

RESUMEN

# **Plan de Acción**

**asociado al**

## **Mapa Estratégico de Ruido (Fase III)**

  

# **Aeropuerto de Lanzarote**

Diciembre 2018



## Índice

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EL AEROPUERTO DE LANZAROTE.....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.....</b>	<b>1</b>
3.1.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO .....	3
<b>4.</b>	<b>PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>5</b>
4.1.	MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO .....	5
4.1.1.	Medidas de reducción del ruido en la fuente .....	5
4.1.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	5
4.1.3.	Planificación y Gestión del suelo .....	6
4.1.4.	Sistemas de información y participación pública .....	6
4.2.	NUEVAS MEDIDAS A INCOPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN .....	6
4.2.1.	Medidas de reducción del ruido en la fuente .....	6
4.2.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	6
4.2.3.	Planificación y Gestión del suelo .....	7
4.2.4.	Sistemas de información y participación pública .....	7
4.2.5.	Plan de aislamiento acústico .....	7
<b>5.</b>	<b>EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.....</b>	<b>8</b>
<b>6.</b>	<b>SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>8</b>



## 1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO

El presente documento tiene por objeto describir el Plan de Acción del Aeropuerto de Lanzarote asociado al Mapa Estratégico de Ruido (MER) de la Fase III.

En el año 2017 se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido de la Fase III del Aeropuerto de Lanzarote** con los datos de tráfico del año 2016, el cual fue sometido a información pública el 27 de julio de 2017 mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (número 178), en cumplimiento con la normativa vigente. Finalizado este trámite fue remitido a la Comisión Europea el 20 de diciembre de 2017. Posteriormente, mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 24 de abril de 2018, publicada en el BOE de 18 de junio de 2018, se procedió a aprobar este Mapa Estratégico de Ruido.

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.

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 hace varios años lleva desarrollando el Aeropuerto de Lanzarote.

El presente Plan de Acción fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 7 de julio de 2018. Transcurrido el plazo de alegaciones, se recibió una alegación, respecto de la cual, en aquellos aspectos pertinentes, se tuvo en cuenta para versión consolidada del Plan, aprobado posteriormente mediante resolución de la DGAC de fecha 28 de diciembre de 2018.

## 2. El Aeropuerto de Lanzarote

El Aeropuerto de Lanzarote se sitúa a 5 kilómetros de Arrecife, capital de la isla, al oeste de la misma, entre los términos municipales de San Bartolomé y Tías.

Es un aeropuerto civil internacional con categoría OACI “4-E”, y como aeródromo de letra clave “A”. El punto de referencia del aeródromo (ARP) se encuentra en el centro de la pista de vuelo, en las coordenadas 28° 56’ 44” N y 13° 36’ 19” W, siendo su elevación de 14 metros sobre el nivel del mar.

En el año 2016, el aeropuerto registró un tráfico de 6.684.564 pasajeros. El número de operaciones fue de 54.632 y el tráfico de mercancías superó las 1.776 toneladas.

El tráfico mayoritario del aeropuerto corresponde a los países de la Unión Europea. Reino Unido y Alemania representan más del 60 por ciento del tráfico internacional. El tráfico nacional se concentra en tres destinos: Gran Canaria, Madrid-Barajas y Tenerife Norte.

## 3. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Para la obtención de los Mapas Estratégicos de Ruido se han superpuesto los resultados gráficos procedentes del software INM sobre una base cartográfica adecuada basada en los planos 1:25.000 del Centro Nacional de Información Geográfica (C.N.I.G.), utilizando un Sistema de Información Geográfica (SIG).

Estos mapas representan la posición de las líneas isófonas calculadas para cada uno de los indicadores,  $L_{den}$ ,  $L_{día}$ ,  $L_{tarde}$  y  $L_{noche}$ , 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 el tipo de área (Anexo II. RD 1367/2007)**

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 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	5,798	64	31
60-65	3,494	15	6
65-70	1,254	3	1
70-75	0,432	-	-
>75	0,398	-	-

Fuente: Aena SME S.A.

**Tabla 3. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>día</sub>.**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	5,642	62	30
60-65	3,399	14	6
65-70	1,181	3	1
70-75	0,419	-	-
>75	0,393	-	-

**Tabla 4. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>tarde</sub>.**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	5,217	56	27
60-65	3,125	12	5
65-70	1,051	3	1
70-75	0,392	-	-
>75	0,343	-	-

**Tabla 5. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>noche</sub>.**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	0,855	1	1
55-60	0,371	-	-
60-65	0,201	-	-
65-70	0,092	-	-
>70	0,044	-	-

Fuente: Aena SME S.A.

### 3.1. 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<sub>d</sub> > 65 dB(A), L<sub>e</sub> > 65 dB(A) o L<sub>n</sub> > 55 dB(A).
- Aquellos usos de carácter docente o sanitario que superan los criterios para áreas “tipo e”, es decir, niveles sonoros que sobrepasan los valores L<sub>d</sub> > 60 dB(A), L<sub>e</sub> > 60 dB(A) o L<sub>n</sub> > 50 dB(A).

