

# **MAPA DE RUIDO Y PLAN DE ACCIÓN AEROPUERTO DE ALICANTE**



## 1. CONTEXTO JURÍDICO

El presente documento tiene por objeto describir el Plan de Acción del Aeropuerto de Alicante-Elche.

A través de la resolución de 2 de septiembre de 2003, de la Secretaría General de Medio Ambiente, se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto de «ampliación del aeropuerto de Alicante», en la misma se definen una serie de medidas que se integran en el **Plan de Acción contra el ruido** asociado a este aeropuerto, tras superar el trámite de información pública, en el que no se recibieron alegaciones.

Dentro de las medidas definidas para prevenir el posible impacto acústico en las poblaciones situadas en el entorno del aeropuerto se incluye la definición de un Plan de Aislamiento Acústico y la creación de una Comisión de seguimiento de dicho Plan. Además, con objeto de verificar el plan de medidas contra el ruido se definen campañas de mediciones en las zonas en las que sea necesaria la implantación de medidas correctoras.

Posteriormente en la Resolución de 26 de enero de 2011, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, se modifica la Resolución de 2 de septiembre de 2003, revisándose las huellas acústicas definidas en la primera Resolución.

En el año 2013 se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido** de la Fase II, el cual fue sometido a información pública el 17 de julio de 2013, en cumplimiento de la Directiva 2002/49/CE, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y su correspondiente su trasposición al ordenamiento jurídico español mediante la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y su desarrollos normativos.

En el año **2015** se han **elaborado las servidumbres acústica del Aeropuerto de Alicante-Elche y su Plan de Acción asociado**. Dicho Plan de Acción **será sometido a información pública en 2016**, junto a la propia servidumbre. Está prevista la aprobación de ambos documentos ese mismo año.

La normativa vigente a nivel estatal, compuesta por la **Ley 37/2003**, de 17 de noviembre, del Ruido, y los reales decretos correspondientes que la desarrollan, es el resultado de la trasposición de la **Directiva Europea 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002**, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, al Derecho español.

Todas las actuaciones contenidas en el Plan de Acción se encuadran en el marco del **«enfoque equilibrado»** adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la resolución de la Asamblea A33-7 de octubre de 2001 y ratificado mediante la resolución A36-2 de septiembre de 2007.

Por último, es preciso destacar que muchas de las actuaciones contenidas en el Plan de Acción que a continuación se desarrollan tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde varios años lleva desarrollando el Aeropuerto de Alicante.

## 2. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Los mapas estratégicos de ruido (MER) se obtienen, a partir de las huellas de ruido calculadas con el software INM sobre una base cartográfica oficial suministrada por el Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.), mediante el empleo de un Sistema de Información Geográfica (SIG).

Estos mapas representan la posición de las líneas isófonas calculadas para cada uno de los indicadores,  $L_{den}$ ,  $L_{noche}$ ,  $L_{día}$  y  $L_{tarde}$ , sobre el ámbito de estudio, delimitando los sectores del territorio expuestos a unos determinados niveles de inmisión sonora.

Los índices son aplicables a una sectorización del territorio en áreas acústicas. Estas áreas 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, y deberán tender a alcanzar los objetivos de calidad acústica que se indican en la tabla adjunta a continuación.

**Tabla 1. Objetivos de calidad acústica según la normativa estatal**

TIPO DE ÁREA ACÚSTICA	ÍNDICES DE RUIDO		
	$L_d$	$L_e$	$L_n$
e Sectores del territorio con predominio de suelo de uso sanitario, docente y cultural que requiera una especial protección contra la contaminación acústica	60	60	50
a Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55
d Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c)	70	70	65
c Sectores del territorio con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos	73	73	63
b Sectores del territorio con predominio de suelo de uso industrial	75	75	65
f Sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras de transporte, u otros equipamientos públicos que los reclamen (1)	(2)	(2)	(2)

- (1) En estos sectores del territorio se adoptarán las medidas adecuadas de prevención de la contaminación, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica entre las mejores técnicas disponibles, de acuerdo al apartado a), del artículo 18.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
- (2) En el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.

