

RESUMEN

# **Plan de Acción**

**asociado al**

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

  

# **Aeropuerto de Gran Canaria**

Diciembre 2018



## Índice

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EL AEROPUERTO DE GRAN CANARIA.....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.....</b>	<b>2</b>
3.1.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO .....	4
<b>4.</b>	<b>PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>5</b>
4.1.	MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO .....	6
4.1.1.	Medidas de reducción del ruido en la fuente .....	6
4.1.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	6
4.1.3.	Planificación y Gestión del suelo .....	6
4.1.4.	Sistemas de información y participación pública .....	6
4.1.5.	Plan de aislamiento acústico .....	7
4.2.	NUEVAS MEDIDAS A INCOPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN .....	7
4.2.1.	Medidas de reducción del ruido en la fuente .....	7
4.2.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	7
4.2.3.	Planificación y Gestión del suelo .....	7
4.2.4.	Sistemas de información y participación pública .....	7
4.2.5.	Plan de aislamiento acústico .....	8
<b>5.</b>	<b>EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.....</b>	<b>8</b>
<b>6.</b>	<b>SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>8</b>



## 1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO

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

Con anterioridad y a través de la Resolución de 2 de febrero de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, se formula la declaración de impacto ambiental sobre la evaluación del proyecto «Actuaciones en el Aeropuerto de Gran Canaria». En la misma se definen una serie de medidas que se integran en el **Plan de Acción contra el ruido** asociado a este aeropuerto, tras superar el trámite de información pública. Dentro de las medidas definidas se incluye la definición de un **Plan de Aislamiento Acústico (PAA)** y la creación de una Comisión de seguimiento de dicho Plan. Además, se definen campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras. Posteriormente, a través de la Resolución de la Secretaría de Estado de Cambio Climático de 4 de diciembre de 2009, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria, se revisan las huellas acústicas definidas en la primera Resolución y se amplía el PAA.

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 Gran Canaria 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 Gran Canaria** con los datos de tráfico del año 2016, el cual fue sometido a información pública el 27 de julio de 2017 mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (número 178), en cumplimiento con la normativa vigente. 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. El MER III del Aeropuerto de Gran Canaria fue enviado a la Comisión Europea el 20 de diciembre de 2017.

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.

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 Gran Canaria.

El presente Plan de Acción fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 7 de julio de 2018, y aprobado mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil de fecha 28 de diciembre de 2018.

## 2. El Aeropuerto de Gran Canaria

El Aeropuerto de Gran Canaria, situado en la costa este de la isla que le da nombre, es la puerta de entrada de millones de turistas que anualmente visitan la isla. El aeropuerto se encuentra ubicado a 25 kilómetros de distancia de uno de los principales núcleos turísticos de Canarias –la zona sur de la Isla de Gran Canaria– y a 18 kilómetros de la capital de la isla y de la provincia de Las Palmas. Sus óptimas condiciones meteorológicas

han hecho que el Aeropuerto de Gran Canaria tenga unas excelentes condiciones operativas y preste sus servicios durante 24 horas todos los días del año.

El aeropuerto dispone de dos pistas paralelas con una separación entre ejes de 210 m y con orientación 03-21, de 3.100 m de longitud entre umbrales y 45 m de anchura. Así mismo cuenta con una plataforma de aviación comercial con 69 puestos de los que 46 se pueden usar simultáneamente, y un edificio terminal con aproximadamente 163.000 m<sup>2</sup>.

En el año 2016 tuvo un tráfico de 12.093.646 pasajeros, 112.000 operaciones y 18.587 toneladas de mercancías.

### 3. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Para la obtención de los Mapas Estratégicos de Ruido se han superpuesto los resultados gráficos procedentes del software INM sobre una base cartográfica adecuada basada en los planos 1:25.000 del Centro Nacional de Información Geográfica (C.N.I.G.), utilizando 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 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 el tipo de área (Anexo II. RD 1367/2007)**

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA	INDICES 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 (km<sup>2</sup>), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

**Tabla 2. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>den</sub>.**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	9,949	20	7
60-65	4,474	10	3
65-70	2,220	3	1
70-75	1,070	-	-
>75	0,866	-	-

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	7,845	17	6
60-65	3,801	8	3
65-70	1,891	3	1
70-75	0,954	-	-
>75	0,760	-	-

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	5,920	11	3
60-65	3,102	7	3
65-70	1,556	-	-
70-75	0,773	-	-
>75	0,545	-	-

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	4,617	10	3
55-60	2,190	3	1
60-65	1,031	-	-
65-70	0,462	-	-
>70	0,334	-	-

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 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 en los municipios de Telde y Agüimes donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”, tal y como muestra la tabla 6 a continuación.

