envirosuite

INFORME MENSUAL DE RUIDO

Aeropuerto de Alicante – Elche Miguel Hernández

SEPTIEMBRE 2025

Código ref. EVS_502-22_ALC_02A_09_2025_Vs1

Expediente: DPM 502/22

ENAC
ENSAYO
ISO 17025
Nº1311 / LE2466

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC

Índice

1. Introducción 3
2. Informe ejecutivo 4
3. Resumen de configuración y usos de pista* 5
4. Análisis de las emisiones acústicas 7
5. Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias* 20
Anejo A - Abreviaturas y definiciones 30

1. Introducción

El presente documento tiene por objeto el análisis mensual de:

- Configuraciones y usos de pistas.
- Mediciones acústicas de los últimos 13 meses, 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 de Alicante – Elche Miguel Hernández" (SIRALC).
- Dispersión vertical y horizontal de trayectorias en los municipios del entorno aeroportuario, obtenido a partir del "Sistema de Monitorado de Ruido y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Alicante – Elche Miguel Hernández" (SIRALC).
- Las opiniones e interpretaciones se encuentran amparadas por la acreditación de ENAC, salvo en aquellos apartados marcados con *.

En el Anejo A se recogen las abreviaturas y definiciones empleadas en este informe.

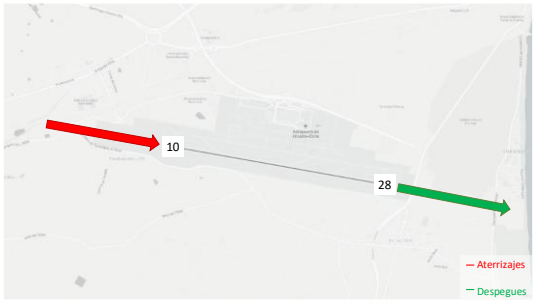
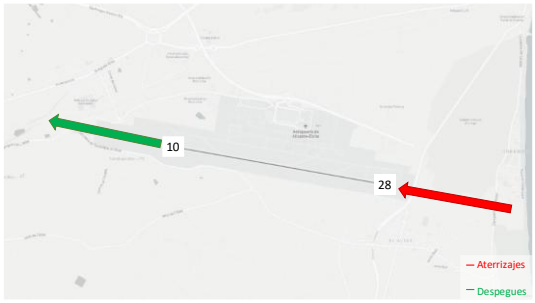
2. Informe ejecutivo

Operatividad	Septiembre de 2025: el 85,9% de las aeronaves ha operado en configuración Este frente a un 14,1% en configuración Oeste.
Mediciones acústicas	En el mes de septiembre de 2025 disminuye la actividad aeroportuaria con respecto al mes de agosto de 2025. Sin embargo, se registra un incremento del uso de la configuración Oeste, registrando un incremento del L_{Aeq} Avión en los periodos diurno y vespertino del TMR3.
Dispersión horizontal	La dispersión obtenida en los municipios de El Altet, Torrellano y Urbanova debe interpretarse teniendo en cuenta que, debido a la precisión del radar a baja altura, las trayectorias pueden presentar datos espurios en su representación.
Incidencias	No se han registrado incidencias en el mes bajo estudio.

3. Resumen de configuración y usos de pista*

Dado que el L_{Aeq} Avión registrado 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 de Alicante-Elche Miguel Hernández.

Esquema de las pistas del Aeropuerto de Alicante-Elche Miguel Hernández:

Configuración Este	Configuración Oeste
	

A continuación, se muestra el número de operaciones por tipo de operación y cabecera de pista. Se hace distinción, a su vez, entre los periodos día, tarde y noche:

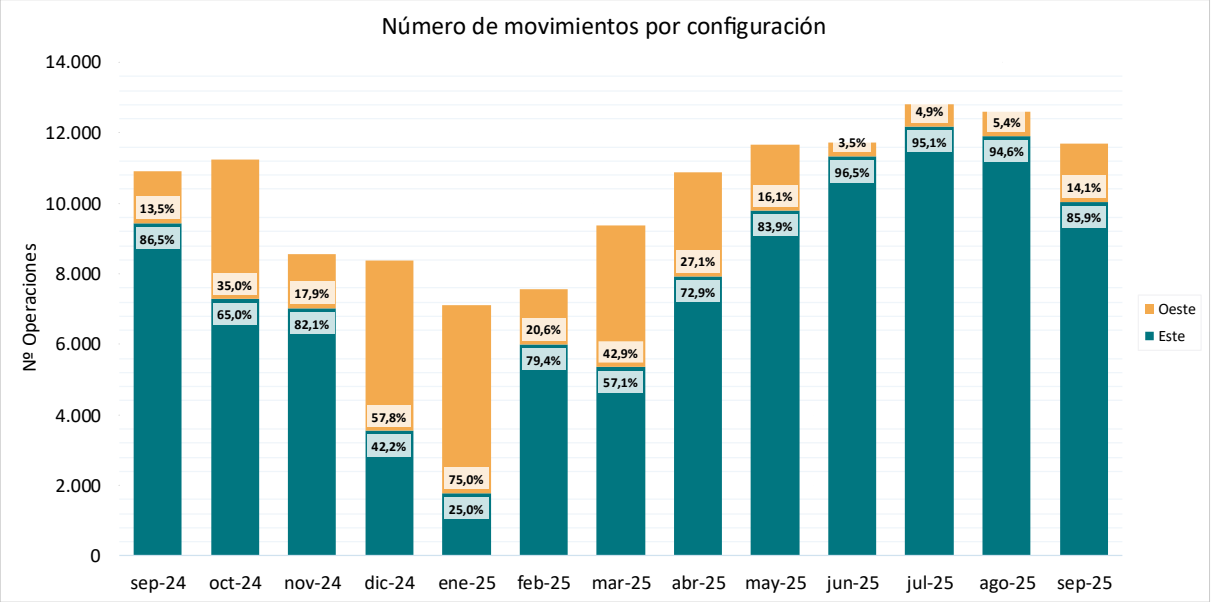
SEPTIEMBRE 2025		Configuración	
		Este - 10	Oeste - 28
Aterrizajes	Día	3217	550
	Tarde	1123	159
	Noche	695	105
Despegues	Día	3376	553
	Tarde	1057	162
	Noche	577	119

Movimientos totales día	7696
Movimientos totales tarde	2501
Movimientos totales noche	1496

Fuente de datos: ANOMS 9.8.4

* Datos no amparados por la acreditación ENAC.

A continuación, se muestra la evolución de los últimos 13 meses en número de movimientos según la configuración:



Fuente de datos: ANOMS 9.8.4

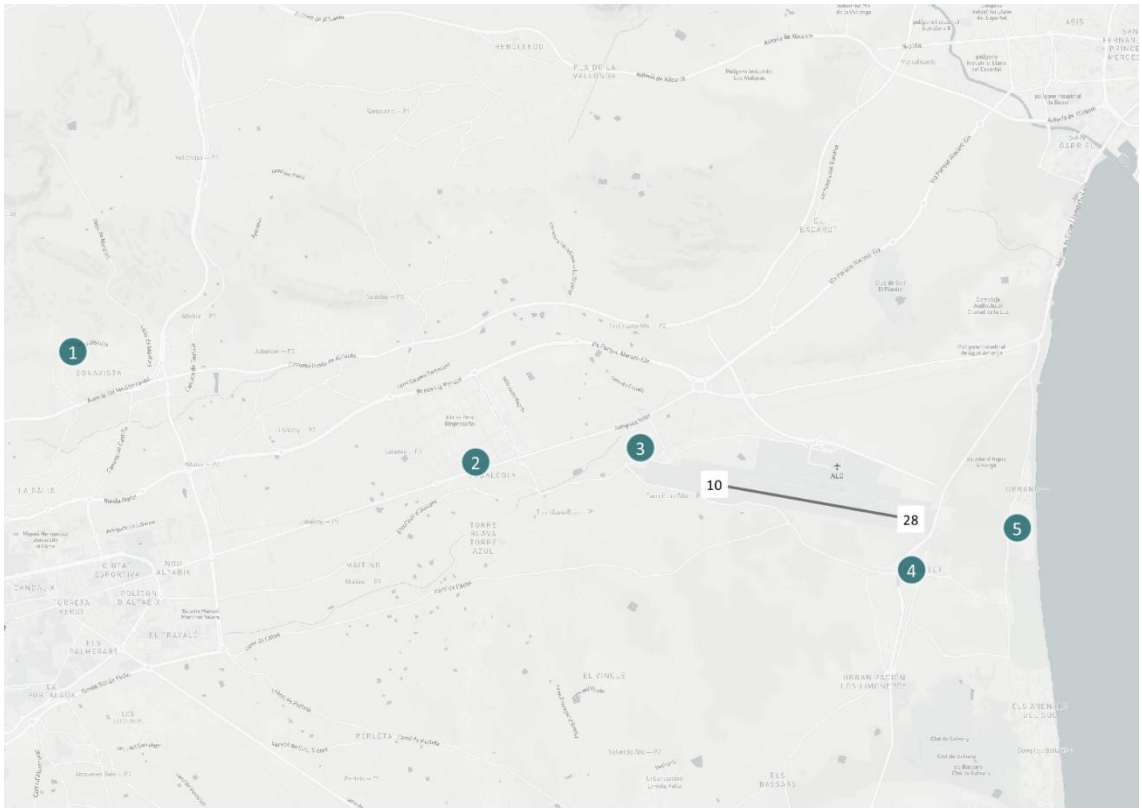
Respecto a su evaluación en los últimos trece meses, se puede destacar lo siguiente:

- En el mes de septiembre de 2025 se registra un menor número de operaciones con respecto al mes pasado y un incremento del uso de la configuración Oeste.

- En cuanto al uso de configuraciones, es notable que el uso de la configuración Este ha sido mucho mayor durante los 13 meses evaluados, aunque en el mes de diciembre de 2024, así como en el mes de enero de 2025, predominó la configuración Oeste.

4. Análisis de las emisiones acústicas

El SIRALC cuenta con un total de 5 TMR públicos ubicados en el entorno próximo al aeropuerto. En este apartado se detallan los resultados obtenidos en cada uno de los TMR.



MUNICIPIO	TMR	LOCALIZACIÓN
Bonavista	1	Depósito de Aguas
P.E. Elche	2	Hospital IMED Elche
Torrellano	3	Polideportivo
El Altet	4	Centro Cívico
Urbanova	5	Centro Cívico

Consideraciones de los ensayos:

- 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 son acordes a la norma ISO 20906:2009. El Laboratorio de Monitorado es un laboratorio de ensayos acreditado por ENAC (acreditación nº 1311/LE2466) para la realización de ensayos de acuerdo a esta norma.

- 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 específica en la IEC 61672-1 que le es de aplicación.

- 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 de L_{Aeq} Total y L_{Aeq} Avión se dan como índices de ruido continúo 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 mensual) se basan en los datos diarios para los periodos día, tarde y noche.

- Las variaciones más significativas se producen en aquellos terminales donde el cambio de configuración, el cierre de pistas por mantenimiento, fiestas o eventos puntuales en las inmediaciones del micrófono, así como fenómenos meteorológicos (viento, lluvia...) generan una desviación significativa respecto a los resultados de las mediciones que habitualmente se registran.

