

ACTUACIONES EN EL AEROPUERTO DE ZARAGOZA PARA MINIMIZAR EL IMPACTO ACÚSTICO DE LAS OPERACIONES

Aena, en el marco de su "Plan de Acción para Compatibilizar las Operaciones Aeroportuarias con el Entorno", se plantea el objetivo reducir el impacto acústico de las operaciones civiles en el aeropuerto de Zaragoza, comprometiéndose a realizar las actuaciones necesarias para la implantación, en el más breve plazo posible, de las siguientes medidas operativas:

APROXIMACIONES EN DESCENSO CONTINUO "APROXIMACIONES VERDES".

Se trata de diseñar y aprobar una maniobra de aproximación al aeropuerto de Zaragoza, que permita a las aeronaves realizar un descenso continuo, desde la altitud de crucero, hasta el punto en el que se inicie el guiado instrumental ILS en la fase final de la aproximación.

Este procedimiento operativo, que sólo es válido para aeropuertos con baja densidad de tráfico, como es el caso del aeropuerto de Zaragoza, permite reducir el consumo de combustible, y por tanto, las emisiones de CO₂, en toda la fase de descenso, a la vez que se produce una disminución del impacto acústico sobre las poblaciones situadas en las proximidades del aeropuerto hasta una distancia de 8 millas náuticas al umbral de la pista 30R.

Dado que, el aeropuerto de Zaragoza en una Base Aérea abierta al tráfico civil, el diseño y aprobación de nuevas maniobras, tanto para el tráfico civil como para el tráfico militar, corresponde al Ministerio de Defensa; no obstante Aena se compromete a actuar activamente, ofreciendo cualquier clase de ayuda que le fuese requerida, en relación con el diseño y proceso de aprobación de estas maniobras, al objeto de poder disponer de una maniobra de descenso continuo para la aproximación a la pista 30R antes de finales de año, siempre que Defensa considere este plazo adecuado.

PROHIBICIÓN DE AERONAVES MARGINALMENTE CONFORMES

Se pretende limitar las operaciones de las aeronaves denominadas "marginalmente conformes", es decir aquellas aeronaves cuyo certificado acústico corresponde a los valores límite del Capítulo III más 5 EPNdB, aeronaves que si bien están autorizadas a operar en los aeropuertos europeos, son las más ruidosas, y por lo tanto las que mayor molestia producen entre los vecinos de los aeropuertos.

Aena se compromete solicitar a la Agencia Española de Seguridad Aérea (AESA), que se inicie el procedimiento regulado en el Real Decreto 1257/2003, para establecer un calendario de eliminación de este tipo de aeronaves, al igual que ya se ha realizado en otros aeropuertos de la red como Madrid y Barcelona.

SISTEMA DE MONITORADO DE RUIDO

Aena está desarrollando un proyecto, cuya finalización está prevista a finales del 2012, para disponer de un sistema global de monitorizado de los niveles de inmisión acústica generados por el sobrevuelo de las aeronaves.

Este sistema, permite el seguimiento preciso de las trayectorias de las aeronaves y permite disponer de información precisa en relación con el nivel de ruido producido, en puntos predeterminados, por el sobrevuelo de las aeronaves. Para ello es preciso instalar entorno al aeropuerto, una red de terminales de monitoreado de ruido.

Una vez validado este sistema global, *Aena* tiene previsto un Plan de Implantación en los distintos aeropuertos de la red, priorizando por mayor volumen de tráfico, dentro de este plan, y manteniendo los compromisos ya previstos en relación los aeropuertos de mayor tráfico, *Aena* planteará dotar al aeropuerto de Zaragoza de este tipo de sistema, al objeto de poder facilitar información sobre los niveles de ruido y seguimiento de las trayectorias.

Aena asume este compromiso en relación con el impacto acústico generado por las operaciones de las aeronaves civiles, en el entendimiento que no puede facilitar datos en relación con el impacto acústico de las aeronaves militares sin autorización del ministerio de Defensa.

Madrid, 3 de marzo de 2011