

RESUMEN

# **Plan de Acción**

**asociado al**

## **Mapa Estratégico de Ruido (Fase III)**

  

## **Aeropuerto de Alicante-Elche**

Diciembre 2018



## Índice

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE .....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.....</b>	<b>2</b>
3.1.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO .....	3
<b>4.</b>	<b>PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>5</b>
4.1.	MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO .....	5
4.1.1.	Medidas de reducción del ruido en la fuente .....	5
4.1.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	6
4.1.3.	Planificación y Gestión del suelo .....	6
4.1.4.	Restricciones operativas.....	6
4.1.5.	Sistemas de Información Pública y Participación de los Ciudadanos.....	6
4.1.6.	Plan de Aislamiento Acústico.....	7
4.2.	NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCION .....	7
4.2.1.	Reducción de ruido en la fuente .....	7
4.2.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	7
4.2.3.	Planificación y gestión del territorio .....	8
4.2.4.	Restricciones operativas.....	8
4.2.5.	Sistemas de información y participación pública .....	8
4.2.6.	Plan de Aislamiento Acústico.....	8
<b>5.</b>	<b>EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.....</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>9</b>



## 1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO

El presente documento tiene por objeto describir el Plan de Acción del Aeropuerto de Alicante-Elche asociado al Mapa Estratégico de Ruido (MER) de la Fase III.

En el año 2013 se elaboró el Mapa Estratégico de Ruido de la Fase II, el cual fue enviado a la Comisión Europea el 16 de julio de 2013. Con posterioridad, se envió el resumen del Plan de Acción contra el ruido del Aeropuerto de Alicante-Elche a la Comisión Europea el 16 de marzo de 2016.

En el **año 2017** se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido** de la Fase III **del Aeropuerto de Alicante-Elche** con los datos de tráfico del año 2016, y fue sometido a información pública el 23 de septiembre de 2017 mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (número 230). Finalizado este trámite fue remitido a la Comisión Europea el 20 de diciembre de 2017. Posteriormente, mediante Resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 24 de abril de 2018, publicada en el BOE de 18 de junio de 2018, se procedió a aprobar este Mapa Estratégico de Ruido.

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, de 25 de junio de 2002**, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, al Derecho español.

Todas las actuaciones contenidas en este 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.

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 hace varios años lleva desarrollando el Aeropuerto de Alicante-Elche.

Al respecto de este Plan de Acción, mencionar que fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 7 de julio de 2018, y aprobado posteriormente mediante resolución de la DGAC de fecha 28 de diciembre de 2018.

## 2. EL AEROPUERTO DE ALICANTE-ELCHE

Situado a unos 9 kilómetros al suroeste de la ciudad de Alicante. Se encuentra a una altura 43,21 metros y ocupa una superficie aproximada de 315 Ha, pertenecientes mayoritariamente a la ciudad de Elche.

Durante 2016, el aeropuerto registró un tráfico de 12.344.945 pasajeros, casi un 17 por ciento más que el año anterior, 87.116 operaciones y 5.461 toneladas de carga.

El tráfico nacional del aeropuerto representó el 11% del total de pasajeros en el año 2016, teniendo como principales destinos Barcelona, Palma de Mallorca y Madrid. Dentro del tráfico internacional operado durante el mismo periodo (89% del total), los países de El Reino Unido, Alemania, Noruega y Holanda son los países que aportan un mayor número de pasajeros.

Respecto a la configuración física del aeropuerto, el campo de vuelos consta de una pista. La pista tiene una orientación 10-28, de 3.000 metros de longitud y 45 metros de anchura.

### 3. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Los mapas estratégicos de ruido 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,  $L_{den}$ ,  $L_{día}$ ,  $L_{tarde}$  y  $L_{noche}$  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, y deberán tender a alcanzar los objetivos de calidad siguientes:

**Tabla 1. Objetivos de calidad acústica según el tipo de área (Anexo II. RD 1367/2007)**

	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 MER se puede estimar la exposición al ruido en términos de superficie ( $\text{km}^2$ ), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

**Tabla 2. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador  $L_{den}$**

RANGO	AREA ( $\text{KM}^2$ )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	13,902	71	43
60-65	6,287	32	28
65-70	3,059	2	3
70-75	0,966	1	1
>75	0,754	-	-

Fuente: Aena SME, S.A.

**Tabla 3. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>día</sub>**

RANGO	AREA (KM <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,399	73	45
60-65	5,087	22	22
65-70	2,109	1	1
70-75	0,723	1	1
>75	0,620	-	-

**Tabla 4. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>tarde</sub>**

RANGO	AREA (KM <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	9,302	56	38
60-65	4,657	15	17
65-70	1,763	1	1
70-75	0,645	-	-
>75	0,521	-	-

**Tabla 5. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>noche</sub>**

RANGO	AREA (KM <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	6,773	29	26
55-60	3,169	2	2
60-65	1,003	1	1
65-70	0,423	-	-
>70	0,310	-	-

Fuente: Aena SME, S.A.