Según esta metodología se inventariaron viviendas en el ámbito de estudio donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”, tal y como muestra la tabla 6, a continuación.

**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
	LD > 65 DBA	LE > 65 DBA	LN > 55 DBA	
San Bartolomé	3	3	-	Playa Honda
Tías	1	1	-	Una vivienda en diseminado al suroeste de la cabecera 03

Fuente: Aena

En cuanto a usos del suelo se refiere, existen cuatro zonas de conflicto detectadas en el municipio de San Bartolomé, que se muestran en la ilustración 1.

También se ha inventariado una vivienda diseminada cuya población está expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores del territorio con predominio de uso residencial para los indicadores L<sub>día</sub> y L<sub>tarde</sub> en el municipio de Tías. Esta vivienda se encuentra localizada en suelo clasificado como rústico al suroeste de la cabecera 03.

Del mismo modo, también se han localizado centros de educación infantil en los que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, L<sub>d</sub> > 60 dB(A), L<sub>e</sub> > 60 dB(A) y L<sub>n</sub> > 50 dB(A), no ubicados en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural.

Estos centros en los que se superan los criterios para áreas acústicas “tipo e” son el CEI “La casita de mi abuela” en el término municipal de Arrecife y el CPEI “Mimados” en San Bartolomé, ambos afectados en los periodos día y tarde.

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



Fuente: Aena



## 4. PLAN DE ACCIÓN

El Aeropuerto de Lanzarote ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década.

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

El siguiente apartado incluye un resumen de las actuaciones enfocadas a la reducción de la exposición acústica que el Aeropuerto de Lanzarote ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

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

#### 4.1.1. 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 Lanzarote cumple con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación correspondiente al capítulo 2 del Anexo 16, Vol. I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional a partir del 1 de abril de 2002.

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

#### 4.1.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

Las líneas de trabajo iniciadas por el Aeropuerto de Lanzarote se enfocan en:

- **Empleo de pistas preferentes:** con el fin de alejar las trayectorias iniciales y finales del vuelo de las áreas más sensibles al ruido. Concretamente, el Aeropuerto de Lanzarote estableció la cabecera 03 como preferente en condiciones normales de operación.
- **Desplazamiento de umbral:** El Aeropuerto de Lanzarote cuenta con un desplazamiento de umbral de la cabecera 03, de 90 metros para las operaciones de aterrizaje. De este modo se incrementa la distancia entre la fuente de ruido (aeronave) y los potenciales receptores situados bajo la senda de planeo.
- **Diseño y optimización de trayectorias:** Para el TMA del Aeropuerto de Lanzarote se han implantado, para las dos cabeceras de la pista, maniobras SID y STAR de tipo RNAV1, lo que genera un abanico de rutas de conexión que evitan la dispersión, y con ello la afección acústica, que se genera actualmente con la asignación de vectores radar para el guiado hacia la aproximación. También se ha implementado para este aeropuerto la técnica de "Point Merge" para la aproximación a las cabeceras 03/21, evitándose así las dispersiones que se pueden causar sobre las poblaciones en las aproximaciones.
- **Restricciones a la utilización de las APU** en determinados puestos de estacionamiento. En ellos es obligatorio el uso de las instalaciones de 400 Hz y las instalaciones de aire acondicionado si existe necesidad de climatización de la aeronave, estando prohibido utilizar la APU del avión dentro del período comprendido entre 2 minutos después de calzos a la llegada y 5 minutos antes de la retirada de calzos de la salida. La APU del avión podrá utilizarse sólo cuando no estén operativas ni las instalaciones de

suministro de 400 Hz ni las unidades móviles, o cuando se requiera el servicio de aire acondicionado y no esté disponible el equipamiento de aire acondicionado de Aena Aeropuertos, ni la unidad móvil de los agentes handling.

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

Con el objetivo de conseguir la compatibilidad del funcionamiento y desarrollo del aeropuerto, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, el Ministerio de Fomento informa los instrumentos de planeamiento con las huellas de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Lanzarote.

#### **4.1.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

El Aeropuerto de Lanzarote tiene operativas las siguientes medidas.

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

El Aeropuerto de Lanzarote dispone de un grupo de trabajo que atiende las peticiones y recoge y responde las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido provocado por la actividad del aeropuerto.

Además, Aena ha creado la oficina de atención ambiental, disponible en su página web, con el fin de atender solicitudes de información, reclamaciones o sugerencias en el ámbito del medio ambiente.

