Reporting Mechanism[[1]](#footnote-1) proposed by

the Environment DG of the European Commission

*October 2008*

*Word Template proposed for reporting*

*a* ***summary*** *of Noise Action Plan*

*(not more than 10 pages length per plan)*

**Explanatory note:**

A Noise Action Plan relates only to those based upon the results of noise mapping conducted in accordance with Directive 2002/49/EC.

*Please fill in one separate template per each noise action plan.*

Name of DF7 *(use naming convention presented in the Handbook)*:

Full name of the Noise Action Plan report *(use naming convention presented in the Handbook)*:

|  |
| --- |
| Reporting entity unique code *(use naming convention presented in the Handbook):* *a* |
| Choose the reporting issue:  Agglomeration  Please specify the UniqueAgglomerationID:  Roads  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single road , please specify the UniqueRoadID:  Railways  In the case of reporting a noise action plan for the entire reporting entity, please tick here:  In the case of reporting a noise control programme for a single railway, please specify the UniqueRailID:  Airport  Please especify the ICAO code:LEBL |

|  |  |
| --- | --- |
| Cost *(in €)* |  |
| Adoption date *(dd/mm/yyyy)* | XX/XX/XXXX |
| Expected completion date *(dd/mm/yyyy)* |  |
| Number of people expected to experience noise reduction |  |

Limit values in place (preferably converted where relevant in Lden, Lday, Levening, Lnight as defined by Annex I of the Directive 2002/49/EC):

Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Summary of the results of noise mapping (problems, situations that need to be improved):

La superación de los objetivos de calidad descritos en el Anexo II del Real Decreto 1367/2007 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 (km2), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

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 Ld > 65 dB(A), Le > 65 dB(A) o Ln > 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 Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A) o Ln > 50 dB(A).

Según esta metodología se inventariaron viviendas en el ámbito de estudio donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”, tal y como muestra la tabla a continuación.

MUNICIPIO POBLACIÓN EXPUESTA ENTIDADES DE POBLACIÓN

(CENTENAS)

Ld > 65 dB(A) Le > 65 dB(A) Ln > 55 dB(A)

El Prat de Llobregat 1 1 1 Diseminado

Una vez analizado el área de estudio, se concluye que para este MER no existen equipamientos educativos o sanitarios que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e.

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

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

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

Summary of the results of public consultations organized in relation to this noise action plan:

El presente Plan de Acción fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 10 de noviembre de 2018, fecha en la que se publicó en el BOE n° 272 Anuncio de la Dirección General de Aviación Civil, por el que se daba inicio de dicha información pública. Posteriormente, el BOE n° 280 de 20 de noviembre de 2018, recogía Anuncio por el que se publicaba una corrección (por una errata en el texto) al citado anuncio de información pública. Transcurrido el plazo de alegaciones, se recibieron cinco (5), respecto de la cuales, en aquellos aspectos pertinentes, se tuvo en cuenta para versión consolidada del Plan.

Summary of noise management actions, including measures to preserve quiet areas (and related budget and targets) envisaged:

El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década, siendo en este año de 2018 objeto de actualización.

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.

1.1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

1.1.1. 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 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat 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.

1.1.2. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, siguiendo el procedimiento «enfoque equilibrado» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, mediante la Resolución de 31 de mayo, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, publicada con fecha 21/06/2011 publicada en el Boletín Oficial del Estado, referido a una serie de restricciones en la operación para aeronaves marginalmente conformes, y publicado en el AIP.

1.1.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

En el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat 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 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat 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.

•Desplazamiento del umbral. El umbral de la cabecera 07L de 430 m para las operaciones de aterrizaje.

•Diseño y optimización de trayectorias. Maniobras SID de tipo RNAV 1 para salidas de la 07R/07L, transición RNAV para las llegadas y para las aproximaciones en las configuraciones de pistas paralelas, cabecera 07L en configuración este y cabecera 25R en configuración oeste, y para la configuración nocturna de pistas cruzadas cabecera 02, etc.

•Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizajes y despegues: limitaciones al uso del empuje de reversa, maniobras CDA, restricciones en pistas y altura a procedimientos, 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.

1.1.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

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 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.

Adicionalmente, el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada por Real Decreto, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

1.1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Establecer un clima de colaboración y confianza es esencial, ya que permite conocer las principales molestias para poder adoptar medidas. Además, permite a la sociedad tener la información sobre el medio ambiente del entorno y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en determinadas medidas.

•Sistema de Monitorizado de Ruido. El aeropuerto cuenta con un Sistema de Monitorado de Ruido y sendas de vuelo (SIRBCN). Este funciona durante las 24 hrs 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 (desde 2010) es un servicio web con el fin principal de 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. Además de estar disponibles en la página web de Aena los registros mensuales de los sonómetros, se remite periódicamente (de acuerdo a los compromisos asumidos por la CSAAB) a la información suplementaria a la Generalitat y Ayuntamientos.

•Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas. Se dispone de un Servicio de Atención e Información Medioambiental (SAIM) a disposición de los ciudadanos que atiende las peticiones y recoge las quejas recibidas en relación al ruido provocado por la actividad aeronáutica, como mejora de los canales de comunicación, creando un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía. 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 Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. 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.

•Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR). La finalidad de este grupo (creado tras acuerdo alcanzado en la CSAAB de 2005 y constituido por los representantes designados por los miembros titulares de dicha Comisión) es el estudio de propuestas e iniciativas sobre posibles actuaciones encaminadas a mejorar la exposición por ruido en el entorno del aeropuerto

•Comisión Mixta para las Servidumbres Acústicas y el Plan de Acción del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Constituida en 2010 mediante Orden PRE/2462/2010, que informó las servidumbres aeronáuticas acústicas vigentes, así como las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

•Comité de Coordinación Aeroportuaria del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Creada mediante el Real Decreto-ley 20/2012, para facilitar la participación de las Comunidades Autónomas en la gestión aeroportuaria. Entre sus funciones está conocer las propuestas de en materia de servidumbres aeronáuticas y acústicas.

