



Informe de seguimiento anual.
Plan de acción en materia de contaminación
acústica.

Año 2019 - Aeropuerto de Ibiza

Editado en julio de 2020



Índice

1	Antecedentes	3
2	Registro de datos y estadísticas sobre la operativa del Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019	5
2.1	Datos de tráfico	5
2.2	Uso de configuraciones.....	5
2.3	Operaciones por compañía.....	8
3	Seguimiento de las medidas, planes, sistemas y herramientas ejecutadas en el Aeropuerto de Ibiza durante 2019	9
3.1	Reducción del ruido en la fuente	11
3.2	Procedimientos operativos de atenuación de ruido	12
3.2.1	Procedimientos de Navegación basada en prestaciones (PBN)	12
3.2.2	Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las SID	13
3.2.3	Procedimientos de atenuación de ruido en aterrizajes	14
3.2.4	Operaciones de descenso continuo (CDA)	14
3.2.5	Procedimientos de atenuación de ruido en tierra.....	15
3.2.6	Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas: Tasa de ruido	15
3.3	Restricciones operativas	16
3.3.1	Restricciones a vuelos de entrenamiento	16
3.3.2	Aeronaves Marginalmente Conformes.....	17
3.4	Seguimiento del control y disciplina de tráfico aéreo.....	17
3.5	Gestión y planificación de los usos del terreno	17
3.6	Seguimiento del control y la vigilancia de la calidad acústica	18
3.6.1	Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo.....	18
3.7	Seguimiento de políticas de comunicación, participación de los agentes implicados y atención al ciudadano.....	18
3.7.1	Seguimiento de la comunicación.....	18
3.7.2	Seguimiento consultas y quejas de ciudadanos.	19
3.7.3	Seguimiento de las Comisiones asociadas a la afección acústica	20
3.8	Seguimiento de las medidas compensatorias	20
3.9	Seguimiento de la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico (PAA)	21
3.10	Medidas incluidas en el plan de acción no ejecutadas	22
4	Conclusión	23
	ANEXO I. Normativa	1
	ANEXO II. Análisis Operativo. Aeropuerto de Ibiza	1
	ANEXO III. Glosario	1

1 Antecedentes

Los aeropuertos forman parte de las infraestructuras básicas de transporte y generación de actividad económica, con gran impacto ambiental en el ámbito territorial en el que se ubican, siendo la reducción de sus efectos una de las prioridades de Aena. La contaminación acústica es una de las principales alteraciones ambientales generadas a causa de la actividad aeroportuaria (principalmente, operaciones de despegue y aterrizaje de las aeronaves). En aras de reducir el impacto acústico, los diferentes agentes involucrados (Aena, Enaire, Dirección General de Aviación Civil y AESA) ponen en marcha numerosas medidas correctoras, tanto en el foco emisor como en el receptor final, recogidas en el Plan de Acción vigente, siendo necesario elaborar un informe de seguimiento anual de dicho plan de acción contra la contaminación acústica que recoja el cumplimiento/eficacia de dichas medidas correctoras en cada uno de los aeropuertos.

El Aeropuerto de Ibiza está ubicado en el término municipal de Sant Josep de sa Talaia, aproximadamente a 7,5 kilómetros de la capital, en dirección suroeste. Su superficie es de 272,8 hectáreas y está situado a 7 metros de altitud.

En cumplimiento con la normativa estatal vigente en materia de ruido, Aena presentó durante el año 2007, la primera fase del cartografiado estratégico de sus aeropuertos, definida para el caso de los grandes aeropuertos, a calcular de acuerdo a los criterios marcados por la Directiva 2002/49/EC sobre evaluación y gestión del ruido ambiental y su posterior transposición al ordenamiento jurídico español, por la Ley del Ruido y los Reglamentos que la desarrollan.

Según establece la citada normativa estos Mapas Estratégicos de ruido de grandes aeropuertos se deberán revisar cada 5 años, entendiéndose por grandes aeropuertos aquellos aeropuertos civiles que exceden los 50.000 movimientos anuales, contabilizando tanto los despegues como los aterrizajes, y excluyendo los que se efectúan únicamente a efectos de formación en aeronaves ligeras. Así pues, de acuerdo con este criterio, el Aeropuerto de Ibiza se incorporó a la lista de aeropuertos a cartografiar para la segunda fase de entrega.

Por tanto, el Mapa Estratégico de ruido del Aeropuerto de Ibiza fue elaborado en junio de 2012 en cumplimiento de los plazos previstos en la directiva, considerando como escenario el año 2011. Aena publicó el Anuncio por el que sometía a información pública el Mapa Estratégico de Ruido (Fase II) del Aeropuerto de Ibiza (BOE nº 170, de 17 de julio de 2013) y posteriormente, en 2017, la Fase III del mismo (BOE nº 178, de 27 de julio de 2017). En este sentido, y tras su correspondiente tramitación administrativa, el BOE nº 147, de 18 de junio de 2018, recoge anuncio de la Dirección General de Aviación Civil por el que se informa de la aprobación definitiva del Mapa Estratégico de Ruido Fase III del Aeropuerto de Ibiza.

La normativa vigente requiere para estos MER la adopción de un plan de acción asociado 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 en la normativa de aplicación, siendo el principal objetivo de estos Planes analizar en detalle los conflictos ya detectados en el mapa estratégico de ruido, así como otros nuevos inventariados, con el propósito de establecer unas líneas de actuación y medidas enfocadas a la reducción de los niveles de inmisión. Este Plan de Acción asociado al Mapa Estratégico de Ruido (Fase III) del Aeropuerto de Ibiza fue sometido a información pública (BOE nº 164, de 7 de julio de 2018).



En este sentido, y tras su correspondiente tramitación administrativa, el BOE nº 71, de 23 de marzo de 2019, recoge anuncio de la Subdirección General de Aeropuertos y Navegación Aérea de la Dirección General de Aviación Civil por el que se informaba de la aprobación definitiva del citado Plan de Acción del Aeropuerto de Ibiza.

En la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, se establece tanto el procedimiento de aprobación de las servidumbres acústicas de los aeropuertos con más de 50.000 operaciones anuales, como el plazo para aprobarlas. A este respecto, Aena elaboró para el Aeropuerto de Ibiza la delimitación de las servidumbres aeronáuticas acústicas y su correspondiente plan de acción asociado que, tras el correspondiente procedimiento de información pública, fueron aprobadas mediante el Real Decreto 56/2018, de 2 de febrero.

En este sentido, tal y como recoge el artículo 12 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, las zonas de servidumbre acústica mantendrán su vigencia por tiempo indefinido, debiendo revisarse su delimitación cuando se produzcan modificaciones sustanciales en las infraestructuras, que originen variaciones significativas de los niveles sonoros en el entorno de las mismas.

Así pues, en caso de que se detecten este tipo de modificaciones sustanciales sobre la operativa que ha servido de cálculo para su estudio, se realizará un análisis del alcance y delimitación que dichas modificaciones suponen para la citada servidumbre acústica, al objeto de evaluar si fuera necesario su actualización.

En lo que respecta al control y disciplina del tráfico aéreo, la imposición de sanciones en materia de tráfico aéreo por motivos de ruido requiere que, con carácter previo, se hayan implementado restricciones sobre la conducción de las operaciones aeronáuticas y aeroportuarias con objeto de reducir su impacto acústico sobre el entorno. Estas restricciones deben ser previamente publicadas en las correspondientes circulares aeronáuticas, así como en el AIP.

La Publicación de Información Aeronáutica (AIP), manual básico de información aeronáutica, del aeropuerto en estudio, incorpora los procedimientos de atenuación de ruidos de obligado cumplimiento para las operaciones realizadas en el mismo, en el apartado *20. Reglamentación Local*, *21. Procedimientos de Atenuación de Ruidos* y *22. Procedimientos de Vuelo*.