La superación de los objetivos de calidad arriba descritos constituirá el criterio de actuación prioritario en el planteamiento de los Planes de Acción.

A partir del Mapa Estratégico de Ruido (MER) se puede estimar la exposición al ruido en términos de superficie ( $\text{km}^2$ ), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

**Tabla 2. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador  $L_{den}$ .**

RANGO	AREA ( $\text{Km}^2$ )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	8,714	54	35
60-65	4,775	10	14
65-70	1,830	1	1
70-75	0,761	1	1
>75	0,701	-	-

Fuente: Aena

**Tabla 3. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador  $L_{\text{día}}$ .**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	6,661	33	28
60-65	3,480	4	5
65-70	1,226	1	1
70-75	0,585	-	-
>75	0,553	-	-

Fuente: Aena

**Tabla 4. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador  $L_{\text{tarde}}$ .**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	6,431	29	27
60-65	3,448	3	5
65-70	1,183	1	1
70-75	0,574	-	-
>75	0,498	-	-

Fuente: Aena

**Tabla 5. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador  $L_{\text{noche}}$ .**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	5,132	11	14
55-60	1,935	1	1
60-65	0,802	1	1
65-70	0,458	-	-
>70	0,269	-	-

Fuente: Aena

## 2.1. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

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  $L_d > 65$  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 superan los valores  $L_d > 60$  dB(A),  $L_e > 60$  dB(A) o  $L_n > 50$  dB(A).

Según esta metodología se inventariaron viviendas diseminadas en el municipio de Elche donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”, así como un equipamiento educativo donde se excedía los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas “tipo e”.

**Tabla 6. 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)	
Elche	1	1	1	Diseminado al oeste de la cabecera 10 y al norte de L'Altet

Fuente: Aena

Además se encontraron equipamientos sanitarios o educativos que excedían los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas “tipo e” en el municipio de Elche.

La localización de las zonas de conflicto detectada en función del uso del suelo se muestra en la siguiente ilustración.

**Ilustración 1. Localización de las zonas de superación (todos los indicadores)**



Fuente: Aena

### 3. PLAN DE ACCIÓN

El Plan de Acción fija cuatro líneas de trabajo: reducción de los niveles de emisión en la fuente, gestión y planificación idónea del territorio, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruidos y adopción de restricciones operativas.

Para ello, en el siguiente apartado se comienza incluyendo una aproximación a las actuaciones enfocadas a la reducción de la exposición acústica que el aeropuerto de Alicante-Elche ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

#### 3.1. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

##### 3.1.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

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

En este sentido, el aeropuerto de Alicante - Elche 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 partir del 1 de abril de 2002.

Además, en el 2001 se definió un nuevo estándar de ruido denominado capítulo 4, más exigente que los anteriores en base a las recomendaciones realizadas en el quinto encuentro de *Committee on Aviation Environmental Protection* (CAEP).

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

##### 3.1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

En el aeropuerto de Alicante - Elche se han implantado variaciones en la operativa dirigidas a lograr una reducción en los niveles percibidos.

La definición de estas actuaciones sólo se justifica cuando existe un problema acústico o se prevé que ocurra en el futuro de acuerdo a estudios específicos de previsiones de demanda y desarrollo del aeropuerto. La razón se encuentra en que determinadas soluciones, impiden la operación de ciertas aeronaves que no cuentan con las apropiadas características técnicas. Además, en todas ellas debe prevalecer como criterio de diseño principal la seguridad de la operación.

Las líneas de trabajo iniciadas por el aeropuerto de Alicante-Elche se enfocan en:

- Diseño y optimización de trayectorias (maniobras SID de tipo B-RNAV).
- Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje
- Procedimientos operacionales de atenuación de ruido de operaciones en tierra (limitaciones al uso de la unidad de potencia auxiliar (APU) y prueba de motores).

- Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas. Tasa de ruido cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos.

### **3.1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO**

El objetivo de estas actuaciones es 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 y favorecer el desarrollo de los usos compatibles con el mismo, como el industrial y el comercial.

