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:LEPA |

|  |  |
| --- | --- |
| 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)

Palma de Mallorca 2 2 1 Viviendas en Can Pastilla,

flanco oeste pista 06R-24L

prolongación cabecera 24R

(Sa Casa Blanca)

Asimismo, se informa que una vez analizado el área de estudio se localizan los siguientes equipamientos educativos pertenecientes al municipio de Palma donde se sobrepasan los niveles sonoros de Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A) o Ln > 50 dB(A): CEIP Coll d’en Rabassa, Colegio de San Vicente de Paul y el CEIP Sa Casa Blanca.

Dentro de los centros sanitarios donde se sobrepasan estos criterios se localiza el Hospital Sant Joan de Deu y el consultorio médico de Sant Jordi.

Además, existen dos centros religiosos en el mismo municipio, la iglesia de Sant Jordi y la iglesia de “Sant Antoni de la Platja” de Sa Casa Blanca y, un centro cultural, la Asociación de vecinos Pla de Son Ferriol donde se excedan los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 137/2007, de 19 de octubre, para áreas acústicas tipo e.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 para los indicadores Ldía, Ltarde y Lnoche en el municipio de Palma de Mallorca.

Estas viviendas están situadas en el área de Can Pastilla, en el flanco oeste pista 06L-24R y en prolongación cabecera 24R (Sa Casa Blanca) y de la cabecera 24L dispuestas de forma diseminada en el territorio.

Del mismo modo, también se han localizado centros docentes, 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, Ld > 60 dB(A), Le > 60 dB(A) y Ln > 50 dB(A), no ubicados en suelo calificado como sanitario, docente y cultural, sino en área residencial, en el municipio de Palma de Mallorca.

Entre ellos se localizan los colegios como el CEIP Coll d’en Rabassa, el Colegio de San Vicente de Paul y el CEIP Sa Casa Blanca; dos parroquias: la iglesia de Sant Jordi y la iglesia de “Sant Antoni de la Platja” de Sa Casa Blanca; el consultorio médico de Sant Jordi y el centro de la Asociación de vecinos Pla de Son Ferriol

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, ampliado posteriormente en fecha de 20 de octubre de 2018. Transcurrido el plazo de alegaciones, se recibieron un total de 35 alegaciones, respecto de las cuales, en aquellos aspectos pertinentes, se tuvieron en cuenta para la 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 Palma de Mallorca 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. 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 de OACI. El Aeropuerto de Palma de Mallorca 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.

1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

En el Aeropuerto de Palma de Mallorca 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 Palma de Mallorca 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 aeropuerto de Palma de Mallorca cuenta con un desplazamiento de umbral de la cabecera 06R de 410 metros y un desplazamiento de 70 metros en la cabecera 24R.

•Diseño y optimización de trayectorias (maniobra SID de tipo P-RNAV, transición RNAV entre las STAR y las aproximaciones en las cabeceras 06L/06R, implantación de procedimientos de precisión RNAV, etc).

•Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizajes y despegues: limitaciones al uso del empuje de reversa, descenso continuo (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.

1.3. 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 Palma de Mallorca.

1.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

El Aeropuerto de Palma de Mallorca tiene operativas las siguientes medidas.

• Sistema de Monitorizado de Ruido

• Mapa Interactivo del Ruido

• Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas

• Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Palma de Mallorca

1.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El Aeropuerto de Palma de Mallorca comenzó a ejecutar el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Tras la aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica del aeropuerto de Palma de Mallorca el Plan fue ampliado de acuerdo al estudio acústico recogido en documento ambiental, en virtud de las previsiones para 2011.

Finalmente, la aprobación de la Servidumbre Acústica supone la revisión del Plan de Aislamiento Acústico de acuerdo con la misma.

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 los desplazamientos de umbral.

• Se continuará con con la implantación de un TMA PBN y puesta en servicio de maniobras PBN (2020).

•Implantación de maniobras PBN-RNP APCH para las aproximaciones a las cabeceras 24R/24L-06L (previsto para 2020).

• Se realizarán los estudios necesarios para analizar la implantación de maniobras de descenso contínuo (CDA), en el periodo operativo diurno 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 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.

• Se mantendrán las restricciones al uso de las APU fuera de las áreas designadas, así como la realización de pruebas de motores.

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

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.

2.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

Se continuará con la prohibición de vuelos IFR de entrenamiento o escuela según se recoge en el AIP, así como a las aeronaves cuya velocidad de crucero sea inferior a 220 kt (excepto aeronaves de estado, hospitales y salvamento) en los periodos previstos y se realizará un estudio que permita analizar y valorar la retirada progresiva de aeronaves marginalmente conformes en este aeropuerto.

2.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

• Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido. Se va a proceder a realizar un estudio del Sistema SIRPMI para valorar la necesidad o no de aumentar del número de TMRs, proponniendo en su caso, las mejoras que sean oportunas.

• 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 Palma de Mallorca. Mantenimiento de la Comisión de Seguimiento Ambiental y de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Palma de Mallorca, 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, 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. 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 06R y 24R

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 cabeceras 06L/06R

En ejecución. Mantenimiento de la medida

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

2.4 Se continuará los trabajos necesarios para la implantación de un TMA PBN y se pondrán en servicio de maniobras SID RNP 1 para las cabeceras 24L/24R

2020

Nº de operaciones anuales (despegue) que utilizan estas maniobras RNP 1

2.5 Puesta en servicio de transiciones ILS para las aproximaciones a las cabeceras 24L/24R y 06L

(2021-2023)

Nº de operaciones anuales (aterrizajes) que han operado utilizando estos procedimientos

2.6 Fomento de utilización de maniobras de aproximación PBN – RNP APCH en las cabeceras 24L/24R y 06L.

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan las aproximaciones RNP APCH

2.7 Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA). Mejora de los procedimientos CDA una vez implantado el nuevo TMA PBN en el aeropuerto (2021-2023)

En ejecución. Mantenimiento de la medida (2021-2023)

Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras

2.8 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

2.9 Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (Restricciones uso APU)

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de pruebas de motores, duración y lugar

2.10 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 del 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

3.2 Revisión de la delimitación de la servidumbre acústica aprobada del aeropuerto

2019

Servidumbre acústica revisada

4. Restricciones operativas

4.1 Mantenimiento de la restricción sobre los vuelos de entrenamiento establecidos en AIP.

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos

4.2 Estudio 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 Evaluación de los TMR del Sistema de monitorado de ruido y adaptación a las mejoras que sean necesarias

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, 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

En ejecución. Mantenimiento de la medida

Fecha y principales acuerdos de las comisiones

6. Plan de aislamiento acústico

6.1 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)