El presente informe tiene por objeto el **seguimiento anual de los Planes de Acción en materia de contaminación acústica, correspondientes a la Servidumbre Acústica y a los Mapas Estratégicos de Ruido del Aeropuerto de Ibiza.**

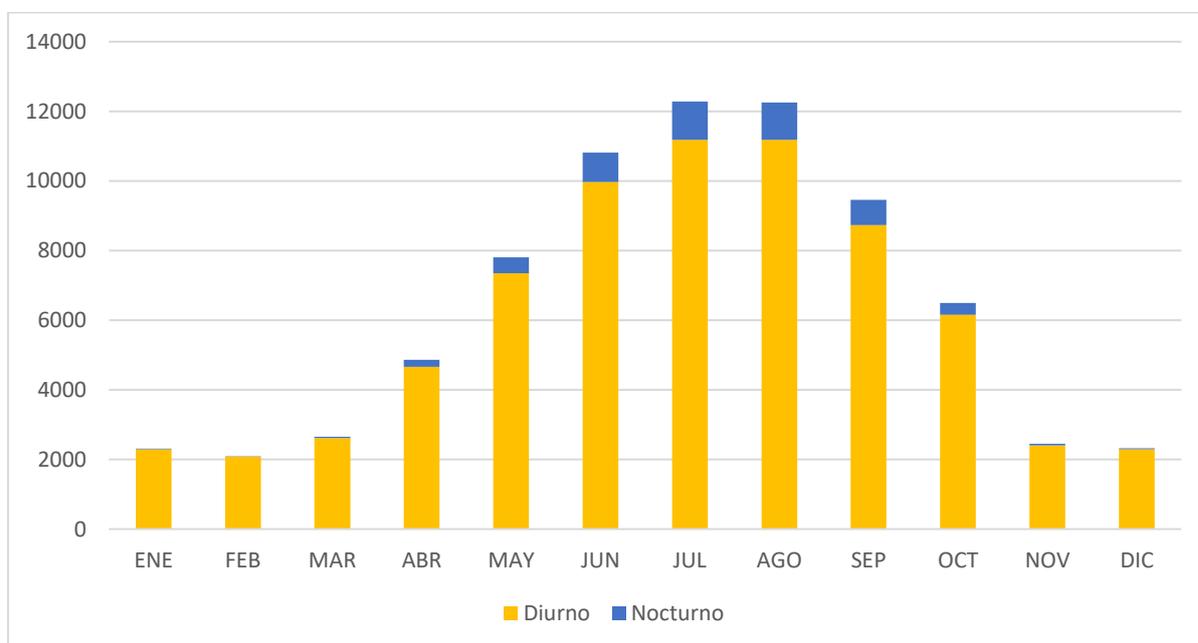
2 Registro de datos y estadísticas sobre la operativa del Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019

En este apartado se detallan datos estadísticos sobre la operativa anual del Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019, con el objeto de dar una visión de conjunto de aquellos parámetros que pueden afectar al ruido aeronáutico.

2.1 Datos de tráfico

En el año 2019 se han registrado un total de 75.378 operaciones, lo que supone un descenso del 2,1% respecto al año anterior. El siguiente gráfico muestra la evolución mensual del número de operaciones dividido en periodo diurno (07:00h-23:00h) y nocturno (23:00h-07:00h) durante el año 2019:

Ilustración 1. Nº de operaciones mensuales divididas por periodo.



Fuente: Aena

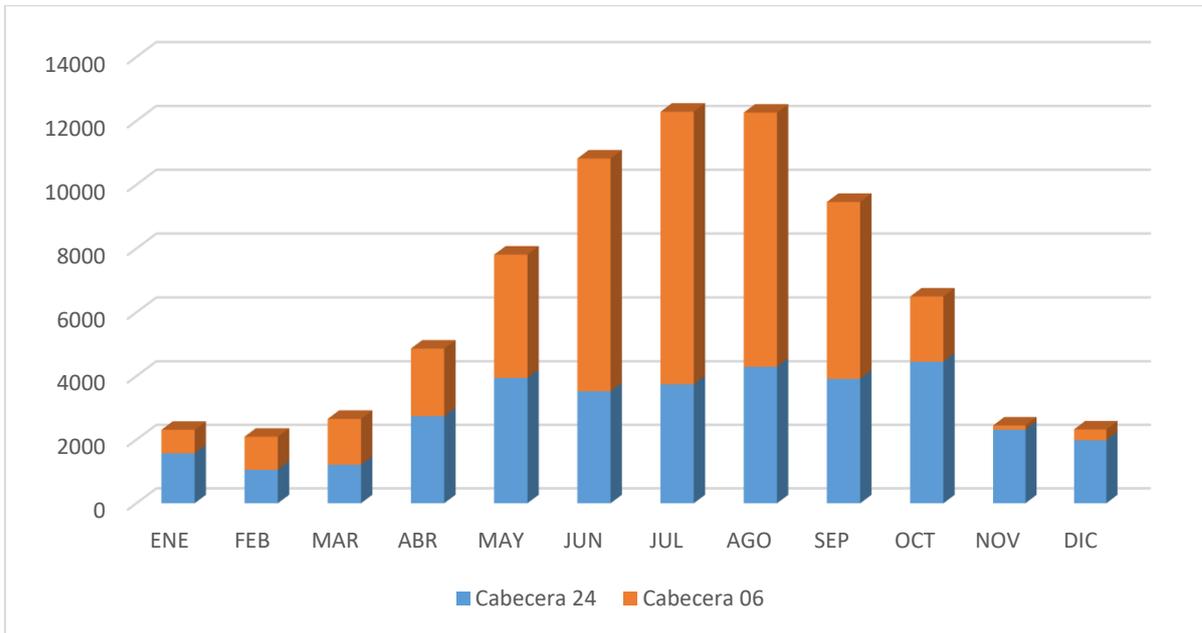
Cabe destacar el notable incremento de operaciones en los meses estivales debido al carácter estacional del aeropuerto.

2.2 Uso de configuraciones

En lo que respecta 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.

La dirección y velocidad del viento determinan en un aeropuerto la operativa, y por tanto la configuración de sus pistas. En este sentido, el Aeropuerto de Ibiza dispone de una configuración preferente de pistas determinada con la intención de minimizar la afección sobre el entorno siempre y cuando se den las

Ilustración 3. Nº de operaciones mensuales por configuración.



Fuente: Aena

La cabecera 24 es la más empleada porcentualmente en la distribución mensual, excepto en el mes de marzo, así como entre junio y septiembre, en los que, debido a las condiciones meteorológicas, ha predominado el uso de la cabecera 06. Puesto que los citados meses coinciden con el mayor número de operaciones, el porcentaje de uso de la cabecera 24 en 2019 ha sido del 45,8%.

La siguiente tabla detalla el porcentaje de utilización por configuración registrado en el Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019, desglosando el dato de operaciones por cabeceras y periodo horario (diurno y nocturno).

Tabla 1. Porcentaje de operaciones según cabecera y periodo.

2019	CABECERA 24		CABECERA 06		% PERIODO
	A	D	A	D	
Ops. Día (07:00h-23:00h)	21,9	21,0	25,4	25,3%	93,5
Ops. Noche (23:00h-07:00h)	1,3	1,7	1,5	2,0%	6,5
% Conf.	CAB-24: 45,8		CAB-06: 54,2		100

Fuente: Aena

Siempre que la seguridad aérea lo permite, se utiliza la configuración preferente al ser la que menor afección acústica ocasiona en las localidades del entorno aeroportuario, si bien en el año 2019 las condiciones meteorológicas han condicionado un mayor empleo de la cabecera 06.



El Anexo II. Análisis Operativo. Aeropuerto de Ibiza del presente documento amplía la información correspondiente a la evolución a lo largo de los últimos años del número de operaciones según configuración y periodo.

2.3 Operaciones por compañía

El número de aerolíneas que han operado en el Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019 asciende a un total de 434. En la siguiente tabla se recoge el porcentaje de operaciones correspondiente a aquellas aerolíneas con más de 1% de operaciones en el año 2019, suponiendo el resto de aerolíneas un 23,5% del total de operaciones.

Tabla 2. Porcentaje de operaciones por aerolínea.