**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)	
Telde	3	-	3	Caserío de Ojos de Garza
Agüimes	-	-	1	Urbanización Paraíso (Las Rosas)

Fuente: Aena

En cuanto a usos del suelo se refiere, existen cuatro zonas de conflicto detectadas en áreas acústicas definidas como “tipo a” y “tipo e”, especificadas por la legislación como sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial y uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica respectivamente.

En el Barrio de El Oasis en el municipio de Agüimes existen dos zonas de conflicto. Por un lado, se detecta una zona de conflicto para áreas acústicas “tipo a” localizada en un área de suelo urbano calificado como residencial en el periodo noche. Por otro, se detecta otra zona de conflicto para áreas acústicas “tipo e” en una superficie de suelo urbano calificada como equipamiento educativo en los periodos día, tarde y noche. Cabe destacar que esta superficie de suelo no se encuentra edificada.

Al sur del aeropuerto, en el municipio de Ingenio, se detecta una zona de conflicto para áreas acústicas “tipo e” para los periodos temporales de evaluación día y noche. Se trata de un área de suelo urbano no consolidado calificada como equipamiento educativo en El Burrero.

Al oeste de la cabecera 03L, también en el municipio de Ingenio, se detecta una zona de conflicto para áreas acústicas “tipo a”, en los periodos día y noche. Corresponde a una superficie de suelo urbano consolidado calificada como residencial en Las Puntillas.

Así mismo, se han inventariado 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 indicadores  $L_{dia}$  y  $L_{noche}$ . Estas viviendas se encuentran, en su gran mayoría, en la zona de El Caserío de Ojos de Garza

en el municipio de Telde, al norte de la cabecera 21R y, en menor medida, en la Urbanización Paraíso (Las Rosas) en el municipio de Agüimes, al sur del aeropuerto.

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 (todos los indicadores)**



*Fuente: Aena*

## 4. PLAN DE ACCIÓN

Dentro del Plan de Acción del Aeropuerto de Gran Canaria, 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 cinco 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, información y participación pública y el Plan de Aislamiento Acústico.

El siguiente apartado incluye un resumen de las actuaciones enfocadas a la reducción de la exposición acústica que el Aeropuerto de Gran Canaria ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

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

### 4.1.1. 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 Gran Canaria 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 de 1 de enero de 2006.

### 4.1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

Las líneas de trabajo iniciadas por el Aeropuerto de Gran Canaria se enfocan en:

- **Empleo de pistas preferentes**, con el fin de alejar las trayectorias iniciales y finales del vuelo de las áreas más sensibles al ruido.
- **Diseño y optimización de trayectorias**: para el TMA del Aeropuerto de Gran Canaria se han implantado maniobras SID de tipo B-RNAV, que van desplazando paulatinamente las correspondientes maniobras convencionales, a medida que las aeronaves usuarias se van certificando.
- **Maniobras de descenso continuo** CDA en periodo nocturno.
- Restricción a las pruebas de motores.
- 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.

### 4.1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Con el objetivo 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 de Gran Canaria.

Adicionalmente, en el caso del Aeropuerto de Gran Canaria se tiene prevista la aprobación de la Servidumbre Acústica del aeropuerto, mapa destinado a conseguir la compatibilidad del funcionamiento y desarrollo del aeropuerto con el entorno en la zona de afección del ruido originado por las operaciones de las aeronaves en dicha infraestructura.

### 4.1.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Aeropuerto de Gran Canaria tiene operativas las siguientes medidas.

- **Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido**

El Aeropuerto de Gran Canaria dispone de un Departamento de Seguridad Operacional, Calidad y Medioambiente que atiende las peticiones y recoge y responde las quejas recibidas.

- **Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Gran Canaria**

El Aeropuerto de Gran Canaria cuenta con la *Comisión de Seguimiento Ambiental*. Dentro de esta Comisión, se lleva a cabo el seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto.

- **Sistema de Monitorado de Ruido**

El Aeropuerto de Gran Canaria se encuentra en proceso de instalación de un Sistema de Monitorado de Ruido y sendas de vuelo.

