

RESUMEN

# **Plan de Acción**

**asociado al**

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

  

# **Aeropuerto de Ibiza**

Diciembre 2018



## Índice

<b>1.</b>	<b>ANTECEDENTES Y CONTEXTO JURÍDICO.....</b>	<b>1</b>
<b>2.</b>	<b>EL AEROPUERTO DE IBIZA .....</b>	<b>1</b>
<b>3.</b>	<b>MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO.....</b>	<b>2</b>
3.1.	INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO .....	3
<b>4.</b>	<b>PLAN DE ACCIÓN .....</b>	<b>4</b>
4.1.	MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO .....	4
4.1.1.	Medidas de reducción del ruido en la fuente .....	4
4.1.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	4
4.1.3.	Planificación y Gestión del suelo .....	5
4.1.4.	Restricciones operativas.....	5
4.1.5.	Sistemas de información y participación pública de los agentes implicados .....	6
4.1.6.	Plan de aislamiento acústico .....	6
4.2.	NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR Y EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN .....	6
4.2.1.	Reducción de ruido en la fuente .....	6
4.2.2.	Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido .....	6
4.2.3.	Planificación y gestión del territorio .....	7
4.2.4.	Restricciones operativas.....	7
4.2.5.	Sistemas de información y participación pública .....	7
4.2.6.	Plan de Aislamiento Acústico.....	8
<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 Ibiza 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 Ibiza a la Comisión Europea el 16 de marzo de 2016.

En el **año 2017** se elaboró el **Mapa Estratégico de Ruido** de la Fase III del **Aeropuerto de Ibiza** con los datos de tráfico del año 2016, y fue sometido a información pública el 27 de julio de 2017 mediante anuncio en el Boletín Oficial del Estado (número 178). 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 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.

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 Ibiza.

Por último, mencionar que el presente Plan de Acción fue sometido a información pública mediante publicación de un anuncio en el BOE de 7 de julio de 2018, y aprobado posteriormente mediante resolución de la DGAC de fecha 28 de diciembre de 2018.

## 2. EL AEROPUERTO DE IBIZA

El aeropuerto está ubicado en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, a unos 7,5 kilómetros de la capital, en dirección suroeste.

El volumen total de tráfico durante el año 2016 fue de 7.416.161 pasajeros, 72.503 operaciones y 1.835 toneladas de mercancías.

El aeropuerto 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-El Prat, A.S. Madrid-Barajas y Palma de Mallorca y de características constantes en su distribución a lo largo del año.

Respecto a la configuración física del aeropuerto, el campo de vuelos consta de una única pista de orientación 06-24 de 2.800 metros de longitud 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	INDICES 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. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador  $L_{den}$**

RANGO	AREA ( $\text{Km}^2$ )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	3,068	9	5
60-65	2,277	5	3
65-70	1,516	3	1
70-75	0,671	1	1
>75	0,631	-	-

Fuente: Aena SME, S.A.

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	2,519	2	1
60-65	2,131	8	4
65-70	1,024	1	1
70-75	0,470	1	1
>75	0,442	-	-

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	2,472	2	1
60-65	2,097	8	4
65-70	1,006	1	1
70-75	0,467	-	-
>75	0,439	-	-

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

RANGO	AREA (Km <sup>2</sup> )	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	2,247	3	1
55-60	1,761	6	3
60-65	0,766	1	1
65-70	0,377	-	-
>70	0,348	-	-

Fuente: Aena SME, S.A.

### 3.1. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

Para detectar de forma preliminar las zonas de conflicto, 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”.

Así se inventariaron viviendas diseminadas en el municipio de Sant Josep de sa Talaia donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”. Sin embargo, no se encontraron equipamientos educativos en los que se excedían los criterios de calidad fijados 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
	LD > 65 DBA	LE > 65 DBA	LN > 55 DBA	
Sant Josep de sa Talaia	1	1	6	Platja d'en Bossa (noreste cabecera 24) Diseminado

Fuente: Aena SME, S.A.

De acuerdo al diagnóstico de los resultados mostrados no 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.

Estas viviendas se encuentran diseminadas en las inmediaciones de la cabecera 24 sobre suelo rústico, afectadas en los periodos temporales de día y tarde. Por otro lado, durante el periodo nocturno, también existen viviendas ubicadas al noreste del aeropuerto, en la Platja d'en Bossa, tanto en suelo rústico como urbano de uso terciario y diferente al previsto en las áreas tipo "c" (predominio de uso recreativo y espectáculos).

No se han inventariado equipamientos sanitarios o educativos que excedan los criterios de calidad fijados.

## 4. PLAN DE ACCIÓN

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

Este 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.