4.1. 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 mensual. En la siguiente tabla se resume el número de eventos correlacionados en cada TMR en este mes:

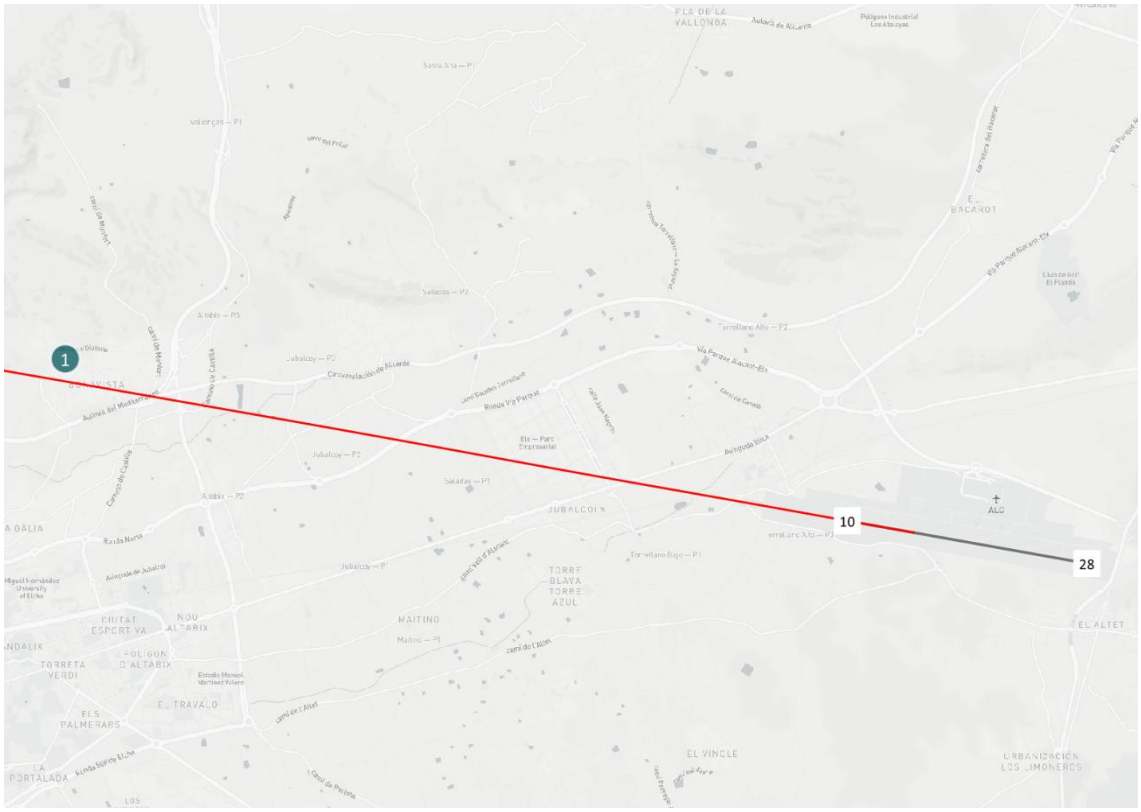
TMR	LOCALIZACIÓN	SUCESOS CORRELACIONADOS
1	Depósito de Aguas	5441
2	Hospital IMED Elche	5469
3	Polideportivo	5811
4	Centro Cívico	5462
5	Centro Cívico	5803

TMR 1: Bonavista.

El terminal instalado en el depósito de aguas de la urbanización de Bonavista es el terminal más alejado de la infraestructura aeroportuaria. En algunos casos, el ruido generado por las aeronaves no supera los niveles de ruido ambiental de la ubicación debido a la altitud de paso de las aeronaves.

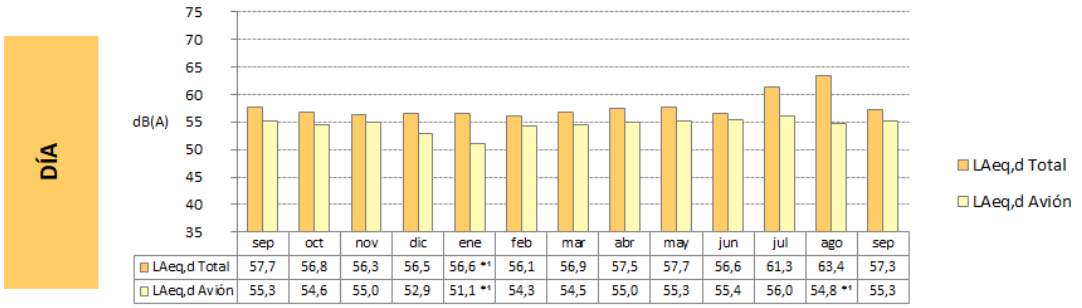
Se encuentra situado en área residencial y se ve afectado por los aterrizajes que tienen lugar por la cabecera 10 y los despegues desde la cabecera 28. La distancia entre el terminal y la cabecera 10 es de 9,85 km.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes más cercanos:

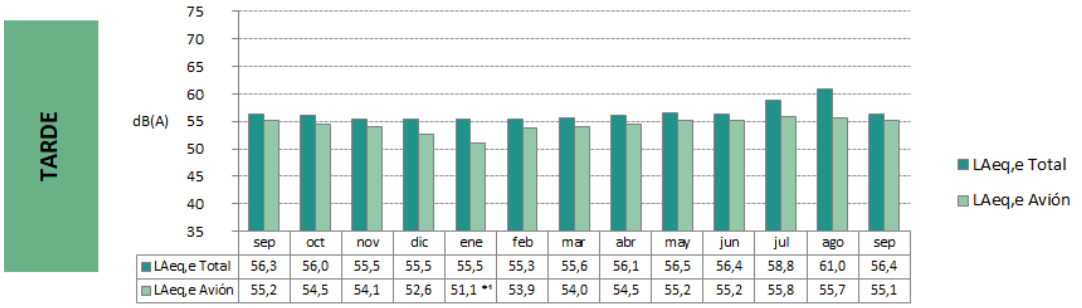


En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.

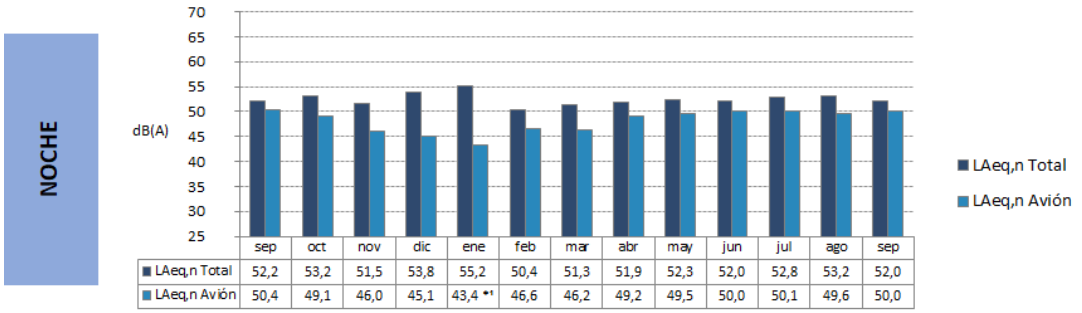
TMR 1: Bonavista



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,d Total	57,7	56,8	56,3	56,5	56,6 *1	56,1	56,9	57,5	57,7	56,6	61,3	63,4	57,3
LAeq,d Avión	55,3	54,6	55,0	52,9	51,1 *1	54,3	54,5	55,0	55,3	55,4	56,0	54,8 *1	55,3



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,e Total	56,3	56,0	55,5	55,5	55,5	55,3	55,6	56,1	56,5	56,4	58,8	61,0	56,4
LAeq,e Avión	55,2	54,5	54,1	52,6	51,1 *1	53,9	54,0	54,5	55,2	55,2	55,8	55,7	55,1



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,n Total	52,2	53,2	51,5	53,8	55,2	50,4	51,3	51,9	52,3	52,0	52,8	53,2	52,0
LAeq,n Avión	50,4	49,1	46,0	45,1	43,4 *1	46,6	46,2	49,2	49,5	50,0	50,1	49,6	50,0

Septiembre 2024 – Septiembre 2025

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC.

Los datos marcados con [1] han sido calculados con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

En el mes de enero de 2025, la disponibilidad de datos de L_{Aeq} Total es inferior al 70% en el periodo diurno debido a la retirada del TMR por verificación periódica. Además, la disponibilidad de datos de L_{Aeq} Avión del mes de enero de 2025 también se ve afectada por la descorrelación de eventos contaminados por viento, siendo inferior al 70% en los tres periodos.

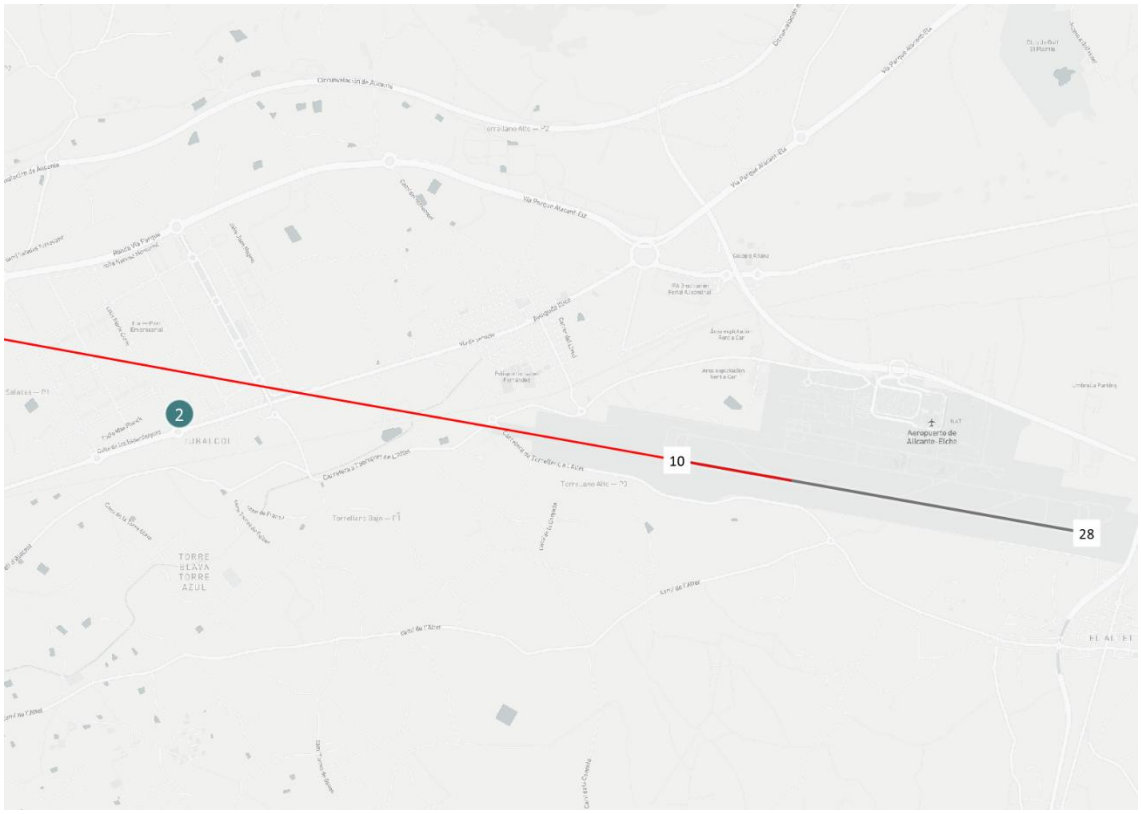
En el mes de agosto de 2025, la disponibilidad de datos de L_{Aeq} Avión es inferior al 70% en el periodo diurno debido a ruido de fondo.

En el mes de septiembre de 2025 se registra una disminución del L_{Aeq} Total en los periodos diurno y vespertino con respecto al mes anterior debido a la ausencia del ruido generado por las cigarras.

