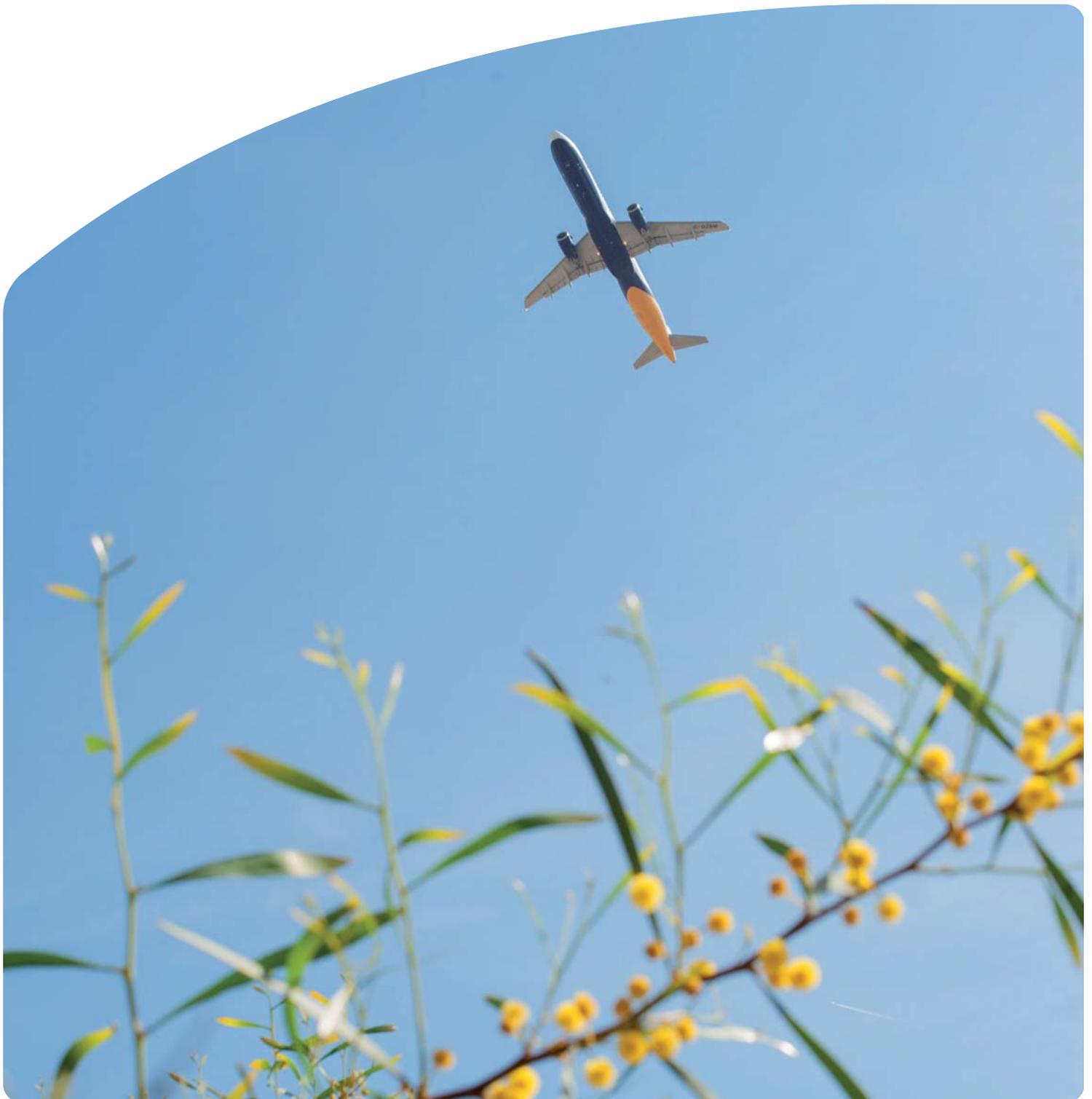


Mapa Estratégico de Ruido - Fase III

Plan de Acción - Aeropuerto de València

Junio 2018



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	iii
1. OBJETO Y PLANTEAMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN	6
1.1. OBJETO	6
1.2. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO	6
2. CONTEXTO JURÍDICO	8
2.1. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA	8
2.2. CRITERIOS DE CALIDAD ACÚSTICA EXIGIBLES	10
3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE VALÈNCIA Y SU ENTORNO	12
3.1. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO	12
3.2. DESCRIPCIÓN DEL AMBITO DE ESTUDIO	13
4. PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA	14
4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO	14
4.2. RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS	14
4.3. SÍNTESIS DE LAS ALEGACIONES	14
4.4. MODIFICACIONES APROBADAS	16
5. RESULTADOS DEL CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO	17
5.1. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE NIVELES SONOROS	17
5.2. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE EXPOSICIÓN	17
5.3. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO	19
5.3.1. IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR EN EL MAPA ESTRATÉGICO ASOCIADO	19
5.3.2. ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO	20
5.3.3. ZONAS DE CONFLICTO	22
6. PLAN DE GESTIÓN DEL RUIDO EN EL AEROPUERTO DE VALÈNCIA	26
6.1. ANTECEDENTES	26
6.2. OBJETIVOS	27
6.3. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO	27
6.3.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE	28
6.3.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO	28
6.3.3. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO	30
6.3.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS	30
6.3.5. SISTEMA DE MONITORADO DE RUIDO	30
6.3.6. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS	32
6.4. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	34
6.5. NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR EN EL PLAN DE ACCIÓN	35
6.5.1. REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE	35
6.5.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO	35
6.5.3. RESTRICCIONES OPERATIVAS	37
6.5.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA	38
6.5.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	38
6.6. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN	39
6.7. SÍNTESIS DEL PLAN DE ACCIÓN	40

ANEXOS

ANEXO I: Glosario de términos

ANEXO II: Cartografiado estratégico de ruido

Plano 0.	Plano guía.
Plano 1.	Mapa de niveles sonoros L_{den}
Plano 2.	Mapa de niveles sonoros L_n
Plano 3.	Mapa de niveles sonoros L_d
Plano 4.	Mapa de niveles sonoros L_e

ANEXO III: Planeamiento territorial

ANEXO IV: Ámbito del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de València

RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente al mapa estratégico de ruido, en su tercera fase, del aeropuerto de València.

El plan de acción que se desarrolla persevera en la estrategia de mejora iniciada, desde el punto de vista acústico, en el entorno del aeropuerto y lo completa planificando las actuaciones correctoras necesarias en las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica de aplicación.

Las líneas de trabajo formuladas se desarrollan en consonancia con las medidas ya propuestas en el plan de acción asociado a la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto, adaptando las mismas al nivel de ejecución actual y al periodo de vigencia temporal del plan.

Todas las actuaciones 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. El enfoque equilibrado proporciona a los Estados contratantes de la OACI un enfoque internacionalmente convenido para afrontar el problema del ruido en los aeropuertos. Comprende cuatro elementos principales: reducción del ruido en la fuente, planificación y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves.

Este esquema de tareas se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes como son la evaluación continuada del impacto producido mediante sistemas de control y vigilancia, la información a las autoridades locales, grupos de interés y público en general de los aspectos ambientales, la colaboración con los diferentes agentes del sector, que permita detectar oportunidades de mejora, y la ejecución de un plan de aislamiento acústico como medida correctora que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios.

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 el aeropuerto de València. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y continua mejora.

Dentro del Plan de Acción se han incluido todas las medidas relativas al aeropuerto de València, tanto las que son responsabilidad de Aena como Gestor Aeroportuario, de Enaire como proveedor de servicios de Navegación Aérea y las correspondientes a la Dirección General de Aviación Civil.

En la siguiente tabla se refleja la descripción de las propuestas contenidas 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.

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
1. Reducción de ruido en la fuente			
1.1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
2. Procedimientos operacionales			
2.1	Mantenimiento del desplazamiento de umbral en cabecera 30	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera
2.2	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para la pista 12/30	2018 Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.3	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
2.4	Tramitación de la publicación de AIP de la definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	2018-2023	Publicación en AIP
2.5	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno.	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.6	Se continuará con las limitaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de infracciones y sanciones impuestas
2.7	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
2.8	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
3. Planificación y Gestión suelo			
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 consultas realizadas respecto al desarrollo de futuros planeamientos
4. Restricciones operativas			
4.1.	Mantenimiento de la restricción sobre los vuelos IFR de escuela y entrenamiento	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos IFR de escuela y entrenamiento
4.2	Estudio necesario para analizar y valorar la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC).	2018-2023	Nº de operaciones anuales de AMC

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
5. Control y vigilancia de la calidad acústica			
5.1	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
6.-Información y participación pública y de los agentes implicados.			
6.1.	Se seguirá con la transparencia y la información al ciudadano y a las autoridades locales (web, la WebTrak e informes acústicos a organismos oficiales)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de consultas realizadas y nº de informes emitidos
6.2	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 y tiempo de contestación
6.3	Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Fecha y principales acuerdos de las comisiones
7.-Plan de aislamiento acústico			
7.1	Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica aprobada del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

1. OBJETO Y PLANTEAMIENTO DEL PLAN DE ACCIÓN

1.1. OBJETO

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente al Mapa Estratégico de Ruido (MER), en su tercera fase, del aeropuerto de València, el cual fue sometido a información pública el 23 de septiembre de 2017, mediante anuncio en el Boletín oficial del Estado, número 230.

