



INFORME ANUAL DE RUIDO

Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat



Año 2021

Cliente: AENA SME, S.A.

Código ref. EVS_9617_BCN_02A_2021_Vs1

Expediente: DPM 96/17



Realizado por:	Revisado por:
 Lidia Reguero Cano Responsable de aeropuerto – Laboratorio EVS-M	 María Jesús Ballesteros Garrido Director de Proyecto – Laboratorio EVS-M

Informe elaborado para:

AENA SME, S.A

- C.I.F: A86212420

- Dirección: C/Peonías, 12, 28042 – Madrid

Contacto

Laboratorio de Monitorado

Envirosuite Ibérica, S. A.

- CIF: A-08349649

- Dirección: C/Teide, 5. 28703 - San Sebastián de los Reyes

- E-mail: infolabmonitorado@envirosuite.com

ÍNDICE

1	Introducción.....	4
2	Abreviaturas y definiciones.....	5
3	Emplazamiento de los TMR.....	6
4	Resumen de configuración y usos de pista *	8
5	Análisis de las emisiones acústicas.....	12
6	Análisis comparativo con los objetivos de calidad acústica del Real Decreto 1367/2007*	25
7	Conclusiones *	28

1 Introducción

Este informe muestra la actividad de los terminales de monitorización de ruido ubicados en las proximidades del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat, durante el año 2021, mediante el análisis de los niveles de ruido medidos por cada terminal y las correlaciones resultantes del procesado de los datos.

El presente documento tiene por objeto el análisis anual de:

- Información relativa a las configuraciones de operaciones aeronáuticas y usos de pistas.
- Mediciones acústicas del año 2021 (valores mensuales y anuales), con la discriminación del ruido atribuible a las operaciones aeronáuticas en las zonas urbanas próximas al aeropuerto, obtenidas a partir del “Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat” (SIRBCN).
- Análisis comparativo con los objetivos de calidad acústica del Real Decreto 1367/2007

2 Abreviaturas y definiciones

TMR. Terminal de Monitorado de Ruido.

Índices acústicos

LAeq	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A, representa el nivel sonoro que manteniéndose constante durante el tiempo de medida tiene el mismo contenido energético que el nivel variable observado.
LAeq Total	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A generado por todas las fuentes de ruido para un TMR y durante un período de evaluación.
LAeq Avión	Nivel Continuo Equivalente con ponderación A que se habría generado si no hubiera existido más ruido que el producido por los aviones durante el período de evaluación.

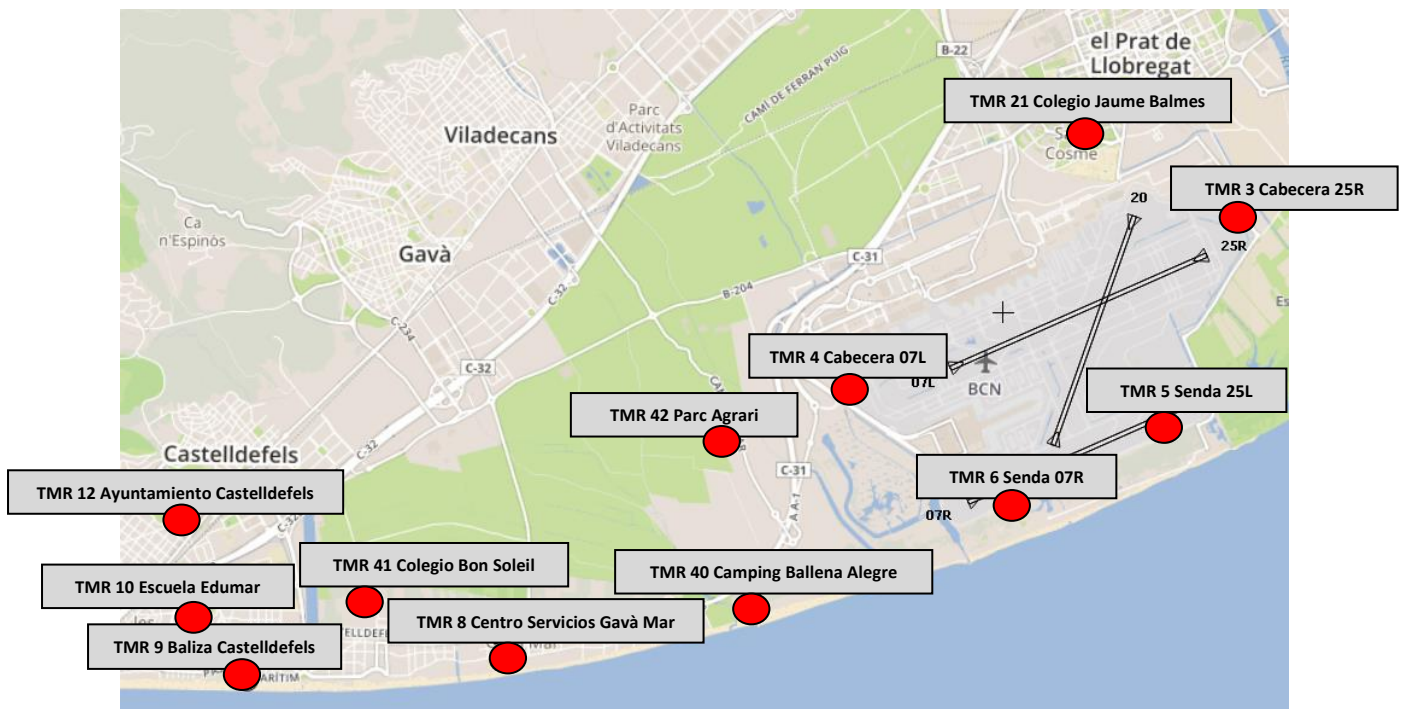
Índices conforme Real Decreto 1367/2007

LAeq,d	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado a lo largo de todos los periodos día. El periodo día (d) está comprendido entre las 07:00 y 19:00 horas (hora local).
LAeq,e	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado a lo largo de todos los periodos tarde. El periodo tarde (e) está comprendido entre las 19:00 y 23:00 horas (hora local).
LAeq,n	Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado a lo largo de todos los periodos noche. El periodo noche (n) está comprendido entre las 23:00 y 07:00 horas (hora local) y asignado al día al que pertenece la hora 23:00 h.

3 Emplazamiento de los TMR

El SIRBCN cuenta con un total de 12 TMR públicos en los distintos municipios del entorno aeroportuario, en este apartado se detalla la ubicación de cada uno de ellos.

TMR	Ubicación	Descripción
TMR 3	Aeropuerto	Cabecera 25R
TMR 4	Aeropuerto	Cabecera 07L
TMR 5	Aeropuerto	Senda 25L
TMR 6	Aeropuerto	Senda 07R
TMR 8	Gavà	Centro de Servicios Gavà Mar
TMR 9	Castelldefels	Baliza Castelldefels
TMR 10	Castelldefels	Escuela Edumar
TMR 12	Castelldefels	Ayuntamiento Castelldefels
TMR 21	El Prat	Colegio Jaume Balmes
TMR 40	Viladecans	Camping La Ballena Alegre
TMR 41	Gavà	Colegio Bon Soleil
TMR 42	Viladecans	Parc Agrari del Baix Llobregat



4 Resumen de configuración y usos de pista*

Dado que el LAeq Avión medido en cada TMR depende de las trayectorias y configuraciones de usos de pista, resulta conveniente realizar un análisis de la distribución de los movimientos de aeronaves con origen o destino en el Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat.

El Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat dispone de una configuración preferente de pistas definida con el propósito de minimizar la afeción acústica sobre el entorno. Esta configuración preferente es la oeste WRL en periodo diurno y la noreste ENR en periodo nocturno.

Configuraciones según periodo diurno - nocturno. Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat

PERIODO DIURNO (07:00-23:00H)



Configuración WRL (**PREFERENTE**)

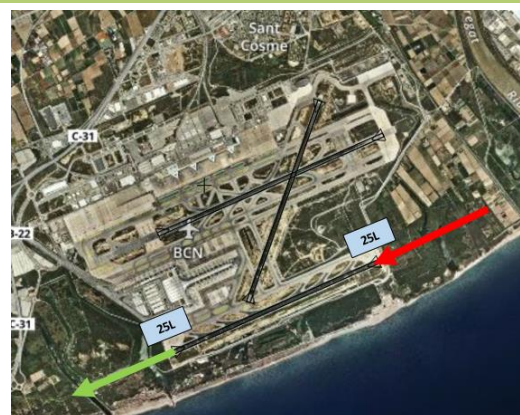


Configuración ELR

PERIODO NOCTURNO (23:00-07:00H)



Configuración ENR (**PREFERENTE**)



Configuración WLL

* Datos no amparados por la acreditación ENAC.

Se activa el Plan de Contingencia Operativa contra el Coronavirus en las Torres de Control del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat el 14 de marzo 2020, día en el que tiene lugar la aprobación del Real Decreto 463/2020, por el que se declara el estado de alarma para la gestión de la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19.

Del 14 de marzo 2020 al 9 de junio 2021 se establece el uso de configuraciones de pistas cruzadas o única en función de:

- Configuraciones preferentes diurnas: ENR y WRS (en función del viento).

PERIODO DIURNO (07:00-23:00H)



Configuración ENR



Configuración WRS

- Configuraciones alternativas diurnas: WLL / ELL.

PERIODO DIURNO (07:00-23:00H)



Configuración WLL



Configuración ELL

- Configuraciones preferentes nocturnas: ENR / WLL.

PERIODO NOCTURNO (23:00-07:00H)



Configuración ENR



Configuración WLL

Del 10 de junio 2021 al 30 de junio 2021 se aplica el Plan de recuperación de pericia de los controladores acordado con AESA que establece forzar el uso de configuración WRL de 09:00 – 19:00 h LT de lunes a viernes. En condiciones de viento del Este no se utilizaría la configuración ELR, sino la ENR.

Desde el 1 de julio 2021 tiene lugar el cese paulatino del Plan de Contingencia Operativa contra el COVID-19.

- Configuraciones diurnas: WRL (preferente) / ELR.
- Configuraciones nocturnas: ENR (preferente) / WLL.

Estadística del número de operaciones

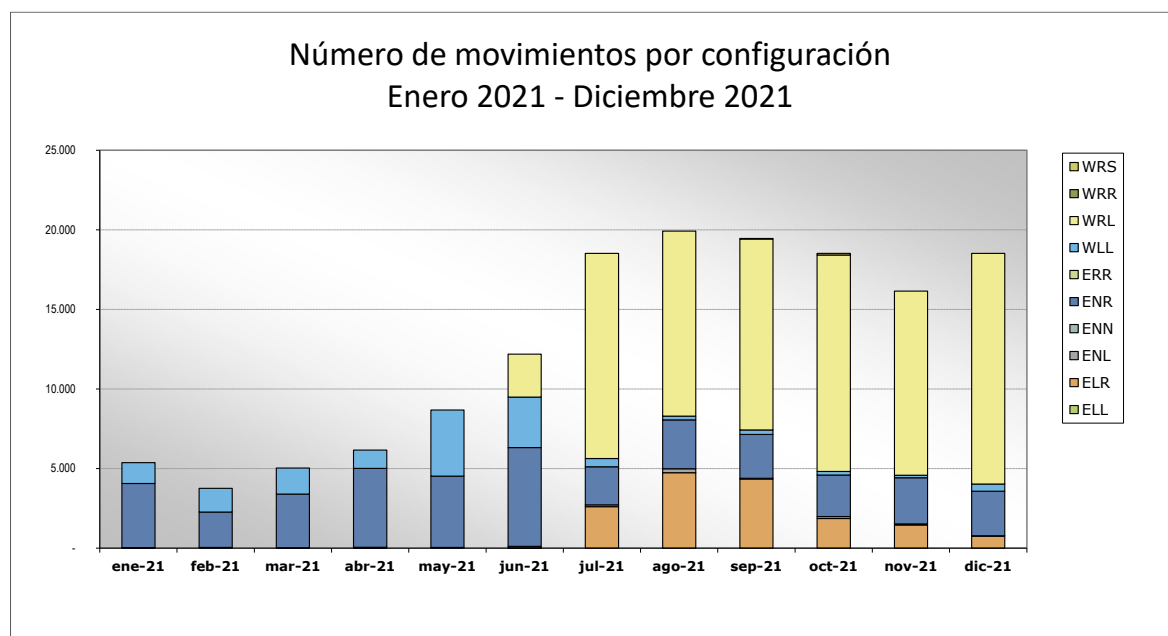
Desde la perspectiva de la estadística del número de movimientos aeronáuticos (un movimiento equivale a un aterrizaje o a un despegue) por cada tipo de configuración, se manejan los siguientes datos:

2021	ELL	ELR	ENL	ENR	WLL	WRL	WRS	Configuración Principal
Número de Movimientos	26	15832	878	41793	14795	78860	122	152306
%	0,0%	9,7%	0,5%	25,6%	9,1%	48,4%	0,1%	93,4%
Configuración Este 35,9%				Configuración Oeste 57,5%				

Movimientos totales	Configuraciones Mixtas / Resto
163012	10706
	6,6%

*Fuente de datos: Navegación Aérea

El siguiente gráfico muestra el número de operaciones mensuales separadas por configuración durante el año 2021 en el aeropuerto:



5 Análisis de las emisiones acústicas

Durante el año 2021, los terminales de monitorado de ruido han medido de forma continua el ruido procedente de las aeronaves que operan en el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat. En este apartado se muestran los resultados obtenidos.