TMR 2: Parque empresarial de Elche.

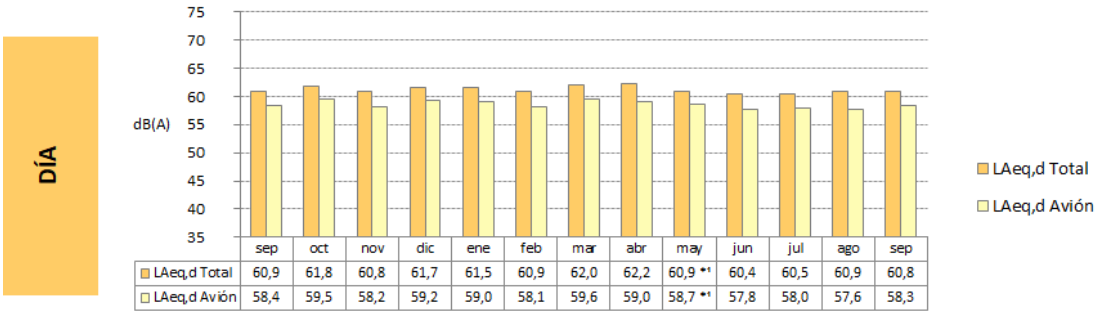
El terminal permanece instalado en el Hospital IMED del Parque Empresarial de Elche, ubicado en un área con predominio de suelo de uso industrial al oeste de la infraestructura aeroportuaria. Se ve afectado por los aterrizajes que tienen lugar por la cabecera 10 y los despegues desde la cabecera 28. La distancia entre el terminal y la cabecera 10 es de 3,57 km.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas nominales, tanto de despegues como aterrizajes, más cercanas:

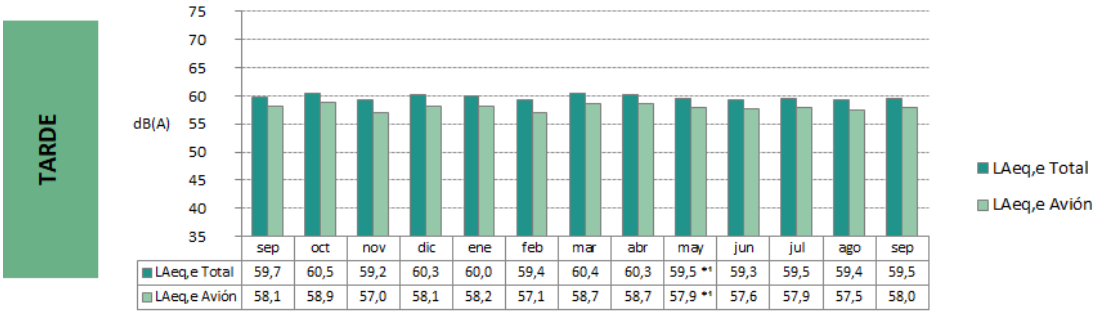


En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.

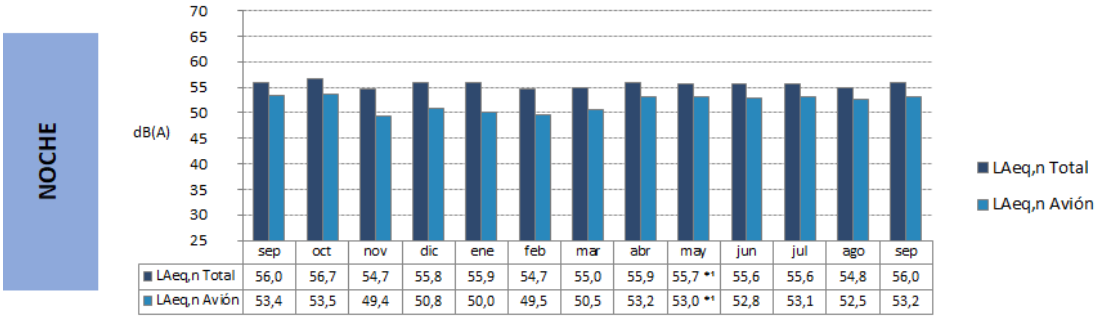
TMR 2: Parque empresarial de Elche



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,d Total	60,9	61,8	60,8	61,7	61,5	60,9	62,0	62,2	60,9 *1	60,4	60,5	60,9	60,8
LAeq,d Avión	58,4	59,5	58,2	59,2	59,0	58,1	59,6	59,0	58,7 *1	57,8	58,0	57,6	58,3



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,e Total	59,7	60,5	59,2	60,3	60,0	59,4	60,4	60,3	59,5 *1	59,3	59,5	59,4	59,5
LAeq,e Avión	58,1	58,9	57,0	58,1	58,2	57,1	58,7	58,7	57,9 *1	57,6	57,9	57,5	58,0



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,n Total	56,0	56,7	54,7	55,8	55,9	54,7	55,0	55,9	55,7 *1	55,6	55,6	54,8	56,0
LAeq,n Avión	53,4	53,5	49,4	50,8	50,0	49,5	50,5	53,2	53,0 *1	52,8	53,1	52,5	53,2

Septiembre 2024 – Septiembre 2025

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC.

Los datos marcados con [1] han sido calculados con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

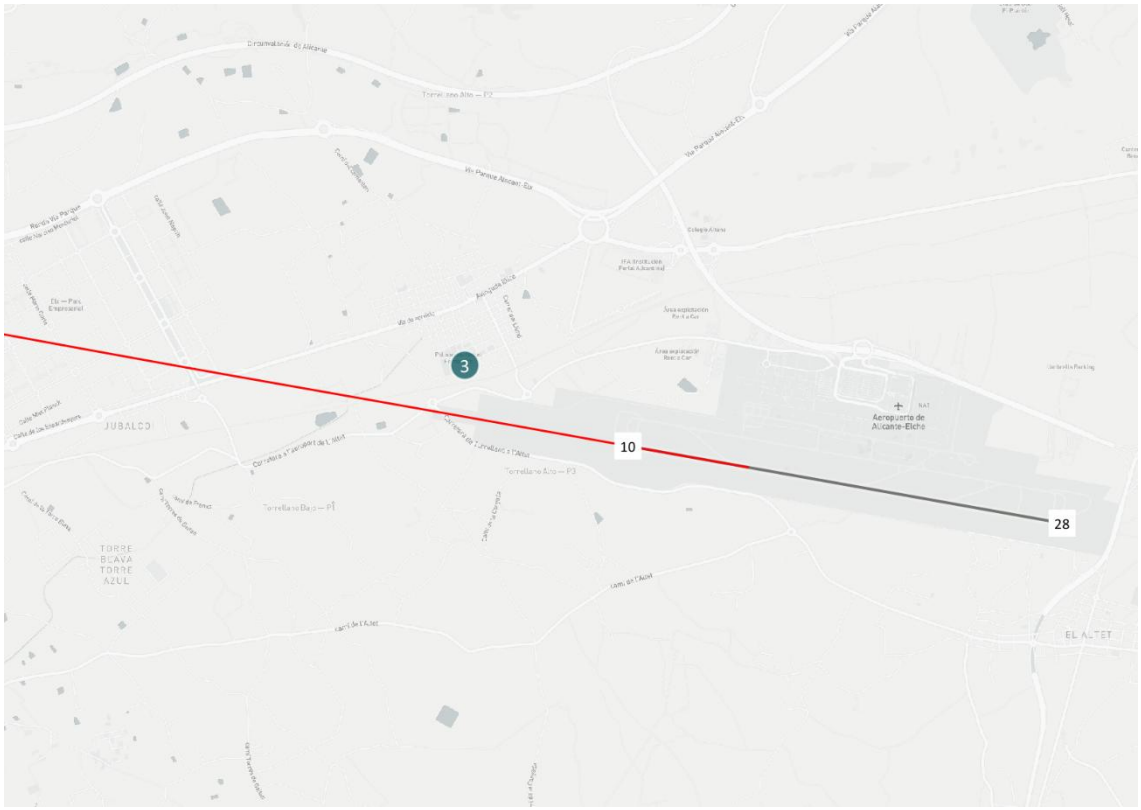
En el mes de mayo de 2025, la disponibilidad de datos de L_{Aeq} Avión y L_{Aeq} Total es inferior al 70% en los tres periodos debido, principalmente, a la retirada del TMR por verificación periódica del año 2025.

TMR 3: Torrellano.

El terminal instalado en Torrellano se encuentra situado en un área con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos. Se ve afectado por los aterrizajes que tienen lugar por la cabecera 10, los despegues desde la cabecera 28 y algunos despegues desde la cabecera 10. La distancia entre el terminal y la cabecera 10 es de 1,24 km.

Al estar emplazado en un área con predominio de suelo de uso recreativo y de espectáculos presenta un elevado ruido de fondo en los meses estivales, debido a la celebración de fiestas locales y competiciones deportivas en las inmediaciones.

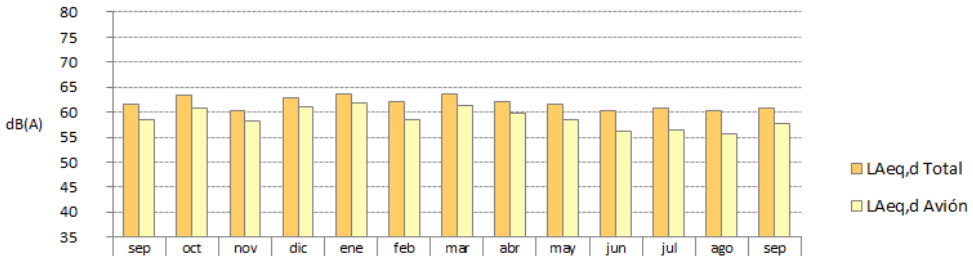
El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes más cercanos:



En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.

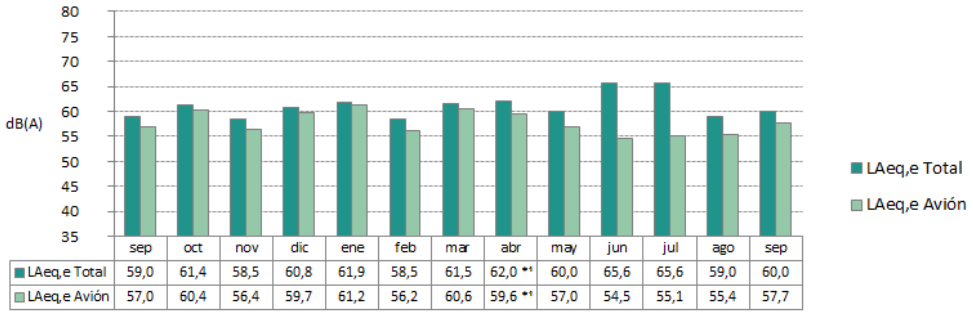
TMR 3: Torrellano

DÍA



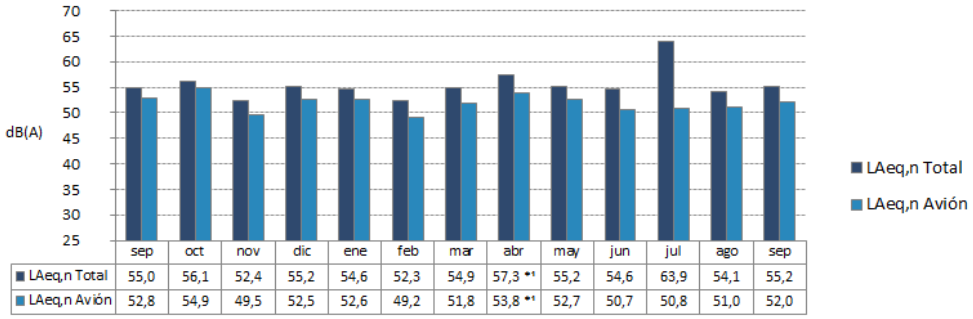
	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,d Total	61,5	63,3	60,4	62,9	63,6	62,0	63,6	62,0 *1	61,5	60,2	60,7	60,3	60,8
LAeq,d Avión	58,5	60,9	58,3	61,1	61,9	58,4	61,3	59,8 *1	58,6	56,1	56,4	55,7	57,8

TARDE



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,e Total	59,0	61,4	58,5	60,8	61,9	58,5	61,5	62,0 *1	60,0	65,6	65,6	59,0	60,0
LAeq,e Avión	57,0	60,4	56,4	59,7	61,2	56,2	60,6	59,6 *1	57,0	54,5	55,1	55,4	57,7

NOCHE



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,n Total	55,0	56,1	52,4	55,2	54,6	52,3	54,9	57,3 *1	55,2	54,6	63,9	54,1	55,2
LAeq,n Avión	52,8	54,9	49,5	52,5	52,6	49,2	51,8	53,8 *1	52,7	50,7	50,8	51,0	52,0

Septiembre 2024 – Septiembre 2025

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC.