La normativa vigente requiere, para este mapeado estratégico, la adopción de un plan de acción que recoja las medidas encaminadas a compatibilizar el funcionamiento y el desarrollo de la infraestructura con las actividades consolidadas en el ámbito de estudio. Este requisito está recogido tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, como en el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, que la desarrolla, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Su principal objetivo radica en el análisis en detalle de los conflictos ya detectados en el mapa estratégico de ruido y los nuevos inventariados con el propósito de establecer unas líneas de actuación enfocadas a la reducción de los niveles de inmisión.

1.2. PLANTEAMIENTO METODOLÓGICO

El contenido mínimo de un plan de acción se encuentra regulado por el Anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

Para poder cumplir con las exigencias legales descritas, así como con los objetivos principales de un plan de acción, el trabajo se ha estructurado en una serie de fases muy concretas que definen las líneas de actuación a seguir:

- ✓ Análisis del marco normativo aplicable.
- ✓ Descripción del aeropuerto e identificación de la problemática acústica existente en el entorno del mismo.
- ✓ Caracterización de las zonas de conflicto. Se caracterizarán aquellos enclaves que serán considerados en el plan de acción, en los que se han detectado superaciones sobre los objetivos de calidad acústica fijados por la legislación aplicable.
- ✓ Definir las actuaciones preventivas y planificar las medidas correctoras necesarias en las zonas en las que se incumplan los objetivos de calidad establecidos en el Real Decreto 1367/2007. Estas medidas estarán orientadas a compatibilizar las actividades consolidadas en tales zonas con la actividad del aeropuerto, y a garantizar que se cumplen al menos, los objetivos de calidad acústica establecidos para el interior de las edificaciones.

Este desarrollo se completará con una serie de mapas e imágenes que reflejan la información descrita en cada uno de los apartados anteriores, y la definición y localización de las medidas correctoras propuestas.

2. CONTEXTO JURÍDICO

2.1. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

El marco normativo vigente a nivel estatal en materia de ruido está constituido por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, desarrollada reglamentariamente mediante el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

Con este marco se completa la transposición 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 y se establece un marco unificado para la definición y evaluación de la acústica ambiental, mediante distintos instrumentos que pueden ser tanto preventivos como correctores, entre los que se encuentran los Planes de Acción en materia de contaminación acústica.

El contenido y la estructura, tanto del cartografiado estratégico de ruido como de los planes de acción, están fijados por esta legislación vigente. En concreto, en el anexo V del **Real Decreto 1513/2005** se detalla el contenido mínimo a incluir en los Planes de Acción frente a la contaminación por ruido ambiental asociados a los Mapas Estratégicos de Ruido.

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

ANEXO V/ Requisitos mínimos de los Planes de acción.

1. *Los planes de acción incluirán, como mínimo, los elementos siguientes:*
 - *Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas.*
 - *Autoridad responsable.*
 - *Contexto jurídico.*
 - *Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.*
 - *Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.*
 - *Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.*
 - *Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.*
 - *Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.*
 - *Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.*
 - *Estrategia a largo plazo.*

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

- Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.
 - Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.
2. Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:
- Regulación del tráfico.
 - Ordenación del territorio.
 - Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
 - Selección de fuentes más silenciosas.
 - Reducción de la transmisión de sonido.
 - Medidas o incentivos reglamentarios o económicos.
3. Los planes de acción recogerán estimaciones por lo que se refiere a la reducción del número de personas afectadas (que sufren molestias o alteraciones del sueño.)

Con repercusión sobre los Planes de Acción, el **Real Decreto 1367/2007** establece los objetivos de calidad acústica a cumplir en base a una categorización del territorio en áreas acústicas de acuerdo al uso predominante del suelo. Estos umbrales de calidad se definen sobre unos indicadores específicos cuya definición y metodología de obtención se remite al Real Decreto 1513/2005. Los artículos que hacen referencia a estos aspectos se incluyen a continuación.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.**Capítulo III / Sección 2.a: Objetivos de calidad acústica.****Artículo 14. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas.**

1. En las áreas urbanizadas existentes se establece como objetivo de calidad acústica para ruido el que resulte de la aplicación de los siguientes criterios:
 - a) Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor. En estas áreas acústicas las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado, mediante la aplicación de planes zonales específicos a los que se refiere el artículo 25.3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
 - b) En caso contrario, el objetivo de calidad acústica será la no superación del valor de la tabla A, del anexo II, que le sea de aplicación.
2. Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. (continuación)

3. *Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales delimitados, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.1 la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como área acústica tipo g), por requerir una especial protección contra la contaminación acústica, se establecerán para cada caso en particular, atendiendo a aquellas necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación.*
4. *Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, se establece el mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.*

2.2. CRITERIOS DE CALIDAD ACÚSTICA EXIGIBLES

Entre los objetivos principales del Real Decreto 1367/2007 figura el establecimiento de unos criterios de valoración homogéneos de los niveles sonoros asociados a las infraestructuras de transporte.

La metodología de evaluación considera el análisis de tres indicadores $L_{\text{día}}$, L_{tarde} y L_{noche} cuya definición se remite al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, como:

- ✓ $L_{\text{día}}$ (Índice de ruido día): es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2:1987, determinado a lo largo de todos los períodos día (7 - 19 horas) de un año.
- ✓ L_{tarde} (Índice de ruido tarde): es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2:1987, determinado a lo largo de todos los períodos tarde (19 - 23 horas) de un año.
- ✓ L_{noche} (Índice de ruido noche): es el nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2: 1987 determinado a lo largo de todos los períodos noche (23 - 7 horas) de un año.

Los índices definidos 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.

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

Tabla 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.*

Fuente: Tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. BOE núm. 254, de 23 de octubre de 2007 modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio (BOE núm 178, de 26 de julio de 2012).

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

3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO DE VALÈNCIA Y SU ENTORNO

3.1. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO

El aeropuerto de València se encuentra situado a 8 km al oeste de la ciudad de València, en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet. Como consecuencia de su creciente tráfico, se ha convertido en un importante centro de negocios y turismo, facilitando el desarrollo económico de la zona.

El aeropuerto de València se encuentra entre los diez primeros con mayor volumen de tráfico en España, llegando durante el año 2016 prácticamente a alcanzar las 62.804 operaciones y 5.798.853 pasajeros.

El tráfico es mayoritariamente internacional (72%), siendo Italia, Francia, Reino Unido y Alemania los países que aportan mayor número de pasajeros. El tráfico nacional representa el 28 por ciento del total. Los tres destinos con más pasajeros son Palma de Mallorca, Madrid e Ibiza.

Respecto a la configuración física del aeropuerto, el campo de vuelos consta en una pista. La pista tiene una orientación 12-30, de 3.215 metros de longitud y 45 metros de anchura. La figura siguiente representa la disposición de la pista y de cada uno de los umbrales en el aeropuerto.

Ilustración 1. Localización de pistas y umbrales en el aeropuerto de València.



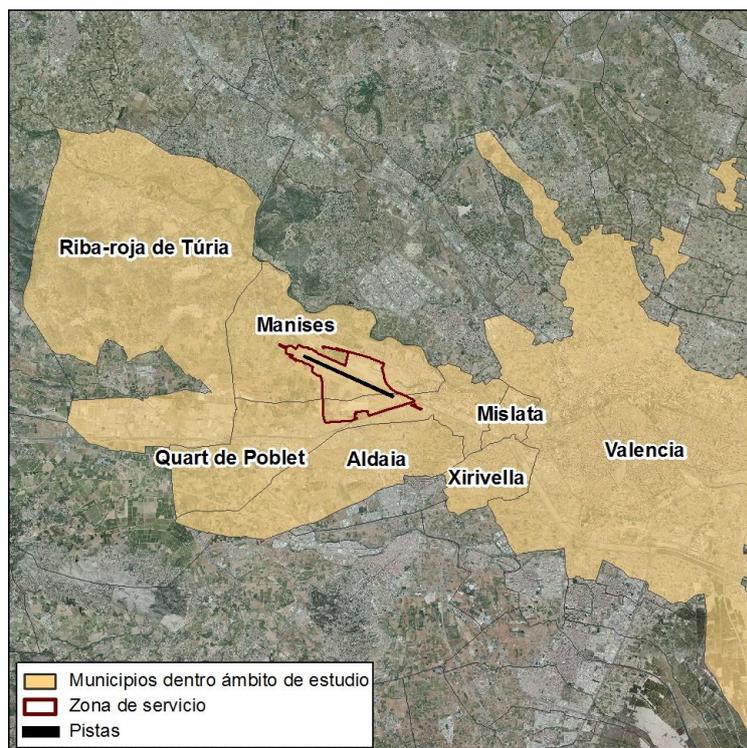
Fuente: Elaboración propia

3.2. DESCRIPCIÓN DEL ÁMBITO DE ESTUDIO

El **ámbito territorial** del presente plan de acción queda definido por el área correspondiente a la superficie de territorio definida por las isófonas de L_{den} 55 dB(A) y L_{noche} 50 dB(A).

