

RESUMEN

Plan de Acción

asociado al

Mapa Estratégico de Ruido (Fase III)

Aeropuerto de Valencia

Diciembre 2018

Índice

1.	ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO.....	1
2.	EL AEROPUERTO DE VALENCIA	1
3.	MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.....	1
3.1.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO	3
4.	PLAN DE ACCIÓN.....	6
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	7
4.1.4.	Restricciones operativas.....	7
4.1.5.	Sistemas de información y participación pública	7
4.1.6.	Plan de aislamiento acústico	8
4.2.	NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCION	8
4.2.1.	Reducción de ruido en la fuente	8
4.2.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido	8
4.2.3.	Planificación y Gestión del suelo	8
4.2.4.	Restricciones operativas.....	8
4.2.5.	Sistemas de información y participación pública	9
4.2.6.	Plan de Aislamiento Acústico.....	9
5.	EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.....	9
6.	SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN	9

1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO

El presente documento tiene por objeto describir el Plan de Acción del Aeropuerto de Valencia 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 Valencia a la Comisión Europea el 16 de marzo de 2016.

En 2017 se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido de la Fase III del Aeropuerto de Valencia** 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, 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 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 Valencia.

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 mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil de fecha 28 de diciembre de 2018.

2. EL AEROPUERTO DE VALENCIA

El aeropuerto está situado a 8 km al oeste de la ciudad de Valencia, en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. Es un importante centro de negocios y turismo, facilitando el desarrollo económico de la zona.

El Aeropuerto de Valencia se encuentra entre los diez primeros con mayor volumen de tráfico en España, llegando durante 2016 a alcanzar las 62.804 operaciones y 5.798.853 pasajeros.

El tráfico predominante es internacional (72%), siendo Italia, Francia, Reino Unido y Alemania los países que aportan mayor número de pasajeros. El tráfico nacional restante tiene como principales los destinos a Palma de Mallorca, Madrid e Ibiza.

El aeropuerto consta en una pista, de orientación 12-30, de 3.215 metros de longitud y 45 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 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		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 (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	14,594	576	260
60-65	6,366	64	32
65-70	2,211	1	1
70-75	0,714	-	-
>75	0,644	-	-

Fuente: Aena SME, S.A.

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

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	8,622	201	99
60-65	3,463	2	1
65-70	1,019	1	1
70-75	0,447	-	-
>75	0,402	-	-

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

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,117	318	151
60-65	4,163	19	9
65-70	1,230	1	1
70-75	0,517	-	-
>75	0,457	-	-

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

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	7,795	122	61
55-60	3,197	1	1
60-65	0,940	1	1
65-70	0,400	-	-
>70	0,329	-	-

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, 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”.

Se inventariaron viviendas diseminadas en los municipios de Manises, Quart de Poblet y Riba-roja de Túria donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”. Asimismo, hay diversos equipamientos educativos en los que se excedían los criterios de calidad fijados para áreas de “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
Riba-roja de Túria	-	-	1	Urbanización La Llobatera

Fuente: Aena SME, S.A.

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

MUNICIPIO	CENTROS CULTURALES / DOCENTES Ó SANITARIOS		NOMBRE
	Nº DE CENTROS		
Manises	3		E. Infantil "Príncipe Valiente
			Centro Socio Cultural Sant Jeroni
			Centro religioso de Testigos de Jehová
Mislata	1		C.P. Rei En Jaume.
Quart de Poblet	1		Centro Público de educación de personas adultas Escola d'Adults
Riba-roja de Túria	1		Centro Específico de Enfermos Mentales Camp del Turia
València	1		Centro UNED.
			Escuela Infantil Los Pinos
			CP Vicente Tosca
			CPE Nuestra Señora de la Salud
			Casa de Cultura de Xirivella
			Consultorio Barrio de Luz
			Iglesia San Francisco de Paula
			Ermita Nuestra Señora de la Salud
Iglesia Nuestra Señora de la Salud			
Xirivella	8		

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 residencial	Manises	Noche	Al suroeste del aeropuerto muy próximo a la cabecera 12
Urbano residencial	Quart de Poblet	Noche	Pequeña área al sureste de la cabecera 30 en el Barri del Crist
Urbano residencial	Riba-roja de Túria	Noche	Núcleo residencial de Riba-roja de Túria, al noroeste del aeropuerto
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Mislata	Noche	C.E.I.P Rei en Jaume
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Quart de Poblet	Tarde	Centro Público de educación de personas adultas Escola d'Adults
Urbano Equipamiento sanitario-asistencial	Riba-roja de Túria	Noche	Se detecta la presencia del centro específico de enfermos mentales en el núcleo de Riba-roja de Túria
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Xirivella	Noche	Centro Privado de Enseñanza Nuestra Señora de la Salud
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Xirivella	Noche	Centro docente C.P. Vicent Tosca y el Consultorio sanitario Barrio de Luz
Sanitario, docente y cultural	València	Noche	Centro UNED
Urbanizable Residencial	Quart de Poblet	Noche	Pequeña zona considerada de uso residencial al sur del cementerio "Quart de Poblet"

