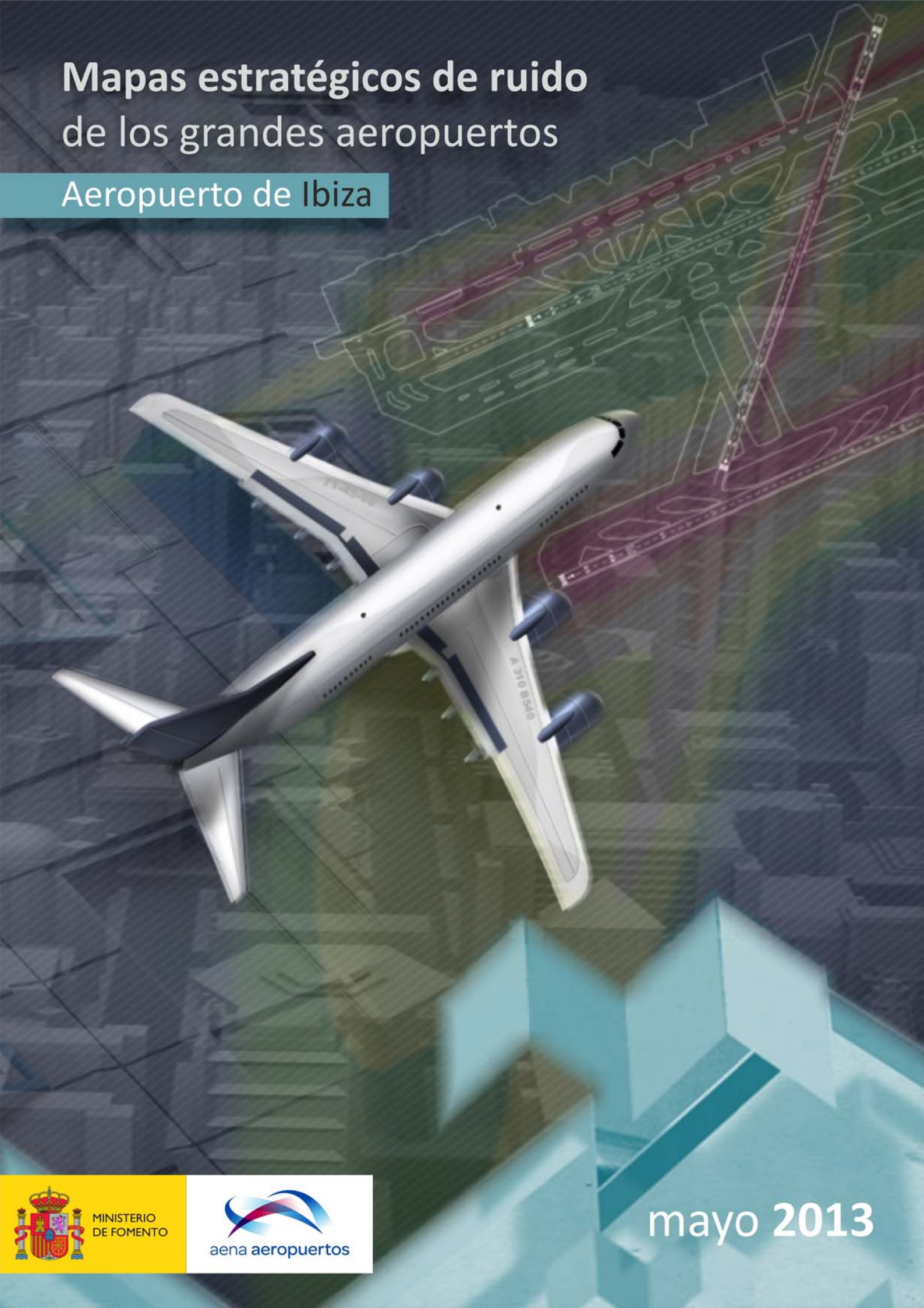
Mapas estratégicos de ruido
de los grandes aeropuertos
Aeropuerto de Ibiza



MINISTERIO DE FOMENTO

aena aeropuertos

mayo **2013**

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE ESTUDIO 1

2. ANTECEDENTES 3

2.1. MARCO NORMATIVO 3
2.2. CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LOS GRANDES AEROPUERTOS. FASE I 4

3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO 5

3.1. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO 5
3.2. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE IBIZA 6
3.3. DESCRIPCIÓN TERRITORIAL 7

4. CÁLCULO DE NIVELES SONOROS 11

4.1. METODOLOGÍA DE CÁLCULO 11
4.2. MODELO INFORMÁTICO SELECCIONADO 11
4.3. ESCENARIO DE SIMULACIÓN 12
4.4. DATOS DE ENTRADA EN EL MODELO 12
4.4.1. Configuración física del aeropuerto 12
4.4.2. Configuración operacional 13
4.4.3. Métrica considerada 17
4.4.4. Variables meteorológicas 18
4.4.5. Modelización del terreno 18
4.5. RESULTADOS NIVELES SONOROS 19

5. CÁLCULO DE NIVELES DE EXPOSICIÓN 20

5.1. METODOLOGÍA GENERAL DE EVALUACIÓN 20
5.2. FUENTES DE INFORMACIÓN CONSIDERADAS 20
5.3. TRATAMIENTO INFORMACIÓN DE PARTIDA 21
5.3.1. Tratamiento de la información cartográfica 21
5.3.2. Tratamiento de información demográfica 22
5.4. RESULTADOS DE EXPOSICIÓN 23
5.4.1. Cuantificación de niveles de exposición 23
5.4.2. Cuantificación de niveles de afección 29

6. ANALISIS RESULTADOS OBTENIDOS. 31

6.1. IDENTIFICACION CONFLICTOS 31
6.1.1. Criterios de identificación 31
6.1.2. Inventario de zonas de conflicto 34

7. PLAN DE ACCION 35

7.1. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN 35
7.2. PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS Y MEDIDAS VIGENTES 38
7.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN 39
7.3.1. Enfoque equilibrado 39
7.3.2. Metodología a seguir 40

ANEXOS

ANEXO I: Planos

Plano 0. Plano guía.

Plano 1. Mapa de niveles sonoros L_{den}

Plano 2. Mapa de niveles sonoros L_{noche}

Plano 3. Mapa de niveles sonoros $L_{día}$

Plano 4. Mapa de niveles sonoros L_{tarde}

Plano 5. Mapa de zonas de afección

ANEXO II: Datos de tráfico y trayectorias

ANEXO III: Informe de simulación INM

ANEXO IV: Isófona Plan de Aislamiento Acústico

ANEXO V: Datos demográficos por municipio

ANEXO VI: AIP. Aeropuerto de Ibiza (2011)

ÍNDICE DE TABLAS E ILUSTRACIONES

Tablas memoria

Tabla 1. Número de pasajeros y movimientos de aeronaves. Periodo 2009-2011 6
Tabla 2. Configuración de pistas en el aeropuerto de Ibiza..... 12
Tabla 3. Coordenadas de los umbrales de pista. Aeropuerto de Ibiza 13
Tabla 4. Configuración de pistas preferentes. Aeropuerto de Ibiza..... 14
Tabla 5. Configuración de cabeceras (año 2011). Aeropuerto de Ibiza 14
Tabla 6. Desviación estándar Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC 15
Tabla 7. Dispersión horizontal estándar. Porcentaje de operaciones por subtrayectoria..... 15
Tabla 8. Dispersión vertical estándar Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC 16
Tabla 9. Operaciones simuladas. Aeropuerto de Ibiza. Año 2011..... 17
Tabla 10. Fuentes de información consideradas en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Ibiza..... 21
Tabla 11. Población expuesta en centenas. Indicador L_{den}. 25
Tabla 12. Población expuesta en centenas. Indicador L_{dia}. 26
Tabla 13. Población expuesta en centenas. Indicador L_{tarde}. 27
Tabla 14. Población expuesta en centenas. Indicador L_{noche}. 28
Tabla 15. Superficie (km^2) expuesta por término municipal. Número de viviendas y población expuesta en centenas. Indicador L_{den}. 29
Tabla 16 Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes . 33
Tabla 17. Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a..... 34

Ilustraciones memoria

Ilustración 1. Delimitación del ámbito de estudio 5
Ilustración 2. Delimitación del Sistema General Aeroportuario. Aeropuerto de Ibiza. 7
Ilustración 3. Esquema de configuración de pistas preferentes. Aeropuerto de Ibiza 14
Ilustración 4. Imagen del modelo digital del terreno del aeropuerto de Ibiza 19
Ilustración 5. Delimitación del ámbito de estudio 24
Ilustración 6. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{den} 26
Ilustración 7. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{dia} 27
Ilustración 8. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{tarde} 28
Ilustración 9. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{noche} 29

Tablas anexo II

Tabla AII. 1. Composición de la flota 1
Tabla AII. 2. Fichero de tráfico. 6
Tabla AII. 3. Características operativas de los corredores. Configuración este 10
Tabla AII. 4. Características operativas de los corredores. Configuración oeste 10

1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO DE ESTUDIO

El presente documento tiene por objeto la elaboración de la segunda fase del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Ibiza de acuerdo a lo establecido en la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, y su transposición al ordenamiento jurídico español, mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, y los Reales Decretos 1513/2005, de 16 de diciembre, y 1367/2007, de 19 de octubre, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, que la desarrollan.

Un Mapa Estratégico de Ruido (MER en adelante) tiene por objeto evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada o realizar predicciones globales sobre la misma. Su contenido debe estar sujeto al Anexo VI del Real Decreto 1513/2005, de 17 de diciembre. Por ello, cumpliendo las especificaciones contenidas en el citado Real Decreto, se ha seguido la siguiente estructura:

- ✓ Breve descripción general de la zona de estudio en la que se analizan las características principales de la infraestructura a analizar y el entorno territorial en el que ésta se enclava.
- ✓ A continuación, se desarrollará la metodología seguida para la evaluación de niveles sonoros mediante una descripción del modelo de cálculo empleado, los datos de entrada considerados y el escenario de simulación representado. El resultado de este proceso serán los planos de niveles sonoros para cada uno de los indicadores elegidos según la normativa de aplicación para reflejar la afección acústica en las inmediaciones del aeropuerto.
- ✓ Tras esta fase, se abordará la descripción del proceso de obtención de los niveles de exposición de la población a los citados niveles sonoros, es decir cómo esos niveles sonoros repercuten sobre un entorno muy concreto. Para ello, el análisis se centrará en la caracterización del ámbito de estudio desde el punto de vista demográfico, las bases de datos consideradas, la definición de la metodología a seguir para la extracción de los datos y la síntesis de los mismos de acuerdo a los formatos requeridos por la Directiva.
- ✓ A continuación se procederá al análisis de los resultados de acuerdo a dos enfoques. Por un lado, se identificarán los conflictos existentes entre los valores de exposición alcanzados y los objetivos legales de calidad acústica en función del uso del suelo fijados de acuerdo a la legislación nacional vigente. Por otra parte, se realizará una comparación de los resultados correspondientes a la fase II de los MER en relación a la fase I que permita valorar la evolución de la exposición acústica ocasionada por el aeropuerto en el periodo transcurrido entre ambos.
- ✓ Por último, se trazarán las líneas estratégicas que definirán el plan de acción asociado al cartografiado estratégico de ruido de acuerdo con el artículo 22 de la Ley 37/2003.

