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)*:

ES\_a\_AP\_MAir\_LANZAROTE

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

Plan de Acción asociado al Mapa Estratégico de Ruido (Fase III)

Aeropuerto de Lanzarote

|  |
| --- |
| 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:GCRR |

|  |  |
| --- | --- |
| Cost *(in €)* |  |
| Adoption date *(dd/mm/yyyy)* | 28/12/2018 |
| 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)

San Bartolomé 3 3 - Playa Honda

Tías 1 1 - Una vivienda en

diseminado al suroeste de la

cabecera 03

En cuanto a usos del suelo se refiere, existen cuatro zonas de conflicto detectadas en el municipo de San Bartolomé.

También se ha inventariado una vivienda diseminada 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 Ldia y Ltarde en el municipio de Tias. Esta vivienda se encuentra localizada en suelo clasificado como rústico al suroeste de la cabecera 03.

Del mismo modo, también se han localizado centros de educación infantil en los que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A) y Ln > 50 dB(A), no ubicados en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural.

Estos centros en los que se superan los criterios para áreas acústicas “tipo e” son el CEI “La casita de mi abuela” en el término municipal de Arrecife y el CPEI “Mimados” en San Bartolomé, ambos afectados en los periodos día y tarde.

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 7 de julio de 2018. Transcurrido el plazo de alegaciones, se recibió una alegación, respecto de la cual, en aquellos aspectos pertinentes, se tuvo en cuenta para versión final del Plan de Acción.

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

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

El actual Plan de Acción se vertebra en tono 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.

1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

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 Lanzarote 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.

1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

Las líneas de trabajo iniciadas por el Aeropuerto de Lanzarote 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. Concretamente, el Aeropuerto de Lanzarote estableció la cabecera 03 como preferente en condiciones normales de operación.

• Desplazamiento de umbral: El Aeropuerto de Lanzarote cuenta con un desplazamiento de umbral de la cabecera 03, de 90 metros para las operaciones de aterrizaje. De este modo se incrementa la distancia entre la fuente de ruido (aeronave) y los potenciales receptores situados bajo la senda de planeo.

• Diseño y optimización de trayectorias: Para el TMA del Aeropuerto de Lanzarote se han implantado, para las dos cabeceras de la pista, maniobras SID y STAR de tipo RNAV1, lo que genera un abanico de rutas de conexión que evitan la dispersión, y con ello la afección acústica, que se genera actualmente con la asignación de vectores radar para el guiado hacia la aproximación. También se ha implementado para este aeropuerto la técnica de “Point Merge” para la aproximación a las cabeceras 03/21, evitándose así las dispersiones que se pueden causar sobre las poblaciones en las aproximaciones.

• Restricciones a la utilización de las APU en determinados puestos de estacionamiento. En ellos es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz y las instalaciones de aire acondicionado si existe necesidad de climatización de la aeronave, estando prohibido utilizar la APU del avión dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas ni las instalaciones de suministro de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado de Aena Aeropuertos, ni la unidad móvil de los agentes handling.

1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Con el objtivo 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 Lanzarote.

1.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Aeropuerto de Lanzarote tiene operativas las siguientes medidas.

• Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido

El Aeropuerto de Lanzarote dispone de un grupo de trabajo 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, Aena ha creado la oficina de atención ambiental, disponible en su página web, con el fin de atender solicitudes de información, reclamaciones o sugerencias en el ámbito del medio ambiente.

2. NUEVAS MEDIDAS A INCOPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

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).

2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

• Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes y el desplazamiento del umbral.

• Se continuará con el fomento de la utilización de las maniobras SID RNAV1 y STAR RNAV1 ya implantadas para ambas cabeceras.

• Se mantendrán las restricciones al uso de las APU en los puestos de estacionamiento especificados en el documento “Publicación de Información Aeronáutica” (AIP).

• Está previsto para finales del año 2019 la implantación de maniobras PBN-RNP APCH para las aproximaciones a la cabecera 03 del Aeropuerto de Lanzarote. Para las aproximaciones a la cabecera 21, las maniobras PBN se han dividido en dos fases:

- La primera fase contempla la implantación de maniobras RNP APCH + VPT, que proporcionará una trayectoria más precisa en los últimos tramos de la aproximación a esta cabecera evitando dispersiones de las trayectorias de las aeronaves en las proximidades del aeropuerto. Esta primera fase se completaría en el año 2019.

- La segunda fase contempla la implantación de maniobras curvas a esa cabecera, RNP AR APCH, y en la actualidad se está trabajando en buscar las mejores trayectorias que puedan evitar los núcleos de población en la mayor medida posible.

• Se realizarán los estudios necesarios para analizar la implantación de maniobras de descenso contínuo (CDA), en el periodo operativo del aeropuerto en que la utilización de estas maniobras sea compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones a la capacidad.

• Se realizará el estudio para el análisis de la implantación de un sistema de tasa de ruido en el Aeropuerto de Lanzarote.

2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Se elaborará el estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, y su plan de acción asociado, exigidas por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, de Navegación Aérea. Una vez aprobada dicha servidumbre, deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

2.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

• Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido

A medio plazo, se pondrá en marcha el Sistema de Monitorado de Ruido del Aeropuerto de Lanzarote. 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 monitorado de ruido instalados en el aeropuerto. Esta herramienta se implanta con el objetivo de comunicar de forma eficaz y directa la información acústica a los grupos de interés.

• 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.

• Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Lanzarote

Asociado a la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, se creará la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Lanzarote. En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la delimitación realizada, así como de las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

2.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Una vez que se apruebe la servidumbre acústica se implantará un Plan de Aislamiento Acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la citada servidumbre del aeropuerto.

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. Procedimientos operacionales

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 Mantenimiento del desplazamiento de umbral en cabecera 03

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera.

2.3 Fomento de utilización de maniobras SID RNAV-1 en todas las cabeceras y STAR RNAV-1 en ambas cabeceras

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de operaciones anuales (aterrizaje y despegue) que utilizan maniobras R-NAV

2.4 Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 03/21

2019-2023

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.5 Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)

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 (Restricciones uso APU)

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de incumplimientos a los procedimientos establecidos

2.7 Estudio para la implantación de un sistema de tasa de ruido

2019-2013

Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota

3. Planificación y Gestión suelo

3.1 Elaboración del estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto y aprobación de la misma.

2019-2020

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

4. Información y participación pública y de los agentes implicados

4.1 Control y vigilancia de la calidad acústica. Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido

2020-2023

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

4.3 Creación de la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción

2019-2020

Fecha de creación, reuniones y acuerdos

5. Plan de aislamiento acústico

5.1 Se realizará la implantación de un Plan de aislamiento acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea aprobada.

Implantación progresiva 2019-2023

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)