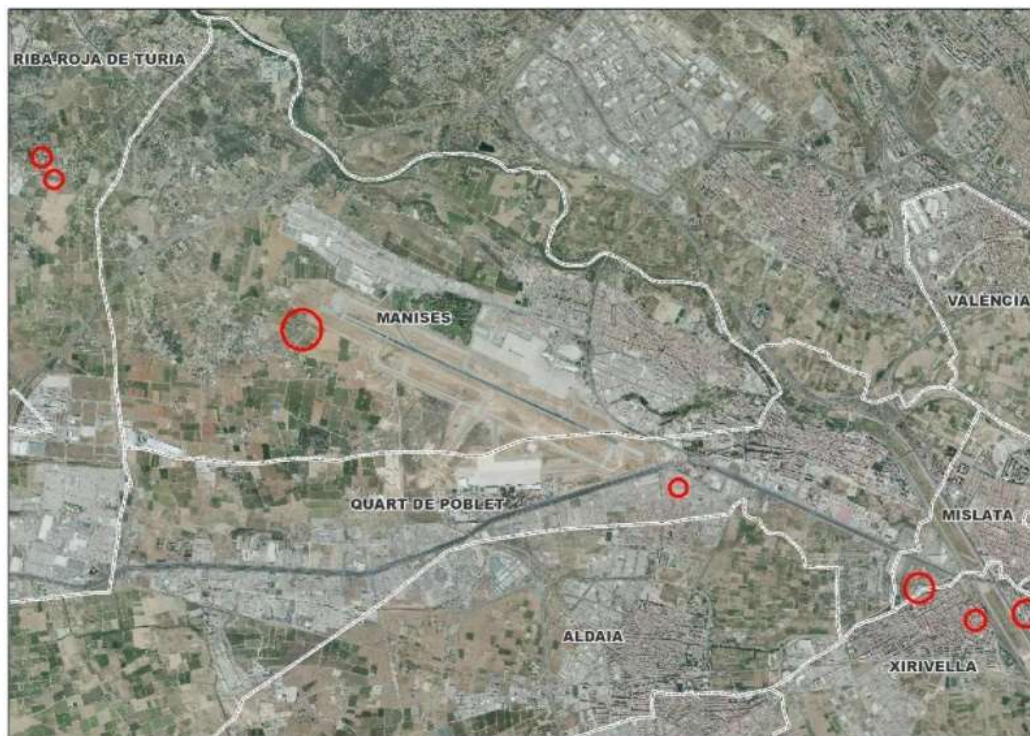
Fuente: Aena SME, S.A.

También se han inventariado viviendas expuestas a niveles que superan los objetivos de calidad definidos para sectores con predominio de uso residencial en Manises, Quart de Poblet y Riba-roja de Túria. Las viviendas de Manises se hallan principalmente diseminadas en prolongación con la pista cercana al umbral 12 y en la parte norte de la urbanización La Mallà. La afección a las viviendas está presente en todos los periodos evaluados, predominando en periodo nocturno. También durante el periodo noche se añade afección a viviendas en áreas residenciales en Quart de Poblet, encontrándose también viviendas diseminadas en prolongación con la pista, cerca del umbral 30, y en la Urbanización de La Llobatera (Riba-roja de Túria).

También se han localizado centros culturales o sanitarios en los que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e.

- En Quart de Poblet, el centro de salud y bienestar Umivale, situado sobre suelo urbano de uso industrial.
- En Xirivella, se ha inventariado (en suelo residencial) la Escuela Infantil Los Pinos, la Casa de Cultura de Xirivella, las iglesias de San Francisco de Paula y Nuestra Señora de la Salud y la Ermita de Nostra Senyora de la Salut.
- En Manises, el Centro Salón del Reino de los Testigos de Jehová, el Centro sociocultural Sant Jeroni y la Escuela Infantil Príncipe Valiente, en suelo urbanizable (uso equipamiento deportivo-recreativo).

Ilustración 1. Localización de las zonas de superación



Fuente: Aena SME, S.A.

4. PLAN DE ACCIÓN

El Aeropuerto de Valencia ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década.

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 implantadas se basan en los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16 de OACI. 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. También 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 01/01/2006.