### 3.1. 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 especificados en los instrumentos de ordenación urbana de los municipios. Una vez identificadas, se seleccionaron las zonas de conflicto, conforme a los siguientes criterios:

- Aquellas viviendas que exceden los criterios de calidad fijados para las áreas “*tipo a*”.
- Aquellos usos de carácter docente o sanitario que superan los criterios para áreas “*tipo e*”.

Así se inventariaron viviendas diseminadas en los municipios de Alicante y Elche donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “*tipo a*” y *tipo e*”, tal y como muestra las siguientes tablas.

**Tabla 6. Entidades de población que exceden criterios de calidad fijados por el RD 1367/2007 para áreas tipo a**

MUNICIPIO	POBLACIÓN EXPUESTA (EN CENTENAS)			ENTIDADES DE POBLACIÓN
	LD > 65 DBA	LE > 65 DBA	LN > 55 DBA	
Alicante	1	-	1	Urbanova
Elche	1	1	1	Diseminado al oeste de la cabecera 10 y al noreste de El Altet Urbanización Prochal

Fuente: Aena SME, S.A.

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

MUNICIPIO	CENTROS CULTURALES / DOCENTES Ó SANITARIOS		NOMBRE
	Nº DE CENTROS		
Elche	4		Colegio Público Rodolfo Tomás Samper
			Parroquia Santa María del Mar
			Centro Sociocultural El Altet
			Hospital IMED
Alicante	3		Centro comunitario Urbanova
			Centro médico en Urbanova
			Puesto de socorro de La Cruz Roja

Fuente: Aena SME, S.A.

En la tabla adjunta 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 educativo-cultural	Elche	Día, tarde y noche	Se ha inventariado una parcela sin edificar localizada al sureste del Parque Empresarial de Elche, en la que todavía no ha sido construido ningún equipamiento docente.
Urbano educativo-cultural	Elche	Día, tarde y noche	Al este del aeropuerto se localiza el equipamiento educativo denominado C.P. Rodolfo Tomás Samper en El Altet.
Urbano educativo-cultural	Elche	Noche	Se detecta la presencia del centro sociocultural El Altet y la Iglesia de Santa María del Mar en El Altet.
Urbano residencial	Alicante	Día y noche	Se identifica afección en la zona sur de la urbanización Urbanova.
Urbanizable residencial	Elche	Día y noche	Área sin edificar en la parte suroeste del núcleo de Torrellano.

Fuente: Aena SME, S.A.

También se han inventariado viviendas expuestas a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores con predominio de uso residencial para los indicadores  $L_{día}$ ,  $L_{tarde}$  y  $L_{noche}$  en Elche. Se encuentran situadas en suelo clasificado como no urbanizable diseminadas al oeste de la cabecera 10, al noroeste de El Altet, con afección presente durante los tres períodos del día. A estas se añade un grupo de edificaciones residenciales situadas al este del aeropuerto en la urbanización Prochal, también sobre suelo no urbanizable, que estarían afectadas en período de día y noche.

De igual modo, hay centros culturales/sanitarios que exceden los criterios de calidad fijados por el RD 1367/2007 para áreas “tipo e”, no ubicados en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural o asistencial. Estos centros, del municipio de Alicante son el Centro comunitario Urbanova y el Centro Médico Urbanova, ambos afectados en el periodo nocturno.

En el término municipal de Elche, se ha inventariado el hospital IMED que supera los criterios fijados para áreas acústicas “tipo e”. Este centro sanitario está ubicado en suelo calificado como industrial y se encontraría afectado durante los tres periodos temporales, día, tarde y noche.

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

**Ilustración 1. Localización de las zonas de superación**



Fuente: Aena SME, S.A.

## 4. PLAN DE ACCIÓN

Dentro del Plan de Acción del Aeropuerto de Alicante-Elche, objeto de actualización en 2018 mediante la presente revisión del mismo, se han venido ejecutando diversas medidas desde el año 2003.

El Plan de Acción se vertebra en torno a seis líneas de trabajo: reducción de los niveles de emisión en la fuente, establecimiento de procedimientos operacionales de abatimiento de ruido, planificación y gestión adecuada del territorio, restricciones operativas, información y participación pública y el Plan de Aislamiento Acústico.

### 4.1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

#### 4.1.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

Estas medidas 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).

El Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol 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 a partir del 1 de abril de 2002.

En la actualidad, existe la obligación de verificar los criterios de este capítulo para todas aquellas aeronaves certificadas, o re-certificadas sobre su catalogación de capítulo 3, a partir del 1 de enero de 2006.