La citada Directiva 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, así como la Ley 37/2003 y Reales Decretos que la desarrollan, establecen los métodos de cálculo recomendados en función de la fuente emisora. Dada la naturaleza de las infraestructuras aeroportuarias, las fuentes consideradas para la modelización informática, corresponden únicamente a las

operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen/destino en el aeropuerto de Ibiza, de acuerdo con el Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC, versión 1997, procedimiento recomendado para la evaluación del ruido aeroportuario según el Anexo II, punto 2 del Real Decreto 1513/2005.

2. ANTECEDENTES

2.1. MARCO NORMATIVO

Con la entrada en vigor de la **Directiva 2002/49/CE de 25 de junio**, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental, se establecen una serie de objetivos entre los que destaca la creación de un marco común para la evaluación y gestión de la exposición al ruido ambiental. A fin de lograr este objetivo, la Directiva exige a los Estados miembros que tomen una serie de medidas, en particular la elaboración del cartografiado estratégico de ruido.

El Estado español completó la transposición de este texto normativo dentro del plazo establecido mediante **la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido**, incorporando la totalidad de sus exigencias, incluida la realización de los mapas de ruido (en especial los mapas estratégicos) así como la forma y competencias para la gestión del ruido ambiental.

El artículo 14 de la citada ley establecía la necesidad de elaborar y aprobar, bajo periodo de información pública de al menos un mes, los mapas de ruido correspondientes a los grandes aeropuertos y fijaba en su disposición adicional primera un calendario de aplicación de esta medida.

En virtud al artículo 3, definiciones, se define “gran aeropuerto” como:

> *“cualquier aeropuerto civil con más de 50.000 movimientos por año, considerando como movimientos tanto los despegues como los aterrizajes, con exclusión de los que se efectúen únicamente a efectos de formación en aeronaves ligeras”.*

La Ley del Ruido ha sido parcialmente desarrollada por el **Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre**, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

En él se define un marco básico destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental y completar la incorporación a nuestro ordenamiento jurídico de la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

El Real Decreto 1513/2005 hace una mención especial sobre la descripción de los requisitos y metodología de cálculo que deberán cumplir los Mapas Estratégicos de Ruido de acuerdo a la Directiva 2002/49/CE.

En lo referente a la asignación de competencias, el artículo 4 de la Ley del Ruido atribuye la realización del cartografiado estratégico de ruido de las infraestructuras viarias, ferroviarias y aeroportuarias de titularidad estatal a la Administración General del Estado, recayendo sobre el ente público Aena (Aena Aeropuertos, S.A. en la actualidad) el de los aeropuertos, en virtud del informe emitido con fecha de 26 de enero de 2006 por la Dirección General de Aviación Civil.

El contenido de este Mapa Estratégico de Ruido se ajusta al contenido exigido por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre así como a las Instrucciones para la entrega de los datos asociados a los mapas estratégicos de ruido de la 2ª Fase suministrados por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA) de octubre de 2011.

2.2. CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO DE LOS GRANDES AEROPUERTOS. FASE I

Tal y como se recoge en el apartado anterior, la aprobación de la citada Directiva 2002/49/EC sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y su posterior transposición al ordenamiento jurídico español, por la Ley del Ruido y los Reglamentos que la desarrollan, recogen la obligatoriedad de que el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente recopile la información correspondiente a los Mapas Estratégicos de Ruido y sus correspondientes Planes de Acción que deben elaborar las distintas administraciones tanto estatales, como autonómicas y locales. Para ello, se establecieron fases de aplicación para la aprobación y entrega de estos mapas a la Comisión Europea.

Para el caso de los grandes aeropuertos, Aena Aeropuertos S.A. presentó durante el año 2007, la primera fase del cartografiado estratégico de sus aeropuertos, resultando entonces en 10 los grandes aeropuertos de acuerdo a los criterios marcados por la Directiva y notificados a la Comisión en consecuencia. En este grupo no se encontraba el aeropuerto de Ibiza, dado que no verificaba el citado requisito correspondiente al número de operaciones anuales (superior a 50.000) tal y como se recoge en el punto anterior.

Sin embargo, para la segunda fase de cumplimiento de esta Directiva, se establece que las autoridades competentes deben presentar no sólo la revisión de los mapas de la 1ª fase, sino también incorporar en el cartografiado aquellos aeropuertos que verifican el requisito fijado en un número de operaciones anuales superior a 50.000. Así pues, de acuerdo con este criterio, el aeropuerto de Ibiza se ha añadido a la lista de aeropuertos a cartografiar para esta segunda fase de entrega.

3. DESCRIPCIÓN GENERAL DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

3.1. DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

El área de estudio considerada en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido viene delimitada por la ubicación del aeropuerto, la disposición de sus instalaciones y tanto sus rutas de acceso aéreo como los niveles de tráfico que desarrolla.

De acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto 1513/2005, el ámbito territorial que deberá ser analizado, alcanzará los puntos del entorno de los grandes aeropuertos en los que se alcancen los valores de inmisión de **L_{den} >55 dB(A)** y **L_{noche} > 50 dB(A)**.

Los resultados del presente estudio permiten delimitar que este ámbito se extiende parcialmente sobre los siguientes términos municipales: Eivissa y Sant Josep de sa Talaia.

Su localización, en relación con el aeropuerto de Ibiza, puede apreciarse a partir de la siguiente ilustración.

Ilustración 1. Delimitación del ámbito de estudio

Fuente: Elaboración propia

3.2. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE IBIZA

El aeropuerto de Ibiza está ubicado en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, a unos 7,5 kilómetros de la capital, en dirección suroeste. El punto de referencia del aeropuerto (ARP) se encuentra en el centro de la pista de vuelos y sus coordenadas son: latitud 38º52'22" norte y longitud 01º22'23'' este. Su superficie es de 272,8 hectáreas y está situado a 7 metros de altitud.

El aeropuerto de Ibiza se caracteriza por la estacionalidad de su demanda y por su carácter eminentemente turístico. También mantiene un tráfico regular interinsular y peninsular muy importante, con viajes concentrados en polos de gestión o de negocio como Barcelona, Madrid-Barajas y Palma de Mallorca y de características constantes en su distribución a lo largo del año.

Durante el año 2011 registró un tráfico de 5.643.180 pasajeros, un 12 por ciento más que el año anterior, 61.768 operaciones y 2.755 toneladas de carga.

En la siguiente tabla se señalan la evolución en las cifras registradas en el periodo comprendido entre los años 2009 y 2011, de la que se desprende la naturaleza comercial de la práctica totalidad de los tráficos, así como el número de operaciones registradas con sus correspondientes incrementos porcentuales.

Tabla 1. Número de pasajeros y movimientos de aeronaves. Periodo 2009-2011

AÑO	TRÁFICO COMERCIAL	Δ AÑO ANTERIOR (%)	TRÁFICO TOTAL	Δ AÑO ANTERIOR (%)
NÚMERO DE PASAJEROS				
2009	4.543.633	-1,6%	4.572.819	-1,6%
2010	5.012.690	10,3%	5.040.800	10,2%
2011	5.616.594	12,0%	5.643.180	12,0%
MOVIMIENTOS DE AERONAVES				
2009	47.792	-6,9%	53.552	-6,4%
2010	51.500	7,8%	56.988	6,4%
2011	56.619	9,9%	61.768	8,4%

Fuente: Elaboración propia

En la siguiente ilustración se observa una vista aérea del aeropuerto de Ibiza y la delimitación de la zona de servicio del mismo según la define el Plan Director vigente.

Ilustración 2. Delimitación del Sistema General Aeroportuario. Aeropuerto de Ibiza.

Fuente: Elaboración propia

3.3. DESCRIPCIÓN TERRITORIAL

La Comunidad Autónoma Balear se compone de siete islas: Mallorca, Menorca, Ibiza, Formentera, Cabrera, Conejera y Dragonera con una superficie total de 5.014 km^2, lo que supone el 0,99 % de la superficie del territorio nacional. Mallorca es la isla de mayor extensión con 3.640 km^2, seguida de Menorca con 701 km^2, Ibiza con 541 km^2 y Formentera con 82 km^2.

La localización geográfica del archipiélago está comprendida entre los 38° y 40° de latitud norte y entre los 0° y 1° de longitud este, siendo Ibiza la isla más occidental y por tanto la más cercana a la península. En concreto, la isla de Ibiza se encuentra situada a 39º de latitud Norte y 1º de longitud Este.

El relieve de la isla de Ibiza está constituido por formas suaves con colinas de poca altura, siendo las más altas: Sa Talaiassa (475 m), el Puig Gros (415 m) y el Puig Fornàs (410 m). Entre colina y colina se abren pequeños llanos como el Pla de Sant Antoni, el de Vila o el d'Atzaró.

El Aeropuerto de Ibiza se encuentra colindante con el parque natural de Ses Salines, en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia. Esta ciudad, la Vila d'Ibiza, tiene 34.826 habitantes, lo que supone el 40% de la población de la isla.

El terreno circundante al aeropuerto consta de una llanura formada por depósitos de aluviones e inclinada ligeramente hacia el mar, donde se encuentra el aeropuerto y, en sus proximidades y hacia el sur, las salinas. Esta llanura limita con formaciones montañosas calizas por el norte y por el sur.

A continuación, se adjuntan unas fichas que resumen las principales características territoriales de los dos municipios incluidos en el ámbito de estudio: Eivissa y Sant Josep de sa Talaia. La información se ha estructurado en dos secciones relativas a usos del suelo (caracterizando las superficies de naturaleza residencial e industrial) e información demográfica debido a la repercusión en este estudio.

Los datos referentes a los usos del suelo provienen de la base de datos europea del proyecto CORINE Land Cover (CoORdination of INformation of the Environment, CLC, que es responsabilidad desde 1995 de la Agencia Europea del Medio Ambiente. Se trata de una iniciativa europea con el objeto principal de obtener una base de datos común de ocupación del suelo útil para el análisis territorial y la gestión de políticas europeas.

Existen tres ediciones de la base de datos CORINE, siendo la versión más actual la que se llevó a cabo en 2006 y que aparece recogida en las fichas por municipio que a continuación se incluyen.

