

RESUMEN

# **Plan de Acción**

**asociado al**

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

### **Aeropuerto de Josep**

### **Tarradellas Barcelona- El Prat**

Diciembre 2018



## Índice

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EL AEROPUERTO DE JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT.....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.....</b>	<b>2</b>
3.1.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO .....	4
<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.	Restricciones operativas.....	5
4.1.3.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	6
4.1.4.	Planificación y gestión del territorio .....	6
4.1.5.	Sistemas de información y participación pública .....	6
4.1.6.	Control y disciplina del tráfico aéreo .....	7
4.1.7.	Plan de aislamiento acústico .....	7
4.2.	NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCION .....	7
4.2.1.	Reducción de ruido en la fuente .....	7
4.2.2.	Restricciones operativas.....	8
4.2.3.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	8
4.2.4.	Planificación y gestión del territorio .....	8
4.2.5.	Sistemas de información y participación pública .....	8
4.2.6.	Control y disciplina del tráfico aéreo .....	8
4.2.7.	Plan de Aislamiento Acústico.....	9
<b>5.</b>	<b>EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN.....</b>	<b>9</b>
<b>6.</b>	<b>SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>9</b>



## 1. ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO

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

En el año 2013 se elaboró el Mapa Estratégico de Ruido de la Fase II, el cual fue enviado a la Comisión Europea el 16 de julio de 2013. Con posterioridad, se envió el resumen del Plan de Acción contra el ruido del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona- El Prat a la Comisión Europea el 16 de marzo de 2016.

En **2017** se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido de la Fase III del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona- El Prat** con los datos de tráfico del año 2016, y fue sometido a información pública el 15 de junio de 2018, fecha en la que se publicó en el BOE nº 145 Anuncio de la Dirección General de Aviación Civil, por el que se daba inicio de dicha información pública. Finalizado este trámite fue remitido a la Comisión Europea el 20 de marzo de 2018. Posteriormente, mediante Resolución de la Dirección General de Aviación Civil de 5 de noviembre de 2018, publicada en el BOE de 22 de noviembre 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, 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 este 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.

Se destaca 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 Josep Tarradellas Barcelona- El Prat.

Al respecto de este Plan de Acción, mencionar que fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 10 de noviembre de 2018, fecha en la que se publicó en el BOE nº 272 Anuncio de la Dirección General de Aviación Civil, por el que se daba inicio de dicha información pública (junto al aeropuerto de A. S. Madrid- Barajas). Posteriormente, el BOE nº 280 de 20 de noviembre de 2018, recogía Anuncio por el que se publicaba una corrección (por una errata en el texto) al citado anuncio de información pública. Transcurrido el plazo de alegaciones, se recibieron 5 (aunque se trataba de la misma alegación presentada mediante un escrito conjunto por parte de 5 ayuntamientos; Castelldefells, El Prat, Gavà, Sant Boi y Viladecans), respecto de la cuales, en aquellos aspectos pertinentes, se tuvo en cuenta para versión consolidada del Plan, aprobado posteriormente mediante resolución de la Dirección General de Aviación Civil de fecha 28 de febrero de 2019.

## 2. EL AEROPUERTO DE JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT

El aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat está situado a unos 10 km al suroeste de la capital de la provincia (Barcelona), rodeado por el mar y enclavado en el Delta del Llobregat, en una llanura despejada al

sur de Barcelona. Ocupa una superficie aproximada de 1.548 Ha, en terrenos pertenecientes en su mayoría al término municipal de El Prat.

Durante 2016, el aeropuerto registró un tráfico de 44.154.722 pasajeros, 307.863 operaciones y 135.815.685 toneladas de carga.

El tráfico nacional del aeropuerto representó el 27% del total de pasajeros en 2016, teniendo como principales destinos Madrid y Palma de Mallorca. Dentro del tráfico internacional operado durante el mismo periodo (73% del total), los países de Inglaterra, Italia, Alemania y Francia se encuentran entre sus destinos más habituales.

