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\_ALICANTE

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 Alicante-Elche

|  |
| --- |
| 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:LEAL |

|  |  |
| --- | --- |
| 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 los municipios de Alicante y Elche donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a” y "tipo e", tal y como muestran las siguientes tablas

ÁREAS TIPO a

MUNICIPIO POBLACIÓN EXPUESTA ENTIDADES DE POBLACIÓN

(CENTENAS)

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

Alicante 1 - 1 Urbanoba

Elche 1 1 1 Diseminado cabecera 10

(El Altet. Urbanización Prochal)

ÁREAS TIPO e

MUNICIPIO CENTROS CULTURALES/DOCENTES NOMBRE

O SANITARIOS (nº de centros)

Centro comunitario Urbanova

Alicante 3 Centro médico en Urbanova

Puesto de socorro de La Cruz Roja

Parroquia Santa María del Mar

Elche 4 Colegio Público Rodolfo Tomás Samper

Centro Sociocultural El Altet

Hospital IMED

En cuanto a usos del suelo se refiere, existen diversas zonas de conflicto detectadas en áreas acústicas definidas como “tipo a” y “tipo e”, especificadas por la legislación como sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial y uso sanitario y educativo-cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica respectivamente.

Se han inventariado viviendas expuestas a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores con predominio de uso residencial para los indicadores Ldia, Ltarde y Lnoche en Elche. Se encuentran situadas en suelo clasificado como no urbanizable diseminadas al oeste de la cabecera 10, al noroeste de El Altet, con afección presente durante los tres períodos del día. A estas se añade un grupo de edificaciones residenciales situadas al este del aeropuerto en la urbanización Prochal, también sobre suelo no urbanizable, que estarían afectadas en período de día y noche.

De igual modo, hay centros culturales/sanitarios que exceden los criterios de calidad fijados por el RD 1367/2007 para áreas “tipo e”, no ubicados en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural o asistencial. Estos centros, del municipio de Alicante son el Centro comunitario Urbanova y el Centro Médico Urbanova, ambos afectados en el periodo nocturno.

En el término municipal de Elche, se ha inventariado el hospital IMED que supera los criterios fijados para áreas acústicas “tipo e”. Este centro sanitario está ubicado en suelo calificado como industrial y se encontraría afectado durante los tres períodos temporales, día, tarde y noche.

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, 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 Alicante-Elche, 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 tono 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

• Diseño y optimización de trayectorias RNAV y PBN-RNP APCH. La implantación de procedimientos de precisión RNAV para el TMA del Aeropuerto de Alicante-Elche con maniobras SID de tipo B-RNAV, así como transición B-RNAV entre las de tipo STAR y las aproximaciones generando un abanico de rutas de conexión que evitan la dispersión, y con ello la afección acústica.

• Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje. Se ha implantado maniobras de descenso continuo (CDA) para operaciones en periodo nocturno para las dos cabeceras de la pista (10 y 28), publicadas en el AIP.

• Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra. Limitaciones al uso de la APU (únicamente se podrá utilizar cuando no estén operativas las instalaciones de corriente ni las unidades móviles o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento). Además, en cuanto la ejecución de pruebas de motores, deberán contar con la autorización oportuna y quedan totalmente prohibidas siempre que se realicen en régimen superior al ralentí ente las 23:00-6:00 horas.

• Tasa de ruido. Con 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 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 Alicante-Elche tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada por el Real Decreto 230/2018, de 20 de abril, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

1.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El Aeropuerto de Alicante-Elche cumplió con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación del capítulo 2 del Anexo 16 a partir del 1 de abril de 2002.

1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y PARTICIPACIÓN DE LOS CIUDADANOS

Establecer un clima de colaboración y confianza con la ciudadanía crea un beneficio, 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. Para lograr este cometido el aeropuerto tiene operativas una serie de medidas:

• Sistema de monitorado de ruido y Mapa Interactivo de Ruido. Desde 2012 el Aeropuerto de Alicante-Elche tiene instalado un sistema de monitorado de ruido y trayectorias de vuelo en el aeropuerto (SIRALC), que consta de 5 terminales de monitorado de ruido (TMR) 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.

