

MAPA DE RUIDO Y PLAN DE ACCIÓN

AEROPUERTO DE BARCELONA – EL PRAT

1. CONTEXTO JURÍDICO

El presente documento tiene por objeto describir el Plan de Acción del Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

El 8 de julio de 2011 se aprobaron las servidumbres acústicas del aeropuerto de Barcelona-El Prat, y su Plan de Acción asociado, habiendo pasado previamente un proceso de información pública (Orden Ministerial 3320/2010, de 16 de noviembre, ratificada posteriormente por el Real Decreto 1002/2011, de 8 de julio).

En dichas servidumbres se definen unos mapas de ruido que reflejan la afección acústica del aeropuerto, tanto en la situación actual como en un horizonte futuro de desarrollo, con el propósito de salvaguardar la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en su zona de afección.

En el **año 2013** se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido** de la Fase II, el cual fue sometido a información pública el 17 de julio de 2013, en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y su correspondiente su trasposición al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus desarrollos normativos.

La normativa vigente a nivel estatal, compuesta por la **Ley 37/2003**, de 17 de noviembre, del Ruido, y los reales decretos correspondientes que la desarrollan, es el resultado de la trasposición de la **Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002**, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, al Derecho español.

Todas las actuaciones contenidas en el Plan de Acción se encuadran en el marco del **«enfoque equilibrado»** adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la resolución de la Asamblea A33-7 de octubre de 2001 y ratificado mediante la resolución A36-2 de septiembre de 2007.

Por último, es preciso destacar que muchas de las actuaciones contenidas en el Plan de Acción que a continuación se desarrollan tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde varios años lleva desarrollando el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

2. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Los mapas estratégicos de ruido (MER) se obtienen, a partir de las huellas de ruido calculadas con el software INM sobre una base cartográfica oficial suministrada por el Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.), mediante el empleo de un Sistema de Información Geográfica (SIG).

Estos mapas representan la posición de las líneas isófonas calculadas para cada uno de los indicadores, L_{den} , L_{noche} , $L_{día}$ y L_{tarde} , sobre el ámbito de estudio, delimitando los sectores del territorio expuestos a unos determinados niveles de inmisión sonora.

Los índices son aplicables a una sectorización del territorio en áreas acústicas. Estas áreas son delimitadas por las administraciones locales en atención al uso predominante del suelo, según los tipos que previamente

determinen las comunidades autónomas al incorporar este desarrollo reglamentario, y deberán tender a alcanzar los objetivos de calidad acústica que se indican en la tabla adjunta a continuación.

Tabla 1. Objetivos de calidad acústica según la normativa estatal

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO		
	L _d	L _e	L _n
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	70	70	65
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	(2)	(2)	(2)

- (1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo al apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
- (2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

La superación de los objetivos de calidad arriba descritos constituirá el criterio de actuación prioritario en el planteamiento de los Planes de Acción.

A partir del Mapa Estratégico de Ruido (MER) se puede estimar la exposición al ruido en términos de superficie (km²), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

Tabla 2. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L_{den}.

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	9,33	28	17
60-65	7,42	1	1
65-70	4,39	1	1
70-75	2,34	1	1
>75	1,83	1	1

Fuente: Aena

Tabla 3. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L_{día}.

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	8,41	6	4
60-65	5,60	1	1
65-70	3,32	1	1
70-75	1,66	1	1
>75	1,33	-	-

Fuente: Aena

Tabla 4. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L_{tarde}.

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	9,14	17	11
60-65	5,59	1	1
65-70	3,31	1	1
70-75	1,49	1	1
>75	1,25	-	-

Fuente: Aena

Tabla 5. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L_{noche}.

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	7,51	1	1
55-60	3,99	1	1
60-65	2,48	1	1
65-70	1,09	1	1
>70	1,00	-	-

Fuente: Aena

2.1. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

Para detectar de forma preliminar las zonas de conflicto en el MER, se identificaron todas aquellas áreas que superaban los objetivos de calidad acústica, en función de los usos predominantes del suelo que se especifican en los instrumentos de ordenación urbana de los municipios afectados. Una vez identificadas, se seleccionaron las zonas de conflicto, en base a los siguientes criterios:

- Aquellas viviendas que exceden los criterios de calidad fijados para las áreas “tipo a”, es decir niveles sonoros que sobrepasan los valores $L_d > 65$ dB(A), $L_e > 65$ dB(A) o $L_n > 55$ dB(A).
- Aquellos usos de carácter docente o sanitario que superan los criterios para áreas “tipo e” es decir niveles sonoros que sobrepasan los valores $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) o $L_n > 50$ dB(A).