4.1.2. 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, cuando se justifica que existe un problema acústico o se prevé que ocurra en el futuro. Las líneas de trabajo iniciadas por el Aeropuerto de Valencia se enfocan en:

- **Desplazamiento del umbral.** El umbral de la cabecera 30 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, implantación de procedimientos de precisión RNAV, etc). En febrero de 2018 se implantaron en este aeropuerto maniobras PBN - RNP APCH en las cabeceras 12-30.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizajes:** limitaciones al uso del empuje de reversa, descenso continuo (CDA), etc.
- Procedimientos operacionales en tierra: limitaciones al uso de la APU y prueba 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 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 Valencia tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada por el Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, 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 Valencia tiene publicado en su AIP restricciones operativas relativas a los vuelos de entrenamiento y escuela, los cuales no tienen permitida su operación en el aeropuerto.

4.1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Establecer un clima de colaboración y confianza con la ciudadanía es esencial, 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.

- **Sistema de Monitorizado de Ruido.** Desde el año 2010 se cuenta con un Sistema de Monitorado de Ruido y sendas de vuelo (SIRVAL). El sistema funciona durante las 24 horas automáticamente, disponiendo de información completa y fiable, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos anti ruido.
- **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 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 Valencia.** Constituida en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto que realiza funciones de seguimiento y gestión del plan de aislamiento acústico.
- **Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Valencia.** Constituida en 2011 mediante Orden PRE/1928/2011, que informa las servidumbres aeronáuticas acústicas, así como las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

4.1.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El Aeropuerto de Valencia comenzó a ejecutar el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) asociado a la declaración de impacto ambiental correspondientes a los proyectos de ampliación del aeropuerto. La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices $L_{Aeq\ día}$ 65 dB(A) y/o $L_{Aeq\ noche}$ 55 dB(A).

Posteriormente el Plan fue ampliado de acuerdo al estudio acústico recogido en documento ambiental, en virtud de las previsiones para 2011. La isófona fue actualizada durante 2012 quedando definida por valores de L_d (7-19 h) 60 dB(A), L_e (19-23 h) 60 dB(A) y/o L_n (23-7 h) 50 dB(A).

Finalmente, la aprobación de la Servidumbre Acústica supone la revisión del Plan de Aislamiento Acústico de acuerdo con la misma, siendo el resultado la posible inclusión de viviendas y edificaciones de uso sensible (docente, cultural o sanitario) que, no estando incluidas en la huella anterior a la revisión, queden dentro de la huella revisada y no se encuentren en ámbitos sobre los que, previamente al otorgamiento de la licencia de construcción, la Dirección General de Aviación Civil hubiese informado al Ayuntamiento sobre la necesidad de que los nuevos proyectos constructivos incluyesen una insonorización adecuada.

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

- 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 12: No se autorizarán desvíos de las SID hasta que la aeronave se encuentre a 9DME de VLC o haya librado la altitud de 6.000 pies.
 - RWY 30: No se autorizarán desvíos de las SID por debajo de la altitud de 6.000 pies.
- 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.
- Maniobras PBN - RNP APCH en las cabeceras 12-30. Se fomentará la utilización de las maniobras PBN - RNP APCH implantadas en el aeropuerto para ambas cabeceras (12-30).
- Se mantendrán las restricciones al uso del empuje de reversa en periodo nocturno.
- Restricción a las Pruebas de Motores. Se mantendrán las restricciones de realizar pruebas de motores en régimen superior al ralentí fuera de las 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

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 continuará con la prohibición de vuelos IFR de entrenamiento o escuela según se recoge en el AIP y 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

Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas. Se continuará la mejora de los canales de comunicación con el entorno y ciudadanos.

Comisiones de Seguimiento Ambiental y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Valencia. Mantenimiento de la Comisión de Seguimiento Ambiental y de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Valencia, 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 afeción por ruido en el entorno aeroportuario

4.2.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento, según el Plan de Acción de las Servidumbres Acústicas aprobadas en febrero de 2018.

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 9 del apartado 6 del presente resumen.

6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN

En la tabla siguiente se reflejan las medidas del plan de acción, plazo de implantación e indicador del programa de seguimiento y vigilancia.

Tabla 9. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Valencia

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR	
1. Reducción de ruido en la fuente			
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
2. Procedimientos operacionales			
2.1	Mantenimiento del desplazamiento de umbral en cabecera 30	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera
2.2	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para la pista 12/30	2018 Mantenimiento de la medida	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

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR	
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 continuará con las limitaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de infracciones y sanciones impuestas
2.7	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
2.8	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
3. Planificación y Gestión suelo			
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
4. Restricciones operativas			
4.1.	Mantenimiento de la restricción sobre los vuelos IFR de escuela y entrenamiento	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos IFR de escuela y entrenamiento
4.2	Estudio necesario para analizar y valorar la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC).	2018-2023	Nº de operaciones anuales de AMC
5.-Información y participación pública y de los agentes implicados.			
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 WebTrak 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
6.-Plan de aislamiento acústico			
6.1	Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica aprobada del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Fuente: Aena SME, S.A.