En este sentido, el aeropuerto de Alicante-Elche tiene prevista la aprobación durante 2016 de la servidumbre aeronáutica acústica del aeropuerto, y su plan de acción asociado, en cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 167/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Además, desde 2001 se limitan los nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios dentro de las huellas de ruido mediante el informe vinculante y preceptivo de los instrumentos de planificación urbanística según el Real Decreto 2591/98.

### **3.1.4. SISTEMA DE MONITORIZADO DE RUIDO**

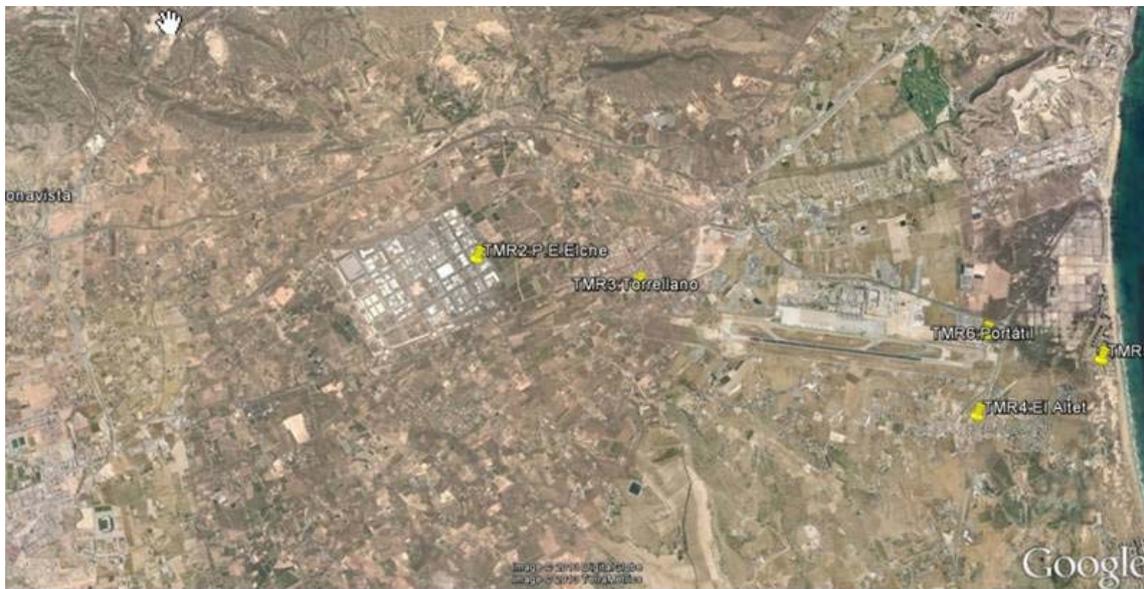
El aeropuerto de Alicante-Elche cuenta desde el año 2012 con un Sistema de Monitorizado de Ruido y Sendas de vuelo (SIRALC). El sistema de monitorizado funciona durante las 24 horas, de forma automática, disponiendo de una información completa y fiable de los datos radar y de planes de vuelo, que facilita la posición de la aeronave en cada instante, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos establecidos en el aeropuerto.

Este sistema recibe y correlaciona los datos radar con las mediciones de niveles acústicos registrados en los Terminales de Monitorizado de Ruido (TMR) de modo que es capaz de detectar, medir y asociar el ruido generado por las aeronaves al sobrevolar los diferentes micrófonos instalados en zonas estratégicas del entorno aeroportuario.

El Sistema de Monitorado de Ruido del aeropuerto de Alicante-Elche consta de 5 terminales fijos de los cuales dos disponen de estaciones meteorológicas que recogen, entre otros datos, la dirección y fuerza del viento. Además dispone de una unidad portátil de medición tanto para la evaluación de nuevas ubicaciones como para dar respuesta a las peticiones puntuales de información sobre niveles, por parte de ayuntamientos u organismos.

En la siguiente Ilustración puede observarse la ubicación e identificación de cada uno de ellos.

**Ilustración 2. Localización de los TMR del Sistema de Monitorizado de Ruidos. Aeropuerto de Alicante-Eche**



### 3.1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS

Se encuentra implantado un sistema que permite a la sociedad tener la información que necesita sobre el medio ambiente en el entorno aeroportuario y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en la aplicación de determinadas medidas.