Cabe destacar los siguientes aspectos:

- La metodología seguida para la realización de las medidas de ruido y el procesado de datos que permiten obtener los resultados reflejados en este informe es acorde a la ISO 20906:2009.
- La incertidumbre expandida de medida se ha obtenido multiplicando la incertidumbre típica de medición por el factor de cobertura $k = 2$ que, para una distribución normal, corresponde a una probabilidad de cobertura de aproximadamente el 95%. Dicha incertidumbre ha sido calculada para cada uno de los TMR y se encuentra a disposición del cliente para su consulta.
- Toda instrumentación utilizada para la realización de las medidas, incluyendo micrófonos, pantallas antiviento y cableados, cumple los requisitos establecidos para instrumentos de Clase 1 según se especifica en la IEC 61672-1:2013.
- La disponibilidad de datos de trayectorias (radar) y datos de ruido (TMR) puede no ser del 100%, debido a problemas técnicos, trabajos de mantenimiento, tareas de verificación metrológica legal, etc. Esto puede suponer que el número de operaciones registrado por el sistema de monitorado de ruido difiera ligeramente de los datos publicados en las estadísticas de Aena.
- Los valores mensuales y anuales de L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión se dan como índices de ruido continuo equivalente para los periodos día, tarde y noche, tal y cómo se definen en Real Decreto 1367/2007.
- El valor 0 dB indica que no se ha registrado ruido asociado a la fuente aeronáutica.
- Los cálculos de los niveles sonoros equivalentes (L_{Aeq}) para cada periodo de integración (acumulado anual) se basan en los datos diarios para los periodos día, tarde y noche. Los datos diarios de los diferentes periodos se publican en la Web de Aena: www.aena.es en el apartado de Mediciones acústicas del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat.

- En este apartado se presentan las gráficas de cada uno de los TMR fijos situados en el entorno aeroportuario, con la evolución mensual de los niveles del L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión día, tarde y noche desde enero 2021 hasta diciembre 2021 agrupados por municipio, y que se corresponden con las siguientes localizaciones:

MUNICIPIO	TMR	LOCALIZACIÓN
El Prat	21	Colegio Jaume Balmes
Viladecans	40	Camping Ballena Alegre
	42	Parque Agrario
Gavà	8	Centro Social Gavà-Mar
	41	Colegio Bon Soleil
Castelldefels	9	Baliza Exterior
	10	Colegio Edumar
	12	Ayuntamiento de Castelldefels

5.1. Tabla de sucesos correlacionados por TMR

El número de sucesos correlacionados se corresponde con el número de eventos acústicos que el TMR ha asociado a operaciones aeronáuticas locales, y, por tanto, el utilizado para el cálculo de L_{Aeq} Avión anual. En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en este año.

TMR	SUCESOS CORRELACIONADOS
8	3734
9	8904
10	4247
12	154
21	3722
40	40069
41	8609
42	14614

5.2. El Prat de Llobregat

TMR 21. Colegio Jaume Balmes

Este TMR se localiza en un área residencial próxima a la infraestructura aeroportuaria, a una distancia aproximada de 1 km de la cabecera 20.



Enero 2021 – Diciembre 2021

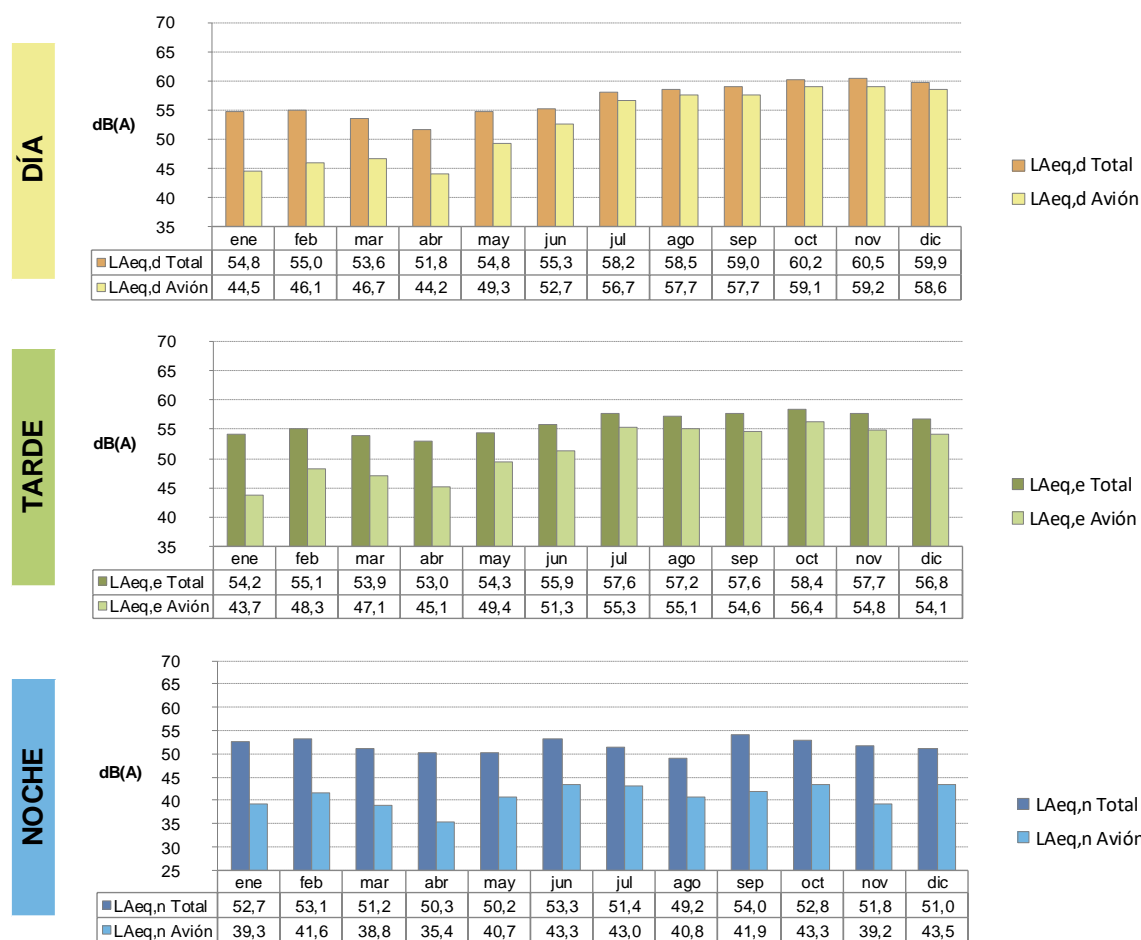
Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

Los datos marcados con ** no están amparados por la acreditación de ENAC (incertidumbre superior a 3 dB(A)).