Según esta metodología se inventariaron viviendas diseminadas en el municipio de El Prat de Llobregat donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”. Sin embargo, no se encontraron equipamientos sanitarios o educativos que excedieran los criterios de calidad para áreas acústicas “tipo e”.

Tabla 6. Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a

MUNICIPIO	POBLACIÓN EXPUESTA (CENTENAS)			ENTIDADES DE POBLACIÓN
	$L_D > 65$ dB(A)	$L_E > 65$ dB(A)	$L_N > 55$ dB(A)	
El Prat de Llobregat	1	1	1	Diseminado

Fuente: Aena

En cuanto a usos del suelo se refiere, sólo existe una zona de conflicto detectada en un área acústica definida como “tipo d”, especificadas por la legislación como sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en las áreas acústicas “tipo c”. Se trata de un área de suelo urbano perteneciente al municipio de El Prat de Llobregat y con uso calificado como servicios. Concretamente, la afección se encuentra localizada al este del aeropuerto, al lado del polígono industrial Pratenc.

Se han inventariado también viviendas cuya población está expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores del territorio con predominio de uso residencial para los tres indicadores $L_{\text{día}}$, L_{tarde} y L_{noche} . Estas viviendas de tipo diseminado se encuentran situadas en la prolongación de la cabecera 25R y en las inmediaciones de la cabecera 25L, en el municipio de El Prat de Llobregat.

Sin embargo, según el análisis realizado, no existen equipamientos educativos o sanitarios que excedan los criterios de calidad fijados para áreas acústicas “tipo e”.

La localización de la zona de conflicto detectada en función del uso del suelo se puede consultar en la siguiente ilustración.

Ilustración 1. Localización de las zonas de superación (todos los indicadores)



Fuente: Aena

3. PLAN DE ACCIÓN

El Plan de Acción fija cuatro líneas de trabajo: reducción de los niveles de emisión en la fuente, gestión y planificación idónea del territorio, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruidos y adopción de restricciones operativas.

Para ello, en el siguiente apartado se comienza incluyendo una aproximación a las actuaciones enfocadas a la reducción de la exposición acústica que el aeropuerto de Barcelona-El Prat ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

3.1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

3.1.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

Estas medidas implantadas se basan en los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

En este sentido, el aeropuerto Barcelona-El Prat cumple con lo establecido en el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, como es el caso de las medidas de verificación para que se cumplan las restricciones de operaciones de aeronaves que no cumplan con lo establecido en dicho Reglamento.

3.1.2. IMPLANTACIÓN DE RESTRICCIONES OPERATIVAS

Además de lo comentado en el apartado anterior, el aeropuerto de Barcelona-El Prat, ha adoptado dos medidas adicionales: la introducción de restricciones operativas de las aeronaves denominadas «*marginalmente conformes*» y un sistema de clasificación de aeronaves por cuota de ruido que operan en el aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Se define una “*cuota de ruido*” (CR), para cada aeronave, diferenciando entre despegue y aterrizaje, en función del nivel de ruido efectivo percibido certificado (EPNdB) de acuerdo al Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Los valores asignados de cuota de ruido responden a la siguiente tabla.

Tabla 7. Clasificación de aeronaves por cuota de ruido

EPN dB	CUOTA DE RUIDO (CR)
Más de 101,9	CR – 16
99 – 101,9	CR – 8
96 – 98,9	CR – 4
93 – 95,9	CR – 2
90 – 92,9	CR – 1
Menos de 90	CR – 0,5

Fuente: AIP Aeropuerto de Barcelona-El Prat

Se considerarán aviones con cuota de ruido cero (CR – 0) los aviones de hélice certificados en base al Capítulo 6 y 10 del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y aquellos certificados (hélice o reactores) conforme a los Capítulos 3 y 5 del mismo documento cuyo ruido sea inferior a 87 EPNdB.

De este modo, las compañías que operan en el aeropuerto disponen de un valor total asignado de cuota de ruido al que deberán ajustarse mediante la optimización de las operaciones ofertadas y la flota empleada para desarrollarlas.