AEROLÍNEA	% OPS	AEROLÍNEA	% OPS
Ryanair	15,4	Easy Jet Europe	2,6
Vueling Airlines	14,9	Eurowings Gmbh	2,2
Air Nostrum L.A. Mediterraneo	11,6	Ba Cityflyer Ltd	1,7
Air Europa	7,7	Netjets, Transportes Aereos	1,4
Jet2.Com Limited (Channel Express)	3,9	British Airways	1,3
Easy Jet UK	3,1	Swiftair S.A.	1,1
Aviacion Privada	3,0	Eliance Helicopter Global	1,1
Transavia Holland B.V	2,8	Otros	23,5
Tui Airways Ltd	2,6	--	-

Fuente: Aena

Como se puede observar, Ryanair y Vueling Airlines son los principales operadores, representando cada uno el 15% de las operaciones totales. Junto con Air Nostrum y Air Europa alcanzan el 50% de las operaciones totales del aeropuerto.

3 Seguimiento de las medidas, planes, sistemas y herramientas ejecutadas en el Aeropuerto de Ibiza durante 2019

La política de gestión ante la contaminación acústica del Aeropuerto de Ibiza se estructura en torno a las líneas de trabajo acordes con el concepto de “*enfoque equilibrado*”: reducción de los niveles de ruido en la fuente, gestión y planificación del territorio, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruido y adopción de restricciones operativas.

Estas líneas de trabajo se complementan con la adopción de otras medidas de igual relevancia 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.

La siguiente tabla resume el conjunto de actuaciones incluidas en los planes de acción correspondientes a los mapas estratégicos de ruido y a la servidumbre acústica, llevadas a cabo durante el año 2019 en el Aeropuerto de Ibiza y cuyo seguimiento se incluye en el presente capítulo.

Tabla 3. Actuaciones llevadas a cabo en el Aeropuerto de Ibiza en el contexto de su programa de gestión del ruido aeroportuario durante el año 2019.

MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	ESTADO	INDICADOR	RESPONSABLE
3.1 Reducción de ruido en la fuente						
3.1.1.	Adopción de los acuerdos Internacionales basados en los límites de certificación acústica de las aeronaves	Altamente beneficioso	Impacto global	Mantenimiento medida	Nº de operaciones por certificación acústica	MITMA / Aena
3.2 Procedimientos operacionales						
3.2.1.	Procedimientos de Navegación basada en prestaciones (PBN) Maniobras de aproximación PBN - RNP APCH	Impacto global muy beneficioso	Disminución de la afección en aterrizajes y despegues	Mantenimiento medida	Nº de operaciones que utilizan estos procedimientos	Enaire
3.2.2.	Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las maniobras SID	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección en despegues	En desarrollo	Publicación en AIP	Aena / Enaire
3.2.3.	Procedimientos de atenuación de ruido en aterrizajes	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección, acústica en aterrizajes	Mantenimiento medida	Nº de incumplimientos anuales	Aena / Enaire



MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFEECTO	ESTADO	INDICADOR	RESPONSABLE
3.2.4.	Maniobras de descenso continuo (CDA)	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en aproximaciones	Fomento de su utilización. Desarrollo de mejoras para maximizar el uso de estas maniobras.	Nº de operaciones que utilizan estos procedimientos	Aena / Enaire
3.2.5.	Procedimientos operacionales atenuación de ruido en tierra	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en las poblaciones del entorno	Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos anuales por procedimiento	Aena
3.2.6.	Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas (Tasa de ruido).	Impacto global beneficioso	Favorece una flota de aeronaves más silenciosa	Mantenimiento de la medida	Nº de operaciones anuales	DGAC / Aena
3.3 Restricciones operativas						
3.3.1.	Restricciones a vuelos de entrenamiento	Beneficios limitados	Impacto global	Mantenimiento de la medida	Nº de incumplimientos a las restricciones	Aena
3.3.2.	Análisis y valoración de la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC)	Beneficios limitados	Impacto global	En desarrollo	Porcentaje anual de operaciones de AMC	MITMA / Aena
3.4 Seguimiento del control y disciplina de tráfico en materia de ruido						
3.4.1.	Apoyo al control y disciplina de tráfico aéreo	Impacto beneficioso	Mejora del seguimiento de procedimientos operacionales	Mantenimiento medida	Nº de incumplimientos anuales	Aena / Enaire / AESA
3.5 Planificación y Gestión de suelo						
3.5.1.	Intervenciones administrativas al planeamiento	Impacto global beneficioso	Planificación sostenible	Aplicación de las servidumbres acústicas	Nº de informes evacuados por la DGAC.	DGAC
3.6 Control y vigilancia de la calidad acústica						
3.6.1.	Sistema de monitorado de ruido	Impacto muy beneficioso	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza.	En implantación	Control de la evaluación acústica en el entorno del aeropuerto	Aena

MEDIDA	VALORACIÓN MEDIDA	EFEECTO	ESTADO	INDICADOR	RESPONSABLE	
3.7 Información y participación pública y de los agentes implicados						
3.7.1.	Información a través de la web. Informes acústicos Mapa interactivo (WebTrak)	Impacto muy beneficioso	Transparencia, información al ciudadano y a autoridades locales	En implantación	Nº de informes emitidos	Aena
3.7.2.	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido	Impacto muy beneficioso	Responsabilidad	Mantenimiento medida Mejora	Nº de quejas recibidas	DGAC / Enaire / Aena
3.7.3.	Colaboración con las Comisiones y participación de los agentes implicados	Impacto muy beneficioso	Análisis y valoración de propuestas que mejoren la situación acústica Transparencia y confianza	Mantenimiento medida	Fecha y principales acuerdos de las comisiones	DGAC / Aena
3.8 Medidas compensatorias						
3.8.1.	Medidas compensatorias	Impacto beneficioso	Beneficios para municipios donde se superen objetivos de calidad acústica	Durante el desarrollo del Plan de Acción	Municipio de la medida e importe invertido	DGAC
3.9 Plan de aislamiento acústico						
3.9.1.	Plan de Aislamiento Acústico	Impacto local beneficioso	Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones	Mantenimiento de la medida	Evolución del nº de viviendas aisladas	Aena

Fuente: Aena

3.1 Reducción del ruido en la fuente

Aena y, por tanto, el Aeropuerto de Ibiza, ha adoptado 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 Ibiza 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.



Además, en el 2001 se definió un nuevo estándar de ruido denominado capítulo 4 y posteriormente el 14, más exigentes que los anteriores en base a las recomendaciones realizadas en el quinto encuentro de *Committee on Aviation Environmental Protection* (CAEP).

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

3.2 Procedimientos operativos de atenuación de ruido

En este apartado del informe, se detalla el grado de cumplimiento de los siguientes procedimientos operativos de atenuación de ruido.

3.2.1 Procedimientos de Navegación basada en prestaciones (PBN)

El uso de procedimientos de navegación basada en prestaciones (PBN), frente a los procedimientos convencionales, aumentan la precisión en la navegación de las aeronaves, logrando niveles de dispersión en torno a la trayectoria nominal muy inferiores y minimizando la población potencialmente afectada. Se considera que la repercusión acústica de esta medida es muy considerable.

En esta tarea es necesario involucrar a las aerolíneas para que adapten sus aeronaves y poder realizar este tipo de procedimientos ya que requiere, aparte de disponer de la instrumentación precisa en tierra, la adecuación de los sistemas de navegación de las aeronaves y de la formación de los pilotos.

Actualmente ya se han implantado para el TMA del aeropuerto de Ibiza maniobras SID y STAR RNAV-1 en ambas cabeceras 06/24, recogidas en las cartas de navegación publicadas en el AIP.

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 primera fase del proyecto para la implantación en la Región Balear de un TMA basado en prestaciones, el cual se llevó a cabo en 2017.

La siguiente tabla recoge los indicadores propuestos que permitirán una valoración del cumplimiento de esta medida, así como el seguimiento de la misma y la formulación de nuevas medidas.

Tabla 4. Procedimientos de Navegación basada en prestaciones.

