas a paliar el impacto acústico, entre las que se encuentran las medidas de aislamiento de viviendas y edificios.



Ante todo son un instrumento más del que se sirve la ordenación del territorio, que persigue controlar, gestionar y reducir las inmisiones acústicas dentro del marco de la Ley 37/2003 del Ruido y los decretos que la desarrollan, garantizando que se cumplan los niveles de calidad ambiental mínimos para cada una de las zonas acústicas que son establecidas en función del uso que se le da al suelo.

# NORMATIVA SOBRE RUIDO

## BREVE RESUMEN DE LA NORMATIVA APLICABLE.

La Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental marca una nueva orientación respecto de la concepción de la contaminación acústica en la normativa de la Unión Europea. Expone un nuevo enfoque del ruido ambiental para considerarlo como un producto derivado de múltiples emisiones que contribuyen a generar niveles de contaminación acústica inadecuados desde el punto de vista ambiental y sanitario.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, incorpora parcialmente al derecho interno (estatal) las previsiones de la citada Directiva, regula la contaminación acústica con un alcance y un contenido más amplio que el de la propia Directiva, ya que, además de establecer los parámetros y las medidas para la evaluación y gestión del ruido ambiental, incluye el ruido y las vibraciones en el espacio interior de determinadas edificaciones. Asimismo, dota de mayor cohesión a la ordenación de la contaminación acústica a través del establecimiento de los instrumentos necesarios para la mejora de la calidad acústica de nuestro entorno.

El Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, completó la transposición de la Directiva 2002/49/CE y precisó los conceptos de ruido ambiental y sus efectos sobre la población, junto a una serie de medidas necesarias para la consecución de los objetivos previstos, tales como la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y los planes de acción o las obligaciones de suministro de información.

El Real Decreto 1367/2007 de 18 de octubre tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la Ley 37/2003. En este decreto se definen los índices de ruido y de vibraciones, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente; se delimitan los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo 10 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre; estableciéndose de manera cuantitativa los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose el espacio interior de determinadas edificaciones; también regula los emisores acústicos fijando los valores límite de emisión o de inmisión así como los procedimientos y los métodos de evaluación de ruidos y vibraciones.

## ASPECTOS LEGALES A DESTACAR EN REFERENCIA AL ASUNTO QUE ABORDAMOS.

1. Se exige como contenido necesario que todo mapa de ruido contenga los valores de ruido existentes así como que permita la realización de predicciones de las emisiones acústicas futuras. (Art. 15.1.b y 15.2.a de la Ley 37/2003)
2. Se califica a las zonas de uso docente, sanitario o cultural como áreas de especial protección acústica (Art. 7.e de la Ley 37/2003), estableciéndose unos valores máximos de inmisión acústica (Art. 14 del RD.1367/2007) en éstas áreas, que serán, 60dB durante el día y 50dB durante la noche, así mismo se marcan como objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios educativos, 40dB en aulas y 35dB en salas de estudio (Tablas A y B del Anexo II del RD. 1367/2007).
3. Las administraciones competentes deben velar por que los mapas estratégicos de ruido que hayan realizado y aprobado, y los planes de acción que hayan elaborado, se pongan a disposición y se divulguen entre la población. Para ello se utilizarán las tecnologías de la información disponibles que resulten más adecuadas, debiendo ser la información, clara, inteligible y fácilmente accesible, además se deberá incluir un resumen en el que se recogerán los principales contenidos (Art. 4 del RD. 1513/2005).