En el AIP del aeropuerto se recoge también la prohibición de operaciones tanto de despegue como de aterrizaje de aeronaves clasificadas como CR-4 o superior en el periodo nocturno.

3.1.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

En el aeropuerto Barcelona-El Prat se han implantado variaciones en la operativa dirigidas a lograr una reducción en los niveles percibidos.

La definición de estas actuaciones sólo se justifica cuando existe un problema acústico o se prevé que ocurra en el futuro de acuerdo a estudios específicos de previsiones de demanda y desarrollo del aeropuerto. La razón se encuentra en que determinadas soluciones, impiden la operación de ciertas aeronaves que no

cuentan con las apropiadas características técnicas. Además, en todas ellas debe prevalecer como criterio de diseño principal la seguridad de la operación.

Las líneas de trabajo iniciadas por el aeropuerto Barcelona-El Prat se enfocan en:

- Preferencia a la configuración Oeste frente a la Este durante el periodo diurno (7-23h) y, viceversa, durante el periodo nocturno (23-7h)
- Desplazamiento de umbral de la cabecera 07L de 430 metros para las operaciones de aterrizaje..
- Diseño y optimización de trayectorias (maniobras SID de tipo B-RNAV, transiciones RNAV entre las STAR y las aproximaciones por las cabeceras 25).
- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en despegue.
- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje (limitaciones en las operaciones de aproximación y aterrizaje y limitación de la potencia de reversa en aterrizajes en horario nocturno, maniobras de descenso continuo (CDA)).
- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra (limitaciones al uso de la unidad de potencia auxiliar (APU) y prueba de motores).
- Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas. Tasa de ruido cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos.

3.1.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

El objetivo de estas actuaciones es impedir que los nuevos instrumentos de planificación del territorio aprueben en el entorno del aeropuerto modificaciones de los usos del suelo que permitan el desarrollo de usos incompatibles con la actividad aeroportuaria y favorecer el desarrollo de los usos compatibles con el mismo, como el industrial y el comercial.

El de Barcelona-El Prat tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada inicialmente mediante la Orden Ministerial 3320/2010, de 16 de noviembre, y ratificada por el Real Decreto 1002/2011, de 8 de julio, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Además, desde 2001 se limitan los nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios dentro de las huellas de ruido mediante el informe vinculante y preceptivo de los instrumentos de planificación urbanística según el Real Decreto 2591/98.

3.1.5. SISTEMA DE MONITORIZADO DE RUIDO

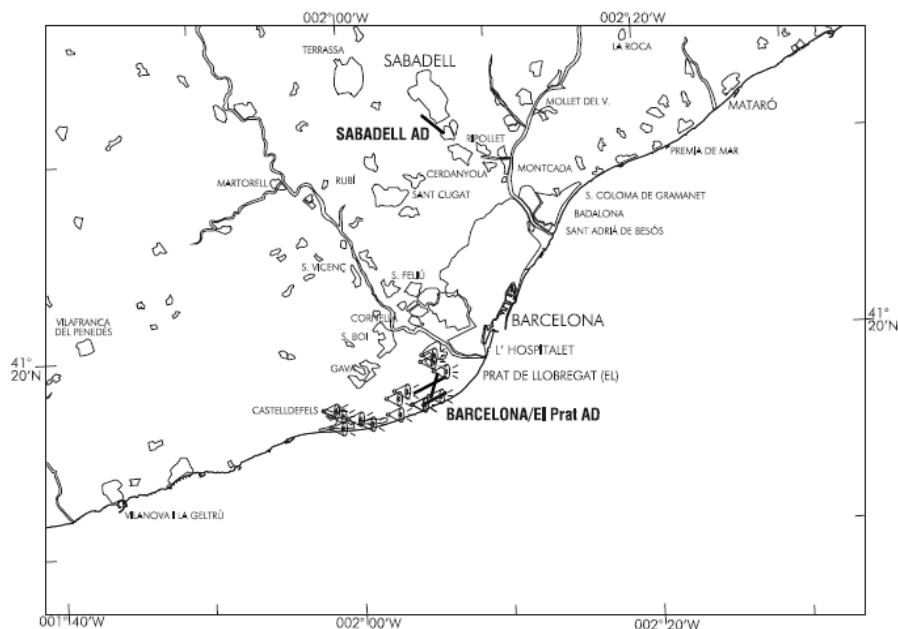
Desde el año 1996 el aeropuerto de Barcelona-El Prat tiene instalado un sistema de monitorizado de ruido y trayectorias de vuelo en el aeropuerto (SIRBCN). El sistema de monitorizado funciona durante las 24 horas, de forma automática, disponiendo de una información completa y fiable de los datos radar y de planes de

vuelo, que facilita la posición de la aeronave en cada instante, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos establecidos en el aeropuerto.