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 Ibiza se enfocan en:

- **Empleo de pistas preferentes.** El Aeropuerto de Ibiza estableció la pista 24 como preferente en condiciones normales de operación. Así se aleja las trayectorias iniciales y finales del vuelo de las áreas más sensibles al ruido

- **Diseño y optimización de trayectorias.** La implantación de procedimientos de precisión RNAV tienen algo más de flexibilidad para adaptarse al entorno y evitar en algunos casos el sobrevuelo de poblaciones y disminuir así la afección acústica, fomentando su uso para las cabeceras 06-24 ya implantadas en el aeropuerto. Además, se han introducido transiciones ILS entre las aproximaciones por las dos cabeceras de la pista del aeropuerto (06-24), 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. Ambas actuaciones se enmarcan dentro de la implantación del nuevo TMA PRNAV que se ha llevado a cabo en el Aeropuerto de Ibiza.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en despegue.** Los procedimientos operacionales de atenuación de ruidos que el Aeropuerto de Ibiza tiene establecidos para las maniobras de despegue, publicados en el documento “Publicación de Información Aeronáutica (AIP)”, son los que se citan a continuación:
  - Las aeronaves que despeguen por la cabecera 06 deberán, inmediatamente después del despegue, reducir potencia y, el tráfico en dirección Norte-Oeste, no virar a la izquierda antes de alcanzar 8 DMA de IBA.
  - Las aeronaves que despeguen por la cabecera 24 deberán, inmediatamente después del despegue, reducir potencia y, el tráfico en dirección Norte-Oeste, no virar a la derecha antes de alcanzar 8 DMA de IBA, en el periodo comprendido entre 22:00-05:00 horas.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje.** De forma similar a las operaciones de despegue, el AIP actualmente vigente establece las limitaciones al uso de la potencia de reversa que solo podrá utilizarse al ralentí desde las 22:00-05:00 horas. Además, el Aeropuerto de Ibiza ha implantado maniobras de descenso continuo (CDA) para operaciones de aproximación en periodo nocturno.
- **Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra:** prohibición de realizar pruebas de motores fuera de las áreas designadas.
- **Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas.** El Aeropuerto de Ibiza dispone de un sistema de **tasa de ruido** cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje que superen los límites de certificación acústica establecidos (Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional). El incremento sobre las cuantías referidas se aplica para los aviones de reacción subsónicos civiles, en los siguientes porcentajes en función de la franja horaria en que se produzca el aterrizaje o despegue.

#### 4.1.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

El objetivo de esta actuación 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.

Adicionalmente, el Aeropuerto de Ibiza tiene delimitada una servidumbre acústica aprobada por el Real Decreto 56/2018, de 2 de febrero, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

#### 4.1.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El Aeropuerto de Ibiza tiene publicado en su AIP restricciones operativas relativas a los vuelos de entrenamiento y escuela, los cuales no están permitidos los viernes, sábados y domingos en el periodo comprendido entre el 1 de mayo y el 15 de octubre (ambos incluidos).

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

- **Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.** Actualmente, a través de Gabinete de Dirección del aeropuerto atiende las peticiones de los ciudadanos y responde las quejas al respecto. A lo largo de este periodo se profundizará en la mejora de este aspecto.
- **Comisión de Seguimiento Ambiental.** El aeropuerto cuenta con Comisión de Seguimiento Ambiental constituida en 2010, para verificar el cumplimiento de los condicionados incluidos en la Declaración de Impacto Ambiental, de 1 de septiembre de 2009, del proyecto “Actuaciones en el Aeropuerto de Ibiza”.
- **Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Ibiza.** De acuerdo a la Ley 5/2010, de 17 de marzo, se creó la Comisión para el establecimiento de las Servidumbres acústicas y Plan de Acción del Aeropuerto de Ibiza con representación mediante Orden PRE/1924/2011. En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la delimitación realizada, así como de las medidas contenidas en el presente plan de acción asociado.

#### 4.1.6. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Se comenzó con el Plan de Aislamiento Acústico conforme a la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto, (Resolución de 01/09/2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático).

Sin embargo, tras la aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica, la isófona correspondiente al escenario actual de la servidumbre amplía la zona de actuación con las áreas que previamente no incluidas en el Plan de Aislamiento actual, aunque no se ha detectado la existencia de edificaciones residenciales en el área.

Se extenderá además con las zonas delimitadas por las isófonas  $L_d$  (7-19 h) 60 dB(A),  $L_e$  (19-23 h) 60 dB(A) y/o  $L_n$  (23-7 h) 50 dB(A) del escenario de desarrollo previsible, a medida que se vaya alcanzando el horizonte de tráfico considerado en el mismo.