#### 4.1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

- **Diseño y optimización de trayectorias RNAV y PBN-RNP APCH.** La implantación de procedimientos de precisión RNAV para el TMA del Aeropuerto de Alicante-Elche con maniobras SID de tipo B-RNAV, así como transición B-RNAV entre las de tipo STAR y las aproximaciones generando un abanico de rutas de conexión que evitan la dispersión, y con ello la afección acústica.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje.** Se ha implantado maniobras de descenso continuo (CDA) para operaciones en periodo nocturno para las dos cabeceras de la pista (10 y 28), publicadas en el AIP.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra.** Limitaciones al uso de la APU (únicamente se podrá utilizar cuando no estén operativas las instalaciones de corriente ni las unidades móviles o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento). Además, en cuanto la ejecución de pruebas de motores, deberán contar con la autorización oportuna y quedan totalmente prohibidas siempre que se realicen en régimen superior al ralentí ente las 23:00-6:00 horas.
- **Tasa de ruido.** Con 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.

#### 4.1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Con el objeto de conseguir la compatibilidad del funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, el Ministerio de Fomento informa los instrumentos de planeamiento con las huellas de ruido del Plan Director del aeropuerto.

Adicionalmente, el Aeropuerto de Alicante-Elche tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada por el Real Decreto 230/2018, de 20 de abril, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

#### 4.1.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El Aeropuerto de Alicante-Elche cumplió con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación del capítulo 2 del Anexo 16 a partir del 1 de abril de 2002.

#### 4.1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y PARTICIPACIÓN DE LOS CIUDADANOS

Establecer un clima de colaboración y confianza con la ciudadanía crea un beneficio, ya que permite al gestor aeroportuario conocer las principales molestias para poder adoptar medidas necesarias. Además permite a la sociedad tener la información necesaria sobre el medio ambiente en el entorno y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en determinadas medidas. Para lograr este cometido el aeropuerto tiene operativas una serie de medidas:

- **Sistema de monitorado de ruido y Mapa Interactivo de Ruido.** Desde 2012 el Aeropuerto de Alicante-Elche tiene instalado un sistema de monitorado de ruido y trayectorias de vuelo en el aeropuerto (SIRALC), que consta de 5 terminales de monitorado de ruido (TMR) instalados en el entorno del aeropuerto. Este sistema permite realizar un seguimiento y control de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

Asimismo, Aena tiene disponible en su web, a través de la aplicación WebTrak, el "Mapa Interactivo de Ruido" en todos los aeropuertos que disponen de Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo, entre los que se

encuentra el Aeropuerto de Alicante-Elche. Esta herramienta pone a disposición un sistema de visualización que ofrece información precisa sobre las trayectorias seguidas por las aeronaves en operaciones de despegue/aterrizaje y de los niveles de ruido producidos y registrados en los TMR instalados.

- **Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.** Este aeropuerto dispone de un Departamento de Calidad y Medioambiente, que atiende las peticiones y recoge y responde las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido provocado por la actividad del aeropuerto. Además, mantiene un canal de comunicación con los Ayuntamientos de Alicante y Elche con el fin de informar sobre futuras maniobras, vuelos de entrenamiento, etc. Con la implementación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelos, también existe la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.
- **Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Alicante-Elche.** Constituida en junio de 2011 de acuerdo a la Resolución de 26 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se modifica la Resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del Aeropuerto de Alicante. 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 2003 eran responsabilidad de la Comisión y Seguimiento de los Planes de Aislamiento Acústico (CSEPA).
- **Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Alicante-Elche.** De forma análoga al apartado anterior, de acuerdo a la Ley 5/2010, que se modifica la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, se creó la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Alicante-Elche con representación de los agentes implicados mediante Orden PRE/1921/2011. En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la propuesta de servidumbre acústica realizada, así como de las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

#### 4.1.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El aeropuerto comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico desde la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto, mediante Resolución de 02/09/2003. (BOE nº 234 de 30/09/2003).

La aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica del Aeropuerto de Alicante-Elche, amplía el ámbito de actuación del Plan de Aislamiento Acústico, incorporando viviendas, que estando localizadas en el escenario actuales y de desarrollo previsible, no estaban previamente incluidas en el Plan de Aislamiento actual. El aislamiento de las viviendas incluidas en el escenario de desarrollo previsible se programará en función de la evolución del ruido y del volumen de tráfico previsto para este horizonte temporal.

## 4.2. NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCION

### 4.2.1. REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE

Se continuará con la renovación de las flotas, en lo que respecta a los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16 de OACI.

### 4.2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

- Diseño y optimización de trayectorias. Durante 2019, se prevé implantar también en el TMA del aeropuerto SID y STAR RNAV 1 para ambas cabeceras 10/28.