Este sistema recibe y correlaciona los datos radar con las mediciones de niveles acústicos registrados en los 13 Terminales de Monitorizado de Ruido (TMR) de modo que es capaz de detectar, medir y asociar el ruido generado por las aeronaves al sobrevolar los diferentes micrófonos instalados en zonas estratégicas del entorno aeroportuario. Además de los TMR fijos, el aeropuerto dispone de tres equipos móviles, para dar respuesta a las peticiones puntuales de información sobre niveles, por parte de ayuntamientos u organismos.

En la siguiente Ilustración puede verse la localización e identificación de cada uno de ellos, tal y como así queda recogido en el documento AIP.

Ilustración 2. Localización de los TMR del sistema SIRBCN. Aeropuerto de Barcelona-El Prat



Fuente: Documento AIP. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

3.1.6. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS

Se ha desarrollado un sistema de información y participación que permite a la sociedad estar informada sobre el medio ambiente en el entorno aeroportuario y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en la aplicación de determinadas medidas.

Para lograr este cometido el aeropuerto de Barcelona-El Prat as tiene operativas una serie de medidas, que se sintetizan a continuación.

3.1.6.1. Web pública de Aena. Información acústica suministrada por el aeropuerto de Barcelona-El Prat

El Departamento de Medio Ambiente del aeropuerto de Barcelona-El Prat lleva un estricto control de los niveles sonoros asociados a la actividad del aeropuerto, efectuando un proceso de comunicación e

información del impacto acústico a través de la web pública de Aena. La periodicidad por la que se actualiza la misma es diaria.

Desde julio de 2010 se encuentra disponible un mapa interactivo de ruido y sendas de vuelo del aeropuerto de Barcelona-El Prat que proporciona el sistema WebTrak a través de la web de Aena.

El aeropuerto de Barcelona-El Prat dispone de un servicio a disposición de los ciudadanos que atiende las peticiones y recoge y responde las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido.

3.1.6.2. Participación de los agentes implicados.

En el aeropuerto de Barcelona-El Prat se creó el *Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR)* en 2005. La finalidad de este grupo de trabajo es el estudio de propuestas e iniciativas sobre posibles actuaciones encaminadas a mejorar la exposición por ruido en el entorno del aeropuerto de Barcelona-El Prat. Este grupo está constituido por representantes del gestor aeroportuario y de los ayuntamientos afectados.

3.1.7. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO

El Aeropuerto de Barcelona-El Prat lleva desempeñando estos procedimientos desde hace varios años, de acuerdo con la Circular Aeronáutica 1/2007, de 27 de abril, de la Dirección General de Aviación Civil, (BOE nº 122, de 22 de mayo de 2007). Estas medidas quedan así recogidas en el apartado "21. Procedimientos de atenuación de Ruidos" del AIP del aeropuerto de Barcelona-El Prat.

3.1.8. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El aeropuerto de Barcelona-El Prat comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto, cuya Resolución se recoge en el BOE nº 16 de 18 de enero de 2002.

La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices $L_{Aeq,día}$ 65 dB y/o $L_{Aeq,noche}$ 55 dB, (siendo el día el periodo entre las 7 y 23 horas y la noche el periodo entre las 23 y las 7 horas del día siguiente), y para su cálculo, entre otros parámetros, se consideró el 90% del tráfico correspondiente al día punta en el año.

Sin embargo, tras la aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica del aeropuerto de Barcelona-El Prat, y en línea con el mismo, la isófona correspondiente al escenario actual de la servidumbre acústica amplía la zona de actuación con las áreas que no se encuentren previamente incluidas en el Plan de Aislamiento actual.

Este ámbito, además, se irá extendiendo con las zonas delimitadas por las isófonas L_d 60, L_e 60 y L_n 50 dB de los escenarios intermedios y de máxima capacidad de la servidumbre acústica conforme se vayan alcanzando los horizontes de tráfico considerados para cada uno de ellos.