# EL MAPA DE RUIDO DE LOS RODEOS

## INFORMACIÓN GENERAL SOBRE EL MAPA.

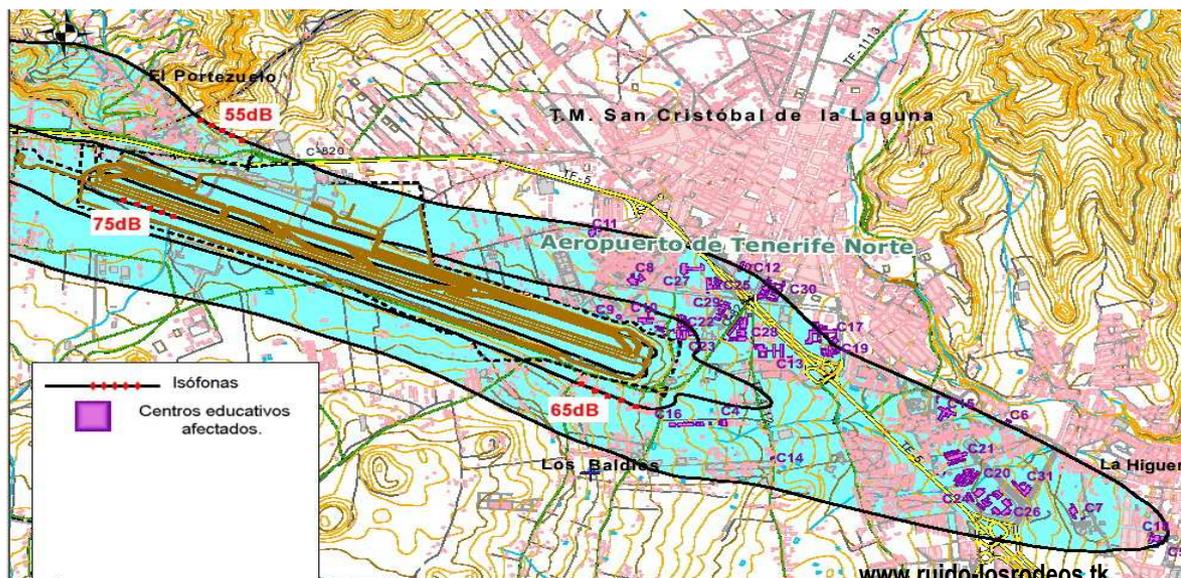
- Puedes consultar los documentos y enlaces del mapa fácilmente en: <http://ruido.losrodeos.googlepages.com>
- Solo participó un ayuntamiento en su elaboración, el del municipio menos afectado, Tegueste
- Su periodo de información pública se abrió mediante el anuncio 37230/2007 publicado en el BOE 129 de 30 de mayo de 2007 y concluyó el 10 de septiembre sin alegaciones por parte de ninguno de los ayuntamientos afectados.

## CUESTIONES MÁS PREOCCUPANTES DE SU CONTENIDO.

1. El proceso de información pública al que la ley obliga, se ha llevado a cabo de manera deficiente, porque la publicación de los documentos del mapa de ruido solo se ha producido a través de la web de AENA, no disponiéndose de alternativa alguna para consultar la información en cuestión. Además no existe documento alguno en dicha web que cumpla con lo requerido por RD. 1513/2005 en lo que se refiere a la necesidad de publicar un resumen del contenido global del mapa estratégico de ruido, y tampoco podemos decir que los documentos publicados sean fácilmente accesibles ni que su contenido sea claro.
2. El mapa basa su desarrollo en datos de tráfico aéreo referidos a 2005, es decir no refleja la realidad actual, ni tampoco una previsión de futuro, pues no realiza ningún tipo de estimación acerca de los posibles incrementos en las emisiones acústicas. Sin embargo no solo la Ley del Ruido menciona entre los contenidos necesarios de los mapas las previsiones de ruido, sino que se hacen ineludibles al establecer su vigencia por un periodo de cinco años. Además AENA obviamente es consciente de las consecuencias positivas sobre el volumen del tráfico aéreo del aeropuerto que supondrá la ampliación de Los Rodeos prevista en el Plan Director de este aeropuerto.
3. El mapa de Los Rodeos no respeta la previsión legal en relación a la especial protección acústica necesaria en aquellas zonas cuyo uso sea predominantemente educativo, cultural o sanitario. Nos basamos para afirmar esto, en los valores de inmisión acústica máxima que se establecen en el documento, ya que son inferiores los niveles establecidos para algunas áreas sin protección especial al amparo de la ley, que los permitidos en las zonas de uso educativo, hecho del que se desprende la ausencia de protección alguna para estas últimas áreas. Así mismo podemos considerar en cualquier caso que los límites establecidos, 65 decibelios (dB) durante el día y 55dB durante la noche, son claramente insuficientes a la vista de la Norma Básica de Edificación sobre Condiciones Acústicas que establece valores máximos, en el interior, de 35dB en salas de estudio, 40dB en aulas y 50dB en zonas comunes, unos valores difícilmente alcanzables con los objetivos propuestos en el mapa de Los Rodeos. Además, el reciente Real Decreto 1367/2007 que desarrolla la ley de ruido hace propios los valores de la norma básica para los espacios interiores de centros educativos, y establece que los objetivos de calidad acústica a preservar en el exterior de las áreas de uso educativo deben ser 5dB por debajo de los que permite el mapa estratégico de Tenerife Norte.