De acuerdo a la delimitación realizada, la zona de estudio se extiende parcialmente sobre los siguientes términos municipales: Aldaia, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Riba-roja de Túria, València y Xirivella. Su localización en relación con el aeropuerto de València puede apreciarse en la siguiente ilustración.

Ilustración 2. Municipios incluidos en el ámbito de estudio.



Fuente: Elaboración propia.

4. PROCEDIMIENTO DE INFORMACIÓN PÚBLICA

4.1. DESCRIPCIÓN DEL PROCESO

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley 37/2003 del Ruido, se publicó Anuncio en el Boletín Oficial del Estado, número 230, de 23 de septiembre de 2017, en el apartado de Otros anuncios oficiales, por el que sometía a información pública los Mapas Estratégicos de Ruido (Fase III) de los aeropuertos de Palma de Mallorca, Alicante-Elche, València y Málaga-Costa del Sol.

En este anuncio se recogían los lugares y Administraciones en las que estaría la documentación expuesta al público en los días y horas hábiles de oficina para cada uno de los aeropuertos citados anteriormente.

Concretamente la documentación relativa al Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de València, estuvo disponible en la Subdelegación del Gobierno en València, sita en la Calle Joaquín Ballester, 39, 46009, València.

Adicionalmente, la información relativa a todos los aeropuertos estuvo disponible en la página web del Ministerio de Fomento, <http://www.fomento.es> (área de actividad: Aviación Civil-Novedades/destacados).

Las posibles alegaciones u observaciones que la evaluación de dicha documentación pudiera ocasionar debían remitirse a la Dirección General de Aviación Civil perteneciente al Ministerio de Fomento, facilitándose la siguiente dirección: Paseo de la Castellana,67. 5ª planta, 28071 Madrid

4.2. RELACIÓN DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

Se ha recibido un escrito de alegación al Mapa Estratégico de Ruido del Aeropuerto de València, en su Fase III., presentada por el ayuntamiento de Xirivella mediante Oficio de 29 de noviembre de 2017.

4.3. SÍNTESIS DE LAS ALEGACIONES

Para la solicitud recibida se incorpora a continuación una tabla-resumen que contiene las solicitudes/consultas realizadas en la alegación y su correspondiente respuesta.

Tabla 8. Síntesis alegación presentada al Mapa Estratégico de Ruido. Fase III. Aeropuerto de València

ALEGACIÓN AYUNTAMIENTO DE XIRIVELLA	
SÍNTESIS	RESPUESTA
REFERENCIAS APARTADOS 1 y 2 DE LA MEMORIA	
Valoración de uso de la metodología CNOSSOS-EU de modo adicional	Tal como refleja la propia Memoria, el MER obtenido es conforme al Documento Nº 29 de la ECAC.CEAC (3ª versión, 2005). Este método de evaluación es el incorporado por la Directiva 2015/996 en el método común de evaluación CNOSSOS-EU para el ruido de aeronaves. Por tanto, aunque la adopción como método obligatorio para el cálculo de los niveles de ruido es a partir de diciembre de 2018, ya se ha aplicado en la fase III del MER.
Competencia en el cartografiado estratégico mapas aeropuertos, personas afectadas, aglomeraciones, viviendas aisladas, contenido del Plan de acción, etc	Se señala que la información contenida en la Memoria y documentación adjunta se ajusta a los contenidos mínimos a cumplir con la legislación vigente para el mapa estratégico de un gran aeropuerto, siendo exigido el nivel de detalle que reflejan en su carta cuando ese dato se encuentre disponible. En relación al plan de acción, cabe añadirse que lo que se pide en la Memoria es comunicar un resumen de este, siendo al año siguiente (2018 en este caso), cuando se adoptará el Plan de Acción en su versión completa.
Contribución del ruido de otras infraestructuras	No es objeto del Mapa Estratégico.
Uso del cartografiado del MER III en la actualización del Plan de Aislamiento Acústico	La actualización de las isófonas que delimitan el ámbito del plan de aislamiento acústico no se realiza con los mapas estratégicos de ruido puesto que estos reflejan la situación y operativa de un año concreto, mientras que el plan de aislamiento acústico debe responder a la operativa habitual del aeropuerto.
REFERENCIAS APARTADO 3 DE LA MEMORIA	
Delimitación del ámbito territorial del MER III	El cálculo y resultado de los mapas se ajusta al ámbito reglamentario actualmente exigido, y las zonas de posible conflicto que señalan en su escrito se hayan identificadas, tal y como se refleja en la Memoria del presente MER (apartado 6.1.2 Inventario de Zonas de Conflicto)
REFERENCIAS APARTADO 4 DE LA MEMORIA	
Régimen de uso de pistas y trayectorias	Siguiendo la metodología que marca la citada Directiva 2002/49/CE y el documento 29 de la CEAC, se ha considerado para el cálculo los datos reales de la operación del aeropuerto durante el año 2016.
Dispersión horizontal respecto a la ruta nominal	Tal como establece la propia Memoria en su apartado 4.4.2.2, para los datos de dispersión horizontal, han sido empleados datos reales (obtenidos de SIRVAL mediante la herramienta ANOMS). En los documentos expuestos a información pública se incluye un resumen de los datos utilizados para la evaluación, así como los resultados finales obtenidos. En cuanto a la hipótesis de la dispersión para

ALEGACIÓN AYUNTAMIENTO DE XIRIVELLA	
SÍNTESIS	RESPUESTA
	aterrizajes, señalar que esta es conforme a la metodología definida en el Documento 29 de la CEAC.
Escenario de simulación	<p>En relación al aspecto señalado, se indica que se han usado datos de tráfico real de todo el año natural correspondiente a 2016. No se tienen en cuenta variaciones estacionales puesto que las mismas no son relevantes para evaluar los indicadores definidos en la Directiva.</p> <p>En cuanto al uso de índices suplementarios, los mapas cumplen con la tarea de determinar, según los métodos de evaluación comunes a todos los estados miembros de la Unión Europea, la exposición al ruido ambiental en un ámbito territorial definido en función de los indicadores comunes requeridos por la Directiva 2002/49..</p>
REFERENCIAS APARTADO 5 DE LA MEMORIA	
Grados de exposición en la población afectada	Los estudios solicitados no son objeto del Mapa Estratégico de Ruido
REFERENCIAS APARTADO 7 DE LA MEMORIA	
Respecto al capítulo 7 (Plan de Acción)	<p>Se informa que el Plan de acción correspondiente al MER III se elaborará en su versión completa al año siguiente (2018 en este caso),.</p> <p>Asimismo, , se señala que no es objeto del Mapa Estratégico de Ruido proponer medidas preventivas o correctoras del ruido, ni tampoco analizar posibles incumplimientos de trayectorias objeto de sanción, así como del establecimiento de restricciones operativas, actuaciones que no están en el ámbito de adopción de la elaboración del MER,.</p>

Fuente: Elaboración propia

4.4. MODIFICACIONES APROBADAS

Con respecto a la documentación sometida a información pública y la alegación recibida, no ha sido necesaria la introducción de modificaciones en la memoria del Mapa Estratégico del aeropuerto de València.

5. RESULTADOS DEL CARTOGRAFIADO ESTRATÉGICO DE RUIDO

5.1. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE NIVELES SONOROS

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

Para la obtención de los mapas, se han superpuesto los resultados gráficos procedentes del software INM sobre una base cartográfica adecuada basada en los planos 1:25.000 del Centro Nacional de Información Geográfica (CNIG-IGN), utilizando un Sistema de Información Geográfica (SIG).

5.2. EVALUACIÓN DE LOS RESULTADOS DE EXPOSICIÓN

En este apartado se realiza una síntesis de los principales resultados obtenidos en el Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de València.

Las siguientes tablas muestran los datos de exposición relativos a la estimación de superficies (km²), número de personas (centenas) y viviendas (centenas) para cada uno de los indicadores analizados.

Tabla 4. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{den} .

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	14,594	576	260
60-65	6,366	64	32
65-70	2,211	1	1
70-75	0,714	-	-
>75	0,644	-	-

Fuente: Elaboración propia

Tabla 5. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador $L_{día}$.

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	8,622	201	99
60-65	3,463	2	1
65-70	1,019	1	1
70-75	0,447	-	-
>75	0,402	-	-

Fuente: Elaboración propia

Tabla 6. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{tarde} .

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
55-60	10,117	318	151
60-65	4,163	19	9
65-70	1,230	1	1
70-75	0,517	-	-
>75	0,457	-	-

Fuente: Elaboración propia

Tabla 7. Área estimada, población y viviendas expuestas. Indicador L_{noche} .

RANGO	AREA (KM ²)	POBLACIÓN (CENTENAS)	VIVIENDAS (CENTENAS)
50-55	7,795	122	61
55-60	3,197	1	1
60-65	0,940	1	1
65-70	0,400	-	-
>70	0,329	-	-

Fuente: Elaboración propia

En el apartado 5. Cálculo de niveles de exposición del documento *Memoria Técnica del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de València* puede consultarse una descripción más amplia de la información de partida utilizada y el tratamiento empleado para el cálculo de los niveles de exposición aquí mostrados.