Los datos marcados con [1] han sido calculados con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

La disponibilidad de datos de L_{Aeq} Avión y L_{Aeq} Total es inferior al 70% en los tres periodos del mes de abril de 2025 debido a la verificación periódica del año 2025.

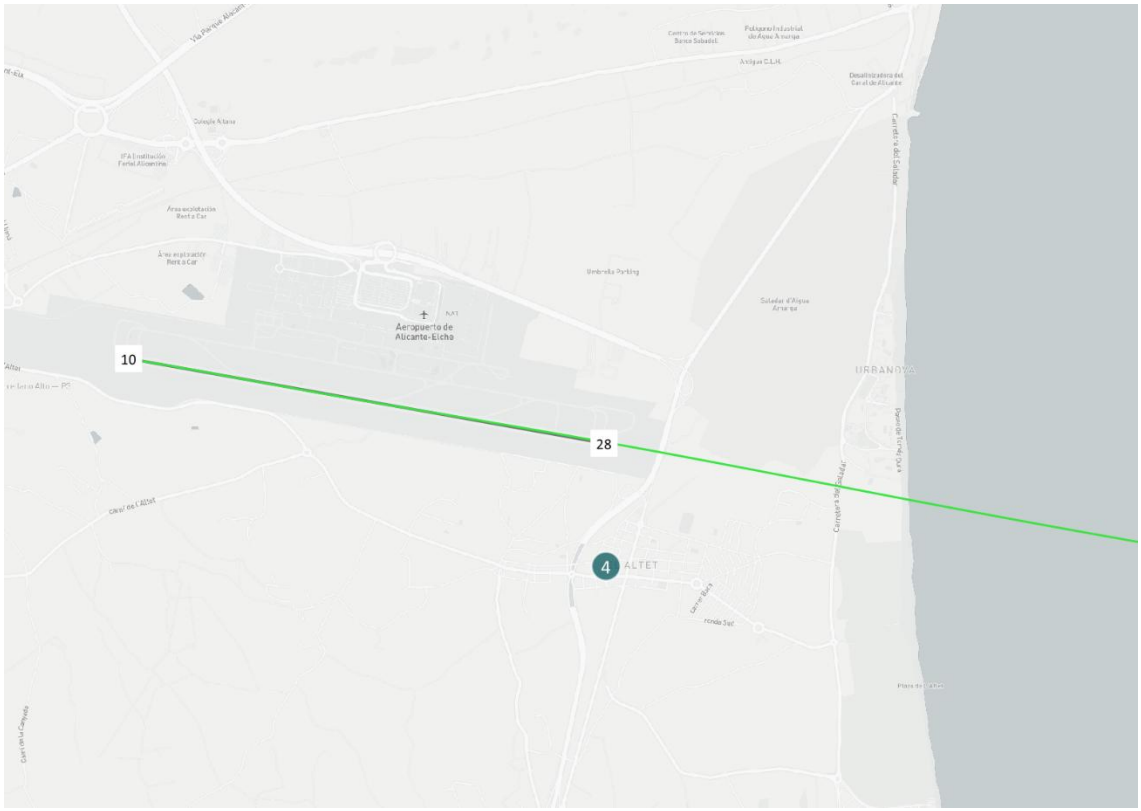
En el mes de septiembre de 2025 se registra un aumento del L_{Aeq} Avión en los periodos diurno y vespertino con respecto al mes anterior debido al crecimiento de la operativa en configuración Oeste.

TMR 4: El Altet.

El terminal instalado en el Centro Cívico de El Altet se encuentra ubicado al sureste de la infraestructura aeroportuaria en área residencial. Se ve afectado por los despegues desde las cabeceras 10 y 28, así como por algunos de los aterrizajes que tienen lugar por la cabecera 28. La distancia entre el terminal y la cabecera 28 es de 0,75 km.

Al igual que el terminal de Torrellano, presenta un incremento en el ruido de fondo durante los periodos estivales debido a la celebración de fiestas locales y actividades comunitarias en la Plaza de El Altet.

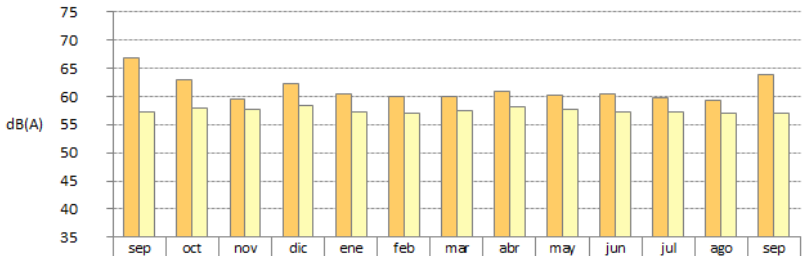
El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes más cercanas:



En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.

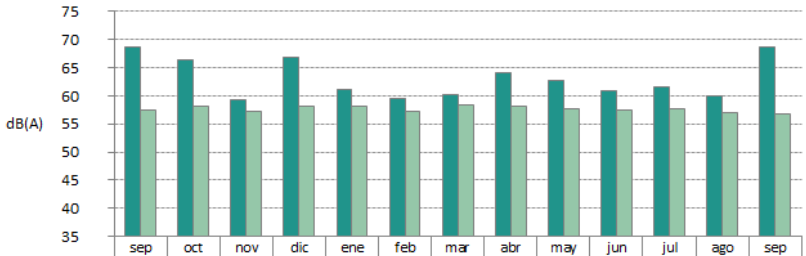
TMR 4: El Altet

DÍA



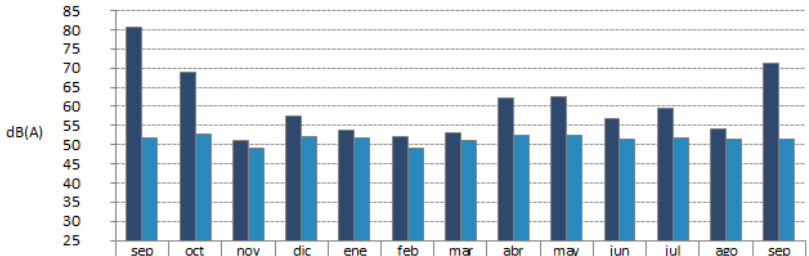
	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,d Total	66,8	62,9	59,5 *1	62,2	60,4	59,9	59,9 *1	60,9	60,3	60,4	59,8	59,4	63,8
LAeq,d Avión	57,3	58,0	57,7 *1	58,4	57,3	57,1	57,5 *1	58,1	57,8	57,3	57,3	57,1	57,0

TARDE



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,e Total	68,8	66,5	59,4 *1	66,8	61,2	59,5	60,3 *1	64,1	62,7	60,9	61,6	60,0	68,6
LAeq,e Avión	57,5	58,1	57,2 *1	58,1	58,1	57,3	58,4 *1	58,1	57,6	57,4	57,8	57,1	56,8

NOCHE



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,n Total	80,8	68,9	51,2 *1	57,6	53,9	52,2	53,2 *1	62,1	62,6	56,8	59,6	54,1	71,2
LAeq,n Avión	51,7	52,8	48,9 *1	52,0	51,7	49,0	50,9 *1	52,3	52,4	51,5	51,8	51,3	51,3

Septiembre 2024 – Septiembre 2025

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC.

Los datos marcados con [1] han sido calculados con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

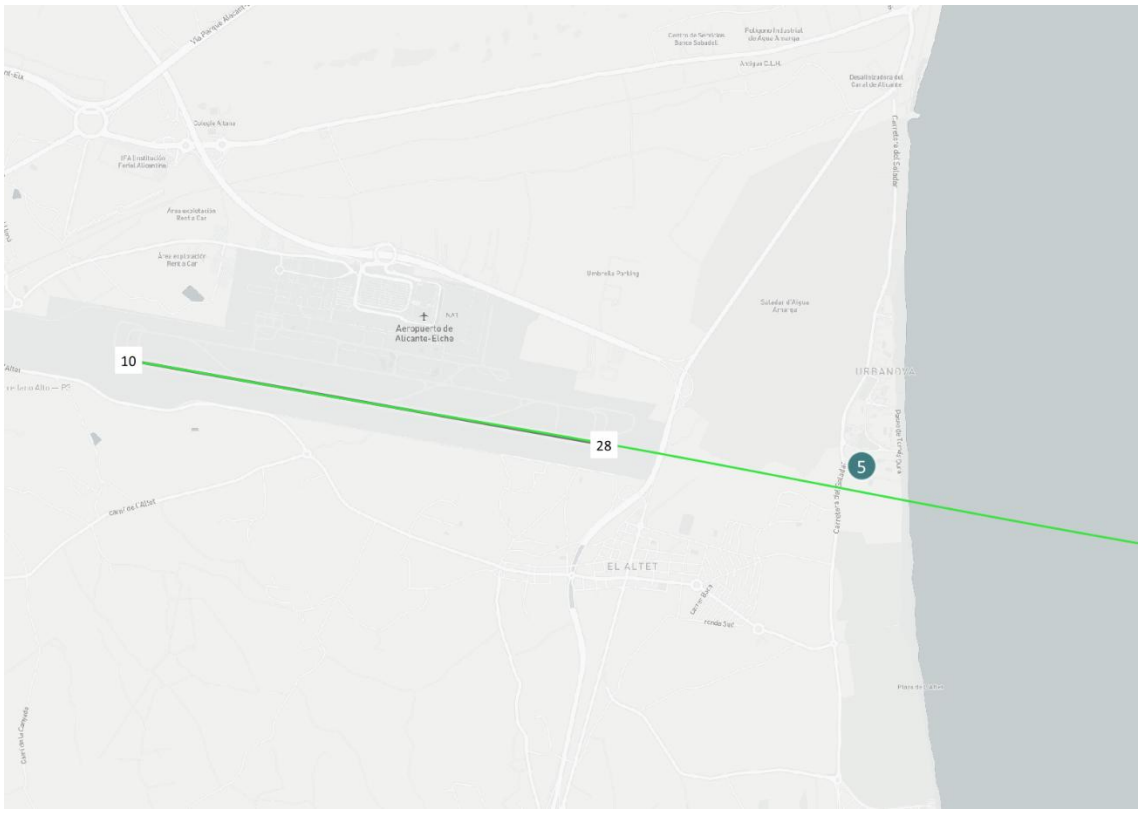
La disponibilidad de datos de L_{Aeq} Avión y L_{Aeq} Total es inferior al 70% durante los tres periodos del mes de noviembre de 2024 debido a la retirada del TMR por la verificación periódica del año 2024, y durante los tres periodos del mes de marzo de 2025 debido a tareas de mantenimiento y a la verificación periódica del año 2025.