OPERACIÓN	PISTA	TOTAL PROCEDIMIENTOS	PROCEDIMIENTOS PBN	RATIO OPERACIONES PBN	Δ AÑO ANTERIOR
Arribadas	06	16	12	100,00%	0 p.p.
	24	16	11	100,00%	0 p.p.
Salidas	06	7	7	100,00%	0 p.p.
	24	7	7	100,00%	0 p.p.
TOTAL		46	37	100,00%	0 p.p.

Fuente: Enaire

En los resultados del indicador puede observarse la aplicación de las maniobras basadas en prestaciones en todas las operaciones realizadas en el aeropuerto de Ibiza, ya que todos los procedimientos de salida y llegada implantados corresponden a este tipo de navegación.

Maniobras de aproximación PBN - RNP APCH

Estas maniobras de aproximación 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 y NDB). 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.

Está previsto para el año 2021 la implantación de maniobras PBN - RNP APCH en el Aeropuerto de Ibiza para la pista 06-24.

3.2.2 Definición de niveles mínimos para la autorización de desvíos de las SID

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. Desde el punto de vista medioambiental, estos recortes son beneficiosos en tanto en cuanto implican menos distancia volada y, por tanto, menos emisiones de gases contaminantes a la atmósfera. Sin embargo, teniendo en cuenta que las SID están principalmente diseñadas bajo el criterio de minimizar la afección acústica sobre las poblaciones del entorno, el desvío de las trayectorias nominales de las maniobras instrumentales de salida puede implicar el sobrevuelo de poblaciones cercanas. Es necesario, por tanto, encontrar el adecuado equilibrio entre los dos beneficios medioambientales.

En este sentido, se ha estudiado para el Aeropuerto de Ibiza, la evolución del impacto medioambiental y operativo de las medidas que se pudiesen adoptar, 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.

En el AIP del Aeropuerto de Ibiza, se establecen en la actualidad los siguientes procedimientos de atenuación de ruido en despegue:

- 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 DME 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 DME de IBA, en el periodo comprendido entre 22:00-05:00 horas.

Se propone la modificación de la redacción de dichos procedimientos de atenuación de ruido con el siguiente texto:



- *Aeronaves despegando de RWY 06 deberán, inmediatamente después del despegue:*
 1. *Reducir potencia.*
 2. *Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la izquierda por debajo de 6.000 ft.*

- *Aeronaves despegando de RWY 24 deberán, inmediatamente después del despegue:*
 1. *Reducir potencia.*
 2. *Excepto por motivos de seguridad, ATC no autorizará rutas directas con viraje a la derecha por debajo de 6.000 ft.*

La publicación en el AIP de las condiciones para autorizar desvíos de las SID para este aeropuerto estaba prevista durante el año 2019, si bien se ha retrasado a 2020.

3.2.3 Procedimientos de atenuación de ruido en aterrizajes

De forma similar a las operaciones de despegue, el AIP del Aeropuerto de Ibiza establece las limitaciones al uso de la potencia de reversa que solo podrá utilizarse al ralentí desde las 22:00-05:00 horas, excepto por motivos de seguridad.

Igualmente, el AIP contempla que las llegadas estándar (STAR) CORDA1S, TOLSO1S y VARUT1Y de atenuación de ruidos serán de uso preferente en horario nocturno, sujetas a autorización ATC.

A partir de la puesta en funcionamiento del sistema monitorado de ruido previsto, podrá realizarse un control y seguimiento para verificar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el AIP.

3.2.4 Operaciones de descenso continuo (CDA)

El Aeropuerto de Ibiza contempla, en su apartado de procedimientos de llegada, la autorización para proceder, realizando un descenso de manera continua, por una llegada estándar (STAR) o mediante una autorización del tipo "directo" a un punto intermedio determinado de la STAR o de la aproximación instrumental, siempre que las condiciones del tráfico lo permitan y siempre que se prevea que no va a ser necesario interrumpir el descenso.

Los beneficios que aporta el uso de una CDA comparado con una operación convencional, radican en que pueden ocasionar un menor impacto acústico y una menor emisión de gases contaminantes. Este efecto se produce aproximadamente entre las 10 y las 25 millas náuticas anteriores al umbral, lejos, por tanto, de la zona de influencia de las curvas isófonas que recogen la exposición acústica en las proximidades del aeropuerto.

No obstante, es necesario recalcar que las condiciones de uso de las maniobras de descenso continuo hacen que la utilización de este tipo de maniobras no siempre sea compatible con las técnicas que se utilizan cuando es necesario gestionar demandas medias/altas de tráfico en aeropuertos/TMA. Por lo tanto, la autorización de estas maniobras debe ser compatible con la operativa del aeropuerto para atender la demanda sin establecer restricciones.

Los criterios seguidos para la monitorización de los descensos continuos han tomado como base los establecidos por Eurocontrol, de manera que se considera que un vuelo ha realizado un descenso continuo cuando, en el tramo de descenso comprendido entre los 7.500 pies de altura y los 1.800 pies, no ha realizado ningún tramo de vuelo nivelado (velocidad vertical < 300 ft/min durante más de 20

segundos). Se considera que, en este tramo de alturas, se proporciona el mayor beneficio en cuanto a afección acústica sobre el terreno, derivado del descenso continuo.

La siguiente tabla recoge los porcentajes anuales estimados de operaciones que realizaron dicha maniobra en periodo diurno y nocturno.

Tabla 5. Porcentaje operaciones CDA. Periodo diurno y nocturno.

CABECERA	RATIO OPS. CDA PERIODO DIURNO	Δ AÑO ANTERIOR	RATIO OPS. CDA PERIODO NOCTURNO	Δ AÑO ANTERIOR
6	45,7%	1,8 p.p.	34,5%	0 p.p.
24	59,9%	3,6 p.p.	59,2%	9,8 p.p.
Total	52,3%	2,0 p.p.	45,7%	3,2 p.p.

Fuente: Enaire

Se observa que en torno a la mitad de las llegadas al aeropuerto realizan un descenso continuo, siendo un poco superior esta ratio en las aproximaciones por la pista 24. Este porcentaje de operación que realizan descenso continuo se sitúa por encima del promedio en los aeropuertos españoles y aumenta ligeramente respecto al año anterior.

3.2.5 Procedimientos de atenuación de ruido 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. Con el fin de minimizar la afección acústica en el entorno aeroportuario, el AIP establece una instrucción relativa a la ejecución de pruebas de motores.

Concretamente, en el Aeropuerto de Ibiza el horario de autorización de las pruebas de motores, será entre las 07:30 y las 23:59, en el caso de que el régimen de potencia a aplicar sea media o máxima, previa solicitud de autorización por escrito a la Oficina CECO/CECOPS. Las pruebas de motores se realizarán en la localización indicada por la TWR y el desarrollo será conforme al procedimiento local.

No se han detectado incumplimientos relacionados con las restricciones de las pruebas de motores durante el año 2019.

3.2.6 Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas: Tasa de ruido

El Aeropuerto de Ibiza tiene en vigor un sistema de tasa de ruido con el fin de 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 el despegue, y de la clasificación acústica de cada aeronave. La siguiente tabla, se recoge la asignación porcentual:



Tabla 6. 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 2019.

En este sentido, 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.

Como mejora de esta medida, Aena y la DGAC se encuentran estudiando la viabilidad de introducción de mejoras en la política de tasas para desincentivar la operativa nocturna, así como incentivar la renovación de la flota.

3.3 Restricciones operativas

El Reglamento 598/2014 de 16 abril, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE, define este tipo de acción como “una medida relacionada con el ruido que limita el acceso a un aeropuerto o reduce 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”.

OACI recomienda que antes de aprobar la implementación de restricciones operativas se realice una evaluación global de las restantes medidas posibles, siendo por tanto ésta la última de las opciones a implementar.

Las restricciones operativas vigentes para el Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019 son las siguientes:

3.3.1 Restricciones a vuelos de entrenamiento

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). No se han detectado incumplimientos sobre estas restricciones en el año 2019.