5.3. Viladecans

TMR 40. Camping Ballena Alegre

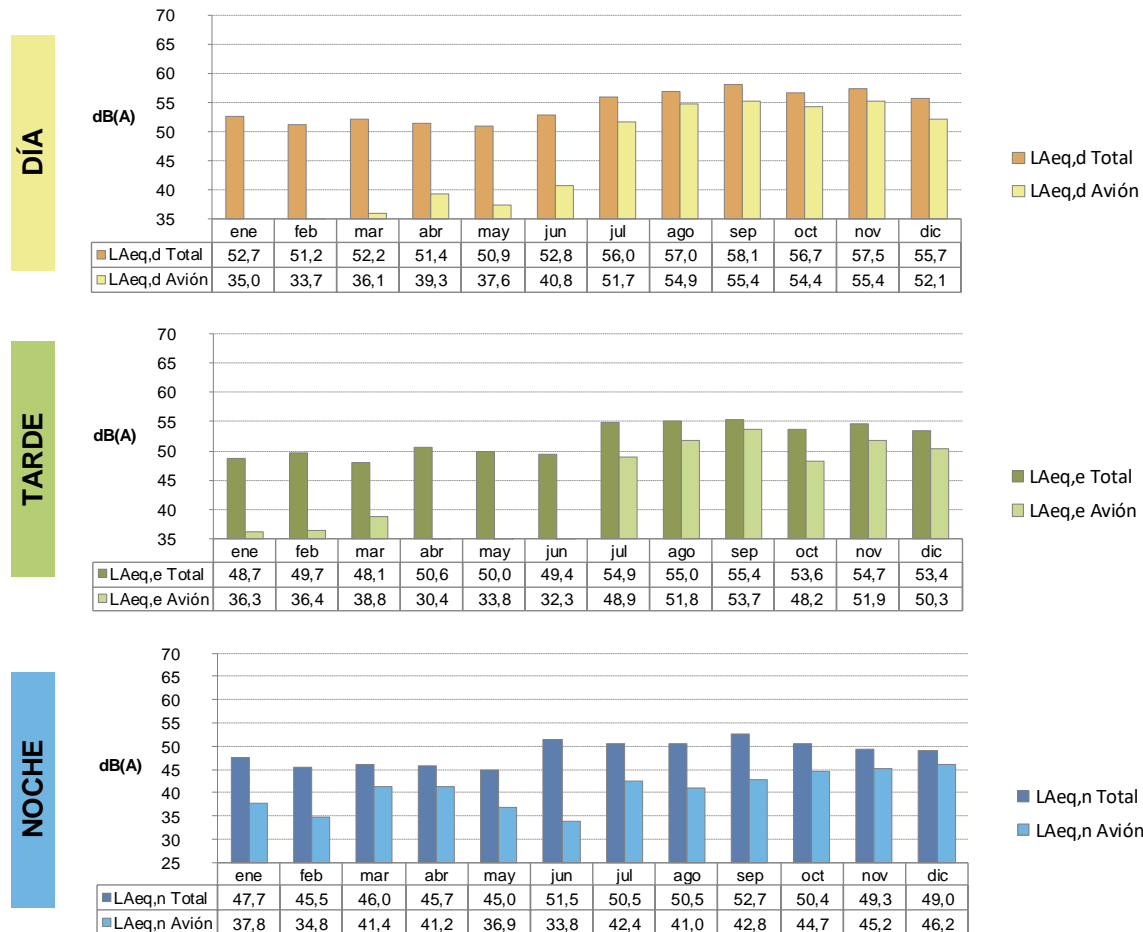
Este TMR se sitúa a 2,5 km de la cabecera 07R en dirección suroeste. Se localiza en las instalaciones del antiguo camping La Ballena Alegre del municipio de Viladecans, en un entorno agrario, a menos de 1 km de las residencias del barrio de Gavà-Mar más cercanas al aeropuerto.



Enero 2021 – Diciembre 2021

TMR 42. Parque Agrario

Este TMR está situado a 2,4 km de la cabecera 07L (del umbral desplazado) en dirección suroeste. Está ubicado en las instalaciones de la Universidad Politécnica de Catalunya dedicadas a investigaciones agrarias.