### **4.2. NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN**

#### **4.2.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE**

Se continuará con la renovación de las flotas, en lo que respecta a los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

#### **4.2.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO**

- Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes y el desplazamiento del umbral.
- Se continuará con el fomento de la utilización de las maniobras SID RNAV1 y STAR RNAV1 ya implantadas para ambas cabeceras.
- Se mantendrán las restricciones al uso de las APU en los puestos de estacionamiento especificados en el documento "Publicación de Información Aeronáutica" (AIP).
- Está previsto para finales del año 2019 la implantación de maniobras PBN-RNP APCH para las aproximaciones a la cabecera 03 del Aeropuerto de Lanzarote. Para las aproximaciones a la cabecera 21, las maniobras PBN se han dividido en dos fases:
  - ✓ La primera fase contempla la implantación de maniobras RNP APCH + VPT, que proporcionará una trayectoria más precisa en los últimos tramos de la aproximación a esta cabecera evitando dispersiones de las trayectorias de las aeronaves en las proximidades del aeropuerto. Esta primera fase se completaría en el año 2019.
  - ✓ La segunda fase contempla la implantación de maniobras curvas a esa cabecera, RNP AR APCH, y en la actualidad se está trabajando en buscar las mejores trayectorias que puedan evitar los núcleos de población en la mayor medida posible.

- Se realizarán los estudios necesarios para analizar la implantación de maniobras de descenso continuo (CDA), en el periodo operativo del aeropuerto en que la utilización de estas maniobras sea compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones a la capacidad.
- Se realizará el estudio para el análisis de la implantación de un sistema de tasa de ruido en el Aeropuerto de Lanzarote.

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

Se elaborará el estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, y su plan de acción asociado, exigidas por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, de Navegación Aérea. Una vez aprobada dicha servidumbre, deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

#### **4.2.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA**

- **Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Mapa Interactivo de Ruido**

A medio plazo, se pondrá en marcha el Sistema de Monitorado de Ruido del Aeropuerto de Lanzarote. Este sistema permitirá realizar un seguimiento y control de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

Así mismo, Aena pondrá en funcionamiento el Mapa Interactivo del Ruido. El Mapa Interactivo de Ruido es un servicio web que tiene como objetivo principal facilitar información en materia de exposición acústica a los vecinos del entorno del aeropuerto, así como poner a su disposición las trayectorias de las aeronaves y datos de ruido que recogen cada uno de los terminales de monitorado de ruido instalados en el aeropuerto. Esta herramienta se implanta con el objetivo de comunicar de forma eficaz y directa la información acústica a los grupos de interés.

- **Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas**

Mejora de los canales de comunicación con el entorno, que permitan crear un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía. Con la implementación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelos, también existirá la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.

- **Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Lanzarote**

Asociado a la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, se creará la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Lanzarote. En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la delimitación realizada, así como de las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

#### **4.2.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO**

Una vez que se apruebe la servidumbre acústica se implantará un Plan de Aislamiento Acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la citada servidumbre del aeropuerto.

## 5. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

La periódica comparación de los datos obtenidos para cada indicador con los datos de referencia del año 2017, permitirá efectuar la evaluación de las medidas emprendidas, su seguimiento en la obtención de mejoras acústicas, así como ayudar en la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias. Los indicadores propuestos para las actuaciones planteadas están recogidos en la tabla 7 del apartado 6 del presente resumen.

## 6. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN

A continuación, se describen las principales medidas propuestas que definen el plan de acción ligado al cartografiado estratégico de ruido del Aeropuerto de Lanzarote en su tercera fase. Es preciso destacar que muchas de las medidas expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde hace varios años lleva desarrollando este aeropuerto. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y mejora continua.

En la tabla siguiente se ha reflejado la descripción de la medida contenida en el presente plan de acción, el plazo de implantación y el indicador que definirá el programa de seguimiento y vigilancia que se lleve a cabo para medir la eficacia y grado de cumplimiento de las actuaciones.

**Tabla 7. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Lanzarote**

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR	
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>			
1.1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
<b>2. Procedimientos operacionales</b>			
2.1	Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes, mientras la demanda lo permita	En ejecución. Mantenimiento de la medida.	Porcentaje de utilización de pistas y configuraciones.
2.2	Mantenimiento del desplazamiento de umbral en cabecera 03	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera.
2.3	Fomento de utilización de maniobras SID RNAV-1 en todas las cabeceras y STAR RNAV-1 en ambas cabeceras	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones anuales (aterrizaje y despegue) que utilizan maniobras RNAV
2.4	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 03/21	2019-2023	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.5	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.6	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (Restricciones uso APU)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a los procedimientos establecidos

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
2.7	Estudio para la implantación de un sistema de tasa de ruido	2019-2013	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
<b>3. Planificación y Gestión suelo</b>			
3.1	Elaboración del estudio necesario para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto y aprobación de la misma.	2019-2020	Aprobación Servidumbre Acústica
3.2	Aplicación de las huellas de ruido del Plan Director y/o la servidumbre acústica como instrumento para informar los diferentes instrumentos de planificación territorial	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de informes realizados respecto al desarrollo de futuros planeamientos
<b>4.-Información y participación pública y de los agentes implicados</b>			
4.1	Control y vigilancia de la calidad acústica. Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido	2020-2023	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
4.2	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	Nº de quejas recibidas, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación
4.3	Creación de la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción	2019-2020	Fecha de creación, reuniones y acuerdos
<b>5.-Plan de aislamiento acústico</b>			
5.1	Se realizará la implantación de un Plan de aislamiento acústico en función del ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, una vez sea aprobada.	Implantación progresiva 2019-2023	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Fuente: Aena SME, S.A.