3.3.2 Aeronaves Marginalmente Conformes

El Aeropuerto de Ibiza no tiene aprobadas restricciones específicas sobre las operaciones de las aeronaves denominadas «marginalmente conformes». No obstante, tal y como se ha comentado en el apartado 3.1 *Reducción de ruido en la fuente*, el Aeropuerto de Ibiza 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.

Asimismo, se están desarrollando estudios sobre la posibilidad de restringir el tráfico de este tipo de aeronaves y de establecer un plan de retirada hasta su extinción total. El Real Decreto 1257/2003 define como «aeronaves marginalmente conformes²» 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 que ha ido modificándose de acuerdo con la evolución de la normativa de aplicación.

3.4 Seguimiento del control y disciplina de tráfico aéreo

La imposición de sanciones en materia de ruido requiere que, con carácter previo, se hayan implementado procedimientos de disciplina de tráfico en materia de ruido publicados mediante las correspondientes circulares aeronáuticas, así como en el AIP.

En la fecha de redacción del presente documento, el Aeropuerto de Ibiza no dispone de circulares aeronáuticas que establezcan procedimientos de disciplina de tráfico aéreo. No obstante, con la entrada en funcionamiento prevista del sistema monitorado de ruido, podrá realizarse diariamente un control y seguimiento de las trayectorias de las aeronaves, para verificar el cumplimiento de los procedimientos establecidos en el AIP.

3.5 Gestión y planificación de los usos del terreno

El Aeropuerto de Ibiza tiene aprobada una servidumbre acústica mediante Real Decreto 56/2018, de 2 de febrero, siendo como tal objeto de análisis y referencia por parte de las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

Las servidumbres acústicas están destinadas a conseguir 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 la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras.

Por ello, se plantea realizar un seguimiento de la gestión y planificación de los usos del terreno para evitar que los nuevos instrumentos de planificación del territorio de los municipios del entorno del aeropuerto aprueben modificaciones de los usos del suelo que permitan el desarrollo de usos incompatibles con la actividad aeroportuaria (en especial, áreas de uso sanitario/docente y residencial).

² Aeronaves que cumplan los valores límite de certificación del Vol. 1, parte II, Capítulo 3, Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB o nivel efectivo de ruido percibido, expresado en decibelios. Esta definición se modifica en el Reglamento 598/2014, donde se recoge que será toda aquella aeronave certificada con arreglo a los valores máximos establecidos en el citado Anexo 16, pero por un margen acumulado no superior a 8 EPNdB, 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.



Con este fin, la DGAC durante el año 2019 ha evacuado un total de 2 informes de planeamiento urbanístico de un municipio del entorno del aeropuerto conforme a la disposición adicional 2ª del RD 2591/1998.

Tabla 7. Número de expedientes evacuados por la DGAC. Años 2018 a 2019.

MUNICIPIO	Nº DE EXPEDIENTES EVACUADOS EN 2019	Nº DE EXPEDIENTES EVACUADOS EN 2018
Sant Josep de Sa Talaia	2	2
Total	2	2

Fuente: DGAC

3.6 Seguimiento del control y la vigilancia de la calidad acústica

3.6.1 Sistemas de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo

En el año 2019 se ha realizado la implementación del Sistema de Monitorado de Ruido del Aeropuerto de Ibiza (SIRIBZ), estando prevista su entrada en funcionamiento a principios del año 2020. Este sistema permitirá realizar un seguimiento y control de las trayectorias seguidas por las aeronaves y de los niveles acústicos generados en el entorno.

Este sistema proporcionará información completa y fiable al recibir y correlacionar la información obtenida de los planes de vuelo, los datos radar, y las mediciones acústicas realizadas por los Terminales de Monitorado de Ruido (TMR) distribuidos por el entorno del aeropuerto. De esta manera, el sistema podrá registrar, evaluar y correlacionar las características de cada evento sonoro, así como todos los datos relacionados con la aeronave responsable de dicho evento: identificativo del avión, posición, altitud, compañía aérea, destino, etc.

3.7 Seguimiento de políticas de comunicación, participación de los agentes implicados y atención al ciudadano

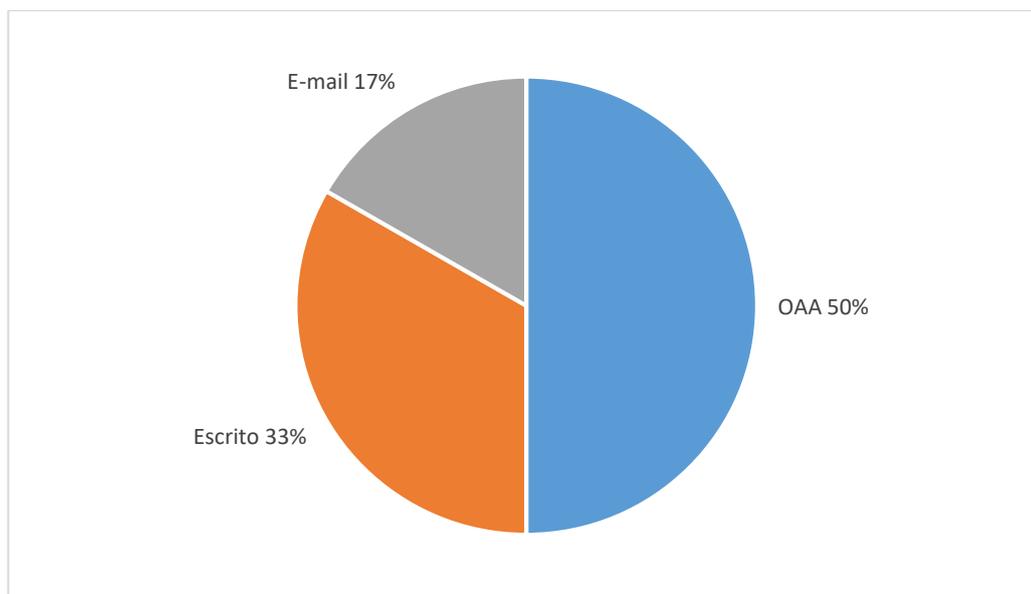
3.7.1 Seguimiento de la comunicación

A continuación, se incluye un listado de los canales de comunicación y oficinas de gestión que permiten la colaboración e intercambio de información entre gestor aeroportuario, agentes implicados y ciudadanos afectados:

- Departamento de Calidad y Medioambiente del Aeropuerto de Ibiza.
- Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico.
- Oficina de Atención Ambiental de la web de Aena (OAA).
- Sede Electrónica Enaire.

El siguiente gráfico muestra la distribución por canal de comunicación por el que han sido recibidas las quejas por ruido.

Ilustración 4. Distribución del tipo de queja recibida por canal durante el 2019.



Fuente: Aena, Enaire, DGAC

Asociado a la implementación del Sistema de Monitorado de Ruido y a través de la página web del aeropuerto, se pondrá a disposición del público un Mapa Interactivo de Ruido “WebTrak”, en el que se podrán visualizar tanto las trayectorias de las aeronaves, como la información relativa a la identificación del vuelo, el ruido en el entorno aeroportuario o incluso la posibilidad de remitir una queja o reclamación de forma directa al aeropuerto en caso de que se observara o identificara alguna irregularidad en los procedimientos operativos de las aeronaves. Esta herramienta se implanta con el objetivo de comunicar de forma eficaz y directa la información acústica a los grupos de interés.

3.7.2 Seguimiento consultas y quejas de ciudadanos.

Durante el año 2019 se han atendido 6 quejas por ruido, relacionadas con la operativa del Aeropuerto de Ibiza de un total de 3 reclamantes.

Tabla 8. Nº de quejas recibidas por ruido y Nº de reclamantes.