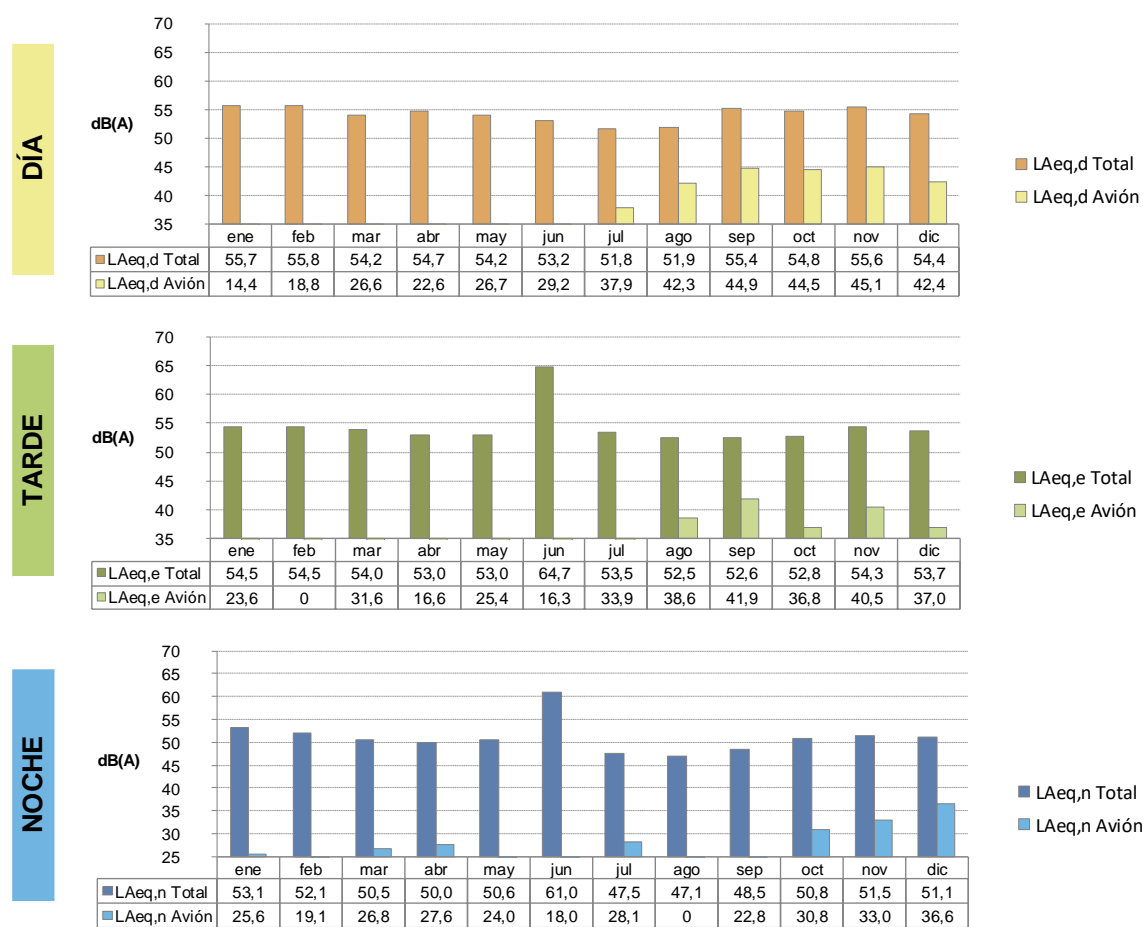


Enero 2021 – Diciembre 2021

5.4. Gavà

TMR 8. Centro Social Gavà-Mar

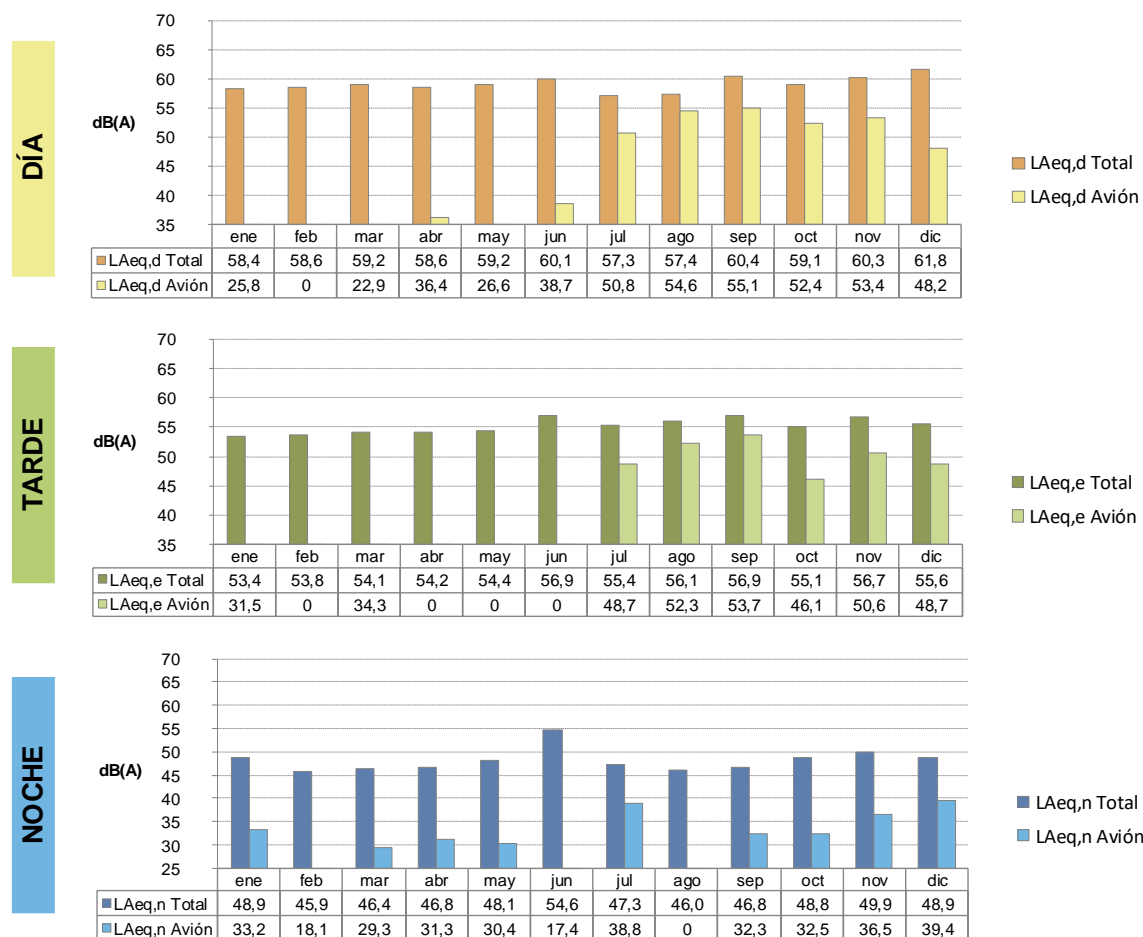
Este TMR se encuentra en línea de prolongación del eje de la tercera pista 07R-25L, y a una distancia aproximada de 5 km de las cabeceras de pista 07L y 07R. Se localiza en el barrio marítimo de Gavà, denominado "Gavà-Mar".



Enero 2021 – Diciembre 2021

TMR 41. Colegio Bon Soleil

Este TMR se ubica a 6 km de la cabecera 07L del Aeropuerto de Barcelona, hacia el suroeste de la instalación aeroportuaria, ubicado en un colegio.