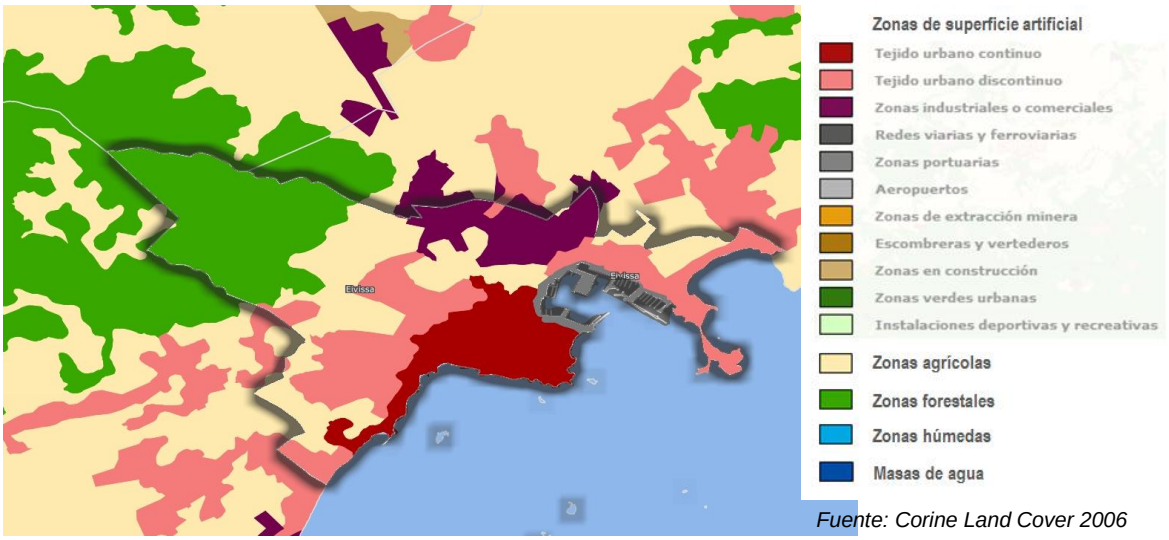
La clasificación de usos, tal y como se refleja en la leyenda asociada a cada imagen de las fichas anejas, se divide en cinco niveles jerárquicos, cada uno de los cuales integra un gran número de clases de cobertura y usos del suelo con mayor detalle en su definición. Estos cinco principales niveles son:

- Zonas de superficie artificial, las cuales incluyen áreas urbanas, zonas comerciales, industriales y de transporte, zonas de extracción minera, de vertidos y de construcción y las zonas verdes artificiales.
- Zonas agrícolas.
- Zonas forestales con vegetación natural y espacios abiertos (playas, dunas, glaciares y roquedos).
- Zonas húmedas.
- Masas de agua.

En lo que al dato demográfico se refiere, los datos del Censo recogidos en las siguientes fichas (año 2001) se corresponden con el valor más actualizado disponible por dicho Instituto, a fecha de elaboración del presente Mapa,

EIVISSA

Usos del suelo

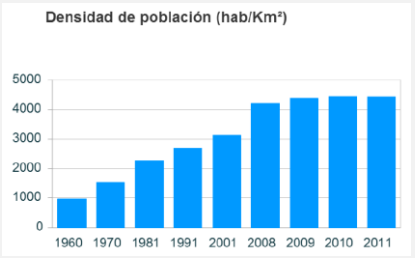


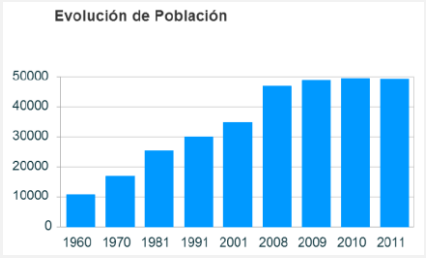
Fuente: Corine Land Cover 2006

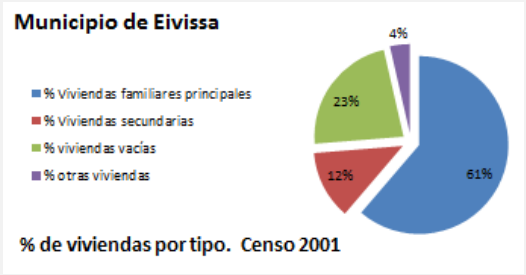
Datos principales:

Superficie	11,14 Km^2	Superficie artificial:	595,51 ha (52,27 %)
Tejido urbano:	62,1 % (sobre S. artificial)		
Entidades poblacionales:	El principal núcleo poblacional del municipio es la propia ciudad de Eivissa.		
Principales polígonos industriales:	Polígono industrial Aeropuerto, el polígono industrial Can Buff y el polígono industrial Can Negre.		

Datos demográficos



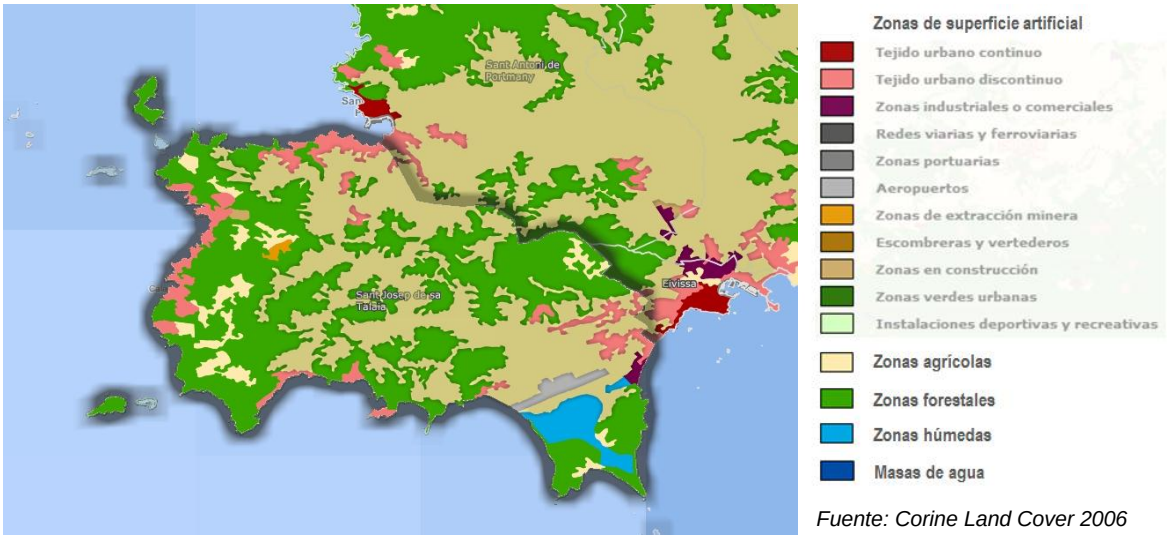




Fuente: Instituto Nacional de Estadística

SANT JOSEP DE SA TALAIA

Usos del suelo

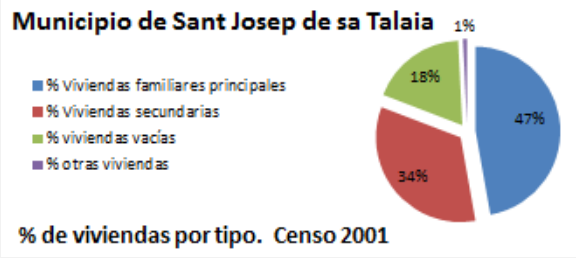


Fuente: Corine Land Cover 2006

Datos principales:

Superficie	159,38 Km^2	Superficie artificial:	1.444,01 ha (9,10 %)
Tejido urbano:	80,2 % (sobre S. artificial)		
Entidades poblacionales:	Está formado por varios núcleos urbanos, siendo los principales: Sant Josep de sa Talaia, Sant Augustí des Vedrá, Es Cubells, Cala de Bou, Port des Torrent, Sant Jordi de ses Salines y Platja den Bossa.		
Principales polígonos industriales:	Polígono Industrial Can Frígole.		

Datos demográficos



Fuente: Instituto Nacional de Estadística

4. CÁLCULO DE NIVELES SONOROS

4.1. METODOLOGÍA DE CÁLCULO

La simulación de los distintos niveles acústicos asociados al presente MER, no sólo parten de un escenario de cálculo determinado, sino además de la configuración física del aeropuerto y su entorno, la información relativa a las operaciones de aterrizaje y despegue para el periodo de cálculo considerado, incluyendo la descripción del modelo de aeronave que realiza cada operación y las rutas de vuelo seguidas en las operaciones de despegue y aproximación al aeropuerto, así como las dispersiones sobre las mismas.

4.2. MODELO INFORMÁTICO SELECCIONADO

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental establece en su Anexo II los métodos de cálculo provisionales recomendados en función de la fuente sonora. En el caso del ruido de aeronaves, se remite al Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC "*Report on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports*" (1997), como metodología de referencia.

Durante el año 2005, la ECAC.CEAC publicó la revisión del citado Documento, sin que hasta la fecha la Comisión haya considerado necesario y oportuno incorporar ésta al Anexo II, tal y como recoge la recomendación de 6 de agosto del año 2003 de la citada Comisión.

Por ello, de acuerdo con estos requerimientos se ha empleado la versión 6.0c del INM, ya que es la que cumple con la recomendación del Documento Nº29 ECAC.CEAC, versión de 1997. En este sentido es necesario matizar que se ha mantenido esta versión debido a las siguientes razones:

- Aún no se ha producido por la Comisión la aprobación de la citada versión de 2005 o una modificación a la Directiva que actualice el método recomendado, ni tampoco una recomendación oficial que desaconseje la versión de 1997
- Permite la comparación más homogénea de resultados, tanto acústicos como de exposición de la población, entre ambas fases sin introducir el elemento distorsionador del cambio de metodología de cálculo. Así podrán valorarse las mejoras e iniciativas desarrolladas durante el tiempo transcurrido entre ambas Fases
- Su utilización permite comparar a nivel internacional los resultados obtenidos por el resto de países miembros de la Unión Europea, al ser un método común de evaluación.

4.3. ESCENARIO DE SIMULACIÓN

Los datos que definen un escenario desde el punto de vista de la estimación de los niveles sonoros debidos a operaciones aeroportuarias pueden agruparse en cuatro grandes grupos:

- ✓ Configuración del aeropuerto y utilización de las pistas en las operaciones de aterrizaje y despegue.
- ✓ Trayectorias de aterrizaje y despegue empleadas, así como las dispersiones respecto a la ruta nominal.
- ✓ Número de operaciones y composición de la flota.
- ✓ Variables climatológicas y modelización del terreno.

De acuerdo con el calendario recogido por la Directiva 2002/49/CE, los mapas estratégicos del ruido reflejarán como escenario representativo de la situación actual, el año 2011.

4.4. DATOS DE ENTRADA EN EL MODELO

4.4.1. CONFIGURACIÓN FÍSICA DEL AEROPUERTO

4.4.1.1. Pistas

Las fuentes consideradas de cara a la modelización informática, corresponden a las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen/destino en el aeropuerto de Ibiza. El campo de vuelos consta de una pista 06-24, de 2.800 m de longitud y 45 metros de anchura.

