

MAPA DE RUIDO Y PLAN DE ACCIÓN AEROPUERTO DE VALENCIA

1. CONTEXTO JURÍDICO

El presente documento tiene por objeto describir el Plan de Acción del Aeropuerto de Valencia.

Durante el **año 2014** se elaboró la delimitación de **las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Valencia, y su Plan de Acción asociado**, exigidas por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, de Navegación Aérea, siendo sometidos a **información pública** ambos documentos en junio de 2014. Está previsto que el trámite de aprobación definitiva se realice durante 2016.

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.

Adicionalmente, en la Resolución de 17 de noviembre de 2004, de la Secretaría General para la prevención de la Contaminación y Cambio Climático, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de "Ampliación del Aeropuerto de Valencia", se definen una serie de medidas de preventivas y correctoras contra el impacto acústico del aeropuerto.

Dentro de las medidas definidas para prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto se incluye la definición de un Plan de Aislamiento Acústico y la creación de una Comisión de seguimiento de dicho Plan. Además, con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido se definen campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

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 Valencia.

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 (km^2), 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	10,804	333	143
60-65	4,297	10	4
65-70	1,416	1	1
70-75	0,591	-	-
>75	0,652	-	-

Fuente: Aena

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

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,804	105	48
60-65	4,297	1	1
65-70	1,416	1	1
70-75	0,591	-	-
>75	0,652	-	-

Fuente: Aena

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

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	7,623	176	80
60-65	2,800	2	1
65-70	0,979	1	1
70-75	0,498	-	-
>75	0,496	-	-

Fuente: Aena

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

RANGO	AREA (Km ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	4,966	66	30
55-60	1,646	1	1
60-65	0,617	-	-
65-70	0,360	-	-
>70	0,297	-	-

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 los municipios de Manises y Quart de Poblet donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”. Asimismo, se encontraron cuatro equipamientos educativos en los que se excedían los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 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 (EN CENTENAS)			ENTIDADES DE POBLACIÓN
	$L_D > 65$ dB(A)	$L_E > 65$ dB(A)	$L_N > 55$ dB(A)	
Manises	1	1	1	Norte de la Urbanización la Mallà colindante con el límite de la zona de servicio. Diseminado en prolongación con la pista, sector umbral 12
Quart de Poblet	-	-	1	Diseminado en prolongación con la pista, sector umbral 30

Fuente: Aena

Tabla 7. Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e

MUNICIPIO	Nº CENTROS DOCENTES-SANITARIOS	NOMBRE
Manises	2	Centro sociocultural 'San Jerónimo' E. Infantil "Príncipe Valiente" (durante el periodo tarde y noche)
Mislata	1	Colegio público Rei en Jaume (durante el periodo noche únicamente)
Xirivella	1	E. Infantil Los Pinos (durante el periodo noche únicamente)

Fuente: Aena

De acuerdo al diagnóstico de los resultados mostrados se detectan sectores del territorio en el entorno aeroportuario en los que no se verifican los estándares de calidad acústica, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, considerados para el estudio.

En la tabla adjunta a continuación se recogen las zonas de conflicto en las que se superan los objetivos de calidad acústica en el entorno aeroportuario.

Tabla 8. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo.

CALIFICACIÓN DEL SUELO	MUNICIPIOS AFECTADOS	PERIODO EXPUESTO	OBSERVACIONES
Urbano residencial	Manises	Noche	Al suroeste del aeropuerto muy próximo a la cabecera 12.
Urbano industrial	Manises	Tarde y noche	Escuela Infantil Príncipe Valiente.*
Equipamiento Deportivo	Manises	Noche	Centro sociocultural San Jerónimo.*
Equipamiento Docente	Mislata	Noche	C.E.I.P Rei en Jaume
Urbanizable	Mislata	Noche	Área junto al C.E.I.P Rei en Jaume, al sur de la Autovía A-3 y lindando con el municipio de Xirivella.
Urbano Residencial	Xirivella	Noche	Escuela Infantil Los Pinos.*