En el mes de septiembre de 2025 se registra un aumento significativo del L_{Aeq} Total en los tres periodos debido al aumento de actividades populares en la plaza de la pedanía.

TMR 5: Urbanova.

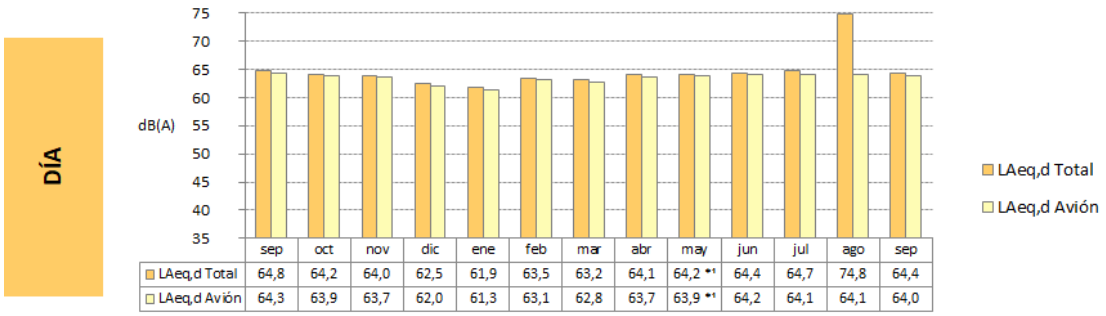
El terminal instalado en el Centro Cívico de Urbanova se encuentra situado en área residencial, al este de la infraestructura aeroportuaria. Se ve afectado por los aterrizajes que tienen lugar por la cabecera 28 y los despegues desde la cabecera 10. La distancia entre el terminal y la cabecera 28 es de 1,6 km.

El mapa incluido a continuación muestra la ubicación del terminal respecto al aeropuerto y a las rutas nominales tanto de despegues como aterrizajes más cercanas:

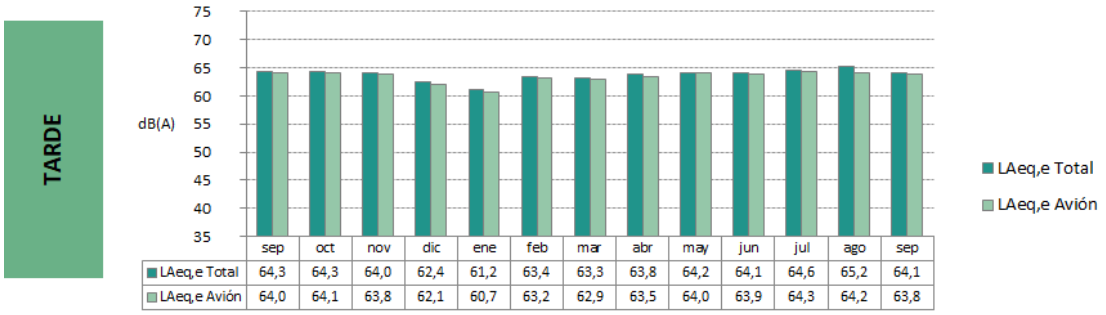


En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.

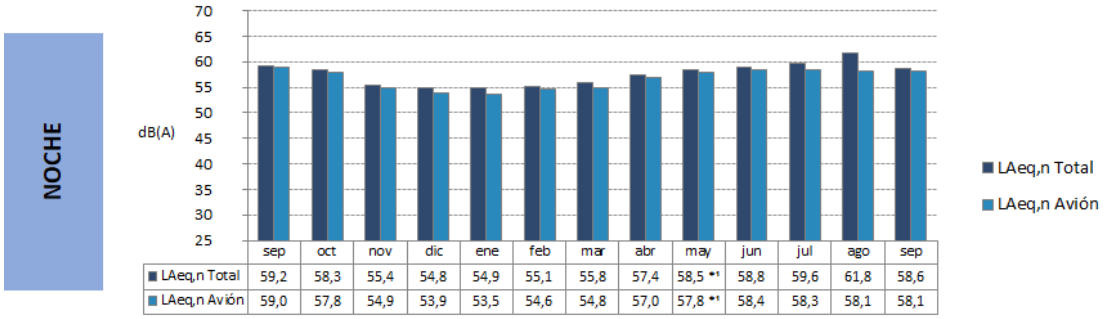
TMR 5: Urbanova



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,d Total	64,8	64,2	64,0	62,5	61,9	63,5	63,2	64,1	64,2 *1	64,4	64,7	74,8	64,4
LAeq,d Avión	64,3	63,9	63,7	62,0	61,3	63,1	62,8	63,7	63,9 *1	64,2	64,1	64,1	64,0



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,e Total	64,3	64,3	64,0	62,4	61,2	63,4	63,3	63,8	64,2	64,1	64,6	65,2	64,1
LAeq,e Avión	64,0	64,1	63,8	62,1	60,7	63,2	62,9	63,5	64,0	63,9	64,3	64,2	63,8



	sep	oct	nov	dic	ene	feb	mar	abr	may	jun	jul	ago	sep
LAeq,n Total	59,2	58,3	55,4	54,8	54,9	55,1	55,8	57,4	58,5 *1	58,8	59,6	61,8	58,6
LAeq,n Avión	59,0	57,8	54,9	53,9	53,5	54,6	54,8	57,0	57,8 *1	58,4	58,3	58,1	58,1

Septiembre 2024 – Septiembre 2025

Los datos marcados con * no están amparados por la acreditación de ENAC.

Los datos marcados con [1] han sido calculados con una disponibilidad de datos inferior al 70%.

En el mes de mayo de 2025, la disponibilidad de datos de L_{Aeq} Avión y L_{Aeq} Total es inferior al 70% en los periodos diurno y nocturno debido, principalmente, a la retirada del TMR por verificación periódica del año 2025.

En el mes de septiembre de 2025 se registra una disminución del L_{Aeq} Total en el periodo nocturno con respecto al mes pasado debido a la disminución de las celebraciones de eventos musicales próximos a la ubicación. También se registra una disminución significativa del L_{Aeq} Total en el periodo diurno con respecto al mes pasado debido al descenso del ruido provocado por las cigarras.

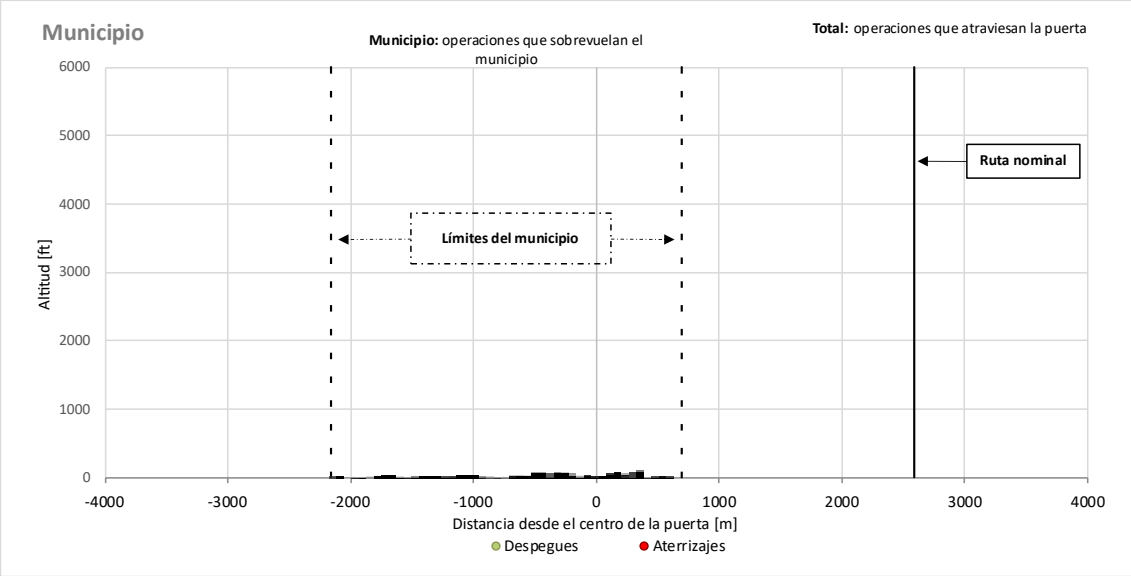
5. Análisis de dispersión vertical y horizontal de trayectorias*

Para facilitar el análisis de la dispersión vertical y horizontal que se puede estar registrando en las rutas definidas, se representan gráficamente las aeronaves que han atravesado un plano vertical (puerta) en el mes de referencia.

La información que se obtiene en estos gráficos es:

- La dispersión vertical de las trayectorias. En el eje de ordenadas se muestra la altitud de paso de las aeronaves (ft).
- La dispersión horizontal de las trayectorias. El municipio queda representado entre las dos líneas negras de puntos verticales.
- En la parte superior se expresan los valores:
    - Total: número total de operaciones que han atravesado la puerta.
    - Municipio: número de operaciones que han atravesado el municipio.
- En los casos en que una ruta nominal queda en las proximidades del municipio, se ha representado como una línea negra vertical.

En el siguiente gráfico se pueden comprobar cada uno de los elementos mencionados anteriormente:

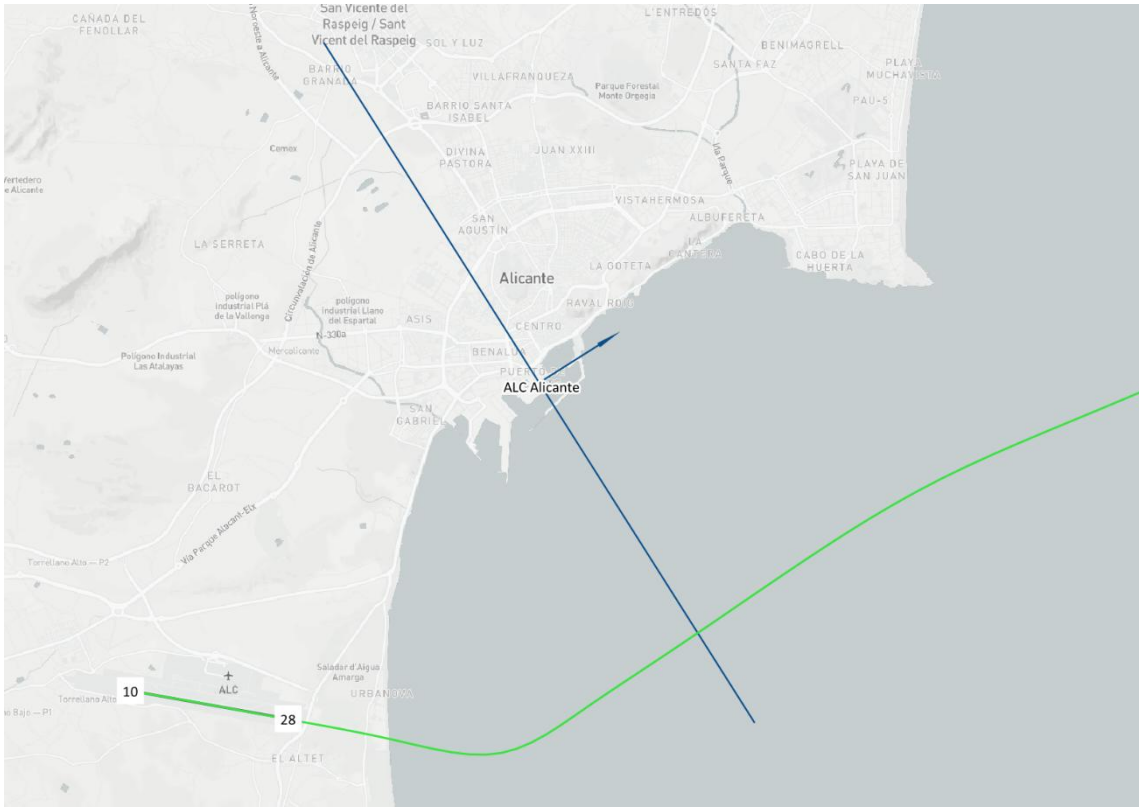


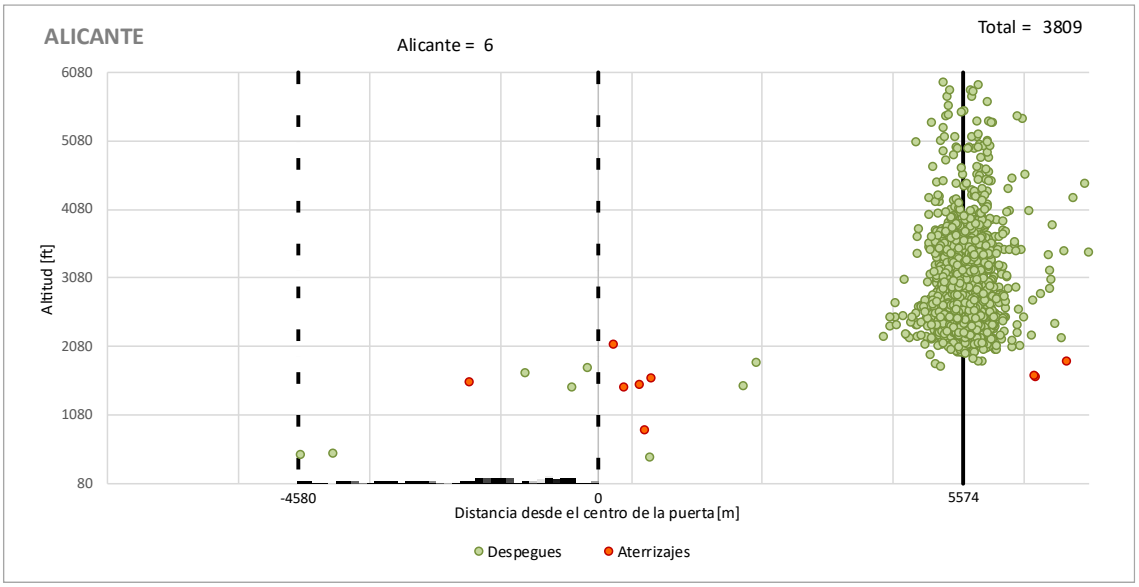
* Datos no amparados por la acreditación ENAC.

A continuación, se muestra la dispersión vertical y horizontal registrada durante el mes bajo estudio en los siguientes municipios:

MUNICIPIO
Alicante
Albufereta
El Altet
Urbanova
Torrellano
Urb. Torre Azul
Urb. Buenos Aires
Bonavista

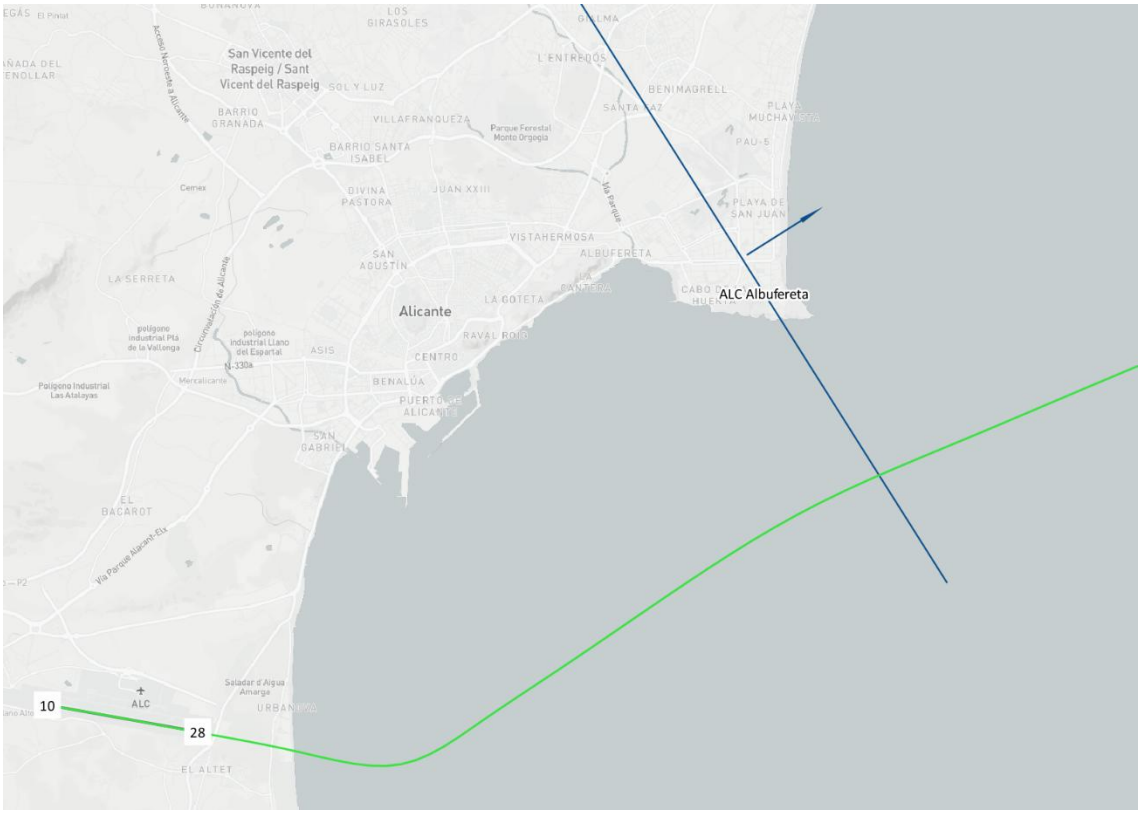
5.1. Alicante

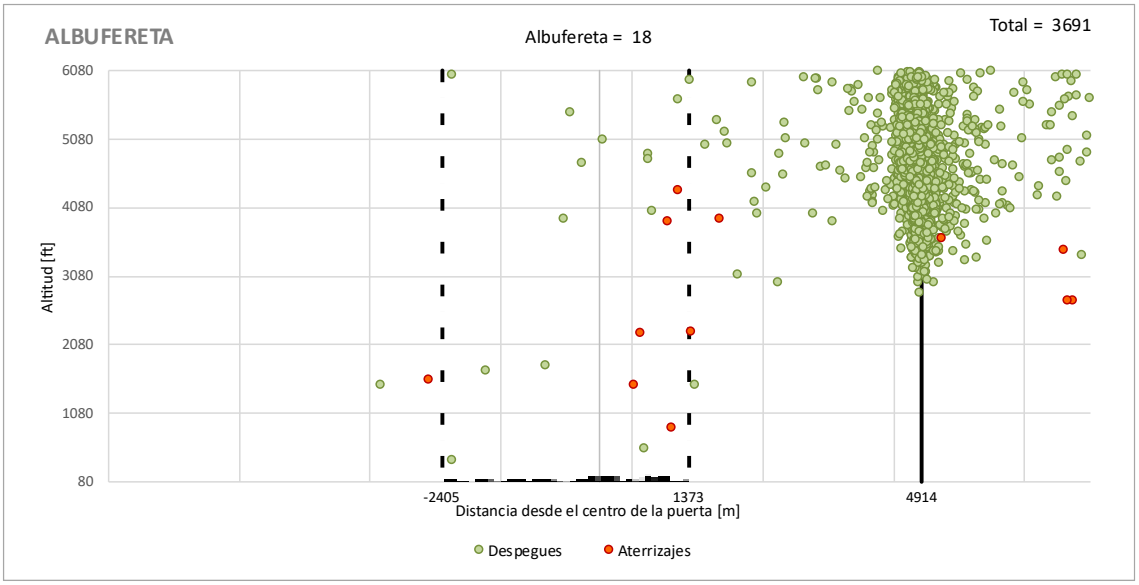




La dispersión registrada a baja altitud sobre la población se debe a vuelos visuales llevados a cabo por aeronaves ligeras.