5.3. INVENTARIO DE ZONAS DE CONFLICTO

5.3.1. IDENTIFICACIÓN PRELIMINAR EN EL MAPA ESTRATÉGICO ASOCIADO

Para detectar de forma preliminar las zonas de conflicto en el MER de la Fase III, se identificaron todas aquellas áreas que superaban los objetivos de calidad acústica establecidos en la normativa estatal, concretamente en el Real Decreto 1367/2007, tal y como aparece recogido en el apartado 6. *Análisis de los resultados obtenidos* del documento Memoria del Mapa Estratégico de Ruido.

Una vez identificadas éstas, 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 $L_d > 65$ dB(A), $L_e > 65$ dB(A) o $L_n > 55$ dB(A).
- ✓ Aquellos usos de carácter docente o sanitario que superan los criterios para áreas “tipo e” es decir niveles sonoros que sobrepasan los $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) o $L_n > 50$ dB(A).

Según esta metodología se inventariaron viviendas en los municipios de Manises, Quart de Poblet y Riba-roja de Túria donde se excedían los criterios de calidad para las áreas de “tipo a”.

Tabla 8. 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	
Manises	1	1	1	Norte de la Urbanización la Mallà colindante con el límite de la zona de servicio. Diseminado en prolongación con la pista, sector umbral 12
Quart de Poblet	-	-	1	Diseminado en prolongación con la pista, sector umbral 30
Riba-roja de Túria	-	-	1	Urbanización La Llobatera

Fuente: Elaboración propia

Tabla 2. Entidades de población que exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para áreas acústicas tipo e

MUNICIPIO	CENTROS CULTURALES / DOCENTES Ó SANITARIOS	NOMBRE
	Nº DE CENTROS	
Manises	3	E. Infantil "Príncipe Valiente
		Centro Socio Cultural Sant Jeroni
		Centro religioso de Testigos de Jehová
Mislata	1	C.P. Rei En Jaume.

MUNICIPIO	CENTROS CULTURALES / DOCENTES Ó SANITARIOS	
	Nº DE CENTROS	NOMBRE
Quart de Poblet	1	Centro Público de educación de personas adultas Escola d'Adults
Riba-roja de Túria	1	Centro Específico de Enfermos Mentales Camp del Turia
València	1	Centro UNED.
		Escuela Infantil Los Pinos
		CP Vicente Tosca
		CPE Nuestra Señora de la Salud
		Casa de Cultura de Xirivella
		Consultorio Barrio de Luz
		Iglesia San Francisco de Paula
		Ermita Nuestra Señora de la Salud
Xirivella	8	Iglesia Nuestra Señora de la Salud

Fuente: Elaboración propia

5.3.2. ANÁLISIS DE PLANEAMIENTO

Sin embargo, para la elaboración del presente documento, se concreta esta delimitación preliminar a partir de la caracterización del territorio en áreas acústicas, atendiendo a la propia zonificación acústica o, en su caso, a los instrumentos de ordenación vigente de los municipios, relativos a la clasificación y calificación del suelo.

En concreto, la planificación territorial de la zona de estudio se rige por los siguientes instrumentos, así como las modificaciones aprobadas hasta la fecha de elaboración de este estudio:

- Aldaia: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 05/01/1990 (DOGV 04/12/1990).
- Manises: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 22/12/1988 (BOP 24/01/1989).
- Mislata: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 29/03/1988 (BOP 12/07/1988).
- Quart de Poblet: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por Resolución de Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes 03/07/2002 (DOGV 16/09/2002).
- Riba-roja de Túria: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la por la Comisión Territorial de Urbanismo 23/10/1996 (BOP 08/01/1997).
- València: Zonificación acústica dentro del Plan de Acústico aprobado el 30 de julio de 2010.
- Xirivella: Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la por la Comisión Territorial de Urbanismo 24/03/1993 (BOP 09/06/1993).

En el *Anexo III. Planeamiento territorial* de este documento se adjunta la representación gráfica del planeamiento vigente en cada municipio del ámbito territorial considerado.

El análisis de la distribución por categoría de suelo (clasificación y calificación) del ámbito de estudio considerado se adjunta en las tablas incluidas a continuación.

Tabla 9. Superficie (ha) por clasificación de suelo existente en el área de estudio

CLASIFICACIÓN DEL SUELO		
Suelo Urbano	Suelo Urbanizable	Suelo no urbanizable
521,130	112,818	1.698,135

Fuente: Elaboración propia

Tabla 10. Superficie (ha) por calificación de suelo existente en el área de estudio

CALIFICACIÓN DEL SUELO	
Calificación	Superficie por categoría (ha)
Residencial	272,33
Industrial	244,67
Terciario	36,56
Zonas verdes	43,91
Equipamiento Educativo-cultural	10,23
Equipamiento sanitario-asistencial	5,01
Equipamiento deportivo-recreativo	8,93
Otros equipamientos	15,24
Red viaria	143,76
Red aeroportuaria	370,67

Fuente: Elaboración propia

Tabla 11. Superficie (ha) por áreas acústicas en el área de estudio (Municipio de València)

ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	
Área acústica	Superficie por categoría (ha)
Residencial	62,45
Industrial	48,55
Sanitario, docente y cultural	8,54
Infraestructuras de transporte	1,78

Fuente: Elaboración propia

5.3.3. ZONAS DE CONFLICTO

Una vez examinada el área de estudio en cuanto a su calificación y clasificación del suelo, es necesario analizar aquellas zonas del ámbito de estudio donde se vulneran los objetivos de calidad acústica fijados en la legislación vigente, en función de los usos predominantes del suelo que se especifican en los instrumentos de ordenación urbana citados anteriormente.

En la siguiente tabla se muestra la correlación entre las diferentes calificaciones del suelo y los valores objetivo de calidad acústica que le serían de aplicación, tomando como referencia los usos predominantes del suelo y los valores de inmisión sonora recogidos en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007.

Tabla 11. Equivalencia entre calificación de usos y valores objetivo de calidad acústica

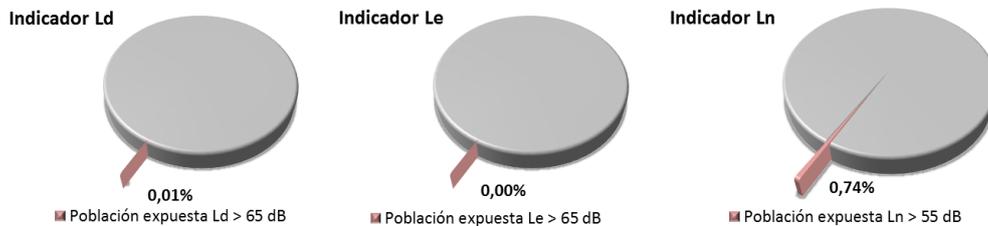
CALIFICACIÓN DEL SUELO	OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA (DB(A))		
	L _d	L _e	L _n
Residencial	65	65	55
Industrial	75	75	65
Terciario	70	70	65
Zonas verdes	73	73	63
Equipamiento educativo-cultural	60	60	50
Equipamiento sanitario-asistencial	60	60	50
Equipamiento deportivo-recreativo	73	73	63
Otros equipamientos	70	70	65
Red viaria	En el límite perimetral de estos sectores del territorio, no se superarán los objetivos de calidad acústica aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos.		
Red aeroportuaria			

Fuente: Elaboración propia

En este sentido, cabe destacar que se han examinado los suelos que fueron clasificados como urbanos en sus respectivos planeamientos urbanísticos. No obstante, con el fin de tener en consideración las zonas de crecimiento urbano consolidadas, también se han analizado los sectores del territorio clasificados como urbanizables que presentan en la actualidad un alto grado de desarrollo.

En la siguiente ficha, se detallan las superficies (ha) expuestas, los datos relativos al número de personas (estimadas en centenas), así como el número de colegios y hospitales (en unidades) detectados por encima de los objetivos de calidad (OCA).

Los porcentajes para cada indicador de población expuesta por encima de los OCA recogidos en los gráficos de la ficha, se han obtenido a partir de los datos de población total expuesta en el ámbito de estudio por indicador.

MER FASE III. AEROPUERTO DE VALÈNCIA
Población por encima de OCA

Superficie expuesta (ha) por encima de OCA. Áreas de sensibilidad acústica

ÁREAS ACÚSTICAS	L _{DÍA}	L _{TARDE}	L _{NOCHE}
a	L _{día} >65dB(A) -	L _{tarde} >65dB(A) 0,076	L _{noche} >55dB(A) 2,516
e	L _{día} >60dB(A) -	L _{tarde} >60dB(A) 0,003	L _{noche} >50dB(A) 3,543

Superficie expuesta (ha) por encima de OCA. Suelo urbanizable

	L _{DÍA} >60DB(A)	L _{TARDE} >60DB(A)	L _{NOCHE} >50DB(A)
SUELO URBANIZABLE (*)	-	-	0,343

Nº de colegios y hospitales afectados

Nº	L _{DÍA}	L _{TARDE}	L _{NOCHE}
Colegios	L _{día} >60dB(A) 1	L _{tarde} >60dB(A) 1	L _{noche} >50dB(A) 6
Hospitales	L _{día} >60dB(A) -	L _{tarde} >60dB(A) -	L _{noche} >50dB(A) -

(*) Para la contabilización de la superficie de suelo urbanizable expuesto a niveles por encima de Ld 60, Le 60 y Ln 50 se han tenido en cuenta áreas de suelo urbanizable calificado como residencial, equipamientos de uso educativo cultural o sanitario asistencial, o que no tengan un uso asignado.