Respecto a la configuración física del aeropuerto, el campo de vuelos consta de tres pistas, dos de ellas paralelas: 07L-25R (pista norte) y 07R-25L (pista sur), de 3.352 y 2.660 metros de longitud respectivamente y 60 metros de anchura. La tercera pista, de orientación 02-20, se dispone de forma transversal a las dos anteriores. Tiene una longitud de 2.528 metros y 45 metros de anchura.

### 3. MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO

Los Mapas Estratégicos de Ruido 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,  $L_{den}$ ,  $L_{día}$ ,  $L_{tarde}$  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 (km<sup>2</sup>), número de personas (centenas) y viviendas (centenas).

**Tabla 2. Superficie, población y viviendas expuestas. Indicador L<sub>den</sub>.**

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,11	44	26
60-65	8,69	1	1
65-70	5,99	1	1
70-75	3,81	1	1
>75	2,51	1	1

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	9,95	31	19
60-65	8,13	1	1
65-70	5,07	1	1
70-75	2,44	1	1
>75	1,69	-	-

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,46	43	25
60-65	8,23	1	1
65-70	5,25	1	1
70-75	2,43	1	1
>75	1,62	1	1

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	6,07	1	1
55-60	5,08	1	1
60-65	2,95	1	1
65-70	1,70	-	-
>70	1,24	-	-

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, conforme a los siguientes criterios:

- Aquellas viviendas que exceden los criterios de calidad fijados para las áreas “tipo a”.
- Aquellos usos de carácter docente o sanitario que superan los criterios para áreas “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
	LD > 65 dB(A)	LE > 65 dB(A)	LN > 55 dB(A)	
El Prat de Llobregat	1	1	1	Diseminado

Fuente: Aena SME, S.A.

Una vez analizado el área de estudio, se concluye que en este MER no existen equipamientos educativos o sanitarios que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e.

De acuerdo al diagnóstico de los resultados mostrados se detectan sectores del territorio en el entorno aeroportuario en los que no se verifican los estándares de calidad acústica, del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, considerados para el estudio.

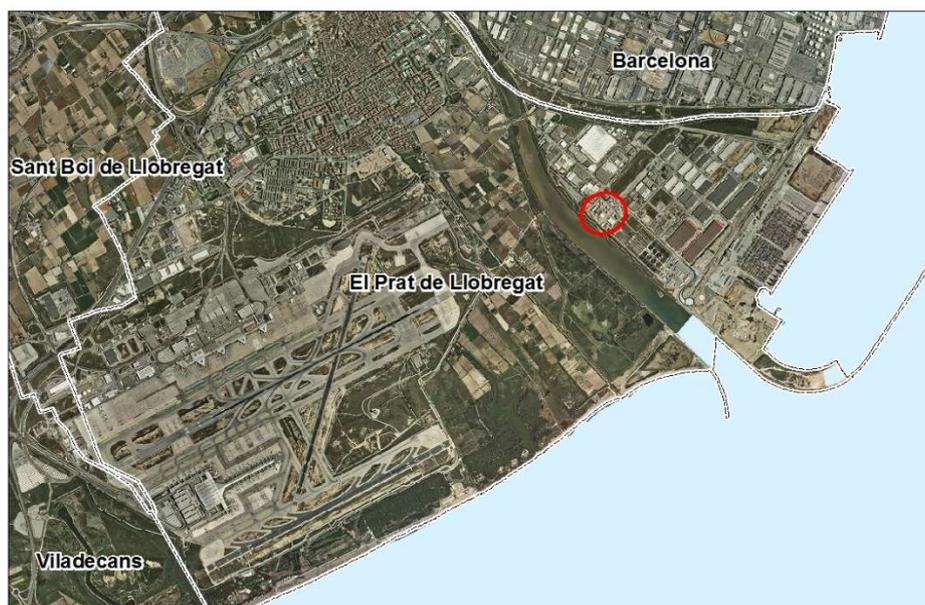
En cuanto a usos del suelo se refiere, sólo existe una zona de conflicto detectada en un área acústica definida como “tipo d”, especificadas por la legislación como sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en las áreas acústicas “tipo c”, en los periodos día y tarde. Se trata de un área de suelo urbano perteneciente al municipio de El Prat de Llobregat y con uso calificado como servicios. Concretamente, la afección se encuentra localizada al este del aeropuerto, al lado del polígono industrial Pratenc.