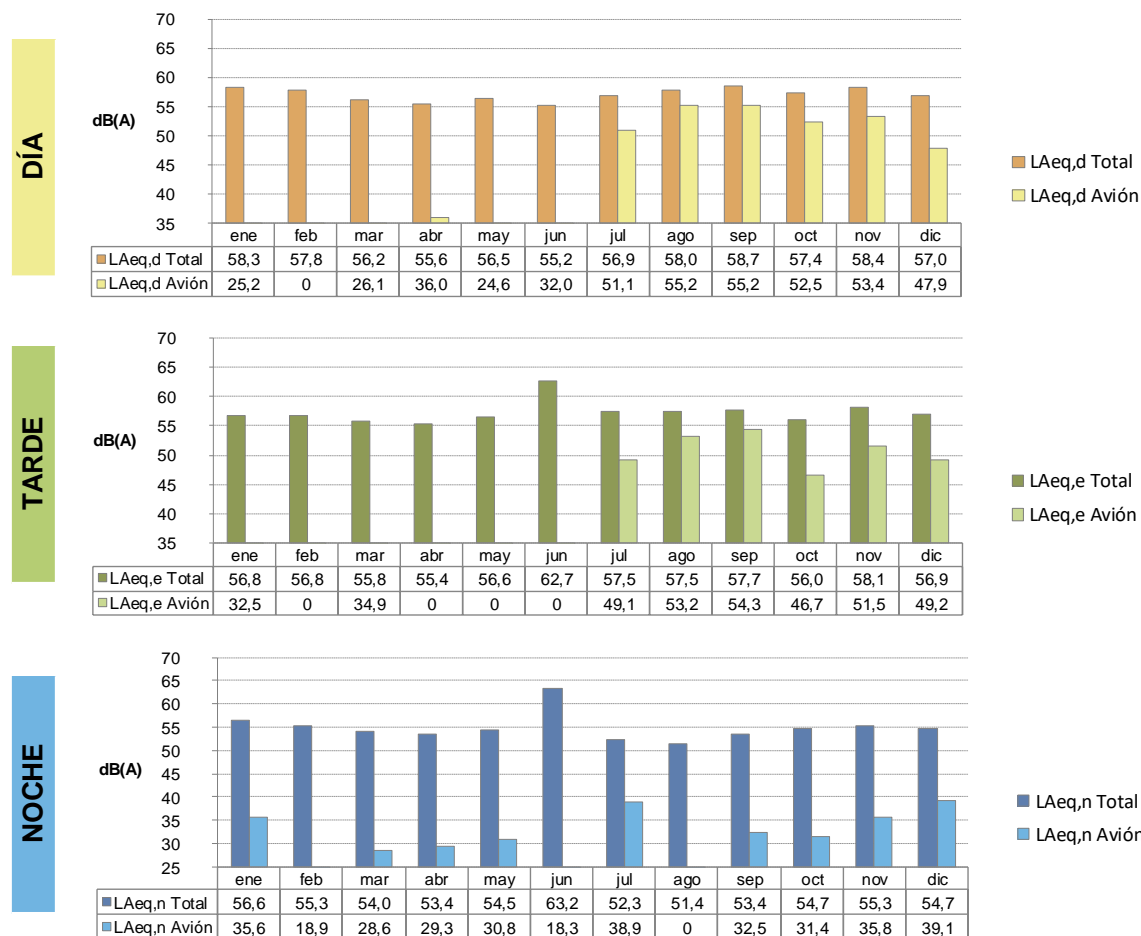


Enero 2021 – Diciembre 2021

5.5. Castelldefels

TMR 9. Baliza Exterior

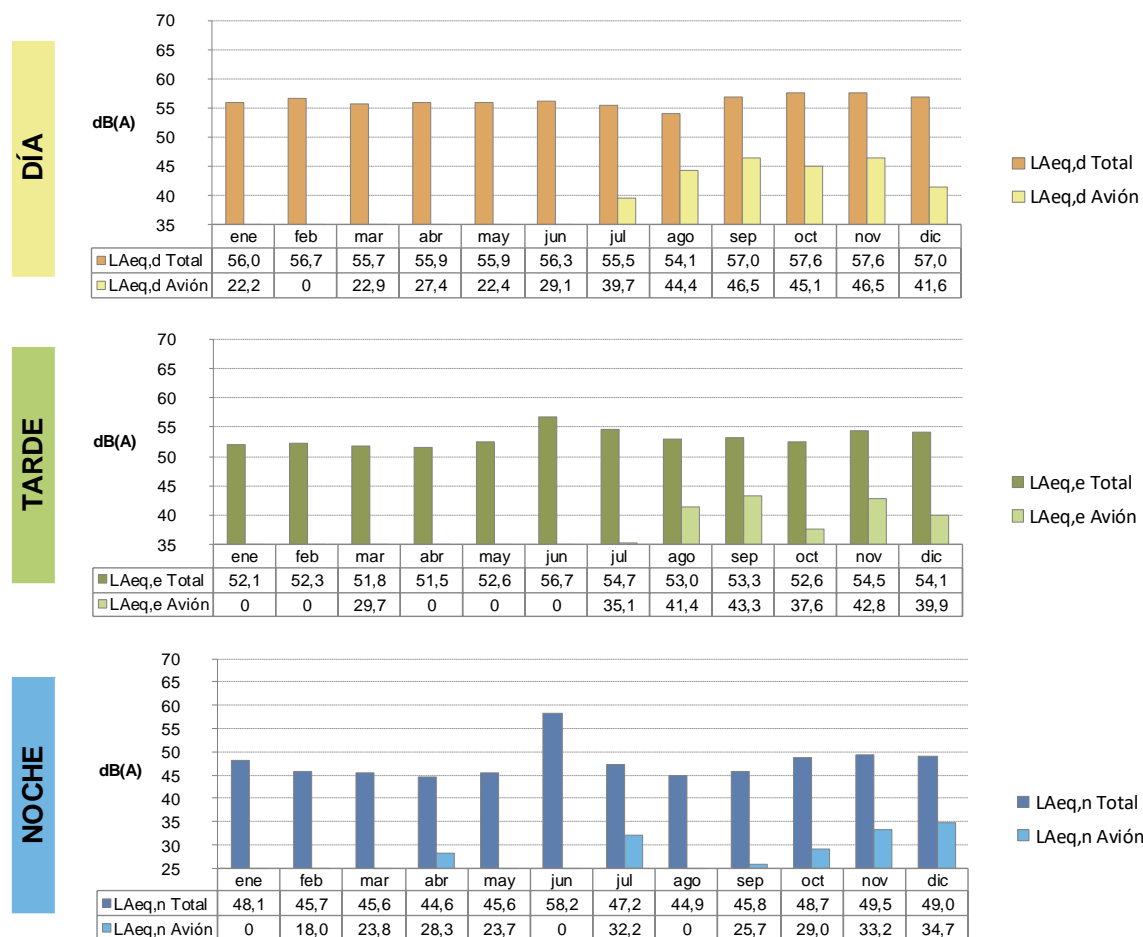
Este TMR se encuentra en la Baliza exterior (junto al paseo marítimo), punto de paso para los aterrizajes por la pista 07L. Dista en torno a 7,5 km de la cabecera de la pista citada.



Enero 2021 – Diciembre 2021

TMR 10. Colegio Edumar

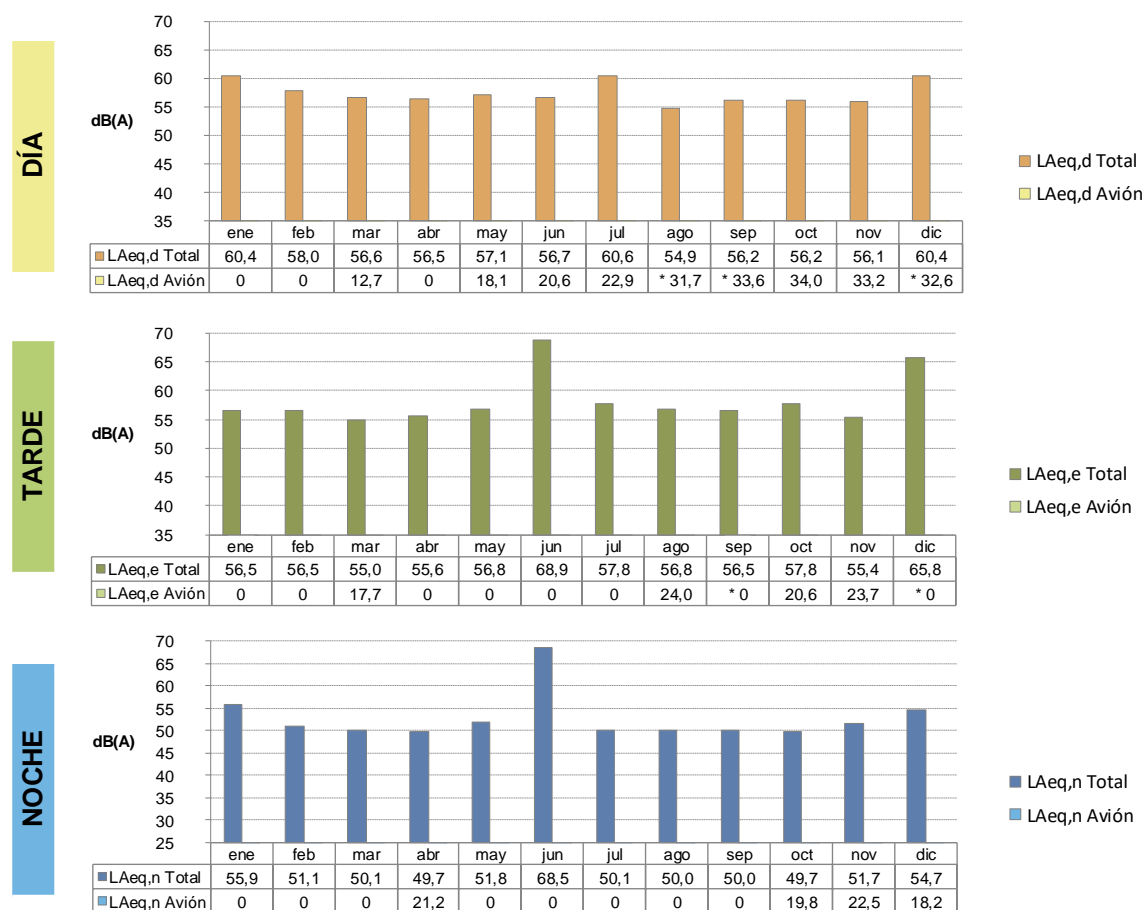
El ruido avión en esta ubicación se debe fundamentalmente a los aterrizajes por la pista 07L y a los despegues por la pista 25R.