## CÓMO AFECTA A LOS CENTROS EDUCATIVOS

El Mapa Estratégico de Ruido de Los Rodeos considera afectados por la huella acústica del aeropuerto a 32 centros educativos todos ellos dentro del término municipal de La Laguna, en los que estima perjudicados a 23243 estudiantes. Sin embargo, debido a los niveles de inmisión que el documento establece como permisibles para las zonas de uso educativo, apenas 5 centros podrán ser beneficiarios de mediadas de aislamiento acústico.



Hoy la ley por fin ha desarrollado nuestro derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado en lo que se refiere al control de la contaminación acústica, esto quiere decir que ya no estamos obligados a soportar sin más los ruidos externos producidos por la actividad cosmopolita, porque desde la publicación de la Ley del Ruido, las administraciones son responsables directas de asegurar que los objetivos de calidad acústica se cumplen en cada una de las áreas protegidas o no, es más, son las encargadas de disponer las medidas necesarias para que así sea.

La doctrina científica es bastante clara sobre los efectos que el ruido provoca en la salud, la exposición a ruidos indebidos, aunque sea con carácter intermitente, puede causar trastornos relacionados con la atención, dificultad de comprensión del lenguaje hablado, irritabilidad y alteraciones del sueño. Por esto es especialmente preocupante la increíble incidencia acústica que la actividad del aeropuerto de Los Rodeos tiene sobre los centros educativos de La Laguna, y también porque los ruidos de sus aviones pueden llegar a recortar la jornada escolar hasta 20 minutos en una mañana.

Podemos afirmar que la educación esta profundamente afectada por estas inmisiones, de hecho, el ruido, y las vibraciones que produce, pueden condicionar de manera significativa los procesos formativos que se desarrollan, como ya anotamos, llegando en ocasiones a hacerlos muy dificultosos o casi imposibles. Estos casos son especialmente visibles en el ámbito de aquellas prácticas universitarias en las que se requiere gran precisión, y que por razones de espacios físicos poco acondicionados para soportar vibraciones y ruido, se llegan a hacer impracticables.