1.1.6. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO

El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat desempeña estos procedimientos, de acuerdo con la Circular Aeronáutica 1/2007, de la Dirección General de Aviación Civil. Estas medidas quedan así recogidas en el AIP.

Mediante un protocolo conjunto entre el aeropuerto y navegación aérea, se realiza un control y seguimiento de los presuntos incumplimientos detectados en el SIRBCN. Así pues, se seguirá analizando el cumplimiento de dicha disciplina, y en el caso de que se considere que una operación o aeronave pueda haber vulnerado una restricción, se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), para que se proceda a su estudio y se inicie el procedimiento sancionador, si así se considerara.

1.1.7. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Entre las actuaciones llevadas a cabo para minimizar el impacto acústico en el entorno del aeropuerto de Barcelona, se encuentra la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico. Esta actuación ha supuesto hasta la fecha la insonorización de un total de 50 viviendas, encontrándose en fase de resolución la situación correspondiente a una sola edificación.

1.2. NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCION

1.2.1. 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.

1.2.2. RESTRICCIONES OPERATIVAS

Se continuará con las restricciones operativas ya implantadas, además de realizar un estudio que permita analizar y valorar el estado de la retirada progresiva de las aeronaves marginalmente conformes en el aeropuerto, así como la detección de nuevas necesidades.

1.2.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

•Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes con el fin de alejar las trayectorias iniciales y finales del vuelo de las áreas más sensibles al ruido (configuración oeste preferente), ampliando el horario de la configuración preferente nocturna siempre que sea posible.

•Se mantendrá el actuale desplazamientos de umbral en la cabecera 07L.

•Implantación progresiva del nuevo diseño del TMA, con previsión de la transición de las maniobras de despegue y aterrizaje a SID y STAR RNP 1 para todas las configuraciones durante el año 2023.

•Maniobras de aproximación PBN - RNP APCH (previsto para 2019).

•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.

•Se mantendrán las restricciones al uso del empuje de reversa en periodo nocturno, así como los actuales procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en despegues y aterrizajes.

•Restricción a las Pruebas de Motores y APU. Se mantendrán las restricciones de realizar pruebas de motores en régimen superior al ralentí fuera de las áreas designadas, así como del uso de la unidad de potencia (APU).

•Tasa de Ruido. Se estudiará la viabilidad de introducción de mejoras para la operativa nocturna.

1.2.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

Se mantendrá la coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo para favorecer la aplicación de la servidumbre acústica como instrumento para informar los diferentes instrumentos de planificación territorial.

1.2.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Sistema de Monitorado de ruido. Se va a continuar 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. Se continuará la mejora de los canales de comunicación con el entorno y ciudadanos.

Comisiones de Seguimiento Ambiental, Comité de Coordinación Aeroportuaria, Grupo de Trabajo Técnico de Ruido y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Mantenimiento de estos elementos, como entes en los que participan representantes de las entidades locales, 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.

1.2.6. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO

Se seguirá analizando el cumplimiento de los procedimientos de disciplina de tráfico en materia de ruido implantado en el aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

1.2.7. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

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

Summary of provisions envisaged for evaluating the implementation and results of the noise action plan:

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.

A continuación se detallan las medidas, el plazo de ejecución previsto y el indicador correspondiente para cada grupo de actuaciones propuestas:

- Grupo de actuaciones

- 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, Volumen I, 2ª parte, OACI)

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota

2. Restricciones operativas

2.1 Se continuará con las restricciones operativas a las AMC

En ejecución. Mantenimiento de la medida.

Nº de vuelos operados por AMC.

3. Procedimientos operacionales

3.1 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.

3.2 Mantenimiento del desplazamiento de umbral en cabecera 07L

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera.

3.3 Transición hacia maniobras SID y STAR RNP 1 para el TMA del aeropuerto para todas las cabeceras

Previsto en 2023

Nº de operaciones anuales (aterrizaje y despegue) que utilizan estas maniobras

3.4 Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para todas las cabeceras que gestionan aterrizajes en el aeropuerto

Previsto en 2019

Nº de operaciones anuales (aterrizaje y despegue) que utilizan estas maniobras

3.5 Fomento de utilización de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo nocturno.

Mejora de los procedimientos CDA una vez implantado el TMA PBN en el aeropuerto.

Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno

En ejecución. Mantenimiento de la medida (2018-2023)

Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras

3.6 Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de aterrizaje y despegue descritos en el AIP.

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales

3.7 Se continuará con la restricción total a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de infracciones y sanciones impuestas

3.8 Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de motores)

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de incumplimientos a las limitaciones del uso de APU. Número de pruebas de motores, duración y lugar

3.9 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

4. Planificación y Gestión suelo

4.1 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

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. Mejora continua

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, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación

5.4 Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones y Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR)

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Fecha y principales acuerdos de las comisiones

6. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido

6.1 Se continuará con el apoyo al control y disciplina de tráfico aéreo

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de comunicaciones a AESA y procedimientos sancionadores iniciados

7. Plan de aislamiento acústico

7.1 Se continuará con la ejecución del Plan de aislamiento acústico

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Web links to the full noise action plan:

http://sicaweb.cedex.es/

1. An overview presentation of the reporting mechanism and a handbook on data specifications can be found at: http://circa.europa.eu/Public/irc/env/d\_2002\_49/library [↑](#footnote-ref-1)