Enero 2021 – Diciembre 2021

TMR 12. Ayuntamiento de Castelldefels

Este TMR es el que registra los niveles más bajos del municipio de Castelldefels, debido a que su ubicación es la más alejada de las sendas de aterrizaje por la pista 07L y de despegue por la pista 25R.



Enero 2021 – Diciembre 2021

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC (disponibilidad de datos inferior al 70%).

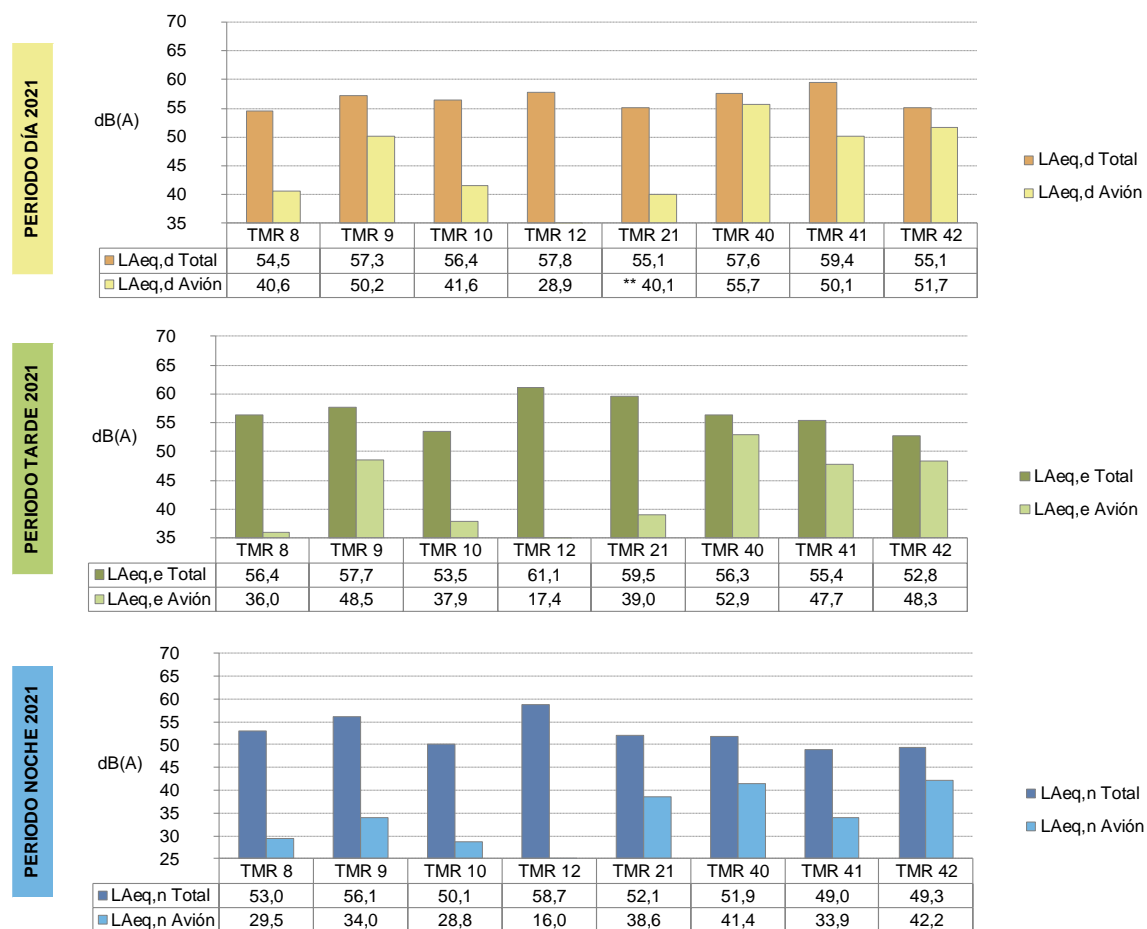
5.6. Resumen de niveles L_{Aeq} Total y Aviación anuales por TMR

Se muestra a continuación una tabla con el resumen de los valores obtenidos al calcular todos los niveles de ruido L_{Aeq} total y aviación:

TMR	Indicadores anuales - 2021					
	$L_{Aeq,d}$ Total	$L_{Aeq,d}$ Aviación	$L_{Aeq,e}$ Total	$L_{Aeq,e}$ Aviación	$L_{Aeq,n}$ Total	$L_{Aeq,n}$ Aviación
TMR 8	54,5	40,6	56,4	36,0	53,0	29,5
TMR 9	57,3	50,2	57,7	48,5	56,1	34,0
TMR 10	56,4	41,6	53,5	37,9	50,1	28,8
TMR 12	57,8	28,9	61,1	17,4	58,7	16,0
TMR 21	55,1	** 40,1	59,5	39,0	52,1	38,6
TMR 40	57,6	55,7	56,3	52,9	51,9	41,4
TMR 41	59,4	50,1	55,4	47,7	49,0	33,9
TMR 42	55,1	51,7	52,8	48,3	49,3	42,2

Los datos marcados con ** no están amparados por la acreditación de ENAC (incertidumbre superior a 3 dB(A)).

A continuación, se muestran los niveles anuales L_{Aeq} total y avión medidos en todos los TMR del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat para los períodos día, tarde y noche.



Los datos marcados con ** no están amparados por la acreditación de ENAC (incertidumbre superior a 3 dB(A)).

6 Análisis comparativo con los objetivos de calidad acústica del Real Decreto 1367/2007*

Tras la medición de los niveles de ruido total y avión para los diferentes índices definidos en el Real Decreto 1367/2007, durante el periodo de un año, es posible comparar dichos niveles con los objetivos de calidad acústica definidos en el Real Decreto 1367/2007.

6.1. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas

De acuerdo con el artículo 15 del Real Decreto 1367/2007, se respetarán los objetivos de calidad acústica cuando para cada uno de los índices de inmisión de ruido L_d , L_e , y L_n en el periodo de un año, se cumpla:

- a) "Ningún valor supere los valores fijados en la correspondiente tabla A, del Anexo II."
- b) "El 97% de todos los valores diarios no superen en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla A, del anexo II."

ANEXO II. Tabla A. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas urbanizadas existentes.

Tipo de área acústica		Índices de ruido			TMR
		L_d	L_e	L_n	
a	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial	65	65	55	TMR 8 TMR 9 TMR 10 TMR 12 TMR 21 TMR 41 TMR 42
d	Sectores del territorio con predominio de suelo de uso terciario distinto del contemplado en c).	70	70	65	TMR 40

* Datos no amparados por la acreditación ENAC.

6.1.1. Objetivos de calidad acústica: “Ningún valor supere los valores fijados en la correspondiente tabla A del Anexo II.”

En la siguiente tabla se muestran los valores anuales medidos en los TMR instalados en las poblaciones del entorno aeroportuario, resaltando aquellos valores anuales de L_{Aeq} Total que superan los valores fijados en la correspondiente tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, y calculados según el Anexo IV del mismo:

Indicadores RD 1367/2007 - 2021						
TMR	$L_{Aeq,d}$ Total	$L_{Aeq,d}$ Avión	$L_{Aeq,e}$ Total	$L_{Aeq,e}$ Avión	$L_{Aeq,n}$ Total	$L_{Aeq,n}$ Avión
TMR 8	55	41	56	36	53	30
TMR 9	57	50	58	49	56	34
TMR 10	56	42	54	38	50	29
TMR 12	58	29	61	17	59	16
TMR 21	55	40	60	39	52	39
TMR 40	58	56	56	53	52	41
TMR 41	59	50	55	48	49	34
TMR 42	55	52	53	48	49	42

6.1.2. Objetivos de calidad acústica: “El 97% de todos los valores diarios no superen en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla A del anexo II.”