Para lograr este cometido el aeropuerto de Alicante - Elche tiene operativas una serie de medidas:

#### 3.1.5.1. Web pública de Aena. Información acústica suministrada por el aeropuerto de Alicante-Elche

Aena tiene disponible en su web, a través de la aplicación WebTrak, el “Mapa Interactivo de Ruido” de los aeropuertos que disponen de Sistemas de Monitorizado de Ruido y Sendas de Vuelo.

Esta herramienta pone a disposición de vecinos, ayuntamientos y usuarios en general un sistema de visualización que ofrece información precisa sobre las trayectorias seguidas por las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje en el aeropuerto y los niveles de ruido producidos por las mismas registrados en los TMR instalados en el entorno del aeropuerto.

Este mapa interactivo de ruido permite a los usuarios, dentro de un entorno gráfico sencillo y cómodo, con numerosas facilidades de navegación, realizar consultas varias entre las que destacan las siguientes:

Visualizar los movimientos de las aeronaves en vuelo, con datos como código, altitud o tipo de aeronave. Esta información, por motivos de seguridad, se ofrece con 30 minutos de demora.

- Comprobar los niveles de ruido registrados en los terminales de monitorización de ruido instalados en los alrededores del aeropuerto y los datos de la aeronave que los ha producido.
- Seleccionar el periodo temporal y/o el área geográfica a consultar.

- Conocer los movimientos de días pasados, con un intervalo temporal de 60 días.
- Seleccionar un lugar para que el sistema calcule la distancia directa entre cualquier aeronave que pase por las proximidades y dicho lugar.

Además, esta aplicación posibilita la opción de utilizar la plataforma tanto en español, inglés y valenciano, así como de remitir una queja o reclamación de forma directa al Aeropuerto de Alicante-Elche. La puesta en marcha de estos mapas interactivos de ruido forma parte del Plan de Acción Medioambiental de Aena para mejorar y ampliar la información facilitada a las poblaciones del entorno aeroportuario en materia medioambiental y de afección acústica.

#### **3.1.5.1. Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.**

El aeropuerto de Alicante - Elche atiende las peticiones y recoge las quejas recibidas en relación al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido provocado por la actividad aeronáutica realizada en el aeropuerto, a través de su Departamento de Calidad y Medio Ambiente.

Como parte del servicio de atención a la ciudadanía, el aeropuerto de Alicante mantiene un fluido canal de comunicación con los Ayuntamientos de Alicante y Elche con el fin de mantener informada a la población acerca de la realización de futuras maniobras y vuelos de entrenamiento.

Desde la implantación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelo proporcionado por el servicio Web Trak, también existe la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.

#### **3.1.5.2. Participación de los agentes implicados.**

El aeropuerto de Alicante-Elche cuenta con la Comisión de Seguimiento Ambiental (CSA) 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, de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

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 de Seguimiento y Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico (CSEPA).

#### **3.1.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO**

El aeropuerto de Alicante - Elche comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto, formulada mediante Resolución de 23 de septiembre de 2003.

La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices LAeqdía 65 dB y/o LAeqnoche 55 dB, (siendo el día el periodo entre las 7 y 23 horas y la noche el periodo entre las 23 y las 7 horas del día siguiente), y para su cálculo, entre otros parámetros, se consideró el 90% del tráfico correspondiente al día punta en el año.

En el año 2010 se procedió a revisar la huella del plan de aislamiento del aeropuerto de Alicante- Elche, quedando recogida una nueva isófona, definida por Ld (7-19 h) 60 dB, Le (19-23 h) 60 dB y Ln (23-7 h) 50 dB, de acuerdo a la nueva legislación estatal en materia de ruido, viéndose ampliado el ámbito de actuación del Plan vigente hasta ese momento.

Durante el año 2015, se ha actualizado la isófona del plan de aislamiento acústico del aeropuerto, definida igualmente por los indicadores Ld (7-19 h) 60 dB, Le (19-23 h) 60 dB y Ln (23-7 h) 50 dB, ampliando conforme el ámbito actual.