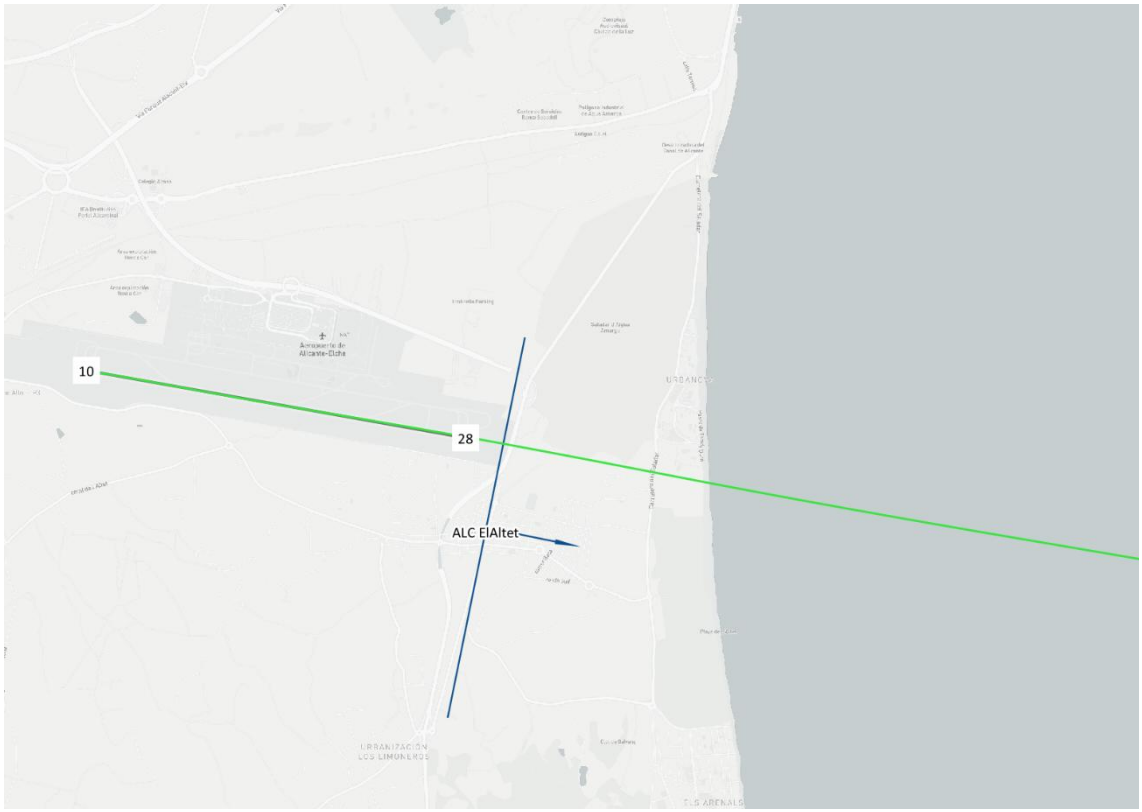
5.2. Albufereta



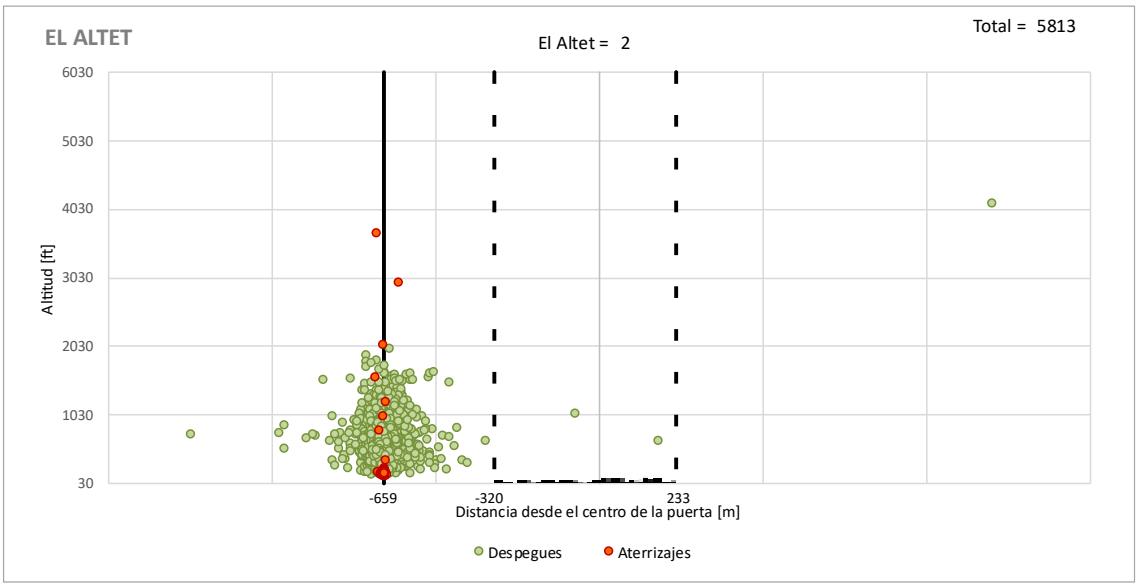


La dispersión registrada a baja altitud sobre la población se debe a vuelos visuales llevados a cabo por aeronaves ligeras.

5.3. El Altet

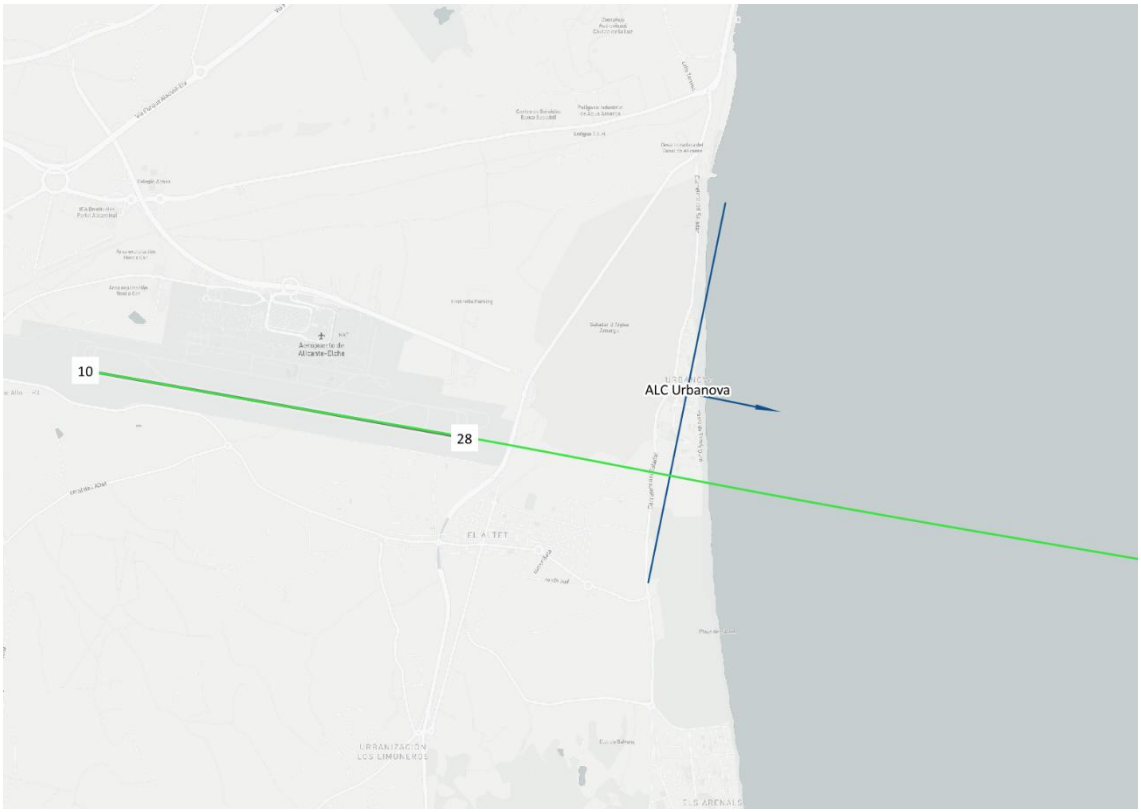


En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.

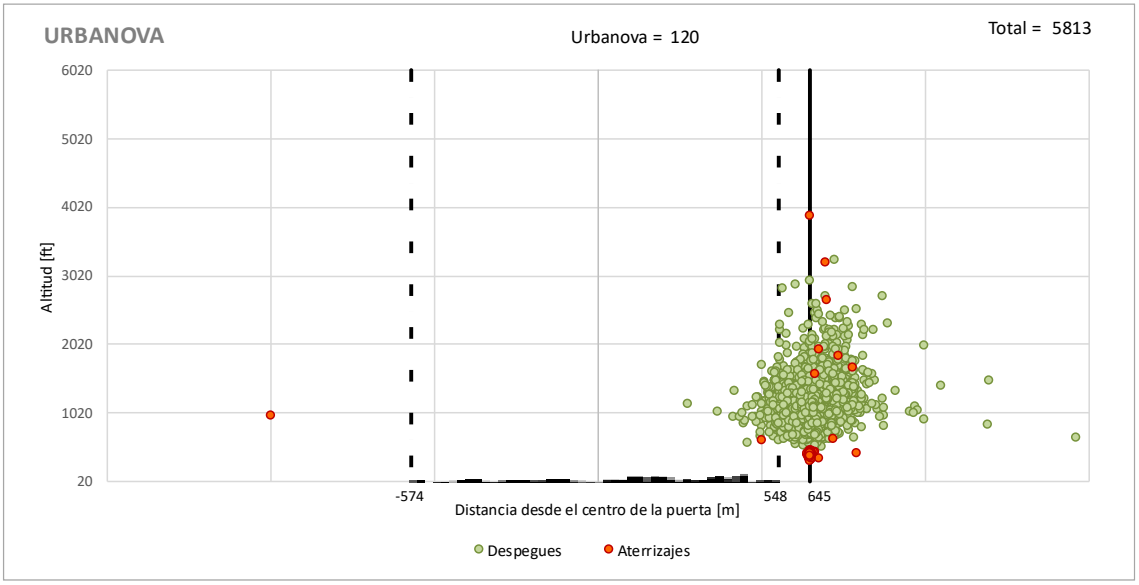


La dispersión registrada a baja altitud sobre la población se debe a vuelos visuales llevados a cabo por aeronaves ligeras.

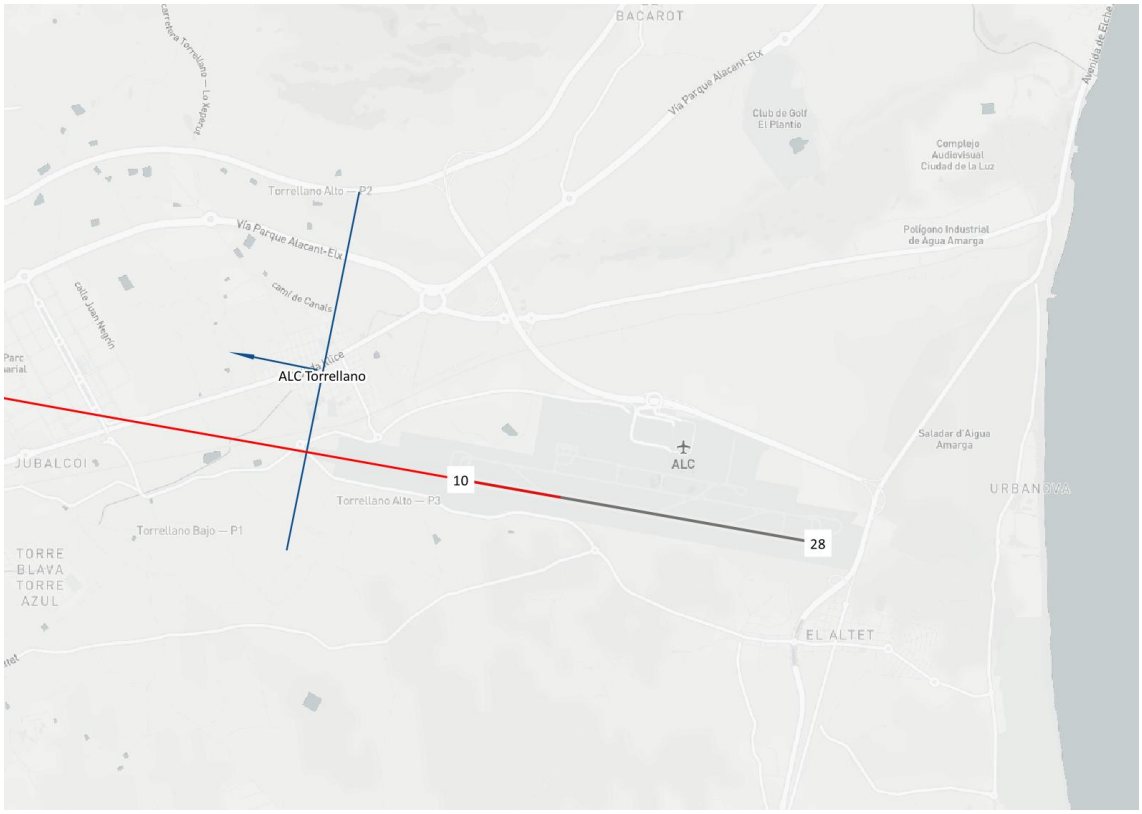
5.4. Urbanova



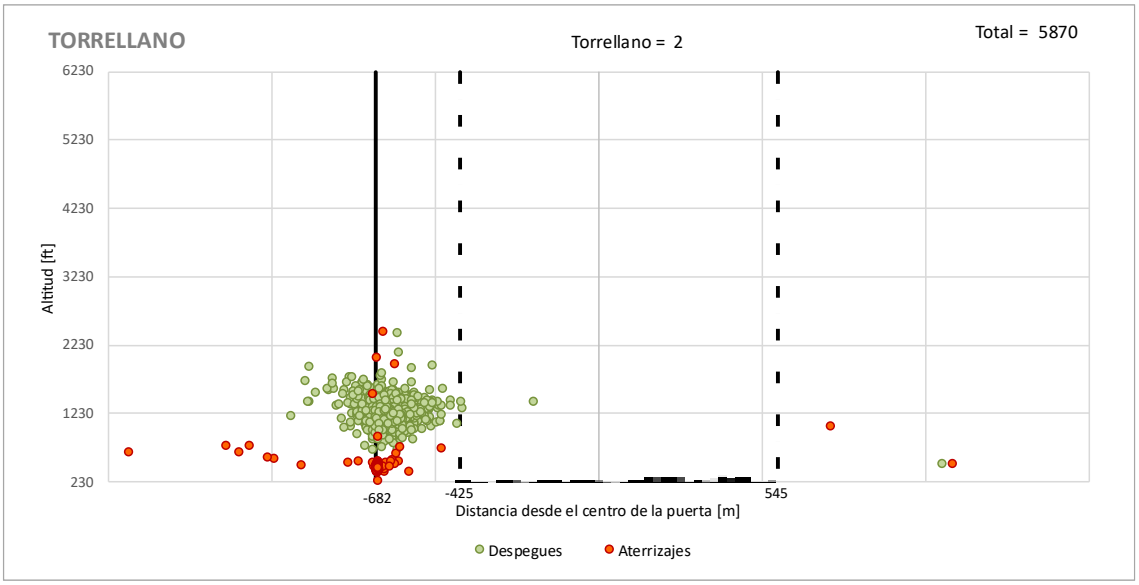
En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.