AÑO	2019	2018
Nº quejas totales	6	1
Nº de reclamantes	3	1

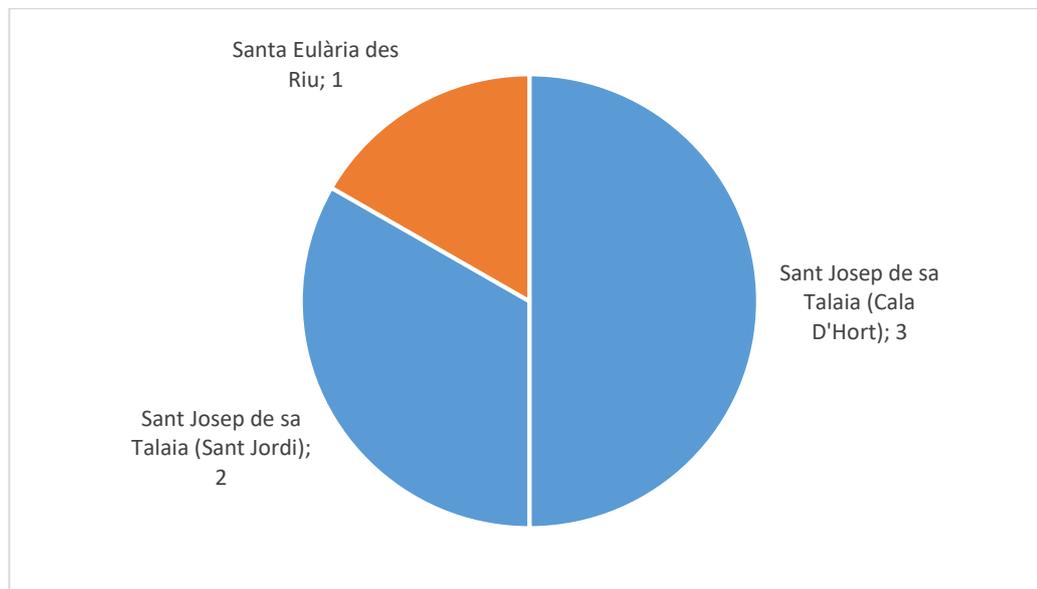
Fuente: Aena, Enaire, DGAC

Para dar respuesta a cada una de las quejas, se realiza un análisis y estudio minucioso de la información obtenida de diferentes fuentes: Gestor de Casos, SCENA, Partes de Incidencias de Operaciones, Parte de Incidencias de TWR, etc.; tratando en todo momento de dar una cumplida satisfacción a las solicitudes de información o quejas recibidas.

El siguiente gráfico muestra la distribución por municipio de las quejas por ruido durante el año 2019.



Ilustración 5. Nº de quejas relacionadas con ruido por municipios.



Fuente: Aena, Enaire, DGAC

El 83% de las quejas se registran en el municipio de San Josep de sa Talaia, en las zonas de Cala D'Hort, motivadas por sobrevuelos y Sant Jordi, cuya causa son el ruido y vibraciones debidos a las obras de ampliación que se han llevado a cabo.

3.7.3 Seguimiento de las Comisiones asociadas a la afección acústica

El Aeropuerto de Ibiza cuenta con las siguientes comisiones y grupos de trabajo:

- Comisión de Seguimiento Ambiental. Constituida en marzo de 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", entre los que se encuentra el seguimiento de las actuaciones del Plan de Aislamiento Acústico.
- Comisión Mixta para las Servidumbres Acústicas y el Plan de Acción del Aeropuerto de Ibiza. Instaurada mediante la Orden PRE/1924/2011, de 7 de julio, del Ministerio de la Presidencia, en aplicación de lo recogido en la Ley 5/2010 de Navegación. Esta Comisión informó previa y preceptivamente sobre el establecimiento de la servidumbre acústica, y el plan de acción asociado, antes de su aprobación y, actualmente, debe velar por su cumplimiento.

3.8 Seguimiento de las medidas compensatorias

Para aquellos municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, la Ley 5/2010 establece la necesidad de definir medidas compensatorias durante el desarrollo del Plan de Acción vigente.

Actualmente se trabaja en el desarrollo de un Real Decreto en el que este tipo de medidas irán quedando definidas en función de la exposición acústica a la que se vea sometido el entorno de las infraestructuras de transporte.

3.9 Seguimiento de la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico (PAA)

Entre las actuaciones más importantes que se llevan a cabo para minimizar el impacto acústico en el entorno del Aeropuerto de Ibiza, se encuentra la ejecución de un Plan de Aislamiento Acústico.

El Aeropuerto de Ibiza comenzó a ejecutar un Plan de Aislamiento Acústico en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto, formulada mediante resolución de 1 de septiembre de 2009, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático. La huella acústica de referencia para este Plan correspondía a los índices Ld (7-19 h) 60 dB(A), Le (19-23 h) 60 dB(A) y/o Ln (23-7 h) 50 dB(A).

Sin embargo, tras la aprobación del plan de acción asociado a la servidumbre acústica del Aeropuerto de Ibiza, y en línea con el mismo, la isófona correspondiente al escenario actual de la servidumbre acústica amplía la zona de actuación con las áreas que no se encontraban previamente incluidas en el Plan de Aislamiento. No obstante, no se detectó la existencia de edificaciones residenciales incluidas en ese nuevo ámbito.

Este ámbito, además, se irá extendiendo con las zonas delimitadas por las isófonas Ld (7-19 h) 60 dB(A), Le (19-23 h) 60 dB(A) y/o Ln (23-7 h) 50 dB(A) del escenario de desarrollo previsible, según criterios de racionalidad económica, en función del grado de ejecución del Plan de Aislamiento Acústico, así como de la evolución del ruido y del volumen de tráfico previsto.

La siguiente tabla recoge valores cuantitativos en relación con la gestión del Plan de Aislamiento Acústico correspondiente al Aeropuerto de Ibiza hasta el año 2019.

Tabla 9. Datos del Plan de Aislamiento Acústico hasta 2019.

DATOS DEL PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO				AÑO 2019	Δ AÑO ANTERIOR
<i>Censo de viviendas con derecho a solicitud de aislamiento acústico</i>				1.085	--
<i>Total de solicitudes recibidas para aislamiento acústico, en huella</i>				731	0
<i>Total de viviendas aprobadas por CT/CG para medición e informe</i>				729	0
<i>Proyectos de aislamiento acústico solicitados a los interesados</i>				618	0
<i>Proyectos presentados en la Oficina de Gestión del PAA</i>				614	0
<i>Total de viviendas con financiación aprobada</i>				614	0
<i>Total de viviendas con aislamiento acústico finalizado</i>				611	56
<i>Viviendas</i>	611	<i>Edificios de uso sensible</i>	0		
<i>Total de viviendas con aislamiento acústico en ejecución</i>				3	--

Fuente: Aena

En función de los siguientes valores considerados se obtiene el siguiente ratio que define el grado de ejecución del PAA:

$$R_1 = \frac{\text{Total de viviendas con financiación aprobada: } 614}{\text{Total de solicitudes recibidas: } 731}$$



83,99% DEL PAA FINALIZADO

La evolución anual del Plan de Aislamiento Acústico del Aeropuerto de Ibiza no muestra cambios muy significativos respecto al año anterior. Aena va gestionando las solicitudes a medida que se van recibiendo, no obstante, se encuentran pendientes de solicitar aislamiento acústico muchas viviendas. Como se derivan de estos datos, el porcentaje de ejecución del Plan de Aislamiento Acústico durante el año 2019 es muy elevado con un adecuado seguimiento de dicha medida por parte de Aena.

Con el fin de mejorar el seguimiento de esta medida correctora, Aena está trabajando en la realización de un visor en entorno de GIS accesible a los ciudadanos, donde se pueda establecer con precisión cuales son las viviendas en las que se ha actuado, las que están pendientes y datos significativos del PAA, como cantidad de personas beneficiadas, coste, etc.

3.10 Medidas incluidas en el plan de acción no ejecutadas

Todas aquellas medidas incluidas en el Plan de Acción vigente asociado al Aeropuerto de Ibiza se encuentran en ejecución o desarrollo durante el año en estudio.

4 Conclusión

En términos globales, en el año 2019 el Aeropuerto de Ibiza ha experimentado respecto al año anterior un descenso del 2,1% en el número de operaciones, habiéndose registrado un total de 75.378.