### 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. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

- **Configuración de Pistas Preferentes.** 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.
- **Diseño y optimización de trayectorias.** Se continuará con el fomento de la utilización de las maniobras SID y STAR RNAV para las cabeceras 06-24 ya implantadas en el aeropuerto.
- **Puesta en servicio de maniobras PBN - RNP APCH.** Está previsto para el año 2021 la implantación de maniobras PBN - RNP APCH en el aeropuerto para la pista 06-24.
- **Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las SID y su correspondiente tramitación de la publicación de AIP.** A fin de evitar el sobrevuelo de poblaciones situadas en las cercanías del aeropuerto, como inicio de esta acción, se van a establecer los siguientes criterios en relación a los desvíos de las trayectorias nominales de las maniobras instrumentales de salida (excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional):
  - RWY 06/RWY 24: “No se autorizarán desvíos por debajo de 6.000 pies, excepto para las aeronaves propulsadas por hélice, helicópteros, aeronaves de estado y hospital, salvo por motivos de seguridad operacional”.

- **Tramitación de la publicación de AIP de la definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las SID.** Se identificarán las actuaciones necesarias para la publicación de estos niveles mínimos para la autorización de los desvíos de las maniobras establecidas en el AIP durante 2019.
- **Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno.** Además de las arribadas para ambas cabeceras en periodo nocturno, se realizarán los estudios necesarios para analizar si existiesen “ventanas temporales”, en periodo diurno, cuando sea compatible con la operativa del aeropuerto.
- **Procedimientos de abatimiento de ruido en despegue publicados en AIP.** Se mantendrán los procedimientos operacionales de despegue publicados en el documento Publicación de Información Aeronáutica (AIP).
- **Restricción al uso de reversa.** Se mantiene la prohibición sobre las limitaciones al uso de la reversa al ralentí en el intervalo 22:00-05:00 hrs.
- **Restricción a las Prueba de Motores.** Se mantiene la prohibición de realizar pruebas de motores fuera de las áreas designadas.
- **Tasa de Ruido.** Se estudiará la viabilidad de introducción de mejoras para la operativa nocturna.

#### 4.2.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL TERRITORIO

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

#### 4.2.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

Se continuará con la prohibición de vuelos IFR de entrenamiento o escuela según se recoge en el AIP y se realizará un estudio que permita analizar y valorar la retirada progresiva de aeronaves marginalmente conformes en este aeropuerto.

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

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

Durante 2019 se pondrá en marcha el Sistema de Monitorado de Ruido del Aeropuerto de Ibiza. 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.**

Se continuará la mejora de los canales de comunicación con el entorno y ciudadanos. 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.

- **Comisiones de Seguimiento y Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del Aeropuerto de Ibiza.**

Mantenimiento de la Comisión de Seguimiento Ambiental y la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del Aeropuerto de Ibiza, como órganos en los que participan representantes de las entidades locales y 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. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento, según el Plan de Acción de las Servidumbres Acústicas aprobadas en 2018.

## 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 9 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 9. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de Ibiza**

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	Fomento de utilización de maniobras SID y STAR RNAV-1 para las cabeceras 06-24	2018-2023	Nº de operaciones anuales (aterrizaje y despegue) que utilizan maniobras R-NAV
2.3	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para las cabeceras 06-24	2021	Nº de operaciones anuales (aterrizaje y despegue) que utilizan este tipo de maniobras
2.4	Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	2018-2023	Nº de operaciones anuales desviadas por debajo de niveles mínimos
2.5	Tramitación de la publicación de AIP de la definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	2019	Publicación en AIP
2.6	Fomento de utilización de maniobras de descenso continuo (CDA)	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.7	Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en maniobras de despegue descritos en AIP	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de despegue

MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
2.8 Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en aterrizajes (limitación uso reversa)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº acciones derivadas del incumplimiento de los procedimientos operacionales de aterrizaje
2.9 Se mantendrán los procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Número de pruebas de motores, duración y lugar
2.10 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>3.- Planificación y gestión del suelo</b>		
3.1 Aplicación de la servidumbre acústica como instrumento para informar los diferentes instrumentos de planificación territorial	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de informes realizados respecto al desarrollo de futuros planeamientos
<b>4.- Restricciones operativas</b>		
4.1 Se mantendrán las restricciones a los vuelos de entrenamiento y escuela en los días y periodos recogidos en el AIP	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos de entrenamiento
4.2 Estudio necesario para analizar y valorar la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC)	2018-2023	Nº de operaciones anuales AMC
<b>5.- Información y participación pública y de los agentes implicados.</b>		
5.1 Implantación de un Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido	2019	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto
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	Nº de quejas recibidas, medio por el cual se han recibido y tiempo de contestación
5.3 Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Fechas y principales acuerdos de las comisiones
<b>6.- Plan de aislamiento acústico</b>		
6.1 Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto aprobada	Ampliación progresiva 2018-2023	Evolución de la ejecución y gestión del Plan de Aislamiento Acústico (nº viviendas aisladas)

Fuente: Aena SME, S.A.