Tabla 2. Configuración de pistas en el aeropuerto de Ibiza

PISTA	LONGITUD (M)	ANCHURA (M)	ILUSTRACIÓN
06-24	2.800	45	

Fuente: AIP, aeropuerto de Ibiza

La definición de la pista se ha realizado en función las coordenadas y altitud de cada uno de los umbrales publicados en el documento Publicación de Información Aeronáutica (AIP) correspondiente al aeropuerto de Ibiza, las cuales se especifican en la tablas que figuran a continuación.

Tabla 3. Coordenadas de los umbrales de pista. Aeropuerto de Ibiza

UMBRAL	COORD. GEOGRÁFICAS[1]		COORD. UTM[2]	
	LATITUD	LONGITUD	X (M)	Y (M)
06	38°52'00,99769"N	1°21'31,93675"E	357621,836	4303291,106
24	38°52'43,48353"N	1°23'14,56331"E	360118,312	4304556,746

Nota: 1 Elipsoide International ETRS89
2 Elipsoide Internacional. DATUM Europeo ETRS89, huso 30

Fuente: RCTA, aeropuerto de Ibiza

4.4.1.2. Trayectorias

La distribución espacial del ruido viene determinada, además de por la ubicación de la pista, por las trayectorias seguidas por las aeronaves en sus operaciones de aterrizaje y despegue. Para realizar una adecuada determinación de la distribución espacial de las fuentes de ruido (las aeronaves en vuelo) se analizan, por una parte, las rutas nominales existentes y, por otra, las trayectorias reales que siguen los aviones en la actualidad.

Para la elaboración del mapa estratégico de ruido se han considerado trayectorias promedio basadas en la información contenida en el documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de Ibiza en la fecha en que se ha llevado a cabo el cálculo de las isófonas. En el AIP se distinguen, para cada una de las cabeceras, distintas rutas que se encuentran operativas de acuerdo a los destinos y a la organización del espacio aéreo. En el Anexo II se analizan cuales fueron las trayectorias empleadas y su régimen de utilización empleado en el estudio.

En el *Anexo VI* se incluye la totalidad del documento AIP correspondiente al aeropuerto de Ibiza empleado para caracterizar el escenario de cálculo.

4.4.2. CONFIGURACIÓN OPERACIONAL

A continuación se describen todos aquellos factores que analizan el comportamiento operativo del aeropuerto dadas las infraestructuras existentes descritas en los apartados anteriores.

4.4.2.1. Régimen de utilización de pistas y trayectorias

El aeropuerto de Ibiza dispone de una configuración preferente de pistas, configuración oeste, definida con el propósito de minimizar la afección acústica sobre el entorno, siempre y cuando no estén previstas o reinen unas condiciones especiales[1].

[1] *La configuración oeste será preferente siempre que la componente en cola del viento no supere los 10 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena.*

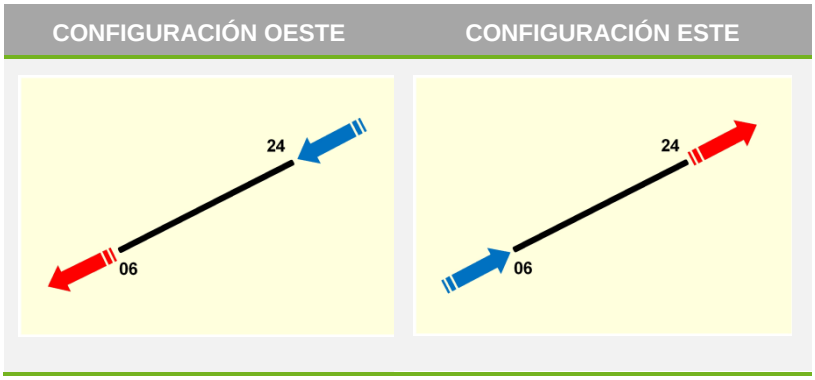
Tabla 4. Configuración de pistas preferentes. Aeropuerto de Ibiza

CONFIGURACIÓN	LLEGADAS	SALIDAS
Configuración Oeste(1)	Pista 24	Pista 24
Configuración Este	Pista 06	Pista 06

(1) La configuración oeste será preferente siempre que la componente en cola del viento no supere los 10 kt en pista seca, o pista mojada con acción de frenado buena.

Fuente: AIP aeropuerto de Ibiza

Ilustración 3. Esquema de configuración de pistas preferentes. Aeropuerto de Ibiza



Fuente: Elaboración propia

Partiendo de esta información, los resultados globales del uso de cabeceras que se han considerado en la modelización han sido los adjuntos en la tabla siguiente.

Tabla 5. Configuración de cabeceras (año 2011). Aeropuerto de Ibiza

CABECERA	ATERRIZAJES	DESPEGUES
06	50,70%	51,29%
24	49,30%	48,71%

Fuente: PALESTRA 2011

4.4.2.2. Dispersiones respecto a la ruta nominal.

Dispersión horizontal respecto a la ruta nominal

Las trayectorias que siguen las aeronaves no se ajustan a una línea única, sino que tienen unas tolerancias cuya amplitud varía en función del punto de la trayectoria y del tipo de aeronave, motivo por el que se producen dispersiones laterales de las trayectorias reales de vuelo sobre la trayectoria nominal.

Para poder abordar el cálculo de las dispersiones, se ha adoptado el criterio fijado en el Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC, método recomendado por la Directiva 2002/49/CE y la Ley 37/2003 del Ruido para el cálculo del ruido aeroportuario.

La desviación estándar de las trayectorias se calcula en función de las ecuaciones adjuntas en la siguiente tabla.

Tabla 6. Desviación estándar Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC

A) RUTAS CON GIROS MENORES DE 45 GRADOS	
S(y)= 0,055X – 0,150	para 2,7 km ≤ x ≤ 30 km
S(y)= 1,5 km	para x > 30 km
B) RUTAS CON GIROS MAYORES DE 45 GRADOS	
S(y)= 0,128X – 0,42	para 3,3 km ≤ x ≤ 15 km
S(y)= 1,5 km	para x > 15 km

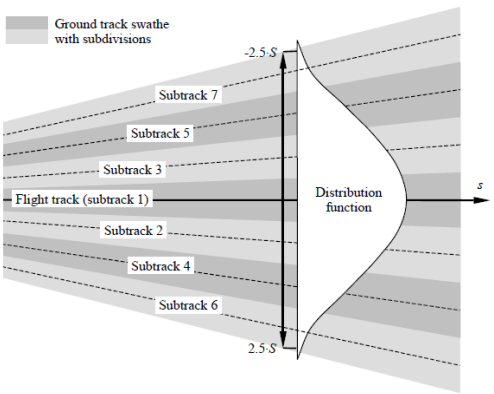
Nota: S(y): Desviación estándar
x: Distancia en km desde el umbral de despegue

Fuente: Documento Nº 29 ECAC.CEAC

La versión de 1997 del Doc. 29 de la ECAC.CEAC recomienda que la dispersión sobre la trayectoria nominal se represente mediante al menos dos subtrayectorias a cada lado de la trayectoria nominal. Como mejora la dispersión se ha representado, siguiendo una distribución gaussiana, mediante tres subtrayectorias a cada lado de la trayectoria nominal con el espaciado y proporción que figuran a continuación.

Tabla 7. Dispersión horizontal estándar. Porcentaje de operaciones por subtrayectoria

Nº SUBTRAYECTORIA	ESPACIADO	PORCENTAJE
7	Ym - 2.14 s(y)	3%
5	Ym – 1.43 s(y)	11%
3	Ym – 0.71 s(y)	22%
1	Ym	28%
2	Ym + 0.71 s(y)	22%
4	Ym + 1.43 s(y)	11%
6	Ym + 2.14 s(y)	3%



Fuente: Documento Nº 29 ECAC.CEAC.

Dispersión vertical sobre la trayectoria nominal

Para la dispersión vertical de las trayectorias de las aeronaves, se ha adoptado un "*stage*" o "*longitud de etapa*" máxima por tipo de aeronave, tal y como recomienda el Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC.

Esta variable se define como la distancia que la aeronave recorre desde el aeropuerto origen hasta el aeropuerto destino o escala. Este parámetro permite al INM estimar el peso de la aeronave en el despegue, y por consiguiente, el perfil de ascenso que desarrollará en su operación. Las longitudes de etapa que dispone el programa, se muestran en la tabla adjunta a continuación.

Tabla 8. Dispersión vertical estándar Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC

LONGITUD DE ETAPA	DISTANCIA (MN)
1	0 – 500
2	500 -1.000
3	1.000 -1.500
4	1.500 – 2.500
5	2.500 – 3.500
6	3.500 – 4.500
7	Más de 4.500

Fuente: Documento Nº 29 ECAC.CEAC

4.4.2.3. Número de operaciones y composición de la flota

Tal y como ya se avanza en el punto *4.3. Escenario de Simulación*, el escenario considerado, se corresponde con la situación existente durante el año 2011. Su caracterización, en relación al número de operaciones y a la composición de la flota de aeronaves, se ha obtenido a partir de la base de datos PALESTRA del año 2011. Este sistema recoge la totalidad de las operaciones que tuvieron lugar en el aeropuerto durante ese año mediante la inscripción de registros que detallan el tipo de operación, fecha y hora en la cual tuvo lugar, aeronave que la desarrolló, trayectoria y pista seguida entre otras muchas variables.

De acuerdo con la definición de los índices de ruido descrita en el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, se ha utilizado como número de operaciones de despegue/aterrizaje a calcular el día medio anual, el cual se corresponde con un promedio del cómputo total del tráfico producido durante un año. No se ha considerado en este estudio aquellas operaciones correspondientes a vuelos con carácter de estado o naturaleza militar.

Así mismo, se han diferenciado tres periodos temporales para distribuir el tráfico previsto en base al horario operativo del aeropuerto. Los intervalos considerados mantienen la delimitación horaria especificada por la normativa vigente, correspondiente a la Ley 37/2003 del Ruido y los Reales Decretos 1513/2005 y 1367/2007 que la desarrollan.

- ✓ **Periodo día**. Operaciones entre las 7:00-19:00 horas.
- ✓ **Periodo tarde**. Operaciones entre las 19:00-23:00 horas.

- ✓ **Periodo noche**. Operaciones entre las 23:00-7:00 horas.

La distribución de operaciones del día medio a lo largo de los tres periodos horarios, se ha realizado teniendo en cuenta la acontecida sobre el año 2011. Los resultados se muestran en la siguiente tabla.

Tabla 9. Operaciones simuladas. Aeropuerto de Ibiza. Año 2011.

OPERACIONES SIMULADAS (DÍA MEDIO)			
TOTALES	DÍA	TARDE	NOCHE
169,22	115,84	35,55	17,82

Fuente: Elaboración propia

Para determinar la tipología de las aeronaves y la contribución (%) de cada modelo al volumen total de tráfico utilizado en la simulación del escenario actual, se analizó el número de operaciones realizadas en el año 2011, a partir de la base de dato PALESTRA. Aquellos modelos de aeronave que operaron en el aeropuerto de Ibiza durante el periodo considerado y que no se encontraron contemplados en la base de datos del INM, fueron sustituidos por modelos con un tamaño, peso máximo en despegue, número y tipo de motores lo más parecidos posibles.