La ejecución de este Plan de Aislamiento Acústico ha supuesto hasta la fecha la realización de las actuaciones recogidas en la siguiente tabla:

Tabla 8. Estado de ejecución del Plan de Aislamiento acústico del Aeropuerto de Barcelona-El Prat. Año 2015

PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	Resolución 2002	TOTAL
Censo de viviendas con derecho a solicitud de aislamiento acústico	57	57
Total de solicitudes recibidas para aislamiento acústico, en huella	51	51
Total de viviendas aprobadas para medición e informe	51	51
Proyectos de aislamiento acústico solicitados	51	51
Proyectos presentados en la Oficina de Gestión del P.A.A.	50	50
Total de viviendas con financiación aprobada	50	50
Total de viviendas con aislamiento acústico en ejecución	-	-
Total de viviendas con aislamiento acústico finalizado y pago efectuado	50	50

Para la realización de estas actuaciones Aena ha certificado hasta la fecha un importe de 2.961.497,18 €.

4. CONCLUSIÓN

El Plan de Acción del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, aprobado en el año 2011 y revisado en el año 2015, se encuentra en fase de desarrollo. Se propone el mantenimiento de las medidas en ejecución.

La siguiente tabla resume las actuaciones en desarrollo, así como las propuestas que se incorporarán en los próximos años.

Tabla 9. Plan de acción. Aeropuerto de Barcelona-El Prat

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN
1. Reducción de ruido en la fuente		
1	Aplicación por parte del Estado de la normativa vigente nacional e internacional en materia de operación de aeronaves según su certificación acústica	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2. Restricciones operativas		
2.1	Se continuará con las restricciones operativas de AMC	Implantación progresiva 2017
3. Procedimientos operacionales		
3.1	Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes, mientras la demanda lo permita	En ejecución. Mantenimiento de la medida
3.2	Se mantendrá el desplazamiento de umbral de la cabecera 07L actualmente existente	En ejecución. Mantenimiento de la medida
3.3	Implantación del TMA PRNAV en el aeropuerto	Implementado Control y Seguimiento
3.4	Se continuará con la ejecución y mejora de los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en aterrizajes y despegues (AIP)	En ejecución. Mantenimiento de la medida Mejora continua
3.5	Se seguirá trabajando en la implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	Mantenimiento de la medida en periodo nocturno
3.6	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de motores)	En ejecución. Mantenimiento de la medida
3.7	Se continuará con las limitaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	En ejecución. Mantenimiento de la medida
3.8	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida
4. Planificación y Gestión suelo		
4.1	Limitación de la implantación de nuevos usos residenciales, educativos o sanitarios dentro del mapa de ruido de la servidumbre acústica	En ejecución. Mantenimiento de la medida
4.2	Limitación desde 2001 de los nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios dentro de las huellas de ruido mediante el informe vinculante y preceptivo de los instrumentos de planificación urbanística según el Real Decreto 2591/98.	En ejecución. Mantenimiento de la medida
4.3	Revisión de la servidumbre acústica, en caso de modificaciones en las infraestructuras que varíen significativamente los niveles sonoros	2016
5.-Control y vigilancia de la calidad acústica		
5	Se continuará adaptando el SIRBCN a las necesidades que se detecten, así como a las nuevas tecnologías que se detecten	En ejecución. Mantenimiento de la medida Mejora continua

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN
6.-Información y participación pública y de los agentes implicados		
6.1	Se seguirá con la transparencia y la información al ciudadano y a las autoridades locales (web, la web Trak e informes acústicos a organismos oficiales)	En ejecución. Mantenimiento de la medida Mejora continua
6.2	Se continuará con la mejora continua en la atención al cliente, especialmente se trabajará en el sistema de recepción y contestación de quejas, facilitando su tiempo de respuesta	En ejecución. Mantenimiento de la medida
6.3	Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones y Grupos de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR)	En ejecución. Mantenimiento de la medida
7.-Control y disciplina de tráfico en materia de ruido		
7	Se continuará con el apoyo al control y disciplina de tráfico aéreo	En ejecución. Mantenimiento de la medida
8.-Plan de aislamiento acústico		
8	El Plan de Aislamiento Acústico se aplicará a la huella de ruido convenientemente actualizada	Ampliación progresiva 2015-2020

Fuente: Aena

En la actualidad se encuentra en elaboración la FASE III del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Barcelona-El Prat, que será sometido a información pública y aprobado durante el año 2017. Posteriormente se revisará el Plan de Acción en el año 2018.