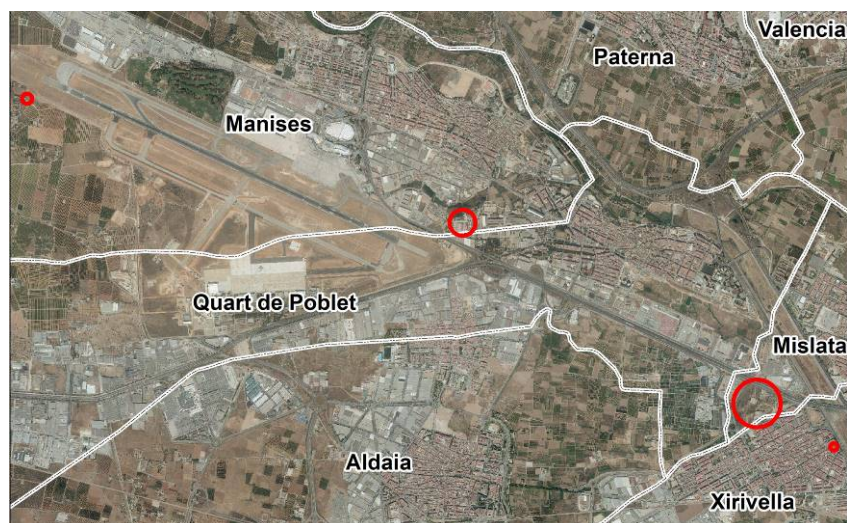
(*) Estas zonas de conflicto se han detectado por cartografía catastral e información alfanumérica no protegida asociada. Aunque se encuentran situados en áreas de suelo calificadas con uso distinto a sanitario, docente y cultural, se han considerado zona de conflicto al tratarse de edificios de uso sensible.

Fuente: Aena

También se han inventariado un pequeño número 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 analizados. Estas viviendas se encuentran localizadas en su mayor parte en el municipio de Manises al norte de la Urbanización la Mallà colindante con el límite de la zona de servicio y en prolongación de la pista por la cabecera 12. El resto de viviendas, de tipo diseminado, se sitúan en el municipio de Quart de Poblet en prolongación de la pista por la cabecera 30.

La localización de las zonas de conflicto detectadas en función del uso del suelo se observa en la siguiente ilustración.

Ilustración 1. Localización de las zonas de superación



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 Valencia 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 de Valencia cumple con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación correspondiente al capítulo 2 del Anexo 16, Vol. I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional partir del 1 de abril de 2002.

3.1.2. IMPLANTACIÓN DE RESTRICCIONES OPERATIVAS

Además de lo comentado en el apartado anterior, el aeropuerto de Valencia tiene publicado en su documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) la restricción de que los helicópteros de alta generación de ruido (tipo Bell 212 o superiores) utilicen únicamente el circuito de tránsito de aeródromo de la pista 10-28 para aterrizar, evitando su uso para entrenamientos.

3.1.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

En el aeropuerto de Valencia 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 de Valencia se enfocan en:

- Desplazamiento del umbral. El umbral de la cabecera 330 de 300 metros para las operaciones de aterrizaje.
- Diseño y optimización de trayectorias (maniobra SID de tipo B-RNAV, transición B-RNAV entre las STAR y las aproximaciones).

- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizajes ((imitaciones al uso de la unidad de potencia auxiliar (APU) y prueba de motores, descenso continuo (CDA)).
- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra (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.