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 la tabla adjunta a continuación se recogen las zonas de conflicto en las que se superan los objetivos de calidad acústica en el entorno aeroportuario.

Tabla 3. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo.

CALIFICACIÓN DEL SUELO	MUNICIPIOS AFECTADOS	PERIODO EXPUESTO	OBSERVACIONES
Urbano residencial	Manises	Noche	Al suroeste del aeropuerto muy próximo a la cabecera 12
Urbano residencial	Quart de Poblet	Noche	Pequeña área al sureste de la cabecera 30 en el Barri del Crist
Urbano residencial	Riba-roja de Túria	Noche	Núcleo residencial de Riba-roja de Túria, al noroeste del aeropuerto
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Mislata	Noche	C.E.I.P Rei en Jaume
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Quart de Poblet	Tarde	Centro Público de educación de personas adultas Escola d'Adults
Urbano Equipamiento sanitario-asistencial	Riba-roja de Túria	Noche	Se detecta la presencia del centro específico de enfermos mentales en el núcleo de Riba-roja de Túria
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Xirivella	Noche	Centro Privado de Enseñanza Nuestra Señora de la Salud
Urbano Equipamiento educativo-cultural	Xirivella	Noche	Centro docente C.P. Vicent Tosca y el Consultorio sanitario Barrio de Luz
Sanitario, docente y cultural	València	Noche	Centro UNED
Urbanizable Residencial	Quart de Poblet	Noche	Pequeña zona considerada de uso residencial al sur del cementerio "Quart de Poblet"

Fuente: Elaboración propia

También se han inventariado 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 indicadores $L_{\text{día}}$, L_{tarde} y L_{noche} en los municipios de Manises, Quart de Poblet y Riba-roja de Túria.

Estas viviendas en el municipio de Manises se encuentran, en su gran mayoría, distribuidas de forma diseminada en prolongación con la pista en la zona cercana al umbral 12 y en el área norte de la urbanización La Mallà, colindante con la zona de servicio del aeropuerto. La afección a las viviendas en este municipio está presente durante los tres períodos temporales evaluados, pero con una clara predominancia durante el periodo nocturno.

También durante el periodo noche se añade afección a viviendas por encima de los criterios de calidad fijados para áreas residenciales en los municipios de Quart de Poblet, encontrándose viviendas afectadas dispuestas de manera diseminada en prolongación con la pista y cerca del umbral 30, y en el municipio de Riba-roja de Túria en la Urbanización de La Llobatera.

Del mismo modo, también se han localizado centros culturales o sanitarios en los que se exceden los criterios de calidad fijados por el Real Decreto 1367/2007 para las áreas acústicas tipo e, $L_d > 60$ dB(A), $L_e > 60$ dB(A) y $L_n > 50$ dB(A), no ubicados en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural o asistencial.

- En el municipio de Quart de Poblet, se detecta la presencia del centro de salud y bienestar univale, situado sobre suelo urbano de uso industrial.
- Dentro del municipio de Xirivella, se ha inventariado la Escuela Infantil Los Pinos sobre suelo residencial, al igual que la Casa de Cultura de Xirivella, la Iglesia San Francisco de Paula, Iglesia de Nuestra Señora de la Salud y la Ermita de Nostra Senyora de la Salut.
- En el municipio de Manises se localizan el Centro Salón del Reino de los Testigos Cristianos de Jehová, el Centro Socio Cultural Sant Jeroni y la Escuela Infantil Príncipe Valiente, ambos situados sobre suelo urbanizable de uso de equipamiento deportivo-recreativo.

La localización de las zonas de conflicto detectadas en función del uso del suelo se puede consultar en la siguiente ilustración.

Ilustración 3. Localización de las zonas de superación



Fuente: Elaboración propia

6. PLAN DE GESTIÓN DEL RUIDO EN EL AEROPUERTO DE VALÈNCIA

6.1. ANTECEDENTES

El aeropuerto de València, ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica desde hace más de una década.

En este sentido, en el año 2007 Aena elaboró los primeros Mapas Estratégicos de los grandes aeropuertos, en cumplimiento de la Directiva 2002/49 CE, sobre gestión y evaluación del ruido ambiental, los cuales deben revisarse cada 5 años. Por este motivo, en 2012 se procedió a elaborar la segunda fase de los mapas y en 2017, la fase III a la que corresponde el presente plan de acción. El objeto final de estos mapas consiste en elaborar un diagnóstico común de la situación acústica global de los miembros de la Unión Europea.

Siguiendo con esta gestión del ruido, durante el año 2016, se efectuó la delimitación de las servidumbres aeronáuticas acústicas, y su plan de acción asociado, exigidas por la Ley 5/2010, de 17 de marzo, de Navegación Aérea. Tras el necesario procedimiento de información pública, fueron aprobadas mediante el *Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de València*, publicado en el BOE nº42, de 16 de febrero de 2018.

Por un lado, este proceso implica la aprobación de unas servidumbres que reflejan la afección acústica del aeropuerto, tanto en la situación actual como en un horizonte futuro de desarrollo, con el propósito de salvaguardar la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en su zona de afección.

De forma análoga, el plan de acción se presenta como una constatación de la política vigente en materia de ruido que ha supuesto un adelanto considerable en el entorno de los aeropuertos, así como el compromiso de mejora continua mediante la definición de medidas protectoras, correctoras y compensatorias para cumplir los objetivos perseguidos.

Esta política de gestión del ruido aeroportuario se estructura en torno a las líneas de trabajo acordes con el concepto de “*enfoque equilibrado*”. Este principio fue ratificado por la Asamblea de la Organización de Aviación Internacional (OACI) mediante la resolución A36-22, de septiembre 2007, como instrumento de acción homogéneo para tratar el problema de la gestión del ruido en los aeropuertos.

Las líneas de trabajo que fija son fundamentalmente cuatro: 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.

6.2. OBJETIVOS

El plan de acción que se desarrolla persevera en la estrategia de mejora iniciada, desde el punto de vista acústico, en el entorno del aeropuerto y lo completa planificando las actuaciones correctoras necesarias en las zonas donde se superan los objetivos de calidad acústica de aplicación.

Las medidas propuestas deben asegurar la compatibilización de las actividades consolidadas en tales áreas con la actividad del aeropuerto, y el cumplimiento, al menos, de los objetivos de calidad acústica establecidos para el interior de las edificaciones.

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 València ya ha llevado a cabo o tiene en ejecución.

Posteriormente, se incluye la propuesta de actuaciones, donde se define el programa a corto y largo plazo para hacer frente a la problemática acústica en las inmediaciones del aeropuerto, en consonancia con la estrategia internacional del «enfoque equilibrado» anteriormente citada.

A todas las actuaciones propuestas se les ha asociado un indicador que 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.

6.3. MEDIDAS IMPLANTADAS PARA LA GESTIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO

Aena, consciente de que la contaminación acústica es uno de los principales aspectos ambientales generados a causa de la actividad aeronáutica en el ambiente aeroportuario, ha convertido en una de sus prioridades la reducción al mínimo posible de los niveles acústicos y la protección de la calidad de vida de las poblaciones del entorno aeroportuario.

A este respecto, las medidas puestas en práctica en el aeropuerto de València, encaminadas a minimizar las molestias que causa el ruido sobre la población del entorno, se encuadran en el marco del "enfoque equilibrado".

Esta línea de trabajo se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes como son la información a las autoridades locales, grupos de interés y público en general de los aspectos ambientales, la colaboración con los diferentes agentes del sector que permita detectar oportunidades de mejora y la ejecución de planes de aislamiento acústico como medida correctora que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios.

A continuación, se incluye brevemente el conjunto de actuaciones que actualmente se llevan a cabo en el aeropuerto de València en el contexto de su programa de gestión del ruido aeroportuario.

6.3.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DE RUIDO EN LA FUENTE

Aena y por tanto el aeropuerto de València, ha suscrito los acuerdos internacionales para establecer la reducción de los niveles de emisión en fuente adoptados hasta la fecha y verifica en todo momento su cumplimiento.

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 València 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.

6.3.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

6.3.2.1. Desplazamiento de umbral

El aeropuerto de València cuenta con un desplazamiento de umbral de la cabecera 30, de 300 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 en los aterrizajes al aumentar la altura de paso de aeronaves respecto al umbral no desplazado.

6.3.2.2. Diseño y optimización de trayectorias

Aena y Enaire han dedicado un esfuerzo muy importante en la implantación de procedimientos de precisión RNAV que no requieren sobrevolar las radioayudas terrestres. Las maniobras diseñadas bajo este concepto tienen algo más de flexibilidad para adaptarse al entorno y evitar en algunos casos el sobrevuelo de poblaciones y disminuir así la afección acústica.

Su operación requiere la certificación específica de las aeronaves que la utilicen derivada de la implantación de sistemas de navegación muy precisos. Como consecuencia se logran niveles de dispersión entorno a la trayectoria nominal muy inferiores a los que se producen sobre los sistemas convencionales, aumentando la eficacia de un trazado óptimo de la trayectoria.