En el Anexo II del presente documento, puede verse el porcentaje de operaciones por tipo de modelo realizadas el año 2011 así como el tipo de avión de la base de datos del INM utilizado en la simulación.

4.4.3. MÉTRICA CONSIDERADA

De acuerdo a la Directiva 2002/49/CE y su transposición al estado español mediante la Ley 37/2003 del Ruido, las métricas unificadas para evaluar el grado de molestia y las alteraciones del sueño son L_{den} y L_{noche} respectivamente, que se definen de la siguiente manera:

- ✓ El nivel día-tarde-noche L_{den} en decibelios dB(A) se determina aplicando la fórmula siguiente:

$$L_{den} = 10 \cdot \log \frac{1}{24} \cdot \left(12 \cdot 10^{\frac{Ldía}{10}} + 4 \cdot 10^{\frac{Ltarde+5}{10}} + 8 \cdot 10^{\frac{Lnoche+10}{10}} \right)$$

- ✓ L_{noche} es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos nocturnos de un año. Por periodo nocturno se considera el intervalo de 8 horas comprendido entre las 23:00 y las 7:00 horas.

No obstante, para completar el análisis, se han añadido las métricas $L_{día}$ y L_{tarde} que participan en la definición del L_{den} conforme a lo que establece el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que desarrolla la Ley del Ruido. Se definen así:

- ✓ $L_{día}$ se define como el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos diurnos de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 12 horas comprendido entre las 7:00 y las 19:00 horas para todo un año.

- ✓ L_{tarde} se define como el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 4 horas comprendido entre las 19:00 y las 23:00 horas para todo un año.

4.4.4. VARIABLES METEOROLÓGICAS

Para representar la influencia de las variables climatológicas en el proceso de transmisión del ruido, se aplicará como valor de temperatura, la media de las temperaturas horarias correspondientes a los 10 años anteriores al escenario de estudio, proporcionadas por la Agencia Estatal de Meteorología (AEMET). El valor resultado de considerar el periodo comprendido entre los años 2002-2011 corresponde a **18,9 ºC**.

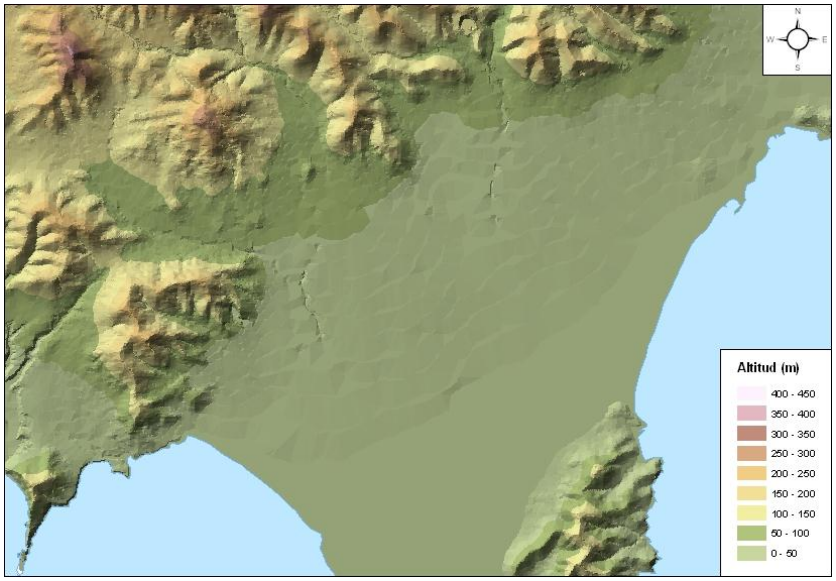
Del mismo modo se ha obtenido el valor medio de presión atmosférica de referencia en el estudio, **762,5 mmHg**, como media anual del mismo período de años, obtenidos a partir de los datos proporcionados por la AEMET.

4.4.5. MODELIZACIÓN DEL TERRENO

El programa de simulación INM tiene la posibilidad de incorporar los datos altimétricos disponibles del terreno que se estudia, con el fin de considerar su efecto sobre los demás parámetros de la simulación. El modelo utiliza esta información para determinar la distancia entre el observador y la aeronave pero no considera las diferentes características acústicas derivadas de los tipos del suelo presentes en el entorno del receptor, ni tampoco la existencia de obstáculos en el medio transmisor.

El formato 3TX en el que se necesitan los datos del terreno es de un "*grid*" de 1 grado por 1 grado dividido en 1.200 tramos de 3 segundos. Los datos altimétricos tienen que estar redondeados al metro y deben estar ordenados a partir de la esquina SW en columnas de W a E y dentro de cada columna, ordenados de S a N.

Ilustración 4. Imagen del modelo digital del terreno del aeropuerto de Ibiza



Fuente: Elaboración propia

Para la obtención de este formato se parte de un modelo digital del terreno en formato TIN y con coordenadas en el sistema UTM huso 30, cuya representación se indica en la imagen anterior.

Es importante señalar que la simulación realizada tiene en cuenta las alturas de los diferentes puntos del terreno respecto de las aeronaves en vuelo.

4.5. RESULTADOS NIVELES SONOROS

Los resultados de este proceso de cálculo se encuentran recogidos en los mapas de niveles sonoros que pueden consultarse en el *Anexo I.Planos* del presente estudio. Estos mapas representan la posición de las líneas isófonas calculadas para cada uno de los indicadores definidos anteriormente, L_{den}, L_{noche}, $L_{día}$ y L_{tarde}, sobre el ámbito de estudio, delimitando los sectores del territorio expuestos a unos determinados niveles de inmisión sonora.

Para la obtención de los mapas, se han superpuesto los resultados gráficos procedentes del software INM sobre una base cartográfica adecuada basada en los planos de la servidumbre aeronáutica del aeropuerto, mediante el empleo de un Sistema de Información Geográfica (SIG).

5. CÁLCULO DE NIVELES DE EXPOSICIÓN

5.1. METODOLOGÍA GENERAL DE EVALUACIÓN

La metodología de cálculo de los niveles de exposición ha recorrido tres caminos diferenciados:

1. **Cálculo de isófonas:** Se ha realizado el cálculo de las isófonas que servirán de base a los análisis posteriores empleando el software INM, como se ha explicado en el apartado anterior.

2. **Caracterización del entorno desde el punto de vista demográfico:** Unos niveles sonoros pueden tener una mayor incidencia de acuerdo a la distribución de usos en el territorio sobre el que se producen. La afección acústica se encuentra ligada a la existencia de receptores que puedan sentir molestia. Por esta razón, se ha caracterizado el ámbito de estudio desde el punto de vista demográfico con el propósito de localizar la población potencialmente expuesta a los niveles de inmisión generados por la actividad aeroportuaria. Toda la información manejada se ha volcado en un Sistema de Información Geográfica (SIG) que facilita la totalidad de los análisis realizados.

3. **Cuantificación de los niveles de exposición de la población circundante a la infraestructura aeroportuaria.** Mediante el cruce de información que permiten las herramientas SIG se analiza el grado de población expuesto a cada uno de los niveles sonoros considerados conformando la situación de diagnóstico para el escenario de simulación.

5.2. FUENTES DE INFORMACIÓN CONSIDERADAS

A modo de síntesis, las fuentes de información consideradas en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Ibiza se adjuntan en la siguiente tabla resumen.

Tabla 10. Fuentes de información consideradas en la elaboración del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Ibiza

DATO	AÑO ACTUALIZACIÓN	FUENTE
FUENTES CARTOGRÁFICAS		
Ortoimagen satélite	Abril 2011 Año 2009	Aena Aeropuertos S.A. PNOA
Cartografía de servidumbres aeronáuticas	Abril 2010	Aena Aeropuertos
Cartografía 1:25.000	2006	Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG)
FUENTES DEMOGRÁFICAS		
Cartografía catastral e información alfanumérica no protegida asociada	Abril 2012	Sede Electrónica del Catastro
Delimitación secciones censales	Enero 2011	Instituto Nacional de Estadística (INE)
Explotación estadística del Padrón	Enero 2011	Instituto Nacional de Estadística (INE)

Fuente: Elaboración propia

5.3. TRATAMIENTO INFORMACIÓN DE PARTIDA

5.3.1. TRATAMIENTO DE LA INFORMACIÓN CARTOGRÁFICA

El tratamiento de la información cartográfica consistió en el procesado de los ficheros necesarios para cubrir la zona de estudio procedentes de la Base Topográfica Nacional escala 1:25.000 (BTN25) en formato *.shp suministrados por el Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.) y su incorporación a una geodatabase de ArcGis10 para la optimización de su tratamiento y manejo. Aunque la cartografía suministrada por el I.G.N. para el ámbito de Ibiza está proyectada en ETR89 zona 31N, se ha procedido a su reproyección a ETRS89 zona 30N para cumplir con las instrucciones dadas por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente para la entrega de los datos asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido de la Segunda Fase.2010

El objetivo ha consistido en disponer de una base cartográfica actualizada del ámbito de estudio sobre la cual representar a escala 1:25.000 los resultados obtenidos del modelizado. Por ello se ha completado la cartografía del IGN con algunas infraestructuras (circunvalación de Ibiza) procedentes de la cartografía exterior disponible en los Servicios Centrales de Aena Aeropuertos para el aeropuerto de Ibiza.

Para la elaboración de los planos guía de medianas escalas (1:40.000) se ha empleado tanto el mapa provincial escala 1:200.000 suministrado por el Instituto Geográfico Nacional como la planimetría empleada en los planos de escala 1:25.000.

5.3.2. TRATAMIENTO DE INFORMACIÓN DEMOGRÁFICA

Cartografía catastral e información alfanumérica no protegida asociada

La información de partida para este proceso parte de la información cartográfica y alfanumérica suministrada por la Dirección General de Catastro a través de sus herramientas comerciales de descarga. El objetivo a perseguir era obtener una base de edificios que incluyera como atributos los usos presentes en el mismo y por derivación el número de viviendas, en el caso de ser de naturaleza residencial.

Este tratamiento se ha valido de herramientas SIG que permiten relacionar información gráfica (perímetro de edificios) con alfanumérica no protegida (referencia catastral y a partir de ella el uso)

El primer paso consiste en crear un único fichero que conecta la identificación de cada edificación presente en la información cartográfica, tanto de tipo urbano como de tipo rústico, con la referencia catastral de la parcela en la que se encuentra.

Una vez obtenido el inventario de referencias catastrales urbanas y rústicas, se dispone de una lista que contiene los datos tanto de los edificios urbanos como de las edificaciones de tipo diseminado. Los datos correspondientes a las referencias catastrales de esta lista se han contrastado con la base de datos alfanuméricos no protegidos.