En este sentido, el aeropuerto de Valencia ha iniciado el procedimiento para la elaboración de la servidumbre aeronáutica acústica del aeropuerto, y su plan de acción asociado, en cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 167/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

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

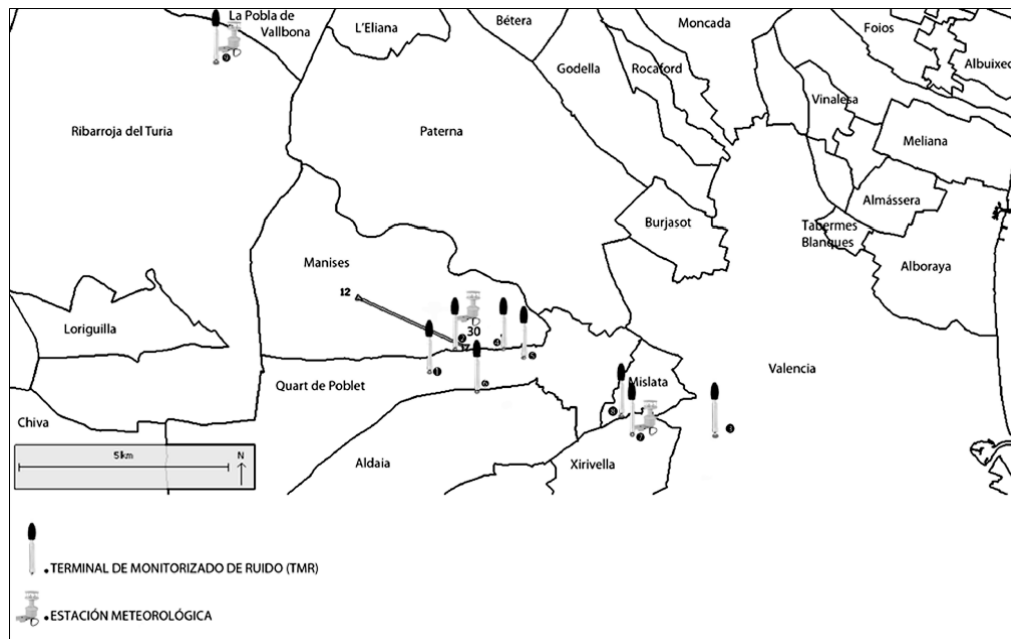
Desde el año 2009 el aeropuerto de Valencia tiene instalado un sistema de monitorizado de ruido y sendas de vuelo en el aeropuerto (SIRVAL). El sistema de monitorizado funciona durante las 24 horas, de forma automática, disponiendo de una información completa y fiable de los datos radar y de planes de vuelo, que facilita la posición de la aeronave en cada instante, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos anti ruido establecidos en el aeropuerto.

Este sistema recibe y correlaciona los datos radar con las mediciones de niveles acústicos registrados en los 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.

El sistema consta de 9 terminales fijos de los cuales tres disponen de estaciones meteorológicas que recogen, entre otros datos, la dirección y fuerza del viento. Además dispone de una unidad portátil de medición tanto para la evaluación de nuevas ubicaciones como 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 queda recogido en el documento AIP.

Ilustración 2. Localización de los TMR del sistema SIRVAL. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Documento AIP. Aeropuerto de Valencia

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

Se encuentra implantado un sistema que permite a la sociedad tener la información que necesita 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.

El aeropuerto de Valencia atiende las peticiones de los ciudadanos y registra y gestiona las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido.

Para lograr este cometido el aeropuerto de Valencia tiene operativas una serie de medidas:

3.1.6.1. Web pública de Aena. Información acústica suministrada por el aeropuerto de Valencia

El aeropuerto de Valencia lleva un estricto control de niveles sonoros asociados a la actividad del aeropuerto, efectuando un proceso de comunicación e información del impacto acústico real.

Por petición de los Ayuntamientos situados en su área de influencia, se elaboran informes mensuales en los que se suministra información sobre los eventos totales mensuales desglosados en los 3 periodos de evaluación día, tarde y noche. Así mismo, los niveles registrados discriminan la causa que los origina distinguiéndose aquel Leq de origen aeronáutico, comunitario y total.

Aena tiene disponible en su web, a través de la aplicación WebTrak, el “Mapa Interactivo de Ruido” de los aeropuertos que disponen de Sistemas de Monitorizado de Ruido y Sendas de Vuelo, entre los que se encuentra el aeropuerto de Valencia.