Se han inventariado también viviendas cuya población está expuesta a niveles de ruido superiores a los objetivos de calidad definidos para sectores del territorio con predominio de uso residencial para los tres indicadores  $L_{\text{día}}$ ,  $L_{\text{tarde}}$  y  $L_{\text{noche}}$ . Estas viviendas de tipo diseminado se encuentran situadas en la prolongación de la cabecera 25R y en las inmediaciones de la cabecera 25L, en el municipio de El Prat de Llobregat.

Sin embargo, según el análisis realizado, no existen equipamientos educativos o sanitarios que excedan los criterios de calidad fijados para áreas acústicas “tipo e”.

La localización de la zona de conflicto detectada en función del uso del suelo se puede consultar en la siguiente ilustración.

Ilustración 1. Localización de las zonas de superación



Fuente: Aena SME, S.A.

## 4. PLAN DE ACCIÓN

El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década, siendo en este año de 2018 objeto de actualización.

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

### 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 de OACI. El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat cumple con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación correspondiente al capítulo 2 del Anexo 16. También existe la obligación de verificar los criterios de este capítulo para todas aquellas aeronaves certificadas, o re-certificadas sobre su catalogación de capítulo 3, a partir del 01/01/2006.

#### 4.1.2. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat, siguiendo el procedimiento «enfoque equilibrado» del Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, mediante la Resolución de 31 de mayo, de la Agencia Estatal de Seguridad Aérea, publicada con fecha 21/06/2011 publicada en el Boletín Oficial del Estado, referido a una serie de restricciones en la operación para aeronaves marginalmente conformes, y publicado en el AIP.

#### 4.1.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

En el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat se han implantado variaciones en la operativa dirigidas a lograr una reducción en los niveles percibidos. Las líneas de trabajo iniciadas se enfocan en:

- **Empleo de pistas preferentes**, con el fin de alejar las trayectorias iniciales y finales del vuelo de las áreas más sensibles al ruido.
- **Desplazamiento del umbral**. El umbral de la cabecera 07L de 430 m para las operaciones de aterrizaje.
- **Diseño y optimización de trayectorias**. Maniobras SID de tipo RNAV 1 para salidas de la 07R/07L, transición RNAV para las llegadas y para las aproximaciones en las configuraciones de pistas paralelas, cabecera 07L en configuración este y cabecera 25R en configuración oeste, y para la configuración nocturna de pistas cruzadas cabecera 02, etc.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizajes y despegues**: limitaciones al uso del empuje de reversa, descenso continuo (CDA), restricciones en pistas y altura a procedimientos, etc.
- **Procedimientos operacionales en tierra**: limitaciones al uso de la APU y prueba de motores.
- **Tasa de ruido**, cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos.

#### 4.1.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

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

Adicionalmente, el Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada por Real Decreto, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

#### 4.1.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

Establecer un clima de colaboración y confianza con la ciudadanía es esencial, ya que permite al gestor aeroportuario conocer las principales molestias para poder adoptar medidas. Además, permite a la sociedad tener la información necesaria sobre el medio ambiente en el entorno y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en determinadas medidas.

- **Sistema de Monitorizado de Ruido**. El aeropuerto cuenta con un Sistema de Monitorado de Ruido y sendas de vuelo (SIRBCN). Este funciona durante las 24 hrs automáticamente, disponiendo de información completa y fiable, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos anti ruido.
- **Mapa Interactivo del Ruido**. El Mapa Interactivo de Ruido (desde 2010) es un servicio web con el fin principal de 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 monitorizado de ruido instalados en el aeropuerto. Además de estar disponibles en la página web de Aena los registros mensuales de los sonómetros, se remite periódicamente (de acuerdo a los compromisos asumidos por la CSAAB) a la información suplementaria a la Generalitat y Ayuntamientos.

