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\_MALAGA

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 Málaga - Costa del Sol

|  |
| --- |
| 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:LEMG |

|  |  |
| --- | --- |
| 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” y equipamientos sanitarios o educativos que excedieran los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas “tipo e”. Las Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a se muestran en la tabla a continuación:

MUNICIPIO POBLACIÓN EXPUESTA ENTIDADES DE POBLACIÓN

(CENTENAS)

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

Alhaurín 1 1 1 Cortijo Zapata.

de la Torre Diseminado

Málaga 1 1 5 La Castañeta y el

diseminado del Barrio de

la Estación.

Urbanización junto al

Campo de Golf al

sureste del aeropuerto

Además de las zonas residenciales ya señaladas, también 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 analizados en el municipio de Alhaurín de la Torre. Estas edificaciones se encuentran afectadas en los tres periodos temporales analizados y localizadas de forma diseminada al sur del Cortijo Zapata, sobre suelo no urbanizable.

Del mismo modo, también se han localizado centros sanitarios, docentes o culturales en los que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, para las áreas acústicas tipo e, Ld > 60 dB(A) y Le > 60 dB(A) no ubicados en suelo considerado educativo-cultural o asistencial.

Los centros docentes en los que se superan los criterios para áreas acústicas “tipo e” en el municipio de Málaga son: el CEIP Cupiana, sobre suelo residencial y afectado en todos los periodos temporales; y la Escuela rural San Julián, al sureste del aeropuerto sobre suelo residencial y afectada únicamente durante el periodo nocturno.

Además, se localizan otros equipamientos culturales como el hogar del jubilado en Castañeta, y la Iglesia situada en el Barrio de la Estación, ambos pertenecientes al municipio de Málaga, donde se sobrepasan los niveles sonoros de Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A) o Ln > 50 dB(A).

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 21 de agosto de 2018, no recibiéndose ninguna alegación al mismo.

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

Dentro del Plan de Acción del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol, objeto de actualización en 2018 mediante la presente revisión del mismo, se han venido ejecutando diversas medidas desde el año 2003.

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

1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

1.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

Estas medidas se basan en los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

El Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol cumple con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación correspondiente al capítulo 2 del Anexo 16, Vol. I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional a partir del 1 de abril de 2002.

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

1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

• 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: tanto para los nuevos diseños de maniobras como para las modificaciones de las existentes, y fundamentalmente para las que mayores problemas acústicos presentan en el entorno, que son las salidas instrumentales. Los criterios se basan en alejar las rutas hacia zonas deshabitadas o la equidistancia entre entidades de población existentes si resulta obligado el trazado del corredor en sus proximidades. En este sentido, el Aeropuerto de Málaga ya tiene implantadas maniobras GBAS para ambas cabeceras de la pista 13-31.

• Maniobras de descenso continuo CDA en periodo nocturno.

• El AIP actualmente vigente del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol establece restricciones al uso de la potencia de reversa, la cual, en el horario comprendido entre las 22:00-6:00 horas (hora local), sólo podrá utilizarse al ralentí, excepto por motivos de seguridad.

• Prohibición de pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma. Para la realización de pruebas, en cualquier régimes, se requiere autorización del Ejecutivo de Servicio, quien denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir.

• Tasa de ruido, cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas.

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.

1.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol tiene publicado en su AIP una restricción operativa a los vuelos de entrenamiento, incluyendo aproximaciones y pasadas bajas, que sólo se permiten previa autorización ATC.

1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol tiene operativas las siguientes medidas:

• Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido. Desde el año 2012 el Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol tiene instalado un sistema de monitorado de ruido y trayectorias de vuelo (SIRAGP) que consta de 8 terminales de monitorizado de ruido instalados en el entorno del aeropuerto. Este sistema permite realizar un seguimiento y control de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

Así mismo, Aena tiene en funcionamiento el Mapa Interactivo del Ruido a través de la aplicación WebTrak. 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 de los terminales de monitorizado.

• Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas. 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. Además, desde la implementación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelo proporcionado por el servicio WebTrak, 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 Málaga-Costa del Sol. Constituida el 12 de julio de 2007 en aplicación de lo previsto en la Resolución de 21 de junio de 2006, de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, 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 Málaga-Costa del Sol. Constituida en 2011 mediante Orden PRE/1929/2011, informará las servidumbres aeronáuticas acústicas, así como las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

1.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico (PAA) asociado a las dos declaraciones de impacto ambiental correspondientes a los proyectos de Ampliación del Aeropuerto de Málaga y Ampliación del campo de vuelos del Aeropuerto de Málaga, formuladas por Resoluciones de fechas 2 de septiembre de 2003 y 21 de junio de 2006.

La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices LAeqdia (7:00-23:00 horas) 65 dB y/o LAeqnoche (23:00-7:00 horas) 55 dB. Estos índices utilizados de referencia para la huella del PAA se mantuvieron en los requisitos de la segunda DIA pero teniendo en cuenta la nueva configuración del campo de vuelos previsto compuesto de dos pistas.

Dicha isófona fue actualizada en el año 2016 quedando, de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, definida por valores de Ld (7-19 h) 60 dB(A), Le (19-23 h) 60 dB(A) y/o Ln (23-7 h) 50 dB(A). Esta actuación dio lugar a la incorporación de las viviendas que, incluyéndose en el interior del nuevo ámbito, no estuvieran incluidas dentro del Plan de Aislamiento Acústico previo.

2. NUEVAS MEDIDAS A INCOPORAR

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

• Mantenimiento de la actual configuración de pistas preferentes, siendo ésta la configuración sur.

• Implantación de SID y STAR RNAV 1 en el nuevo TMA del aeropuerto, para ambas cabeceras de las dos pistas, durante el año 2020.

• Puesta en servicio de transiciones ILS para aproximaciones, tanto en configuración Norte como en configuración Sur, durante el año 2020. Estas técnicas permiten evitar las dispersiones posibles sobre las poblaciones cuando se está trabajando en las aproximaciones con técnicas de vectores de las aeronaves.

• Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH en el nuevo TMA para el año 2020. Las rutas de navegación por satélite están sujetas a una mayor precisión evitando la dispersión y con ello la afección acústica que esta pueda generar.

• 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):

- En Configuración Norte no se autorizarán desvíos de las SID por debajo de 4.000 pies.

- En Configuración Sur se podrán autorizarán desvíos de las SID por encima de 2.000 pies, para cruzar la línea de costa, después del viraje sobre el mar, a 6.000 pies o superior.

• Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno.

• Se mantiene la restricción al uso de la potencia de reversa, la cual sólo podrá utilizarse al ralentí entre las 22:00-6:00 horas (hora local).

• Se mantendrán las restricciones en la realización de pruebas de motores en régimen superior al ralentí en cualquier puesto de estacionamiento de la plataforma.

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

2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

Está prevista la aprobación de la Servidumbre Acústica del Aeropuerto de Málaga – Costa del Sol 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.

2.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El aeropuerto continuará con la restricción a los vuelos de entrenamiento que serán permitidos únicamente previa autorización ATC.

2.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

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.

Comisiones de Seguimiento Ambiental y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción. Mantenimiento de las Comisiones de Seguimiento aeroportuarias y la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Málaga-Costa del Sol, 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.

2.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento acústico vigente.

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 Se continuará utilizando las maniobras de precisión GBAS en la pista 13/31

En ejecución. Mantenimiento de la medida.

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.3 Puesta en servicio de maniobras SID y STAR RNAV 1 para el TMA del aeropuerto para las cabeceras de las pistas 13/31 y 12/30

2020

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.4 Puesta en servicio de transiciones ILS para aproximaciones en todas las cabeceras

2020

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.5 Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las pistas 12/30 y 13/31

2020

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.6 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

2.7 Tramitación de la publicación de AIP de la definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID

2019

Publicación en AIP

2.8 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

2.9 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

2.10 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

2.11 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 Aprobación de la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto

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. Restricciones operativas.

4.1 Mantenimiento de la restricción sobre los vuelos de entrenamiento

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos de entrenamiento

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, reduciendo los tiempos de respuesta a quejas especialmente

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 (PAA)

6.1 Se realizará la ampliación del PAA al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea tramitada.

Ampliación progresiva 2020-2023

Evolución de la ejecución y gestión 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)