Para el TMA del aeropuerto de València se ha implantado, para las dos cabeceras de la pista, maniobras SID y STAR de tipo B-RNAV, 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.

6.3.2.3. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje

El AIP actualmente vigente establece limitaciones al uso del **empuje de reversa**, de modo que queda prohibida su utilización en régimen superior al ralentí durante el periodo nocturno salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a torre inmediatamente.

Además, el aeropuerto de València ha implantado **maniobras de descenso continuo (CDA)** para operaciones de aproximación en periodo nocturno. Así, al ser el periodo temporal de menor demanda, la capacidad operativa del aeropuerto no se ve alterada por estos procedimientos. Concretamente, en el AIP están publicadas las cartas de llegada por instrumentos en descenso continuo para las dos cabeceras de la pista (12 y 30) para dicho periodo.

Esta técnica consiste en facilitar la realización de maniobras de aproximación con una pendiente de descenso continua en toda la maniobra, evitando escalones de descenso que generan mayor impacto acústico con la variación de potencia de los motores, lo que también disminuye el consumo de combustible y, por tanto, una menor emisión de gases contaminantes.

Asimismo, en febrero de 2018 se implantaron en este aeropuerto **maniobras PBN - RNP APCH en las cabeceras 12-30**. Estas maniobras están basadas en navegación satelital y son independientes del funcionamiento de las ayudas a la navegación basadas en tierra, ya sean ayudas para aproximaciones de precisión (ILS) o de no precisión (VOR/DME).

Las rutas de navegación por satélite están sujetas a una mayor precisión evitando la dispersión y con ello la afección acústica que esta pueda generar.

Estas maniobras serán “overlays” de las actuales maniobras de precisión ILS, coincidiendo su trayectoria nominal con las actuales maniobras de precisión.

6.3.2.4. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra

De forma adicional a las operaciones de despegue y aterrizaje, una aeronave puede generar unos niveles acústicos elevados mientras se encuentra en tierra. El origen de esta emisión se corresponde con actividades muy características cuya operación suele estar regulada dentro de los procedimientos de atenuación de ruidos publicados en el AIP.

Concretamente, en el aeropuerto de València se refieren a la ejecución de las **pruebas de motores** por encima de la potencia de ralentí, las cuales deberán ser realizadas en las zonas habilitadas a tal fin. Para realizar pruebas de motor a cualquier régimen deberá solicitarse autorización al Centro de Operaciones y éste las denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir. Este tipo de evento sonoro se produce con la aeronave estacionada y afecta de forma muy localizada al entorno del punto de emisión.

6.3.2.2 Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas

El aeropuerto de València dispone de un sistema de **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 (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, y de la clasificación acústica de cada aeronave.

Tabla 12. Incremento por clasificación acústica de la aeronave

CLASIFICACIÓN ACÚSTICA	DE 07:00 A 22:59 (HORA LOCAL)	DE 23:00 A 06:59 (HORA LOCAL)
Categoría 1:	70%	140%
Categoría 2:	20%	40%
Categoría 3:	0%	0%
Categoría 4:	0%	0%

Fuente: Guía de tarifas Aena 2018

La categoría acústica de cada aeronave se determinará conforme a los siguientes criterios:

- ✓ Categoría 1: Aeronaves cuyo margen acumulado sea inferior a 5 EPNdB.
- ✓ Categoría 2: Aeronaves cuyo margen acumulado esté comprendido entre 5 y 10 EPNdB.
- ✓ Categoría 3: Aeronaves cuyo margen acumulado esté comprendido entre 10 y 15 EPNdB.
- ✓ Categoría 4: Aeronaves cuyo margen acumulado sea superior a 15 EPNdB.

6.3.3. 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, como el industrial y el comercial.

Como se ha comentado anteriormente en el apartado 6.1. *Antecedentes* el aeropuerto de València tiene delimitada una servidumbre aeronáutica acústica aprobada por el *Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de València*, que deberá tenerse en cuenta por las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

6.3.4. RESTRICCIONES OPERATIVAS

El aeropuerto de València tiene publicado en su AIP restricciones operativas relativas a los vuelos de entrenamiento y escuela, los cuales no tienen permitida su operación en el aeropuerto.

6.3.5. SISTEMA DE MONITORADO DE RUIDO

Desde el año 2010 el aeropuerto de València tiene instalado un Sistema de Monitorado de Ruido y sendas de vuelo (SIRVAL). El sistema monitorado 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 anti ruido establecidos en el aeropuerto.

El sistema consta de 9 Terminales de Monitorado de Ruido (TMR) de los cuales tres 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 de ruido, por parte de ayuntamientos u organismos.

En la siguiente Ilustración puede verse la localización e identificación de cada uno de ellos.

Ilustración 5. Localización de los TMR del sistema SIRVAL. Aeropuerto de València

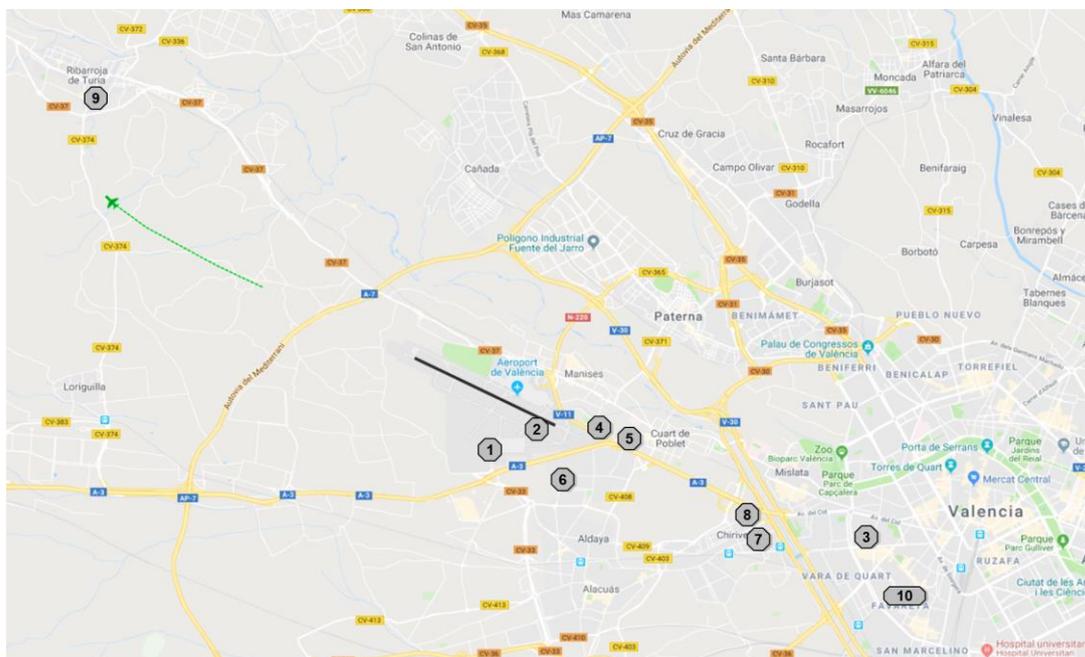


Tabla 13. Identificación de Terminales de Monitorizado de ruido del sistema SIRVAL

TMR	LOCALIZACIÓN	COORDENADAS GEOGRÁFICAS (WGS84)
1	Aeropuerto (Torre de control. Antigua base aérea)	39°28'48"N / 0°28'50"W
2 ¹	Aeropuerto (Caseta del ILS Cabecera 30)	39°29'05"N / 0°28'24"W
3	Vàlencia (Plaza de Maguncia)	39°27'55"N / 0°24'08"W
4	Manises (Calle Miguel David)	39°29'04"N / 0°27'35"W
5	Quart de Poblet (Calle Luis Vives)	39°28'57"N / 0°27'15"W
6	Aldaia (Barrio del Cristo)	39°28'32"N / 0°28'02"W
7 ¹	Xirivella (Plaza de la Iglesia)	39°27'56"N / 0°25'30"W
8	Mislata (Avenida de la Paz)	39°28'09"N / 0°25'40"W
9 ¹	Ribarroja (Urbanización Entrenaranjos)	39°33'00"N / 0°32'13"W

TMR	LOCALIZACIÓN	COORDENADAS GEOGRÁFICAS (WGS84)
10	Terminal Portátil	-

¹Cuenta con estación meteorológica

Fuente: Elaboración propia

6.3.6. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS

El aeropuerto de València es consciente de la importancia de crear un clima de colaboración y confianza entre el gestor aeroportuario y la ciudadanía, creando un beneficio para ambos agentes implicados. Por un lado, permite al gestor aeroportuario conocer cuáles son las principales fuentes de molestia para el entorno del aeropuerto y poder adoptar con eficacia las medidas necesarias. Al mismo tiempo, 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 València tiene operativas una serie de medidas:

6.3.6.1. Web pública de Aena. Información acústica suministrada por el aeropuerto de València

El aeropuerto de València lleva un estricto control de niveles sonoros asociados a la actividad del aeropuerto, efectuando un proceso de comunicación e información del impacto acústico real.

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

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.