- **Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas.** Se dispone de un Servicio de Atención e Información Medioambiental (SAIM) a disposición de los ciudadanos que atiende las peticiones y recoge las quejas recibidas en relación al ruido provocado por la actividad aeronáutica, como mejora de los canales de comunicación, creando un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía. También existe la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.
- **Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.** Constituida en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto que realiza funciones de seguimiento y gestión del plan de aislamiento acústico.
- **Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR).** La finalidad de este grupo (creado tras acuerdo alcanzado en la CSAAB de 2005 y constituido por los representantes designados por los miembros titulares de dicha Comisión) es el estudio de propuestas e iniciativas sobre posibles actuaciones encaminadas a mejorar la exposición por ruido en el entorno del aeropuerto.
- **Comisión Mixta para las Servidumbres Acústicas y el Plan de Acción del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.** Constituida en 2010 mediante Orden PRE/2462/2010, que informó las servidumbres aeronáuticas acústicas vigentes, así como las medidas contenidas en el plan de acción asociado.
- **Comité de Coordinación Aeroportuaria del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.** Creada mediante el Real Decreto-ley 20/2012, para facilitar la participación de las Comunidades Autónomas en la gestión aeroportuaria. Entre sus funciones está conocer las propuestas de en materia de servidumbres aeronáuticas y acústicas.

#### 4.1.6. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO

El Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat desempeña estos procedimientos, de acuerdo con la Circular Aeronáutica 1/2007, de la Dirección General de Aviación Civil. Estas medidas quedan así recogidas en el AIP.

Mediante un protocolo conjunto entre el aeropuerto y navegación aérea, se realiza un control y seguimiento de los presuntos incumplimientos detectados en el SIRBCN. Así pues, se seguirá analizando el cumplimiento de dicha disciplina, y en el caso de que se considere que una operación o aeronave pueda haber vulnerado una restricción, se comunica a la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA), para que se proceda a su estudio y se inicie el procedimiento sancionador, si así se considerara.

#### 4.1.7. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Entre las actuaciones llevadas a cabo para minimizar el impacto acústico en el entorno del aeropuerto de Barcelona, se encuentra la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico. Esta actuación ha supuesto hasta la fecha la insonorización de un total de 50 viviendas, encontrándose en fase de resolución la situación correspondiente a una sola edificación.

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

### 4.2.1. REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE

Se continuará con la renovación de las flotas, en lo que respecta a los límites de certificación acústica de las aeronaves, basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16 de OACI.

#### 4.2.2. RESTRICCIONES OPERATIVAS

Se continuará con las restricciones operativas ya implantadas, además de realizar un estudio que permita analizar y valorar el estado de la retirada progresiva de las aeronaves marginalmente conformes en el aeropuerto, así como la detección de nuevas necesidades.

#### 4.2.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

- Se mantendrá la actual configuración de pistas preferentes con el fin de alejar las trayectorias iniciales y finales del vuelo de las áreas más sensibles al ruido (configuración oeste preferente), ampliando el horario de la configuración preferente nocturna siempre que sea posible.
- Se mantendrán los actuales desplazamientos de umbral de las cabeceras.
- Implantación progresiva del nuevo diseño del TMA, con previsión de la transición de las maniobras de despegue y aterrizaje a SID y STAR RNP 1 para todas las configuraciones durante el año 2023.
- Maniobras de aproximación PBN - RNP APCH en todas las cabeceras (previsto para 2019).
- Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno. Además de las maniobras nocturnas, ya implantadas, también se realizarán los estudios necesarios para analizar si existiesen “ventanas temporales” en periodo diurno.
- Se mantendrán las restricciones al uso del empuje de reversa en periodo nocturno, así como los actuales procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en despegues y aterrizajes.
- Restricción a las Pruebas de Motores y APU. Se mantendrán las restricciones de realizar pruebas de motores en régimen superior al ralentí fuera de las áreas designadas, así como del uso de la unidad de potencia (APU).
- Tasa de Ruido. Se estudiará la viabilidad de introducción de mejoras para la operativa nocturna.

