

AEROPUERTO DE PALMA DE MALLORCA

PROGRAMAS DE CONTROL DEL RUIDO EJECUTADOS

DOCUMENTO RESUMEN

1. Restricciones operativas

El aeropuerto de Palma de Mallorca tiene establecidos los siguientes procedimientos operativos en materia de lucha contra el ruido, los cuales están recogidos en el documento “Publicación de Información Aeronáutica” (AIP):

- Podrá ser utilizada la cabecera 06R para llegadas exclusivamente de aeronaves propulsadas por hélice y en horario diurno, salvo contingencia operacional. La cabecera 24L, salvo contingencia operacional, no se utilizará para despegues.
- No se deben solicitar ni autorizar cambios sobre los procedimientos hasta no haber alcanzado Flight Level 60 excepto las aeronaves propulsadas por hélice.
- Quedan prohibidos los vuelos de entrenamiento durante la noche. Además, todos los vuelos de entrenamiento fuera de horario nocturno se deberán realizar por la pista 06L/24R.
- Se aplicarán procedimientos anti-ruido en operaciones de despegue definidos en la AIP.
- En las operaciones de aterrizaje, la potencia de reversa sólo podrá utilizarse al ralentí, excepto por motivos de seguridad, durante el periodo nocturno. Además las maniobras de aterrizaje en condiciones meteorológicas visuales se llevarán a cabo con un ángulo igual o superior al definido por el ILS o PAPI de cada pista.
- Quedan prohibidas las pruebas de potencia de motores fuera del horario nocturno. Las pruebas de motores fuera del horario nocturno en régimen superior al ralentí, sólo podrán realizarse en la rodadura Sur.

De forma adicional, el aeropuerto dispone de una configuración preferente de pistas segregadas definida con el propósito de minimizar la afección acústica sobre el entorno.

Configuración de pistas preferentes. Aeropuerto de Palma de Mallorca

Configuración(*)	Llegadas	Salidas
Configuración oeste	Pista 24L(**)	Pista 24R
Configuración este	Pista 06L	Pista 06R(**)

(*) Las condiciones meteorológicas que justifican el cambio de configuración se encuentran ligadas a una ocurrencia de un valor concreto de componente de viento en cola

(**) La configuración preferente de pistas no impide que se produzcan llegadas por la pista 24R en configuración oeste y despegues por la cabecera 06L.

Fuente: AIP, aeropuerto de Palma de Mallorca

2. Plan de Aislamiento Acústico

El aeropuerto de Palma de Mallorca actualmente está desarrollando un Plan de Aislamiento Acústico (PAA), derivado de la Declaración de Impacto Ambiental de las obras contempladas en el proyecto de “Ampliación del aeropuerto de Palma de Mallorca” (Resolución de 20 de julio de 2004 de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente).

Para coordinar la ejecución de las actuaciones de aislamiento acústico, se constituyó provisionalmente la Comisión de Seguimiento y Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico (CSEPA) formada por miembros de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento y Aena.

Esta Comisión cuenta con el apoyo técnico y administrativo de la Oficina de Gestión de los Planes de Aislamiento Acústico de Aena. Entre las funciones de ésta, destacan las siguientes:

- Tramitación de las solicitudes de inclusión en el PAA.
- Realización de mediciones acústicas con la finalidad de comprobar que se registran en el interior de las viviendas afectadas niveles superiores a los fijados como umbrales de calidad acústica.
- Supervisión de los proyectos de aislamiento y de las obras que de él se deriven.
- Gestión del pago de las subvenciones.

En la siguiente tabla se recoge el estado actual de ejecución del citado PAA:

Porcentaje de viviendas consideradas en el PAA actualmente en ejecución

Plan de Aislamiento Acústico	Nº viviendas
Censo de viviendas con derecho a solicitud de aislamiento acústico	988
Solicitudes de aislamiento acústico, en huella, recibidas en la Oficina de Gestión del PAA	701
Viviendas en las que se ha aprobado la realización de medidas acústicas	672
Proyectos de aislamiento acústico solicitados	575
Proyectos presentados en la Oficina de Gestión del PAA	377
Total viviendas con financiación aprobada	298

Fuente: Elaboración propia

Actualmente, el Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto de Palma de Mallorca se encuentra en un grado de ejecución del 30%.

3. Otras medidas protectoras de impacto acústico

En el año 1991 se construyó una barrera antirruído en la franja comprendida entre la cabecera 06R y la barriada de Can Pastilla, con el fin de minimizar el ruido producido por los motores de las aeronaves que despegan por dicha cabecera sobre esta zona residencial. Posteriormente se llevó a cabo un tratamiento vegetal sobre el terraplén para integrar la estructura en el entorno.

Siete años más tarde, se realizó una plantación de árboles y arbustos paralelos a la pista 06R/24L, constituyendo una barrera vegetal que sirve para disminuir el impacto acústico y visual en las zonas próximas. Las especies vegetales que forman esta barrera son propias del área mediterránea, lo cual contribuye a la difusión de especies autóctonas, a la par que facilita el desarrollo natural de los distintos ejemplares y reduce a mínimos indispensables los gastos de conservación.

Como continuación a esta medida, en el año 1999 se realizó un tratamiento similar en el entorno de la cabecera 24R.

4. Sistemas de información a la población

Sistema de monitorado de ruido

Desde el año 1997 el aeropuerto de Palma de Mallorca tiene instalado un sistema de seguimiento y control de ruidos y sendas de vuelos (SIRPA). El sistema de monitorado funciona durante las 24 horas de forma automática, disponiendo de los datos radar y de planes de vuelo, así como de la posición de la aeronave en cada instante, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos antirruído establecidos en el aeropuerto. En la actualidad se está procediendo a la actualización del software gestor de la herramienta como consecuencia de actualizaciones introducidas por la empresa suministradora.

El sistema se compone de 10 TMR o receptores del nivel sonoro que envían los datos de registro a un procesador central. El sistema consta de una base de datos desarrollada sobre entorno SIG (Sistema de Información Geográfica) que aglutina información de cada operación, su traza o trayectoria real descrita y los niveles sonoros registrado a su paso por los TMR.

Al correlacionar las incidencias y quejas particulares con la información registrada, se dispone de una potente herramienta tanto de análisis como probatoria para la demostración de incumplimientos y aplicación de normativa sancionadora. La mayoría de estas funciones las presenta el propio sistema integradas, de modo que el análisis de las desviaciones de rutas, ruidos superiores a los límites establecidos o análisis de quejas se realizan de manera automática.

El sistema presenta asimismo la posibilidad de discriminar el ruido producido por las aeronaves y el originado por otras fuentes no aeronáuticas, con lo cual se tiene una valoración muy fiable del ruido de fondo y del impacto acústico real de las operaciones aeroportuarias.

Atención al ciudadano

El aeropuerto de Palma de Mallorca dispone de un servicio a disposición de los ciudadanos que atiende las peticiones y recoge las quejas recibidas en relación al ruido provocado por el aeropuerto.