La ejecución de este Plan de Aislamiento Acústico ha supuesto hasta la fecha la realización de las actuaciones recogidas en la siguiente tabla:

**Tabla 7. Estado de ejecución del Plan de Aislamiento acústico del Aeropuerto de Alicante-Elche. Año 2015**

Gestión del Plan de Aislamiento Acústico Alicante Elche Declaración de Impacto Ambiental 30/09/03				
PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	Alicante	Elche		TOTAL
		Torrellano y Saladas	El Altet	
Censo de viviendas con derecho a solicitud de aislamiento acústico	1.289	183	2.294	3.766
Total de solicitudes recibidas para aislamiento acústico, en huella	1.289	129	1.711	3.129
Total de viviendas aprobadas para medición e informe	1.289	127	1.700	3.116
Proyectos de aislamiento acústico solicitados	1.289	111	1.545	2.945
Proyectos presentados en la Oficina de Gestión del P.A.A.	1.287	102	1.225	2.614
Total de viviendas con financiación aprobada	1.006	87	1.119	2.212
Total de viviendas con aislamiento acústico en ejecución	42	8	75	125
Total de viviendas con aislamiento acústico finalizado y pago efectuado	964	79	1.044	2.087

Para la realización de estas actuaciones se ha certificado hasta la fecha un importe de 34.154.317,98 €.

## 4. CONCLUSIÓN

El Plan de Acción del Aeropuerto de Alicante, cuyas medidas están en ejecución desde 2003 y ha sido revisado en el año 2015, se encuentra en fase de desarrollo. Se propone el mantenimiento de las medidas en ejecución.

La siguiente tabla resume las actuaciones en desarrollo, así como las propuestas que se incorporarán en los próximos años.

**Tabla 8. Plan de acción. Aeropuerto de Alicante**

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>		
1	Aplicación por parte del Estado de la normativa vigente nacional e internacional en materia de operación de aeronaves según su certificación acústica	En ejecución. Mantenimiento de la medida
<b>2. Procedimientos operacionales</b>		
2.1	Se mantendrán los procedimientos SID PRNAV en el aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2.2	Se seguirá trabajando en la implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	Mantenimiento de la medida en periodo nocturno
2.3	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de motores)	En ejecución. Mantenimiento de la medida
2.4	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida
<b>3. Planificación y Gestión suelo</b>		
3	Delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto	2015-2016
3.2	Desde 2001 se limitan los nuevos usos residenciales, educativos y sanitarios dentro de las huellas de ruido mediante el informe vinculante y preceptivo de los instrumentos de planificación urbanística según el Real Decreto 2591/98.	En ejecución. Mantenimiento de la medida
<b>4.-Control y vigilancia de la calidad acústica.</b>		
4	Se continuará adaptando el Sistema de Monitorizado de Ruido a las necesidades que se detecten, así como a las nuevas tecnologías que se detecten	En ejecución. Mantenimiento de la medida Mejora continua
<b>5.-Información y participación pública y de los agentes implicados.</b>		
5.1	Se seguirá con la transparencia y la información al ciudadano y a las autoridades locales (web e informes acústicos a organismos oficiales)	En ejecución. Mantenimiento de la medida Mejora continua
5.2	Se continuará con la mejora continua en la atención al cliente, especialmente se trabajará en el sistema de recepción y contestación de quejas, facilitando su tiempo de respuesta	En ejecución. Mantenimiento de la medida
5.3	Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones	En ejecución. Mantenimiento de la medida
<b>6.-Control y disciplina de tráfico en materia de ruido.</b>		
6.1	Se establecerán procedimientos de disciplina de tráfico aéreo	2015-2020
<b>7.-Plan de aislamiento acústico</b>		

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN
7	El Plan de Aislamiento Acústico se aplicará a la huella de ruido convenientemente actualizada	Ampliación progresiva 2015-2020

En la actualidad se encuentra en elaboración la FASE III del Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de Alicante-Elche, que será sometido a información pública y aprobada durante el año 2017. Posteriormente se revisará el Plan de Acción en el año 2018.