3.1.6.2. Participación de los agentes implicados.

El aeropuerto de Valencia cuenta con la Comisión de Seguimiento Ambiental (CSA) del aeropuerto de Valencia constituida en julio de 2012 de acuerdo a la Resolución de 18 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la Resolución de 17 de noviembre de 2004, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Ampliación del aeropuerto de Valencia de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Esta comisión asumió las funciones de seguimiento y gestión del plan de aislamiento acústico que hasta ese momento y a raíz de la DIA de 2004, eran responsabilidad de la Comisión de Seguimiento y Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico (CSEPA).

3.1.7. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El aeropuerto de Valencia comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico asociado a las dos declaraciones de impacto ambiental (DIA) correspondientes a los proyectos de Ampliación del Aeropuerto de Valencia, formuladas por Resoluciones de fechas 17 de noviembre de 2004 y 24 de febrero de 2009.

La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices $L_{Aeq\text{día}}$ 65 dB y/o $L_{Aeq\text{noche}}$ 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).

En el año 2012 se procedió a revisar la huella del plan de aislamiento del aeropuerto de Valencia, quedando recogida una nueva isófona, definida por L_d (7-19 h) 60 dB, L_e (19-23 h) 60 dB y L_n (23-7 h) 50 dB, de acuerdo a la nueva legislación estatal en materia de ruido, viéndose ampliado el ámbito de actuación del Plan vigente hasta ese momento.

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

Tabla 9. Estado de ejecución del Plan de Aislamiento acústico del Aeropuerto de Valencia. Año 2015.

PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	D.I.A. 2004	Resolución 2009	TOTAL
Censo de viviendas con derecho a solicitud de aislamiento acústico	1	2.402	2.403
Total de solicitudes recibidas para aislamiento acústico, en huella	1	1.846	1.847
Total de viviendas aprobadas para medición e informe	1	1.826	1.827
Proyectos de aislamiento acústico solicitados	1	1.297	1.298
Proyectos presentados en la Oficina de Gestión del P.A.A.	1	531	532
Total de viviendas con financiación aprobada	1	389	390
Total de viviendas con aislamiento acústico en ejecución	-	198	198
Total de viviendas con aislamiento acústico finalizado y pago efectuado	1	191	192

Para la realización de estas actuaciones se ha certificado hasta la fecha un importe de 2.355.296,97 €.

Para seguir la implantación del Plan de Aislamiento Acústico se estableció una Comisión de Seguimiento donde están representados el gestor aeroportuario y los municipios con afección acústica.

4. CONCLUSIÓN

El Plan de Acción del Aeropuerto de Valencia ha sido sometido a información pública en 2014 y 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 10. Plan de acción. Aeropuerto de Valencia

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. Procedimientos operacionales		
2.1	Se mantendrá el desplazamiento de umbral de la cabecera 30 actualmente existente	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2.2	Se seguirá trabajando en la implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2.3	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (restricciones pruebas de motores)	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2.4	Se continuará con las limitaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2.5	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida
3. Planificación y Gestión suelo		
3.1	Delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto	2014-2016 Terminada fase de información pública
3.2	Limitación desde 2001 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.-Control y vigilancia de la calidad acústica		
4	Se continuará adaptando el SIRVAL a las necesidades que se detecten, así como a las nuevas tecnologías que se detecten	En ejecución. Mantenimiento de la medida Mejora continua
5.-Información y participación pública y de los agentes implicados		
5.1	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
5.2	Se continuará con la mejora continua en la atención al cliente, especialmente se trabajará en el sistema de recepción y contestación de quejas, manteniendo un tiempo de respuesta razonable	En ejecución. Mantenimiento de la medida
5.3	Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones	En ejecución. Mantenimiento de la medida

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN
6.-Control y disciplina de tráfico en materia de ruido		
6	Se establecerán procedimientos de disciplina de tráfico aéreo	2015-2020
7.-Plan de aislamiento acústico		
7	El Plan de Aislamiento Acústico se aplicará a la huella de ruido convenientemente actualizada	Ampliación progresiva. 2013-2018 2015-2020

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