En cuanto al seguimiento de las medidas, planes, sistemas y herramientas ejecutadas en el Aeropuerto de Ibiza durante el año 2019, cabe destacar los siguientes aspectos:

- Seguimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruido (PBN, CDA, procedimientos de atenuación de ruido en despegues, restricciones al uso de reversa, regulación de las pruebas de motores y sistema de tasa de ruido). En la medida que las condiciones de seguridad lo permiten, se implementan de manera exitosa procedimientos que permiten minimizar el ruido en el entorno aeroportuario. Asimismo, se encuentran en fase de desarrollo algunos procedimientos, de los cuales, a medida que se vaya produciendo su puesta en marcha, podrán realizarse las evaluaciones acerca de su impacto sobre la afección acústica, en los municipios del entorno aeroportuario.
- Análisis de la gestión y planificación de los usos del terreno. En cuanto a esta medida correctora, se puede concluir que conforme a la disposición adicional 2ª del RD 2591/1998, durante el año 2019 se han evacuado un total de 2 informes de planeamiento urbanístico de un municipio del entorno del aeropuerto.
- Seguimiento del control y la vigilancia de la calidad acústica. En el año 2019 se ha realizado la implementación del Sistema de Monitorado de Ruido del Aeropuerto de Ibiza (SIRIBZ), estando prevista su entrada en funcionamiento a principios del año 2020. Este sistema permitirá realizar un control más detallado de las trayectorias seguidas por las aeronaves, así como de los niveles acústicos generados en el entorno aeroportuario.
- Seguimiento de políticas de comunicación, participación de los agentes implicados y atención al ciudadano. Las medidas incluidas actualmente para la mejora y transparencia de la comunicación con todos los agentes implicados, cuentan con una alta eficacia. No obstante, se contempla una ampliación de los recursos que Aena destina a estas funciones.

Asimismo, la publicación del mapa interactivo de ruido asociado a la puesta en marcha del sistema de monitorado, mejorará la comunicación y la información acústica a los grupos de interés.

En relación al seguimiento de las quejas y consultas relacionadas con el ruido, durante el año 2019 se han atendido 6 quejas provenientes de 3 reclamantes.

- Seguimiento de la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico (PAA). Esta medida correctora tiene un seguimiento muy exhaustivo por parte de Aena. En concreto, hasta diciembre del año 2019, se ha finalizado el aislamiento acústico de un total de 611 viviendas y se encontraban en ejecución otras 3 viviendas. Con estos datos, el porcentaje de ejecución del PAA (Total de viviendas con financiación aprobada/Total solicitudes recibidas) es del 84%.

Por todo ello, se puede concluir que durante el año 2019 no se recoge un incremento de la afección acústica en las áreas ubicadas dentro de la servidumbre acústica. Se continúa por parte de todos los agentes implicados, con la aplicación y seguimiento de las medidas preventivas, de vigilancia y control de la contaminación acústica vinculadas al funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria.

ANEXO I. Normativa

En este anexo, se cita de manera esquemática la normativa de aplicación en materia de acústica existente en el año 2019:

ÁMBITO GENERAL. RUIDO

- Directiva 2002/49/CE de 25 de junio, sobre la evaluación y gestión del ruido ambiental,
- Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.
- 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.
- 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.
- Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, por el que se modifica el 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.
- Directiva UE 2015/996 de la Comisión de 19 de mayo de 2015, por la que se establecen métodos comunes de evaluación del ruido en virtud de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.
- Orden PCI/1319/2018, de 7 de diciembre, por la que se modifica el Anexo II 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 del ruido ambiental.

ÁMBITO GENERAL. AERONAVES-AEROPUERTOS

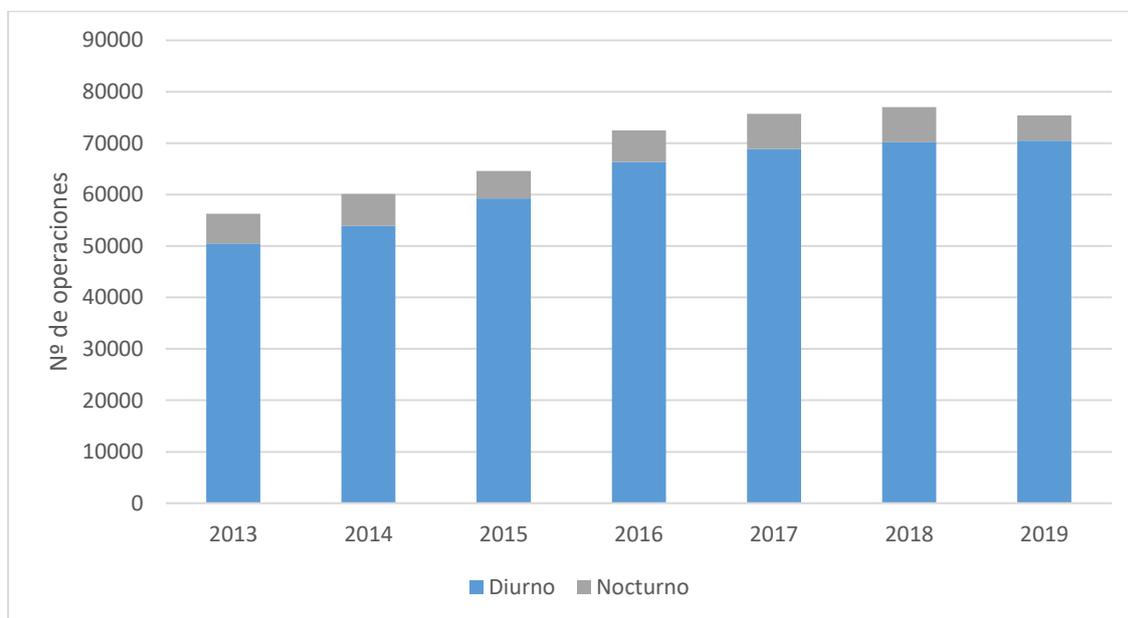
- Reglamento 598/2014, de 16 de abril de 2014, relativo al establecimiento de normas y procedimientos con respecto a la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos de la Unión dentro de un enfoque equilibrado y que deroga la Directiva 2002/30/CE
- Real Decreto 873/1987, sobre limitación de las emisiones sonoras de aeronaves subsónicas.
- Real Decreto 1256/1990, limitación emisiones sonoras de los aviones de reacción subsónicos.
- Real Decreto 1422/1992, sobre limitación del uso de aviones de reacción subsónicos civiles.
- Real Decreto 1257/2003, procedimientos de restricciones con el ruido en aeropuertos.
- Ley 48/1960, sobre Navegación Aérea.
- Ley 1/2011, Programa Estatal de Seguridad Operacional para la Aviación Civil.
- Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.
- Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio.

ÁMBITO PARTICULAR. AEROPUERTO DE IBIZA

- Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del Aeropuerto de Ibiza.