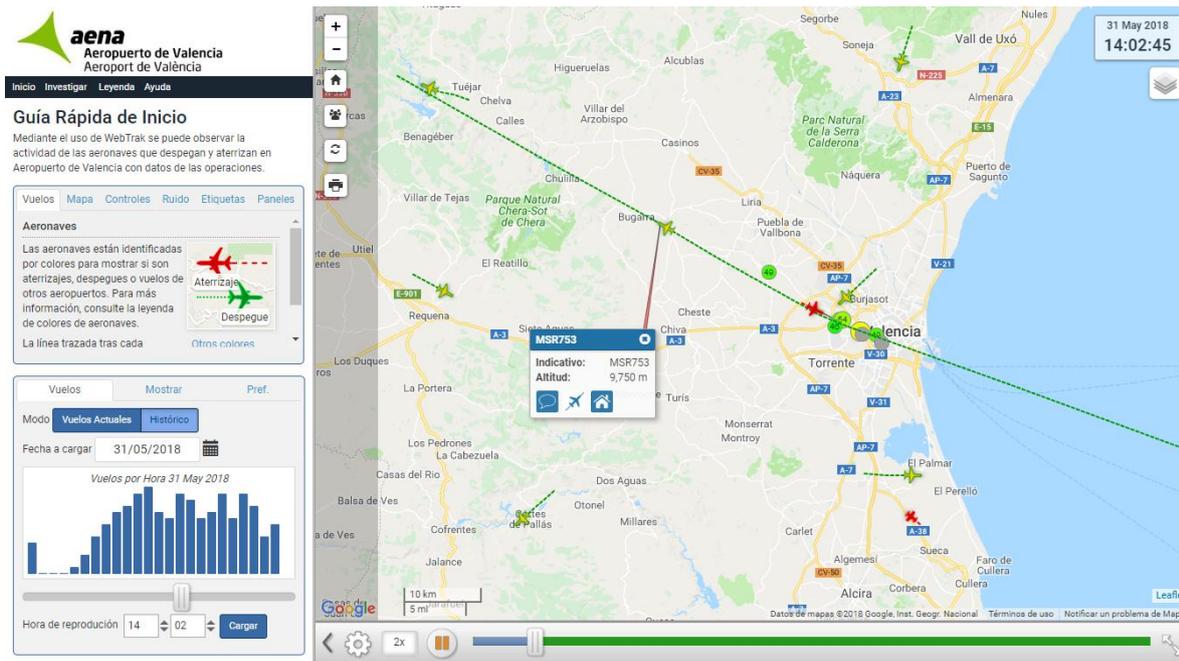
Este mapa interactivo de ruido permite a los usuarios, dentro de un entorno gráfico sencillo y cómodo, con numerosas facilidades de navegación, realizar consultas varias entre las que destacan las siguientes:

- ✓ Visualizar los movimientos de las aeronaves en vuelo, con datos como código, altitud o tipo de aeronave.
- ✓ 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 remitir una queja o reclamación de forma directa al Aeropuerto de València. 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.

Ilustración 4. WebTrak. Aeropuerto de València.



Fuente: Web Pública Aena

6.3.6.2. Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.

El aeropuerto de València atiende las peticiones de los ciudadanos y registra y gestiona las quejas recibidas relativas a medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido.

Como se ha comentado anteriormente, desde la implementación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelos proporcionado por el servicio WebTrak, también existe la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.

6.3.6.3. Comisión de Seguimiento Ambiental del Aeropuerto de València.

El aeropuerto de València cuenta con la *Comisión de Seguimiento Ambiental (CSA)* del aeropuerto de València constituida en julio de 2012 de acuerdo a la Resolución de 18 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, de modificación de modificación de la Resolución de 17 de noviembre de 2004, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Ampliación del aeropuerto de València de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

6.3.6.4. Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de València.

De forma análoga al punto anterior, de acuerdo a la Ley 5/2010, de 17 de marzo por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, se creó la *Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de València* con representación por parte de los agentes implicados mediante Orden PRE/1928/2011.

En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la propuesta de servidumbre acústica realizada, así como de las medidas contenidas en el plan de acción asociado.

6.4. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

El aeropuerto de València comenzó a ejecutar el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) asociado a la declaración de impacto ambiental correspondientes a los proyectos de Ampliación del Aeropuerto de València, formulada mediante Resolución de fecha 17 de noviembre de 2004 (BOE núm. 235 de 26 de noviembre de 2004).

La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices $LA_{eq\ día} 65\text{ dB(A)}$ y/o $LA_{eq\ noche} 55\text{ dB(A)}$, (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.

Posteriormente dicho Plan es ampliado de acuerdo al estudio acústico recogido en documento ambiental, tramitado por Aena en relación a la ampliación de las instalaciones del aeropuerto de València en virtud de las previsiones para el año 2011, en el que quedaron recogidas nuevas isófonas abarcando una superficie superior a las que inicialmente definían el ámbito de aplicación del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de València, (Resolución de 24 de febrero de 2009, publicada en el BOE núm. 49 de 26 de febrero 2009).

Dicha isófona fue actualizada durante el año 2012 quedando, de acuerdo al Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, definida por valores de 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).

Como resultado de la revisión de la huella de ruido tendrán derecho a ser incluidas en el plan de aislamiento acústico las viviendas y edificaciones de uso sensible (docente, cultural o sanitario) que, no estando incluidas en la huella anterior a la revisión, queden dentro de la huella revisada y no se encuentren en ámbitos sobre los que, previamente al otorgamiento de la licencia de construcción, la Dirección General de Aviación Civil hubiese informado al Ayuntamiento sobre la necesidad de que los nuevos proyectos constructivos incluyesen una insonorización adecuada para protegerse de la afección acústica originada por el aeropuerto.

Las nuevas viviendas y edificaciones de uso sensible (docente, cultural o sanitario) cuya licencia de construcción sea concedida con posterioridad a la notificación de la huella revisada al ayuntamiento responsable de su emisión, no tendrán derecho a ser incluidas en el plan de aislamiento acústico

La aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica del aeropuerto de València, amplía el ámbito de actuación del Plan de Aislamiento Acústico con la incorporación de las viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural) que, no estando anteriormente incluidas queden dentro de la Servidumbre Acústica, y no se encuentren igualmente en ámbitos sobre los que, previamente al otorgamiento de la licencia de construcción, la Dirección General de Aviación Civil hubiese informado al Ayuntamiento sobre la necesidad de que los nuevos proyectos constructivos incluyesen una insonorización adecuada para protegerse de la afección acústica originada por el aeropuerto.

Para aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles que cumplan las anteriores condiciones, la fecha de licencia o construcción de la que deberá disponer dicho inmueble para poder tramitar las correspondientes actuaciones de aislamiento acústico, deberá ser anterior a la fecha aprobación de la Servidumbre Acústica y su Plan de Acción asociado.

La delimitación del ámbito de actuación del Plan de Aislamiento acústico se puede consultar en el plano recogido en el Anexo IV del presente plan de acción.

6.5. NUEVAS MEDIDAS A INCORPORAR EN EL PLAN DE ACCIÓN

Tras una evaluación del seguimiento de las medidas implantadas hasta el momento en el aeropuerto, se han identificado una serie de aspectos donde se considera posible una mejora mediante la implantación de nuevas medidas, tales como la mejora en los procedimientos operativos de descenso continuo, las restricciones operativas o el fomento del uso de las maniobras de precisión.

Es necesario que tanto las medidas ya implantadas como las propuestas en este plan de acción, descritas a continuación, sean objeto de un programa de seguimiento y control, con una cierta periodicidad, que permita evaluar su eficacia y grado de implantación.

A continuación, se describen las medidas propuestas en el presente plan de acción y se incorpora una tabla en la que además se recoge el plazo de implantación y el indicador que definirá el programa de seguimiento.

6.5.1. 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, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (OACI).

6.5.2. PROCEDIMIENTO OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

6.5.2.1. Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las SID

Uno de los criterios más relevantes para el diseño de maniobras, especialmente las SID, es la minimización de la afección acústica sobre las poblaciones del entorno.

En algunos casos, especialmente en buenas condiciones meteorológicas, es común que las aeronaves soliciten al ATC el recorte de ciertas maniobras instrumentales, especialmente de salida (SID), al objeto de poder hacer un vuelo más eficiente.

En general, desde el punto de vista medioambiental, estas desviaciones o recortes de las maniobras instrumentales, son beneficiosas puesto que implican menos distancia volada y menos emisiones de gases contaminantes a la atmosfera.

Sin embargo, en muchas ocasiones, estos desvíos de las trayectorias nominales de las maniobras instrumentales de salida producen sobrevuelos por encima de poblaciones situadas en las cercanías de los aeropuertos y es necesario encontrar el adecuado equilibrio entre los dos beneficios medioambientales.

Se analizará, para el aeropuerto de València esta situación, estableciendo los niveles mínimos por debajo de los cuales no se podría autorizar ningún desvío de las maniobras establecidas en condiciones normales de operación, excepto que medien condiciones meteorológicas muy adversas o situaciones en que la seguridad operacional se pudiese ver comprometida.

6.5.2.2. 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 producir la publicación de estos niveles mínimos para la autorización de los desvíos de las maniobras establecidas en el AIP-España, de modo que sea de común conocimiento para todos los usuarios del aeropuerto.