Asimismo, Aena tiene disponible en su web, a través de la aplicación WebTrak, el “Mapa Interactivo de Ruido” en todos los aeropuertos que disponen de Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo, entre los que se encuentra el Aeropuerto de Alicante-Elche. Esta herramienta pone a disposición un sistema de visualización que ofrece información precisa sobre las trayectorias seguidas por las aeronaves en operaciones de despegue/aterrizaje y de los niveles de ruido producidos y registrados en los TMR instalados.

• Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido. Este aeropuerto dispone de un Departamento de Calidad y Medioambiente, 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, mantiene un canal de comunicación con los Ayuntamientos de Alicante y Elche con el fin de informar sobre futuras maniobras, vuelos de entrenamiento, etc. 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 Alicante-Elche. Constituida en junio de 2011 de acuerdo a la Resolución de 26 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se modifica la Resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto Ampliación del Aeropuerto de Alicante. Esta comisión asumió las funciones de seguimiento y gestión del plan de aislamiento acústico que, hasta ese momento y a raíz de la DIA de 2003 eran responsabilidad de la Comisión y Seguimiento de los Planes de Aislamiento Acústico (CSEPA).

• Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Alicante-Elche. De forma análoga al apartado anterior, de acuerdo a la Ley 5/2010, que se modifica la Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea, se creó la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Alicante-Elche con representación de los agentes implicados mediante Orden PRE/1921/2011. En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la propuesta de servidumbre acústica realizada, así como de las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

1.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El aeropuerto comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico desde la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto, mediante Resolución de 02/09/2003. (BOE nº 234 de 30/09/2003).

La aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica del Aeropuerto de Alicante-Elche, amplia el ámbito de actuación del Plan de Aislamiento Acústico, incorporando viviendas, que estando localizadas en el escenario actuales y de desarrollo previsible, no estaban previamente incluidas en el Plan de Aislamiento actual. El aislamiento de las viviendas incluidas en el escenario de desarrollo previsible se programará en función de la evolución del ruido y del volumen de tráfico previsto para este horizonte temporal.

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

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.

2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

• Diseño y optimización de trayectorias. Durante 2019, se prevé implantar también en el TMA del aeropuerto SID y STAR RNAV 1 para ambas cabeceras 10/28.

• Puesta en servicio de maniobras PBN-RNP APCH. También está previsto para 2019 la implantación de maniobras PBN - RNP APCH en la pista 10/28.

• 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 10: “Cualquier desvío para las SID vía RESTU, ASTERO y CATON - MANDY solo se autorizará condicionado a que los tráficos deben sobrevolar la línea de costa, después del viraje sobre el mar, a 6.000 pies o superior, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional.”

- RWY 28: “No se autorizarán desvíos por debajo de 6.000 pies, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional”.

• 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.

• Restricción a las Prueba de Motores y utilización de APU. Se mantendrán las restricciones a pruebas de motores y al uso de las APU según lo establecido.

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

2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

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 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. Se continuará 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. Mejora de los canales de comunicación con el entorno, para beneficio 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 ambas Comisiones del Aeropuerto de Alicante-Elche y desarrollo de sus funciones.

2.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

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

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 Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 10/28

2019

Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras

2.2 Puesta en servicio de maniobras SID y STAR RNAV 1 para el TMA del aeropuerto para ambas cabeceras 10/28

2019

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

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 mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores y uso de APU)

En ejecución. Mantenimiento de la medida.

Número de pruebas de motores, duración y lugar

2.7 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

4. Restricciones operativas

4.1 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 WebTrack 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 establece la delimitación de la servidumbre acústica aprobada del aeropuerto.

Ampliación progresiva. 2018-2023.

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)