Otro de los problemas añadidos radica en la modificación en el flujo de tráfico aéreo que previsiblemente experimentará el aeropuerto del norte a raíz de la ampliación de la plataforma este y otras remodelaciones en marcha. Esta modificación no será solo un aumento de la frecuencia de aviones como los que hoy sobrevuelan La Laguna, sino que particularmente se verá reflejada en un aumento de las conexiones con destinos no insulares y que por tanto corresponderán a aeronaves con motor a reactor y de mayor tamaño, que producirán un impacto acústico muy superior a el que se contabiliza en la actualidad, donde la mayoría de los vuelos son interinsulares y operados en aeronaves turbo hélice. Según datos de AENA, el Plan Director aprobado en 2001 preveía que el tráfico de pasajeros alcanzaría los 4.382.873 millones anuales en 2015, pero actualmente ya se ha llegado a 4,1 millones, mientras que las operaciones previstas para 2005 eran 40.273 y se han alcanzado ya las 60.000. Las tasas de crecimiento anual respecto al año anterior están por encima del 10% desde 2003. Así mismo, el Plan Director señalaba que: "La capacidad del espacio aéreo/campo de vuelos se cifra en 30 aeronaves hora punta, reducido debido a los procedimientos de aproximación que imponen separaciones entre llegadas de 10 minutos. La plataforma de aeronaves puede acoger hasta 32 movimientos hora punta, y en ambos casos esta capacidad se verá superada por la demanda prevista en los próximos años". De hecho, la ejecución del Plan supone la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves de 15 a 26 puestos, que hace posible elevar la capacidad hasta entre 52 y 55 aeronaves hora punta. Esto se une a la capacidad que brinda el radar monopolso de Taborno que permite reducir el lapso entre operaciones de despegue/aterrizaje, aumentando el número de operaciones posibles, hasta alcanzar 1 cada cinco minutos.

Concluimos que, el mapa de ruido debiera ser un instrumento al servicio de la comunidad educativa lagunera, que permitiese recuperar una calidad acústica adecuada para el ejercicio de la docencia, una calidad acústica que ha sido negada todo este tiempo, repercutiendo sobre la calidad de la educación en La Laguna, y que ahora tenemos el derecho de exigir para nuestras escuelas, institutos y centros universitarios. Es ése el objetivo de la ley, su motivación, y su pretensión, creemos que exigir que se cumpla la ley, es lo mínimo.

#### LISTADO DE CENTROS EDUCATIVOS RECONOCIDOS COMO AFECTADOS POR EL MAPA.

Centro de Educación Infantil Waldorf.	IES Geneto
Centro Infantil El Creyón.	IES San Hermenegildo
-----	IES Viera y Clavijo
Colegio Alonso Nava y Grimón (E. Primaria)	-----
CEIP Santa Rosa de Lima + Colegio	ULL Facultad de Farmacia
Guamasa.	ULL ETS Ingeniería Agraria
Colegio Educación Específica Especial El	ULL Facultad de Biología
Drago.	ULL Facultad de Ciencias de la Educación
Colegio Fernando III el Santo	ULL Facultad de Ciencias de la Información
Colegio Hispano Británico	ULL Facultad de Ciencias Económicas
Colegio Nuriana	ULL Facultad de Derecho
Colegio Público de la Villa.	ULL Facultad de Matemáticas y Física
Colegio Público José Anchieta.	ULL Facultad de Química
Colegio Santa Rosa de Lima Dominicas.	ULL Facultad Informática
Colegio Mayco I	ULL Filología
Colegio Mayco III	ULL Filosofía
-----	ULL Geografía e Historia
CEI La Laboral	ULL Psicología y Logopedia
IES Domingo Pérez Minik	

## **CÓMO DEFENDER NUESTROS DERECHOS.**

El Mapa de Ruido de Los Rodeos ya ha sido publicado, también ha finalizado su periodo de información pública, sin embargo aun se puede trabajar porque un documento con visibles irregularidades o carencias como éste, no siga adelante, sino que se considere su reelaboración a fin de que el contenido se ajuste a lo que la ley exige y que se respete el derecho al medio ambiente que la constitución recoge y que en materia acústica desarrollan las normas citadas en el apartado de legislación.

Como cualquier norma un mapa estratégico de ruido puede impugnarse, y puede declararse parcialmente nulo en aquellos aspectos que contravengan la ley, son las administraciones locales las principales responsables, en uso del principio de máxima cercanía y de competencias, estas administraciones han de garantizar que los niveles de calidad ambiental se cumplen, y para ello debieran supervisar la elaboración de estos planes. Visto que no ha sido el caso concreto, ya que ha habido una escasa participación de los entes municipales en el mapa, se hace necesario que los grupos de presión actúen para instar e incentivar a que las administraciones locales tomen parte.