#### 4.2.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

Se continuará trabajando para coordinar y conseguir la compatibilidad de la seguridad de las operaciones de las aeronaves en el aeropuerto y su futuro desarrollo con los usos del suelo, actividades, instalaciones y futuros desarrollos urbanísticos en su entorno.

#### 4.2.5. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

**Sistema de Monitorado de ruido.** Se va a continuar desarrollando el sistema de monitorado de ruido actual, conforme a las necesidades que se detecten y adaptándolo a las nuevas tecnologías que se desarrollen.

**Sistemas de Recepción y Gestión de Quejas.** Se continuará la mejora de los canales de comunicación con el entorno y ciudadanos.

**Comisiones de Seguimiento Ambiental, Comité de Coordinación Aeroportuaria, Grupo de Trabajo Técnico de Ruido y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.** Mantenimiento de estos elementos, como antes en los que participan representantes de las entidades locales, autonómicas y del Ministerio de Fomento, que tienen como finalidad realizar propuestas y fomentar iniciativas en relación con posibles estudios o actuaciones encaminadas a mejorar la afección por ruido en el entorno aeroportuario.

#### 4.2.6. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO

Se seguirá analizando el cumplimiento de los procedimientos de disciplina de tráfico en materia de ruido implantado en el aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona-El Prat.

#### 4.2.7. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

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

### 5. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

La periódica comparación de los datos obtenidos para cada indicador con los datos de referencia permitirá efectuar la evaluación de las medidas emprendidas, su seguimiento en la obtención de mejoras acústicas, así como ayudar en la formulación de nuevas propuestas en caso de ser necesarias. 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

En la tabla siguiente se reflejan las medidas del plan de acción, plazo de implantación e indicador del programa de seguimiento y vigilancia.

**Tabla 7. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Josep Tarradellas Barcelona- El Prat.**

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR	
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>			
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. Restricciones operativas</b>			
2	Se continuará con las restricciones operativas a las AMC	En ejecución. Mantenimiento de la medida.	Nº de vuelos operados por AMC
<b>3. Procedimientos operacionales</b>			
3.1	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.
3.2	Mantenimiento del desplazamiento de umbral en la cabecera 07L	En ejecución. Mantenimiento de la medida.	Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera
3.3	Transición hacia maniobras SID y STAR RNP 1 para el TMA del aeropuerto para todas las cabeceras	2023	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
3.4	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para todas las cabeceras que gestionan aterrizajes en el aeropuerto	2019	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
3.5	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno.	2018-2023 Mantenimiento de la medida.	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
3.6	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de aterrizaje y despegue descritos	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
	en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP)		procedimientos operacionales
3.7	Se continuará con las limitaciones y recomendaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos detectados
3.8	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de motores)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos detectados Número de pruebas de motores, duración y lugar
3.9	Se seguirá trabajando con el sistema de tasa de ruido	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
<b>4. Planificación y Gestión suelo</b>			
4.	Aplicación de las servidumbres acústicas 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>5.-Información y participación pública y de los agentes implicados.</b>			
5.1	Control y vigilancia de la calidad acústica Mantenimiento del sistema de monitorado de ruido y adaptación a las mejoras tecnológicas	En ejecución Mantenimiento de la medida	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
5.2	Se seguirá con la transparencia y la información al ciudadano y a las autoridades locales (web, WebTrak e informes acústicos a organismos oficiales)	En ejecución Mantenimiento de la medida Mejora continua	Nº de consultas realizadas Nº de informes emitidos
5.3	Se continuará con la mejora continua en la atención al cliente, especialmente se trabajará en el sistema de recepción y contestación de quejas, facilitando su tiempo de respuesta	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de quejas recibidas, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación
5.4	Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones y Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Fecha y principales acuerdos de las comisiones
<b>6.- Control y disciplina de tráfico en materia de ruido</b>			
6	Se continuará con el control y disciplina de tráfico aéreo	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de comunicaciones a AESA
<b>7.- Plan de aislamiento acústico</b>			
7	Se continuará con la ejecución del Plan de aislamiento acústico	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución de la ejecución y gestión del Plan de Aislamiento Acústico (nº viviendas aisladas)

Fuente: Aena SME, S.A.