La importancia de la utilización de esta información radica en que permite comparar las referencias catastrales por parcela (obtenidas como consecuencia del tratamiento de la cartografía) con todos los bienes inmuebles que incluye esa referencia catastral y, así, obtener los usos que se dan en las edificaciones de esa parcela, y extraer también el número de viviendas. Los usos se han clasificado en cinco tipos: residencial, docente, sanitario, industrial y otros usos.

La información resultante del análisis se vuelca en un Sistema de Información Geográfica (SIG) para conformar una cobertura de edificios en el que cada uno de ellos posee como atributos el uso y el número de entidades de tipo residencial, sanitario-asistencial y educativo-cultural.

Este proceso requiere un control de calidad muy exhaustivo en el que se han considerado labores de fotointerpretación en caso de ausencia de datos así como la información empleada en la fase anterior del cartografiado estratégico.

Padrón de población y viviendas

El análisis de la información se realiza cruzando los datos de las dos fuentes de información citadas: Catastro e Instituto Nacional de Estadística (INE).

Por un lado, la información facilitada por el catastro permite asignar a las edificaciones su uso mayoritario así como el número de viviendas tal y como se ha descrito en el apartado anterior. Por otro, la información procedente del INE permite representar la delimitación de las secciones censales así como conocer su población total a partir de los datos publicados por el padrón a 1 de enero de 2011, último dato publicado en el INE.

Para efectuar la asignación de población a viviendas, todos los datos descritos se integran en un entorno SIG. Partiendo de los datos procedentes de catastro, a cada edificio se le asigna la sección censal a la que pertenece. Posteriormente se obtiene el tamaño medio del hogar por sección censal dividiendo la población total de cada sección censal entre el número de viviendas que se encuentran dentro de cada una de ellas. El número de viviendas por edificio unido al tamaño medio del hogar obtenido por unidad censal, conforman el número de habitantes por edificio.

No se han considerado correcciones por viviendas desocupadas, vacías o de uso secundario debido a que este tipo de datos se extrae del censo y los últimos datos oficiales, a fecha de elaboración del presente Mapa, corresponden al censo del año 2001, muy alejado del escenario de caracterización.

En el *Anexo V. Datos por municipio* se adjunta un plano con la localización de cada una de las secciones censales por municipio presentes en el área de estudio, además de las tablas donde se muestran los datos de población analizados a nivel de sección censal.

5.4. RESULTADOS DE EXPOSICIÓN

5.4.1. CUANTIFICACIÓN DE NIVELES DE EXPOSICIÓN

Se incluyen a continuación los resultados de exposición obtenidos para cada uno de los indicadores analizados en los municipios del ámbito de estudio.

Ilustración 5. Delimitación del ámbito de estudio

Fuente: Elaboración propia

En este sentido es necesario matizar que pese a que el municipio de Eivissa queda incluido dentro del área de estudio, éste no presenta población expuesta tanto en los rangos acústicos como en ninguno de los indicadores analizados, por lo que no queda recogido en las tablas adjuntas.

El Ministerio Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, a través del Anexo VI del Real Decreto 1513/2005, solicita que estos datos sean los correspondientes a la población expuesta localizada fuera de aglomeraciones urbanas. Dado que ninguno de los municipios englobados en el ámbito de estudio se considera aglomeración urbana, los resultados mostrados en las tablas coinciden con la población fuera de ellas.

Así pues, tal y como se recoge en el punto *3.1. Delimitación de la zona de estudio*, de acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto 1513/2005, el ámbito territorial que deberá ser analizado, alcanzará los puntos del entorno de los grandes aeropuertos en los que se alcancen los valores de inmisión de **L_{den} >55 dB(A)** y **L_{noche} > 50 dB(A).**

a) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{den}: 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, >75

Tabla 11. Población expuesta en centenas. Indicador L_{den}.

RANGO	MUNICIPIOS
	SANT JOSEP DE SA TALAIA
55-60	3
60-65	8
65-70	1
70-75	1
>75	-

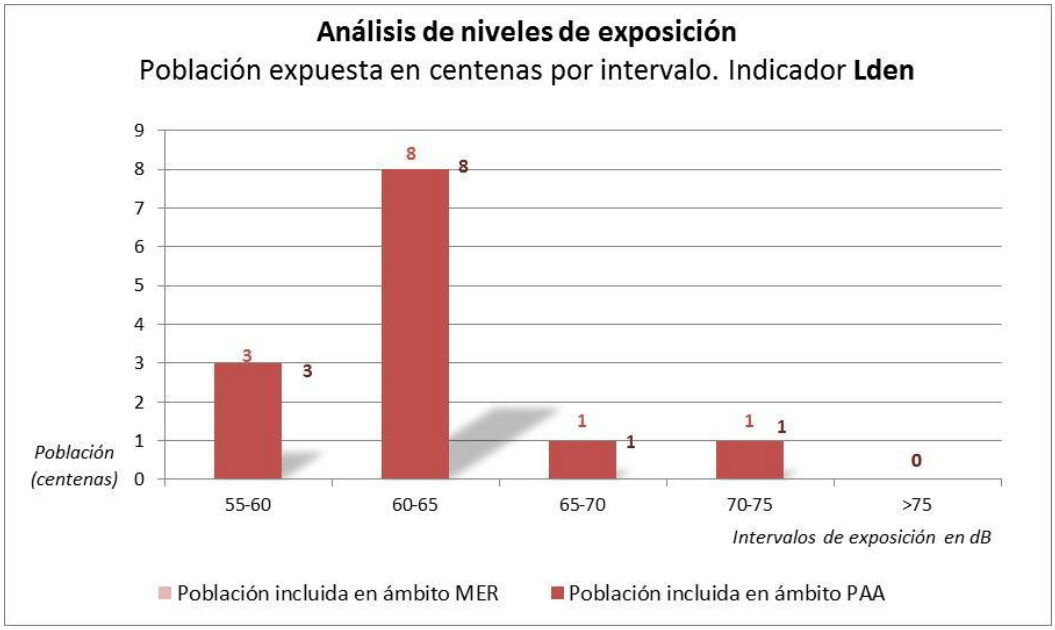
Fuente: Elaboración propia

La ampliación del aeropuerto de Ibiza supuso la formulación de una declaración de impacto ambiental en la que se incluía la necesidad de elaborar un Plan de Aislamiento Acústico (PAA) para aquellas viviendas que cumplieran unos determinados criterios de exposición a niveles sonoros ocasionados por el aeropuerto. La delimitación del Plan de Aislamiento Acústico vigente se incluye en el *Anexo V: Isófona Plan de Aislamiento Acústico.*

Sin embargo, el estar incluido en el ámbito del PAA representa que la calidad acústica de cada una de las viviendas verifica, en la actualidad o a lo largo del periodo de ejecución del plan, el código técnico de edificación en la materia, asegurando el óptimo aislamiento para las estancias interiores.

Por tanto, es posible valorar aquella población caracterizada en el mapa estratégico de ruido que se encuentra/se encontrará, a priori, beneficiada por la ejecución de unas medidas protectoras de aislamiento acústico.

Ilustración 6. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{den}



Fuente: Elaboración propia

b) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{dia}: 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, >75

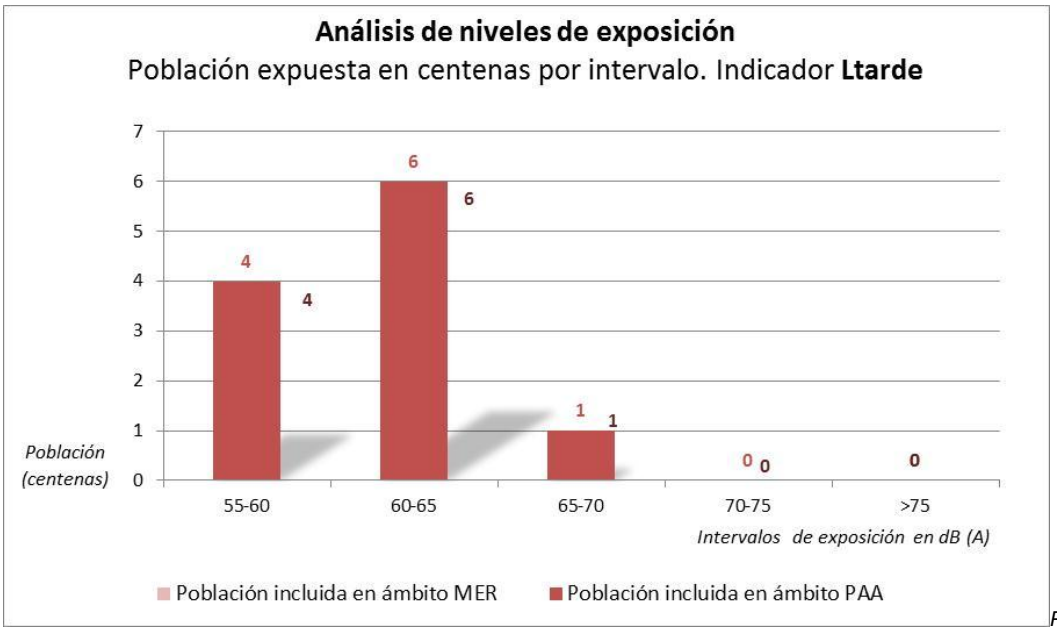
Tabla 12. Población expuesta en centenas. Indicador L_{dia}.

RANGO	MUNICIPIOS
	SANT JOSEP DE SA TALAIA
55-60	4
60-65	6
65-70	1
70-75	-
>75	-

Fuente: Elaboración propia

A continuación se realiza la valoración de la población incluida en el ámbito del Plan de Aislamientos Acústico.

Ilustración 7. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{dia}



Fuente: Elaboración propia

c) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{tarde}: 55-60, 60-65, 65-70, 70-75, >75

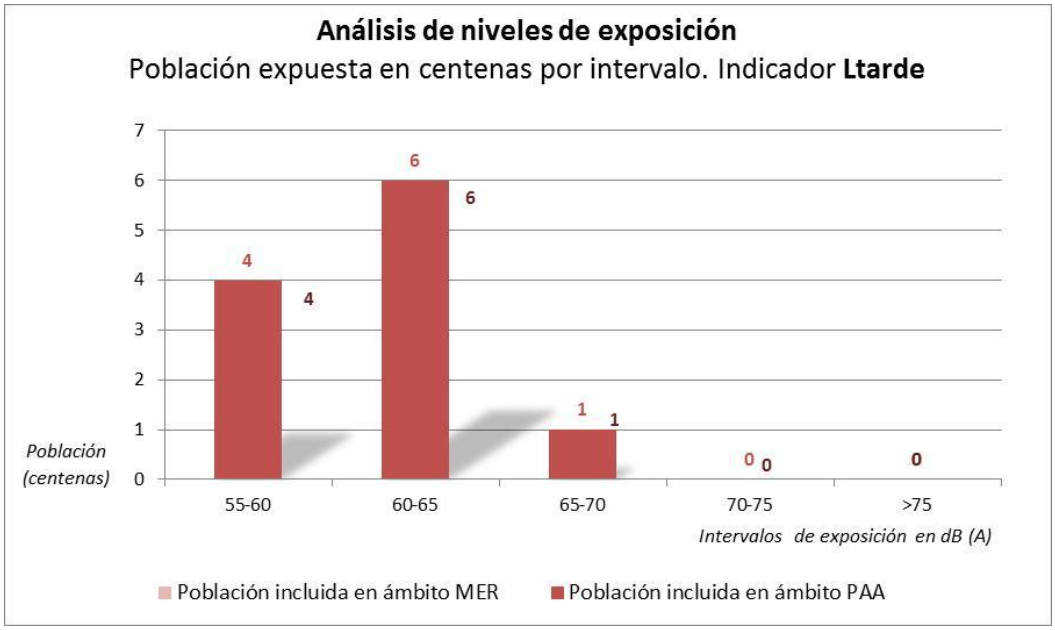
Tabla 13. Población expuesta en centenas. Indicador L_{tarde}.