La toma de conciencia, y una actitud activa permitirán que los entes públicos implicados se hagan eco de una situación de desprotección y ausencia de tutela de las administrativa que se esta sufriendo. El pasado 18 de septiembre el congreso ya declaró, a través de moción del pleno, que el Mapa Estratégico de Ruido de Barajas contenía importantes deficiencias, y que no respondía a los criterios establecidos, por lo que se instaba al Gobierno a su reelaboración.

La alternativa más eficiente para hacernos oír es la presentación de una declaración de afectado acompañada de una solicitud de reelaboración del mapa. Estas solicitudes, en forma de petición, podrían dirigirse en primer lugar al organismo autónomo de aeropuertos AENA, como responsable directo de los contenidos del mapa, en segundo lugar a la administración local competente a fin de que esta se persone en defensa de los intereses de sus vecinos, por último también podrían ser presentadas ante el gobierno autonómico para que este formule petición al gobierno central.

En el Anexo I de este documento se encuentran los modelos de solicitud a presentar para reivindicar la condición de afectado, y solicitar la reelaboración del mapa de Los Rodeos. Estas solicitudes deberán ser presentadas en cualquiera de los registros de la administración autonómica o central, pudiendo hacerse a título personal, sin perjuicio de que Los Verdes de La Laguna se comprometan a recoger y presentar todas aquellas solicitudes que reúnan las delegaciones de alumnos o las asociaciones de alumnos y/o padres de los centros educativos afectados, y que se nos trasladen, a fin de facilitar su entrega y hacer constancia expresa del número total de instancias presentadas.

D./DÑA. \_\_\_\_\_

con DNI nº \_\_\_\_\_ - \_\_\_ y domicilio en \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_, como \_\_\_\_\_ del centro

denominado \_\_\_\_\_ dependiente de

\_\_\_\_\_.

Por la presente:

**1º** Declaro mi condición afectado por los ruidos provocados por el tráfico aéreo del Aeropuerto Tenerife Norte, los cuales suponen un menoscabo al derecho a una educación de calidad, en condiciones de igualdad y que permita el pleno desarrollo de la persona, recogido en el artículo 22 de la Constitución, así como en la Ley Orgánica de Educación. Considerando que los niveles de inmisión acústica que se soportan en mi centro educativo sobrepasan los valores máximos permitidos por la legislación vigente para suelos cuyo uso sea docente, sanitario o cultural.

**2º** Solicito al Ministerio de Fomento la reelaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto Tenerife Norte a fin de que este se ajuste a los objetivos y criterios de calidad ambiental previstos en la ley, expresamente considero irregulares los siguientes aspectos:

- A.** El proceso de información pública al que la ley obliga, se ha llevado a cabo de manera deficiente, porque la publicación de los documentos del mapa de ruido solo se ha producido a través de la web de AENA, no disponiéndose de alternativa alguna para consultar la información en cuestión. Además el documento de dicha web no cumple con lo requerido por el Real Decreto 1513/2005.
- B.** El mapa basa su contenido en datos de tráfico aéreo referidos a 2005, es decir no refleja la realidad actual, ni tampoco una previsión de futuro, pues no realiza ningún tipo de estimación acerca de los posibles incrementos en las emisiones acústicas, previsibles por la ejecución del Plan Director del Aeropuerto de Los Rodeos.
- C.** El mapa de Los Rodeos no respeta la previsión legal en relación a la especial protección acústica necesaria en aquellas zonas cuyo uso sea predominantemente educativo, cultural o sanitario.

EN \_\_\_\_\_ A \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_ DE \_\_\_\_\_

FDO: \_\_\_\_\_