En la siguiente tabla se muestra el cómputo de porcentaje de valores de L_{Aeq} Total y Avión diarios en los TMR instalados en las poblaciones del entorno aeroportuario resaltando los cálculos de porcentajes de L_{Aeq} Total diarios que no cumplen lo establecido en el Real Decreto 1367/2007:

Porcentaje de valores diarios - Año 2021						
TMR	$L_{Aeq,d}$ Total	$L_{Aeq,d}$ Avión	$L_{Aeq,e}$ Total	$L_{Aeq,e}$ Avión	$L_{Aeq,n}$ Total	$L_{Aeq,n}$ Avión
TMR 8	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TMR 9	100%	100%	100%	100%	94%	100%
TMR 10	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TMR 12	100%	100%	99%	100%	97%	100%
TMR 21	100%	100%	98%	100%	99%	100%
TMR 40	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TMR 41	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TMR 42	100%	100%	100%	100%	99%	100%

7 Conclusiones*

En general, durante el año 2021 objeto de estudio, ha predominado el uso de la configuración oeste, como es habitual. No obstante, este año 2021 también se ha visto afectado por la situación de alerta sanitaria por el COVID 19, ya que hasta el mes de junio no se ha retomado el uso de las configuraciones habituales. Así pues, se ha seguido registrando un elevado uso de la configuración ENR (25,6% en 2021, 37,1% en 2020 y 9,0% en 2019). Con respecto al 2020, se ha registrado un aumento en el número de operaciones, pero sin alcanzar aún el volumen de tráfico existente antes de la crisis sanitaria (163012 operaciones anuales en 2021, 122582 operaciones anuales en 2020 y 344495 operaciones anuales en 2019). Este aumento en el número de operaciones se ha traducido en un aumento en los niveles de ruido avión registrados en casi todos los terminales con respecto al 2020.

Sobre los niveles de ruido medidos por los TMR, mencionar que en los niveles de ruido total (avión + comunidad) en general para todos los TMR, se observan niveles elevados durante los meses con mayor presencia del viento o pájaros en las proximidades de los terminales. Destacar los terminales sitios en: baliza de Castelldefels, centro de servicios de Gavà Mar y Camping La Ballena Alegre de Viladecans, principalmente afectados por viento en los meses invernales y primaverales, debido a su ubicación muy próxima a la playa. Por otro lado, también se obtienen niveles de ruido total elevados en los meses en los que tienen lugar las fiestas locales. Este hecho es especialmente relevante para los terminales de: el Ayuntamiento de Castelldefels, el colegio Bon Soleil en Gavà y el colegio Jaume Balmes en El Prat, donde la actividad comunitaria contribuye significativamente al nivel de fondo.

Como se ha comentado, el efecto del viento contribuye a los niveles de L_{Aeq} Total, aunque si el viento registrado supera los 10 m/s se desestima la medición.

Los dos terminales que han registrado los niveles avión más bajos son el del Ayuntamiento de Castelldefels y el de la Escuela Edumar de Castelldefels. Estas ubicaciones, además de ser las más alejadas del aeropuerto, están fuera de las sendas de aterrizaje y despegue, por lo que, a pesar de haber operaciones en rango, éstas no generan un nivel de ruido elevado en dichos terminales.

* Datos no amparados por la acreditación ENAC.

Tras la medición de los niveles de ruido total y avión para los diferentes índices definidos en el Real Decreto 1367/2007 durante el periodo de un año, se han comparado a nivel informativo dichos niveles con los objetivos de calidad acústica definidos en el Real Decreto 1367/2007, y se concluye que:

- Se superan los objetivos de calidad acústica de los niveles L_{Aeq} Total fijados en la correspondiente tabla A, del anexo II del Real Decreto 1367/2007:
 - En el periodo nocturno en el TMR 9 (ubicado en la baliza de Castelldefels), debido a los meses con fuerte presencia de viento, dada su ubicación cercana a la playa.
 - En el periodo nocturno en el TMR 12 (ubicado en el Ayuntamiento de Castelldefels), debido a los meses con celebración de fiestas y/o otros eventos, dada su ubicación en el núcleo urbano.
 - A fin de contemplar la situación más restrictiva, se ha hecho la comparativa de los niveles de ruido del TMR 40 con los niveles fijados en la correspondiente tabla A del anexo II del citado Real Decreto para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, a pesar de que este se encuentra emplazado en territorio con predominio de uso de suelo terciario. En los resultados obtenidos se observa que no se produce ninguna superación.

Cabe destacar que la superación del nivel L_{Aeq} Total respecto a los objetivos de calidad acústica fijados en el Real Decreto 1367/2007 se debe a la contribución de todas las fuentes existentes que afectan acústicamente al terminal. Sin embargo, se ha comprobado que el nivel atribuido a las operaciones locales del aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona – El Prat (L_{Aeq} Avión) no supera dichos objetivos de calidad acústica. No obstante, se registran multitud de eventos no aeronáuticos como son las rachas de viento, los pájaros, la celebración de fiestas y otros tipos de actividades comunitarias.

- El 97% de todos los valores diarios no superan en 3 dB los valores fijados en la correspondiente tabla A del anexo II del citado Real Decreto, para todos los terminales, excepto para:
 - En el periodo nocturno en el TMR 9 (ubicado en la baliza de Castelldefels), debido a los meses con fuerte presencia de viento, dada su ubicación cercana a la playa.
 - A fin de contemplar la situación más restrictiva, se ha hecho la comparativa de los niveles de ruido del TMR 40 con los niveles fijados en la correspondiente tabla A del anexo II del citado Real Decreto para sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, a pesar de que este se encuentra emplazado en territorio con predominio de uso de suelo terciario. Los resultados obtenidos se observan a continuación:

Valores diarios que superan - Año 2021						
TMR	$L_{Aeq,d}$ Total	$L_{Aeq,d}$ Avión	$L_{Aeq,e}$ Total	$L_{Aeq,e}$ Avión	$L_{Aeq,n}$ Total	$L_{Aeq,n}$ Avión
TMR 40	100%	100%	100%	100%	98%	100%

Se observa que no se produce ninguna superación.

De forma análoga a lo que sucede en los valores anuales, los niveles diarios de L_{Aeq} Total que superan en más de 3 dB los valores objetivos de calidad acústica fijados en el Real Decreto 1367/2007 no se deben únicamente a la contribución del ruido producido por aeronaves. Se puede afirmar que en los L_{Aeq} Avión no existe ninguna superación y que en la mayoría de los casos son muy inferiores.

La reproducción total o parcial de este documento no está permitida en ningún formato, físico o electrónico, sin la autorización previa y por escrito del Laboratorio de Monitorado de Envirosuite Ibérica S. A.

El Prat de Llobregat, 12 de enero de 2022