RANGO	MUNICIPIOS
	SANT JOSEP DE SA TALAIA
55-60	4
60-65	6
65-70	1
70-75	-
>75	-

Fuente: Elaboración propia

A continuación se realiza la valoración de la población incluida en el ámbito del Plan de Aislamientos Acústico.

Ilustración 8. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{tarde}



Fuente: Elaboración propia

d) Número estimado de personas (en centenas) cuya vivienda está expuesta a cada uno de los rangos siguientes de valores de L_{noche}: 50-55, 55-60, 60-65, 65-70, >70

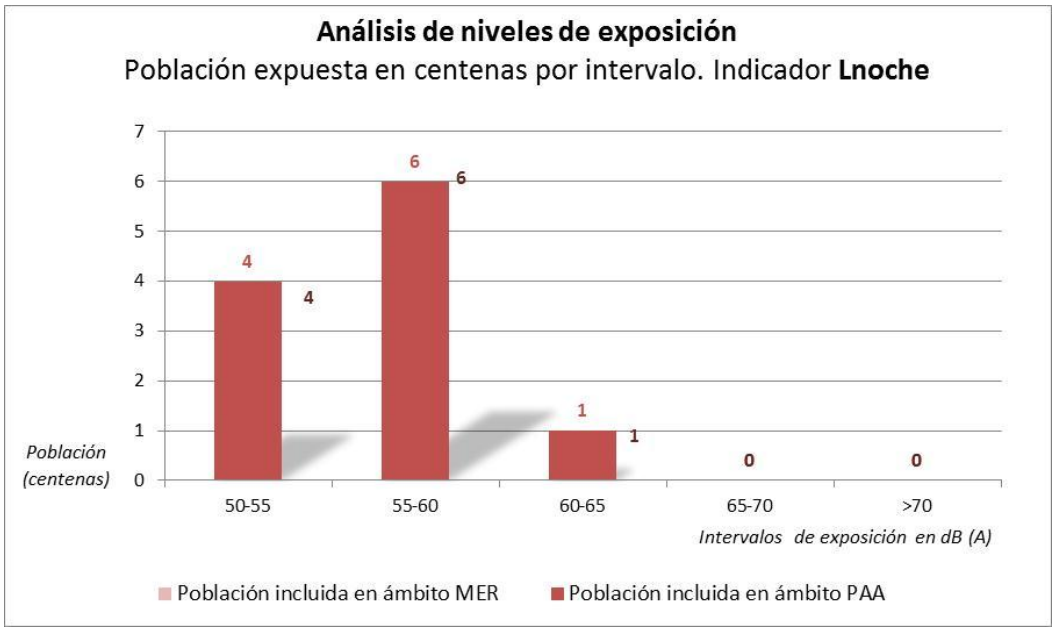
Tabla 14. Población expuesta en centenas. Indicador L_{noche}.

RANGO	MUNICIPIO
	SANT JOSEP DE SA TALAIA
50-55	4
55-60	6
60-65	1
65-70	-
>70	-

Fuente: Elaboración propia

A continuación se realiza la valoración de la población incluida en el ámbito del Plan de Aislamientos Acústico.

Ilustración 9. Valoración de la población que habita en viviendas dentro del ámbito del PAA. Indicador L_{noche}



Fuente: Elaboración propia

5.4.2. CUANTIFICACIÓN DE NIVELES DE AFECCIÓN

A continuación se adjuntan los resultados obtenidos, expresando la superficie total en km^2, expuesta a valores de L_{den} superiores a 55, 65 y 75 dB, respectivamente. Se indica de forma adicional, el número total de viviendas y personas (ambas en centenas) que se localizan en esas zonas, incluidas las aglomeraciones tal y como solicita el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a través del anexo VI del Real Decreto 1513/2005.

Aunque el municipio de Ibiza está incluido en el ámbito de estudio, la superficie englobada por la isófona de L_{den} 55 dB(A) es muy pequeña, alrededor de los 0,004 km^2. Al no considerarse un valor relevante no se refleja en la tabla adjunta a continuación.

Tabla 15. Superficie (km^2) expuesta por término municipal. Número de viviendas y población expuesta en centenas. Indicador L_{den}.

REGIÓN	L_{den} dB(A)	SUPERFICIE (KM^2)	NºVIVIENDAS (CENTENAS)	POBLACIÓN (CENTENAS)
Sant Josep de sa Talaia	>55	6,74	5	13
	>65	2,30	1	1
	>75	0,59	-	-

Fuente: Elaboración propia

Estos resultados pueden consultarse gráficamente en el *Anexo I. Planos* dentro del los mapas de zonas de afección que representan de manera conjunta las isófonas del indicador L_{den} por encima de 55, 65 y 75 dB (A), que se deben evaluar y comunicar a la Comisión Europea.

Además de la representación gráfica, el mapa incorpora los datos relativos a número de viviendas y personas (estimados en centenas) y el dato de superficie (en km^2) incluida en las citadas isófonas.

6. ANALISIS RESULTADOS OBTENIDOS.

6.1. IDENTIFICACION CONFLICTOS

6.1.1. CRITERIOS DE IDENTIFICACIÓN

Exigencias legales

La Ley 37/2003 de 17 de noviembre, no se limita únicamente al contenido de la Directiva que traspone, sino que desarrolla con mayor profundidad la regulación de la materia que, hasta ese momento, se encontraba dispersa en diferentes textos legales y reglamentarios, tanto estatales como autonómicos, así como en ordenanzas municipales ambientales y sanitarias de algunos ayuntamientos.

El objeto de la Ley 37/2003 del Ruido es prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar riesgos y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente.

Un aspecto relevante de la citada ley es el de “calidad acústica”, definida como el grado de adecuación de las características acústicas de un espacio a las actividades que se realizan en su ámbito, evaluado, entre otros factores, de acuerdo a los niveles de inmisión y emisión acústica.

De acuerdo a esta Ley, corresponde al Gobierno fijar, a través del correspondiente reglamento, los objetivos de calidad acústica aplicables a los distintos tipos de área acústica en que se zonifica el territorio, atendiendo a los distintos usos del suelo, de manera que se garantice, en todo el territorio, un nivel mínimo de protección frente a la contaminación acústica.

El desarrollo reglamentario de la Ley 37/2003 se ha completado mediante el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. (BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007), y modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012).

Así, entre sus cometidos se incluye:

- ✓ La definición de índices de ruido y de vibraciones, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población así como su repercusión en el medio ambiente.
- ✓ Se delimitan los distintos tipos de áreas y servidumbres acústicas definidas en el artículo 10 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
- ✓ Se establecen los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyéndose el espacio interior de determinadas edificaciones.
- ✓ Se regulan los emisores acústicos fijándose valores límite de emisión o de inmisión así como los procedimientos y los métodos de evaluación.

Entre estos objetivos destaca la definición de unos mínimos objetivos de calidad acústica a cumplir de forma homogénea para todo el territorio nacional exigidos sobre unos índices de evaluación determinados.

Concretamente para efectuar la valoración de los niveles sonoros asociados a las infraestructuras de transporte se aplicarán las métricas L_d, L_e y L_n para la verificación del cumplimiento de los objetivos de calidad acústica aplicables. Estos indicadores se definen en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, tal y como se ha descrito en el apartado 4.4.3.

Estos criterios de evaluación son aplicables a una sectorización del territorio en áreas acústicas. Éstas son delimitadas por las administraciones locales en atención al uso predominante del suelo, según los tipos que previamente determinen las comunidades autónomas al incorporar este desarrollo reglamentario. Al menos deberán recogerse las siguientes diferenciaciones:

- ✓ Área acústica tipo a: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial.
- ✓ Área acústica tipo b: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial.
- ✓ Área acústica tipo c: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos.
- ✓ Área acústica tipo d: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en áreas acústicas tipo “c”.
- ✓ Área acústica tipo e: Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica.
- ✓ Área acústica tipo f: Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen.

De acuerdo al artículo 14 del Real Decreto 1367/2007, las áreas acústicas así delimitadas, en áreas urbanizadas existentes, deberán tender a alcanzar los objetivos de calidad acústica que se indican en la tabla adjunta a continuación.

Tabla 16 Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes

ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO		
	Ld	Le	Ln
Tipo e	60	60	50
Tipo a	65	65	55
Tipo d	70	70	65
Tipo c	73	73	63
Tipo b	75	75	65
Tipo f[2]	En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústicas aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.		

Fuente: Tabla A del 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. BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012).

Identificación preliminar de zonas de conflicto

Como zona de conflicto se han considerado aquellas superficies en las que se superan los criterios de calidad fijados normativamente y sobre las cuales se deberá ejecutar alguna medida protectora o correctora. En esta fase de cartografiado estratégico no se ha incluido la caracterización del territorio en áreas acústicas, pero es posible realizar una identificación preliminar sobre los datos analizados que permitan establecer el punto de partida para el futuro plan de acción asociado:

- Aquellas viviendas que exceden los criterios de calidad fijados para las áreas “tipo a”, es decir niveles sonoros que sobrepasan los L_d > 65 dB(A), L_e > 65 dB(A) o L_n > 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 L_d > 60 dB(A), L_e > 60 dB(A) o L_n > 50 dB(A).

El plan de acción concretará esta delimitación a partir de la zonificación acústica del ámbito del estudio.

[2] *En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo con el apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.*

6.1.2. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

Para realizar esta identificación preliminar se han seguido los criterios descritos en el apartado anterior, obteniéndose los resultados adjuntos en la siguiente tabla.

Tabla 17. Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo a

MUNICIPIO	POBLACIÓN EXPUESTA (EN CENTENAS)			ENTIDADES DE POBLACIÓN
	L_D > 65 dB(A)	L_E > 65 dB(A)	L_N > 55 dB(A)	
Sant Josep de Sa Talaia	1	1	4	Diseminado

Fuente: Elaboración propia

Asimismo, se informa que una vez analizado el área de estudio, para este MER no existen equipamientos educativos o sanitarios en los que se excedan los objetivos de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e.