- Puesta en servicio de maniobras PBN-RNP APCH. También está previsto para 2019 la implantación de maniobras PBN - RNP APCH en la pista 10/28.
- Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las SID y su correspondiente tramitación de la publicación de AIP. A fin de evitar el sobrevuelo de poblaciones situadas en las cercanías del aeropuerto, como inicio de esta acción, se van a establecer los siguientes criterios en relación a los desvíos de las trayectorias nominales de las maniobras instrumentales de salida (excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional):
  - RWY 10: “Cualquier desvío para las SID vía RESTU, ASTERO y CATON - MANDY solo se autorizará condicionado a que los tráficos deben sobrevolar la línea de costa, después del viraje sobre el mar, a 6.000 pies o superior, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional.”
  - RWY 28: “No se autorizarán desvíos por debajo de 6.000 pies, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional”.
- Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno. Además de las maniobras nocturnas, ya implantadas, también se realizarán los estudios necesarios para analizar si existiesen “ventanas temporales” en periodo diurno.
- Restricción a las Pruebas de Motores y utilización de APU. Se mantendrán las restricciones a pruebas de motores y al uso de las APU según lo establecido.
- Tasa de Ruido. Se estudiará la viabilidad de introducción de mejoras para la operativa nocturna.

#### 4.2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

Se continuará trabajando para coordinar y conseguir la compatibilidad de la seguridad de las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto y su futuro desarrollo con los usos del suelo, actividades, instalaciones y futuros desarrollos urbanísticos en su entorno.

#### 4.2.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

Se realizará un estudio que permita analizar y valorar la retirada progresiva de aeronaves marginalmente conformes en este aeropuerto.

#### 4.2.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

- **Sistema de monitorado de ruido.** Se continuará desarrollando el sistema de monitorado de ruido actual, conforme a las necesidades que se detecten y adaptándolo a las nuevas tecnologías que se desarrollen.
- **Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas.** Mejora de los canales de comunicación con el entorno, para beneficio de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía.
- **Comisiones de Seguimiento Ambiental y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción.** Mantenimiento de ambas Comisiones del Aeropuerto de Alicante-Elche y desarrollo de sus funciones.

#### 4.2.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento actual, según el Plan de Acción de las Servidumbres Acústicas.

## 5. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

La periódica comparación de los datos obtenidos para cada indicador con los datos de referencia permitirá efectuar la evaluación de las medidas emprendidas, su seguimiento en la obtención de mejoras acústicas, así como ayudar en la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias. Los indicadores propuestos para las actuaciones planteadas están recogidos en la tabla 8 del apartado 6 del presente resumen.

## 6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN

En la tabla siguiente se ha reflejado la descripción de la medida contenida en el presente plan de acción, el plazo de implantación y el indicador que definirá el programa de seguimiento y vigilancia que se lleve a cabo para medir la eficacia y grado de cumplimiento de las actuaciones.

**Tabla 9. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Alicante-Elche**

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR	
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>			
1.1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
<b>2. Procedimientos operacionales</b>			
2.1	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 10/28	2019	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.2	Puesta en servicio de maniobras SID y STAR RNAV 1 para el TMA del aeropuerto para ambas cabeceras 10/28	2019	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.3	Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	2018-2023	Nº de operaciones anuales desviadas por debajo de niveles mínimos
2.4	Tramitación de la publicación de AIP de la definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	2019	Publicación en AIP
2.5	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno.	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.6	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores y uso de APU)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Número de pruebas de motores, duración y lugar
2.7	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
<b>3. Planificación y gestión del suelo</b>			
3.1	Aplicación de la servidumbre acústica como instrumento para informar los diferentes instrumentos de planificación territorial	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de informes realizados respecto al desarrollo de futuros planeamientos

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
<b>4. Restricciones operativas</b>		
4.1 Estudio necesario para analizar y valorar la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC).	2018-2023	Nº de operaciones anuales de AMC
<b>5.-Información y participación pública y de los agentes implicados.</b>		
5.1 Control y vigilancia de la calidad acústica Mantenimiento del sistema de monitorado de ruido y adaptación a las mejoras tecnológicas	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
5.2. Se seguirá con la transparencia y la información al ciudadano y a las autoridades locales (web, la WebTrack e informes acústicos a organismos oficiales)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de consultas realizadas y nº de informes emitidos
5.3 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	Nº de quejas recibidas y tiempo de contestación
5.4 Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Fecha y principales acuerdos de las comisiones
<b>6.-Plan de aislamiento acústico</b>		
6.1 Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establece la delimitación de la servidumbre acústica aprobada del aeropuerto	Ampliación progresiva 2018-2023	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Fuente: Aena SME, S.A.