#### **4.1.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO**

El Aeropuerto de Gran Canaria comenzó a ejecutar el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental del proyecto “Actuaciones en el Aeropuerto de Gran Canaria” (Resolución de 2 de febrero de 2006 de la Secretaría General para la Prevención de la contaminación y el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente).

Posteriormente, mediante resolución de 4 de diciembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino se formuló la declaración de impacto ambiental del “Proyecto de ampliación del Aeropuerto de Gran Canaria, Las Palmas”.

En lo relativo al Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Gran Canaria, Aena ha llevado a cabo actuaciones de insonorización de 603 viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural), de las que 60 pertenecen al municipio de Agüimes, 383 al de Ingenio y 160 al de Telde. Quedando por ejecutar actuaciones de aislamiento en aproximadamente 200 viviendas.

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

### **4.2.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL 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, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

### **4.2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO**

- Implantación para el año 2020 de maniobras PBN – RNP APCH en el aeropuerto para la pista 03L/21R, siendo estas rutas de una mayor precisión lo que evita la dispersión y la posible afección acústica.
- Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno.
- Restricción a las pruebas de motores. Se mantiene la prohibición de realizar pruebas de motores en régimen superior al ralentí fuera de las horas y/o áreas designadas.
- Tasa de ruido. Se estudiará la viabilidad de introducción de mejoras para la operativa nocturna.

### **4.2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO**

Está prevista la aprobación de la Servidumbre Acústica del Aeropuerto de Gran Canaria y la actualización del Plan de Aislamiento Acústico al ámbito definido por la Servidumbre Acústica.

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. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

- **Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido**

Durante el presente año se va a poner en marcha el Sistema de Monitorado de Ruido del Aeropuerto de Gran Canaria. Este sistema permitirá realizar un seguimiento y control de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

Así mismo, Aena pondrá en funcionamiento el Mapa Interactivo del Ruido. El Mapa Interactivo de Ruido es un servicio web que tiene como objetivo principal facilitar información en materia de exposición acústica a los vecinos del entorno del aeropuerto, así como poner a su disposición las trayectorias de las aeronaves y datos de ruido que recogen cada uno de los terminales de monitorizado de ruido instalados en el aeropuerto.

- **Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas**

Mejora de los canales de comunicación con el entorno, que permitan crear un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía. Con la implementación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelos, también existirá la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.

- **Comisiones de Seguimiento**

Mantenimiento de las Comisiones de Seguimiento aeroportuarias, como órganos en los que participan representantes de las entidades locales y autonómicas y del Ministerio de Fomento, que tienen como finalidad realizar propuestas y fomentar iniciativas en relación con posibles estudios o actuaciones encaminadas a mejorar la afección por ruido en el entorno aeroportuario.

#### **4.2.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO**

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento acústico vigente y se actualizará el ámbito del Plan de Aislamiento Acústico a la huella aprobada en 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 7 del apartado 6 del presente resumen.

## **6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN**

A continuación, se describen las principales medidas propuestas que definen el plan de acción ligado al cartografiado estratégico de ruido del Aeropuerto de Gran Canaria en su tercera fase. Es preciso destacar que muchas de las medidas expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde hace varios años lleva desarrollando este aeropuerto. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y mejora continua.

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 7. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Gran Canaria**

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR	
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>			
1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
<b>2. Procedimientos operacionales</b>			
2.1	Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes, mientras la demanda lo permita	En ejecución. Mantenimiento de la medida.	Porcentaje de utilización de pistas y configuraciones.
2.2	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APP para la pista 03L-21R	2020	Nº de operaciones anuales (aterrizaje) que utilizan estas maniobras
2.3	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno.	2018-2020	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.4	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Número de pruebas de motores, duración y lugar
2.5	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 suelo</b>			
3.1	Aprobación de la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto	2019	Aprobación Servidumbre Acústica
3.2	Aplicación de las huellas de ruido del Plan Director y/o 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
<b>4.-Información y participación pública y de los agentes implicados.</b>			
4.1	Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido	En ejecución	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
4.2	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	Nº de quejas recibidas y tiempo de contestación
4.3	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>5.-Plan de aislamiento acústico</b>			
5	Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea aprobada.	Ampliación progresiva 2018-2020	Evolución de la ejecución y gestión del Plan de Aislamiento Acústico (nº viviendas aisladas)

Fuente: Aena SME, S.A.