7. PLAN DE ACCION

7.1. OBJETO Y JUSTIFICACIÓN

Tal y como se ha descrito, el objetivo de la Ley 37/2003 es prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente. En este sentido la citada ley estipula unos instrumentos que pueden ser tanto preventivos como correctores, definidos como **planes de acción** en materia de contaminación acústica.

Estos planes de acción tienen por objeto afrontar globalmente las cuestiones relativas a la contaminación acústica, fijar acciones prioritarias en el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica y prevenir el aumento de contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.

En lo que respecta a la normativa aplicable en materia de acústica ambiental, las referencias a los planes de acción son las siguientes:

Ley 37/2003, de 17 noviembre, del Ruido.

CAPÍTULO II/ *Sec. 2.a: Planes de acción en materia de contaminación acústica.*

Artículo 22: *Identificación de los planes.*

En los términos previstos en esta ley y en sus normas de desarrollo, habrán de elaborarse y aprobarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido a los que se refiere el apartado 1 del artículo 14 (grandes ejes viarios, ferroviarios, aeropuertos y aglomeraciones y las grandes áreas donde se compruebe el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica).

Artículo 23: *Fines y contenidos de los planes.*

1. *Los planes de acción en materia de contaminación acústica tendrán, entre otros, los siguientes objetivos:*
   a) *Afrontar globalmente las cuestiones concernientes a la contaminación acústica en la correspondiente área o áreas acústicas.*
   b) *Determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los valores límite de emisión o inmisión o de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.*
   c) *Proteger a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto contra el aumento de la contaminación acústica.*
2. *El contenido mínimo de los planes de acción en materia de contaminación acústica será determinado por el Gobierno, debiendo en todo caso aquéllos precisar las actuaciones a realizar durante un período de cinco años para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el apartado anterior. En caso de necesidad, el plan podrá incorporar la declaración de zonas de protección acústica especial.*

Artículo 24. *Revisión de los planes.*

Los planes habrán de revisarse y, en su caso, modificarse previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, siempre que se produzca un cambio importante de la situación existente en materia de contaminación acústica y, en todo caso, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.

Asimismo, el Real Decreto 1513/2005 supone un desarrollo parcial de la Ley 37/2003 y tiene por objeto la evaluación y gestión del ruido ambiental, con la finalidad de evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, derivadas de la exposición al ruido ambiental, según el ámbito de aplicación de la citada directiva comunitaria.

En este sentido, desarrolla los conceptos de ruido ambiental y sus efectos y molestias sobre la población, junto a una serie de medidas que permiten la consecución del objeto previsto en dicho real decreto, como son la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y de los planes de acción, así como la información a la población.

En relación a los planes de acción, su Anexo V detalla el contenido mínimo que deben incluir.

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental

ANEXO V/ *Requisitos mínimos de los Planes de acción.*

1. *Los planes de acción incluirán, como mínimo, los elementos siguientes:*
   - *Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas.*
   - *Autoridad responsable.*
   - *Contexto jurídico.*
   - *Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.*
   - *Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.*
   - *Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.*
   - *Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.*
   - *Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.*
   - *Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.*
   - *Estrategia a largo plazo.*
   - *Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.*
   - *Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.*
2. *Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:*
   - *Regulación del tráfico.*
   - *Ordenación del territorio.*
   - *Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.*
   - *Selección de fuentes más silenciosas.*
   - *Reducción de la transmisión de sonido.*
   - *Medidas o incentivos reglamentarios o económicos.*
3. *Los planes de acción recogerán estimaciones por lo que se refiere a la reducción del número*

de personas afectadas (que sufren molestias o alteraciones del sueño.)

Por último, el Real Decreto 1367/2007, tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la Ley 37/2003 tal y como ha sido descrito en la identificación preliminar de zonas de conflicto. Con repercusión sobre los planes de acción, este texto normativo establece los objetivos de calidad acústica a cumplir, en base a una clasificación del territorio en áreas acústicas de acuerdo al uso predominante del suelo. Estos umbrales de calidad acústica se definen sobre unos indicadores específicos cuya definición y metodología se remiten al Real Decreto 1513/2005.

Posteriormente y ya en lo que a legislación aeronáutica se refiere, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, recoge la necesidad de establecer, junto con la delimitación de servidumbres acústicas, una serie de medidas correctoras que permitan garantizar en el entorno aeroportuario el respeto de los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal de referencia.

Concretamente especifica que estas medidas correctoras serán incluidas en planes de acción, elaborados tras el establecimiento y delimitación de sus correspondientes servidumbres acústicas.

Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Artículo único. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

El artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, quedará redactado como sigue:

Artículo 4.

[...]

2. El justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios u ocupantes de bienes subyacentes, obligará al Estado, respecto de los aeropuertos de su competencia:

[...]

b) A aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a aquellos.

Los planes de acción contemplarán asimismo medidas compensatorias para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones.

En definitiva, se establecen unos objetivos muy concretos cuya consecución deberá verse encauzada con el contenido y desarrollo del Plan de Acción. Se sintetizan en:

- Identificar la problemática acústica existente en el entorno del aeropuerto.
- Definir las actuaciones necesarias en las zonas en las que se incumplan los objetivos de calidad establecidos el Real Decreto 1367/2007, que estarán orientadas a compatibilizar las actividades consolidadas en tales zonas con la actividad del aeropuerto, y a garantizar que se cumplen al menos, los objetivos de calidad acústica establecidos para el interior de las edificaciones.

- Perseverar en la estrategia de mejora iniciada desde el punto de vista de mejora acústica en el entorno del aeropuerto y completarla con la planificación de medidas correctoras que aseguren el cumplimiento del apartado anterior.
- Verificar el continuo cumplimiento del Plan de Acción así como la eficiencia y eficacia de las medidas propuestas. Esta circunstancia obliga a un compromiso permanente de análisis de las técnicas más innovadoras que vayan apareciendo en el mercado así como la mejora de los sistemas de evaluación.
- Favorecer la participación pública en todo el proceso de los agentes implicados para asegurar la transparencia y confianza en todas las medidas emprendidas.

7.2. PROGRAMAS DE LUCHA CONTRA EL RUIDO EJECUTADOS Y MEDIDAS VIGENTES

Aena aeropuertos, y más concretamente el aeropuerto de Ibiza, ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década con la máxima de verificar los objetivos descritos en el apartado anterior.

A continuación, se realiza una síntesis de las mismas que serán desarrolladas en detalle en el futuro plan de acción:

- Medidas de reducción del ruido en la fuente.
    - Adopción de criterios internacionales para asegurar la operación de aeronaves que verifican los estándares de certificación acústica.
- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido.
    - Diseño y optimización de los procedimientos operativos para lograr la mínima afección acústica en el entorno (desde el punto de vista del trazado y tipología de procedimiento).
    - Diseño de los procedimientos operacionales apropiados para reducir el efecto acústico ocasionado por las operaciones en tierra (ejecución de pruebas de motores).
    - Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas (tasas por ruido).
- Medidas de planificación y gestión del suelo con el objeto de impedir que los nuevos instrumentos de planificación del territorio aprueben en el entorno del aeropuerto modificaciones de los usos del suelo que permitan el desarrollo de usos incompatibles con la actividad aeroportuaria.

- Formulación y establecimiento de mecanismos de control y vigilancia de la calidad acústica.
    - Innovación continua de los sistemas de evaluación.
- Sistemas de información y participación pública de los agentes implicados.
    - Sistemas de registro y tratamiento de quejas por ruido.
    - Creación de comisiones de seguimiento que persiguen la participación de los grupos de interés.
- Ejecución de un plan de aislamiento acústico derivado del cumplimiento de la declaración de impacto ambiental formulada como consecuencia del proceso de ampliación del aeropuerto.

7.3. PROPUESTAS DE ACTUACIÓN

7.3.1. ENFOQUE EQUILIBRADO

Entre los compromisos internacionales alcanzados hasta la fecha destaca la Resolución adoptada en la **33ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**. En ella se analizó el riesgo implícito en la falta de una política homogénea para abordar el problema del ruido en el entorno de los aeropuertos. El desarrollo de programas nacionales y regionales descoordinados para aliviar los problemas de ruido podría desvincular la relación tan estrecha existente entre el crecimiento del mercado de la aviación civil y el desarrollo económico.

De acuerdo a sus conclusiones, se introdujo el principio de **«enfoque equilibrado»** como instrumento de acción para tratar el problema del ruido en los aeropuertos. El principio de **«enfoque equilibrado»** ha sido ratificado por la Asamblea de la OACI mediante la resolución a A36-22 de septiembre de 2007 como procedimiento de gestión del ruido aeroportuario. Esta herramienta se define en el documento de OACI *"Doc 9829 Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management"* e incluye las recomendaciones que, en lo que se refiere específicamente a la introducción de restricciones operativas, adquirieron carácter normativo con la Directiva 2002/30/CE, de 26 de marzo de 2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el establecimiento de reglas y procedimientos relativos a la introducción de restricciones operacionales relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios. Esta Directiva fue traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos.

Las líneas de trabajo fijadas son fundamentalmente cuatro: reducción de los niveles de emisión en fuente, gestión y planificación idónea del territorio, establecimiento de procedimiento operativos de atenuación de ruidos y adopción de restricciones operativas.

El concepto de *«enfoque equilibrado»* recomienda la necesidad de considerar varias medidas simultáneamente en base a los estudios realizados sobre la evolución de la situación sonora en cada aeropuerto. Una buena consistencia entre medidas relativas a las aeronaves de diferente naturaleza y una gestión apropiada del territorio asegura mejoras a largo plazo en el clima de ruido en el entorno de los aeropuertos.

7.3.2. METODOLOGÍA A SEGUIR

El futuro plan de acción asociado al cartografiado estratégico verificará el contenido fijado por el anexo V del Real Decreto 1513/2005. Para ello será necesario ampliar alguna de las tareas iniciadas en el presente estudio, escenario de diagnóstico, con el objeto de la formulación de nuevas propuestas así como la ratificación de las políticas de acción en materia acústica ya iniciadas por el aeropuerto.

Será necesario concretar los siguientes aspectos:

- Caracterización del territorio en áreas acústicas de acuerdo a las delimitaciones ya aprobadas por cada uno de los ayuntamientos presentes en el ámbito de estudio o, en su defecto, a partir de una asignación de las mismas en función al uso mayoritario del suelo.

- Identificación de los conflictos existentes entre cada una de las áreas acústicas consideradas con sus objetivos de calidad acústica exigidos por la legislación vigente representada por el Real Decreto 1367/2007.

Esta metodología permitirá efectuar la valoración de las medidas emprendidas, su recorrido de obtención de mejoras acústicas así como la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias. Con ello se definirán tanto la estrategia a corto y largo plazo para hacer frente a la problemática acústica en las inmediaciones del aeropuerto en consonancia con la estrategia internacional del *«enfoque equilibrado».*