6.5.2.3. Maniobras de descenso continuo CDA en periodo diurno

Tal y como se explica en el punto 6.3.2.2, esta técnica sólo es aplicable a las maniobras de aproximación y consiste en facilitar la realización de maniobras con una pendiente de descenso continua en toda la maniobra de aproximación, evitando escalones de descenso que generan mayor impacto acústico con la variación de potencia de los motores, lo que también disminuye el consumo de combustible y, por tanto, una menor emisión de gases contaminantes.

Dependiendo de la ubicación y del tipo de aeronave, los beneficios que aporta el uso de un CDA comparado con una aproximación convencional pueden llegar a una reducción de 5 dB(A) por vuelo. Este efecto se produce aproximadamente entre las 10 y las 25 millas náuticas anteriores al umbral, alejadas de la zona de influencia de las curvas isófonas representadas.

Estas maniobras están implantadas para las arribadas al aeropuerto de València para cualquiera de las dos cabeceras, 12/30, en periodo nocturno.

Las condiciones de uso de las maniobras de descenso continuo hacen que su utilización no siempre sea compatible con las técnicas que se utilizan cuando es necesario gestionar demandas medias/altas de tráfico en aeropuertos/TMA.

No obstante, se realizarán los estudios necesarios para analizar si existiesen “ventanas temporales”, en periodo diurno, en que la utilización de estas maniobras sea compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones a la capacidad.

6.5.2.4. Maniobras PBN - RNP APCH en las cabeceras 12-30

Este tipo de maniobras, tal como se ha comentado en el apartado 6.3.2.3. *Procedimientos operaciones de abatimiento de ruido en aterrizaje*, favorecen una mayor precisión evitando la dispersión y con ello laafección acústica que esta pueda generar.

Se fomentará la utilización de las maniobras PBN - RNP APCH implantadas durante el primer trimestre del 2018 en el aeropuerto para ambas cabeceras (12-30).

6.5.2.5. Restricción a la utilización del empuje de reversa

Se mantendrán las restricciones al uso del empuje de reversa en periodo nocturno.

6.5.2.6. Restricción a las Prueba de Motores

Se mantendrán las restricciones de realizar pruebas de motores en régimen superior al ralentí fuera de las áreas designadas.

6.5.2.7. Tasa de Ruido

El aeropuerto de València dispone de un sistema de **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 (Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional).

Se estudiará la viabilidad de introducción de mejoras para la operativa nocturna.

6.5.3. RESTRICCIONES OPERATIVAS

6.5.3.1. Restricciones a los vuelos IFR de escuela y entrenamiento

El aeropuerto continuará con la prohibición de vuelos IFR de entrenamiento o escuela según se recoge en el AIP.

6.5.3.2. Aeronaves marginalmente conformes

El Reglamento 598/2014/CE por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, define las restricciones operativas como “*medidas relacionadas con el ruido que limitan el acceso a un aeropuerto o reducen la capacidad operativa del mismo, incluidas las restricciones operativas destinadas a prohibir la operación con aeronaves marginalmente conformes en aeropuertos específicos, así como restricciones operativas parciales que se apliquen, por ejemplo, durante un horario determinado del día o únicamente para determinadas pistas del aeropuerto*”. Este reglamento requiere que antes de aprobar la implementación de restricciones operativas se realice una evaluación global de las restantes medidas posibles, es decir, las descritas en los apartados anteriores relativas a procedimientos operacionales.

Tal y como se ha comentado en el apartado 6.3.1. *Medidas de reducción de ruido en la fuente*, el aeropuerto de València cumplió 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.

Otro de los aspectos que trata tanto la directiva comunitaria como el real decreto que la traspone, hace referencia a la posibilidad de restringir el tráfico de aeronaves categorizadas como “marginamente conformes” y de establecer un plan de retirada de estas aeronaves hasta su extinción total. La normativa de referencia define “aeronaves marginamente conformes” como aquellos aviones a reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Vol. 1, segunda parte, Capítulo 3), por un margen acumulado no superior a 8 EPNdB -nivel efectivo de ruido percibido expresado en decibelios- durante un período transitorio que finaliza el 14 de junio de 2020, y por un margen acumulado no superior a 10 EPNdB una vez concluido este período transitorio.

A pesar de que habitualmente el volumen de tráfico de las aeronaves marginamente conformes apenas alcanza cifras significativas respecto del total de movimientos y que, por tanto, no tiene gran repercusión en los niveles anuales de evaluación, sí implica mejoras significativas en los eventos aislados que se corresponden en numerables ocasiones con la causa de quejas por parte de la ciudadanía. Así, se realizará un estudio que permita analizar y valorar la retirada progresiva de las aeronaves marginamente conformes en el aeropuerto.

6.5.4. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA

6.5.4.1. 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.

6.5.4.2. Comisiones de Seguimiento Ambiental y Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de València

Mantenimiento de las Comisiones de Seguimiento Ambiental y la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de València, 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.

6.5.5. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

Medida encaminada a minimizar las molestias que ocasiona en el entorno de los aeropuertos el ruido producido por las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje. Se ejecutan en aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (docente, sanitario y cultural que requieran una especial protección contra la contaminación acústica), incluidas dentro de la envolvente de las isófonas del aeropuerto para ello designada.

Se continuará con la ejecución del plan de aislamiento acústico vigente.

6.6. EVALUACIÓN DEL PLAN DE ACCIÓN

La comparación periódica 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 son los siguientes:

- Evolución anual del número de operaciones y tipo de flota.
- Número de operaciones de aterrizaje que utilizan la cabecera 30 con el desplazamiento de umbral.
- Número de operaciones de aterrizaje que utilizan maniobras PBN-RNP APCH.
- Publicación en AIP de los niveles mínimos de autorización de desvíos en maniobras SID y nº de operaciones anuales desviadas por debajo de estos niveles mínimos.
- Número de aterrizajes realizados mediante maniobras CDA por periodo temporal.
- Número de incumplimientos de las limitaciones al uso del empuje de reversa en periodo nocturno.
- Número de pruebas de motores realizadas, duración y lugar.
- Nº de consultas realizadas respecto al desarrollo de futuros planeamientos.
- Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos IFR de escuela y entrenamiento
- Nº de operaciones anuales de operaciones de aeronaves AMC.
- Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto.
- Nº de consultas realizadas por los ciudadanos y nº de informes acústicos emitidos.
- Número de quejas recibidas y tiempo de contestación.
- Fecha y principales acuerdos de las comisiones del aeropuerto.
- Seguimiento de la evolución de la ejecución y gestión del Plan de Aislamiento Acústico.

Además de los informes de seguimiento y control que de aquí se derivan, se han identificado una serie de resultados esperados que permitan medir la eficacia del plan a su finalización temporal. Entre ellos se encuentran los siguientes:

- ✓ Implementación de procedimientos de descenso continuo (CDA) en horas de baja demanda en el aeropuerto.
- ✓ Ampliación del plan de aislamiento acústico al ámbito que establece la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto.

6.7. 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 València 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 varios años lleva desarrollando el aeropuerto de València. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y continua mejora.

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 4. Plan de acción (2018-2023). Aeropuerto de València

MEDIDA		PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
1. Reducción de ruido en la fuente			
1.1	Se continuará con la adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves (Anexo 16, OACI)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución anual del nº de operaciones y tipo de flota
2. Procedimientos operacionales			
2.1	Mantenimiento del desplazamiento de umbral en cabecera 30	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones de aterrizajes anuales que utilizan esta cabecera
2.2	Puesta en servicio de maniobras PBN – RNP APCH para la pista 12/30	2018 Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones anuales que utilizan estas maniobras
2.3	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
2.4	Tramitación de la publicación de AIP de la definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	2018-2023	Publicación en AIP
2.5	Estudio de implantación de maniobras de descenso continuo (CDA) en periodo diurno. Fomento de utilización en periodo nocturno.	2018-2023	Nº de aterrizajes anuales operados mediante este tipo de maniobras
2.6	Se continuará con las limitaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de infracciones y sanciones impuestas
2.7	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
2.8	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
3. Planificación y Gestión suelo			
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 consultas realizadas respecto al desarrollo de futuros planeamientos
4. Restricciones operativas			
4.1.	Mantenimiento de la restricción sobre los vuelos IFR de escuela y entrenamiento	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a la restricción de vuelos IFR de escuela y entrenamiento

	MEDIDA	PLAZO IMPLANTACIÓN	INDICADOR
4.2	Estudio necesario para analizar y valorar la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC).	2018-2023	Nº de operaciones anuales de AMC
5. Control y vigilancia de la calidad acústica			
5.1	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
6.-Información y participación pública y de los agentes implicados.			
6.1.	Se seguirá con la transparencia y la información al ciudadano y a las autoridades locales (web, la WebTrak e informes acústicos a organismos oficiales)	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Nº de consultas realizadas y nº de informes emitidos
6.2	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 y tiempo de contestación
6.3	Se seguirá trabajando en la línea de colaboración establecida con las Comisiones	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Fecha y principales acuerdos de las comisiones
7.-Plan de aislamiento acústico			
7.1	Se realizará la ampliación del Plan de aislamiento acústico al ámbito que establezca la delimitación de la servidumbre acústica aprobada del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento de la medida	Evolución de la ejecución y gestión del PAA (nº viviendas aisladas)

Fuente: Elaboración propia