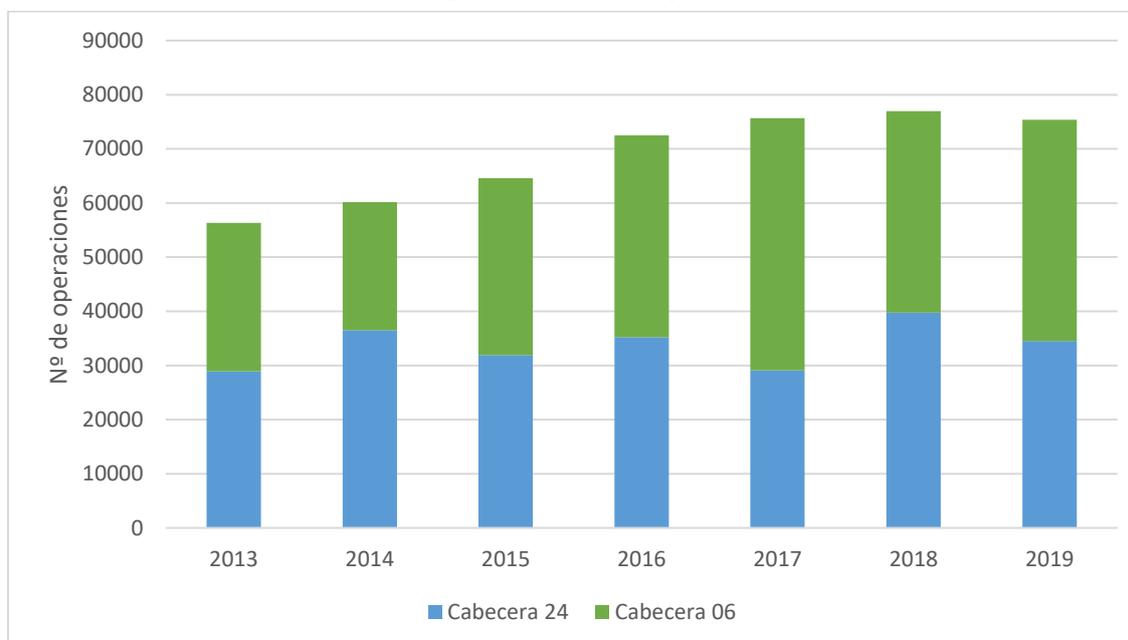
ANEXO II. Análisis Operativo. Aeropuerto de Ibiza

Ilustración 6. Evolución del número de operaciones anuales entre los años 2013-2019 distribuido por periodo (diurno, nocturno) en el Aeropuerto de Ibiza.



Fuente: Aena

Ilustración 7. Evolución del número de operaciones anuales entre los años 2013-2019 distribuido por configuración en el Aeropuerto de Ibiza.



Fuente: Aena

ANEXO III. Glosario

<i>TÉRMINO / ACRÓNIMO</i>	<i>DEFINICIÓN</i>
AIP	Publicación de Información aeronáutica editada por las autoridades competentes en aviación civil (o por quien estas designen) que contiene información aeronáutica de carácter esencial para la navegación aérea.
APCH	Aproximación (Approach). Maniobras que afectan al tramo final de la ruta.
ATC	Servicio de Control de Tráfico Aéreo (Air Traffic Control). Es el servicio encargado de dirigir el tránsito de aeronaves en el espacio aéreo y en los aeropuertos, de modo seguro, ordenado y rápido, autorizando a los pilotos con instrucciones e información necesarias, dentro del espacio aéreo de su jurisdicción, con el objeto de prevenir colisiones, principalmente entre aeronaves y obstáculos en el área de maniobras.
CDA	Maniobra de descenso continuo (Continuous Descent Approach). Maniobra que difiere de la aproximación convencional haciendo que la aeronave permanezca más alta durante más tiempo, descendiendo de forma continua, evitando los segmentos escalonados habituales. Este tipo de aproximación emplea significativamente un menor empuje de motor minimizando la emisión de gases contaminantes.
Decibelio (dB)	El decibelio es una unidad logarítmica de medida que expresa la relación entre dos magnitudes, acústicas o eléctricas fundamentalmente, o entre la magnitud que se estudia y una magnitud de referencia. En términos acústicos representa la medida de las magnitudes de presión acústica e intensidad acústica.
dB(A)	Representa la medición del nivel de presión sonora filtrada por la curva de ponderación A, que tiene en cuenta la especial sensibilidad del oído humano a determinadas frecuencias.
EPNdB	Es la unidad de medida del Nivel Efectivo de Ruido Percibido (Effective Perceived Noise Level EPNL). Se trata de un indicador propio del ruido aeronáutico de gran complejidad que realiza correcciones de acuerdo a las componentes tonales específicas de este tipo de fuente



<i>TÉRMINO / ACRÓNIMO</i>	<i>DEFINICIÓN</i>
GTRR	Grupos de Trabajo Técnico de Ruido.
ILS	Sistema de aterrizaje instrumental (Instrument Landing System). Es un sistema de control que permite que un avión sea guiado con precisión durante la aproximación a la pista de aterrizaje.
Isófona	Línea que define un nivel de igual sonoridad.
LAeq	Nivel continuo equivalente expresado en dB (A). Se corresponde con la media de la energía sonora percibida por un individuo ponderada por el filtro A en un intervalo de tiempo. Representa el nivel del sonido continuo que habría producido un ruido constante con la misma energía que el ruido realmente percibido, durante el mismo intervalo de tiempo.
Ld/Ldía	Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, determinado a lo largo de todos los períodos diurnos de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 12 horas comprendido entre las 7:00 y las 19:00 horas para todo un año.
Lden	Nivel sonoro equivalente de 24 horas en el que se penaliza el periodo tarde (19-23h) con 5 dB(A) y el periodo nocturno (23-7h) con 10 dB(A).
Le / Ltarde	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 de un año. Se corresponde con el nivel continuo equivalente expresado en dB(A) para el periodo de 4 horas comprendido entre las 19:00 y las 23:00 horas para todo un año.
Ln /Lnoche	Nivel sonoro medio a largo plazo ponderado A definido en la norma ISO 1996-2: 1987, a lo largo de todos los períodos nocturnos de un año. Por periodo nocturno se considera el intervalo de 8 horas comprendido entre las 23:00 y las 7:00 horas.
MER	Mapa estratégico de ruido.
PAA	Plan de aislamiento acústico.

TÉRMINO / ACRÓNIMO

DEFINICIÓN

PBN

Navegación Basada en Prestaciones (Performance-based Navigation). Navegación de área basada en requisitos de performance que se aplican a las aeronaves que realizan operaciones en una ruta ATS, en un procedimiento de aproximación por instrumentos o en un espacio aéreo designado.

En las especificaciones para la navegación basada en prestaciones, los requisitos de performance se expresan en función de la precisión, integridad, continuidad y funcionalidad que son necesarias para las operaciones propuestas en el contexto de un concepto de espacio aéreo particular, con el apoyo de la infraestructura apropiada.

Las especificaciones para la navegación son el conjunto de requisitos relativos a la aeronave y a la tripulación de vuelo necesarios para dar apoyo a las operaciones de la navegación basada en prestaciones dentro de un espacio aéreo definido. Existen dos clases de especificaciones para la navegación basada en prestaciones: RNAV y RNP.

RNAV

Navegación de Área (Area Navigation). Es un método de navegación aérea basada en puntos que no se corresponden con radioayudas en tierra. O, de una forma más técnica: "el modo de navegación que permite la operación del avión en cualquier trayectoria de vuelo deseada, dentro de la cobertura de las ayudas para la navegación referidas a una estación terrestre, o dentro de los límites de las posibilidades de los equipos autónomos, o de una combinación de ambas".

RNAV, Especificaciones

Especificación para la navegación basada en la navegación de área que no incluye el requisito de vigilancia y alerta de la performance a bordo, designada por medio del prefijo RNAV, por ejemplo,

RNAV 5: las operaciones se basan en el uso de equipo RNAV que determina automáticamente la posición de la aeronave utilizando información de sensores de posición junto con los medios para establecer y mantener una trayectoria deseada (± 5 NM para, por lo menos, el 95% del tiempo total de vuelo).

RNAV 1: las operaciones se basan en el uso de equipo RNAV que determina automáticamente la posición de la aeronave en el plano horizontal empleando información de los sensores de posición para establecer y mantener una trayectoria deseada (± 1 NM para, por lo menos, el 95% del tiempo total de vuelo).



<i>TÉRMINO / ACRÓNIMO</i>	<i>DEFINICIÓN</i>
RNP, Especificaciones	Performance de Navegación Requerida (Required Navigation Performance). Especificación para la navegación basada en la navegación de área que incluye el requisito de vigilancia y alerta de la performance a bordo.
SID	Procedimientos de salidas instrumentales de precisión.
SIRIBZ	Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Ibiza.
STAR	Procedimientos de llegadas instrumentales de precisión.
TMA	Área terminal de control (Terminal Manoeuvring Area). Es un área del espacio aéreo controlado que se establece en la confluencia de varias aerovías en las proximidades de uno o más grandes aeropuertos.
TMR	Terminal de monitorado de ruido constituido por un micrófono y soporte informático.