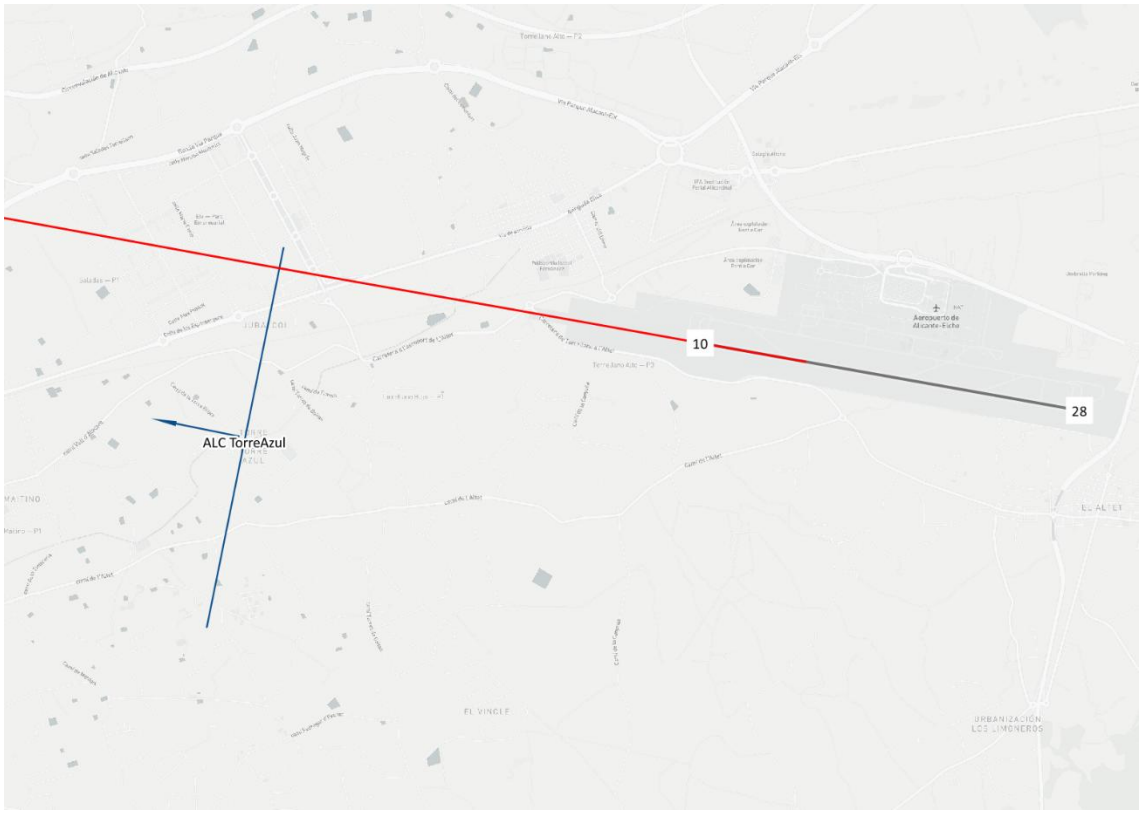
5.5. Torrellano



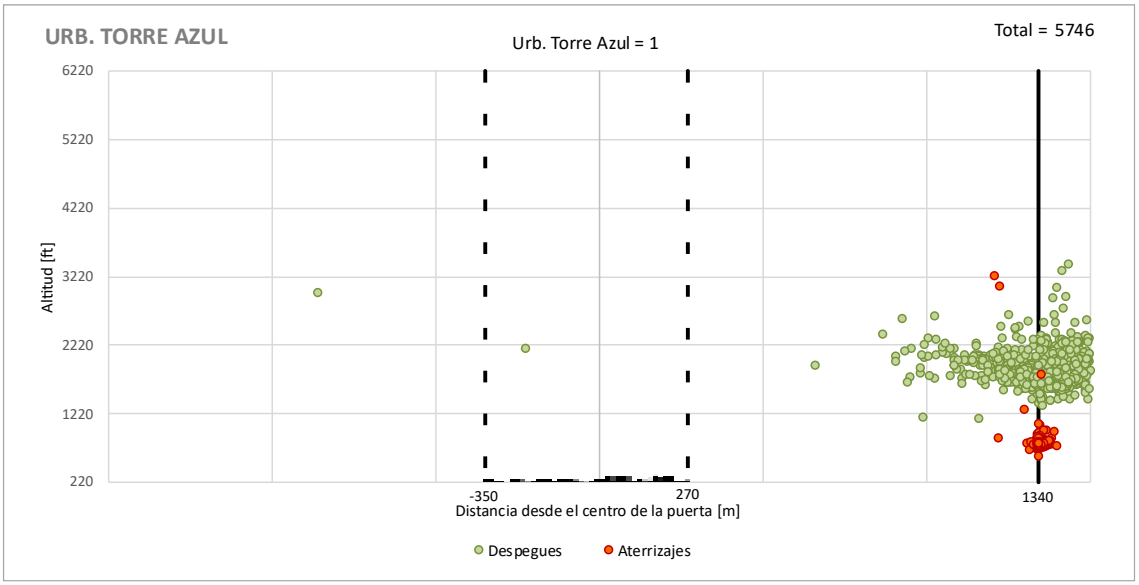
En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.



5.6. Urbanización Torre Azul



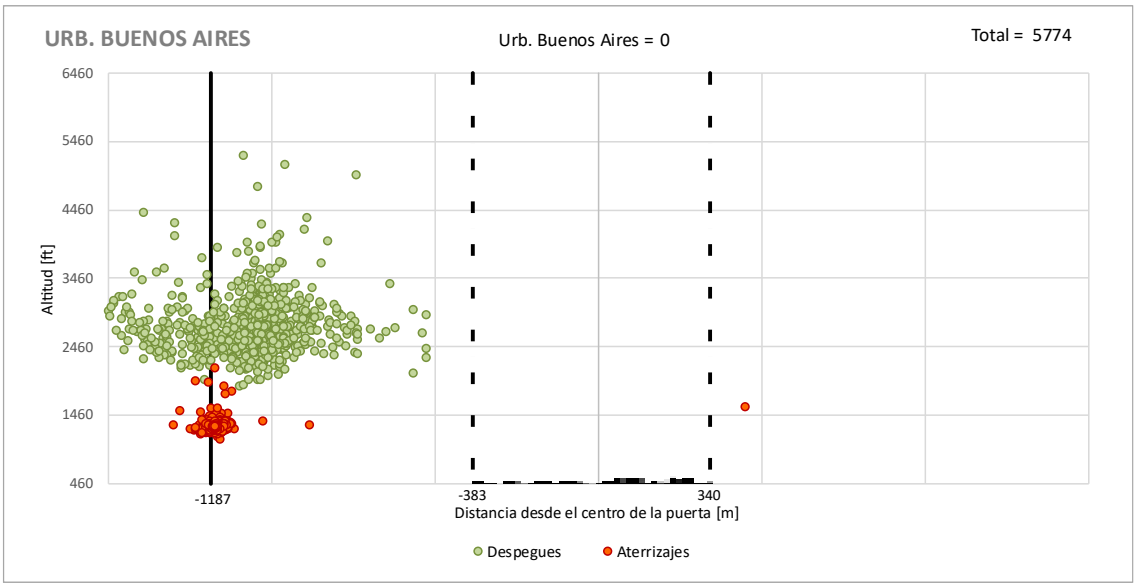
En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.



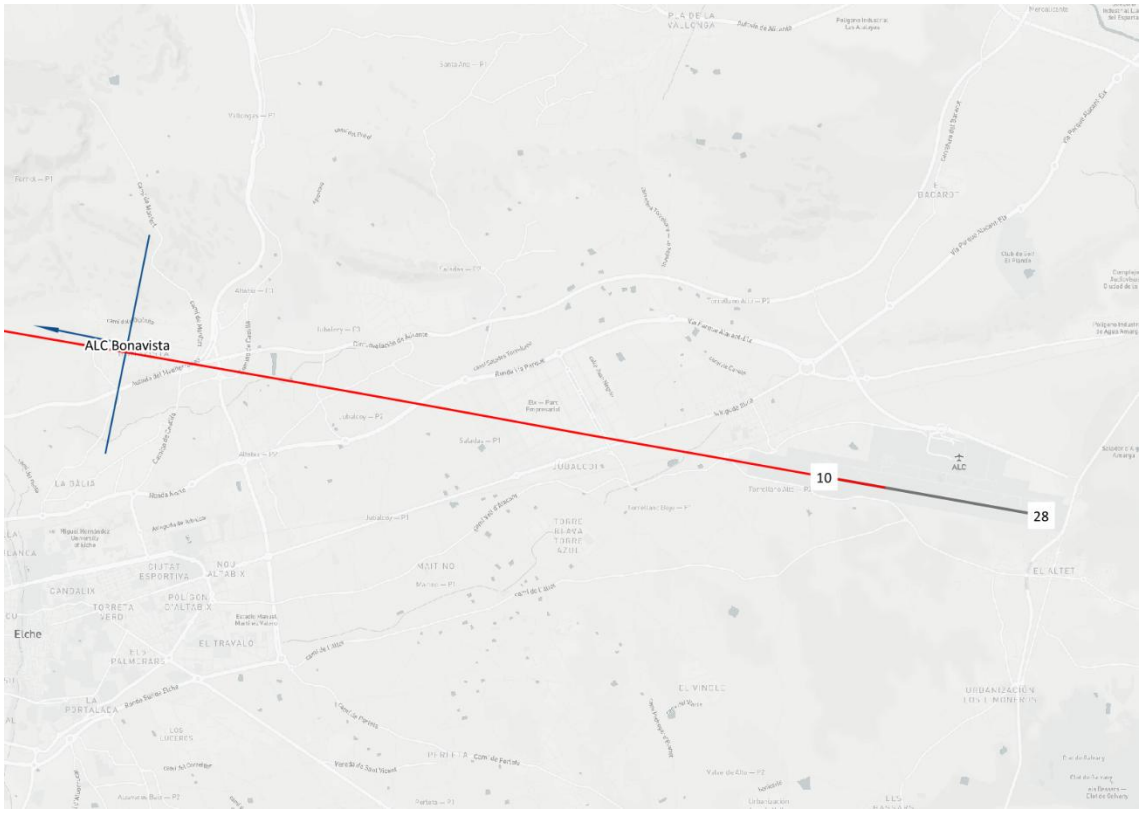
La dispersión registrada a baja altitud sobre la población se debe a vuelos visuales llevado a cabo por aeronaves ligeras.

5.7. Urbanización Buenos Aires

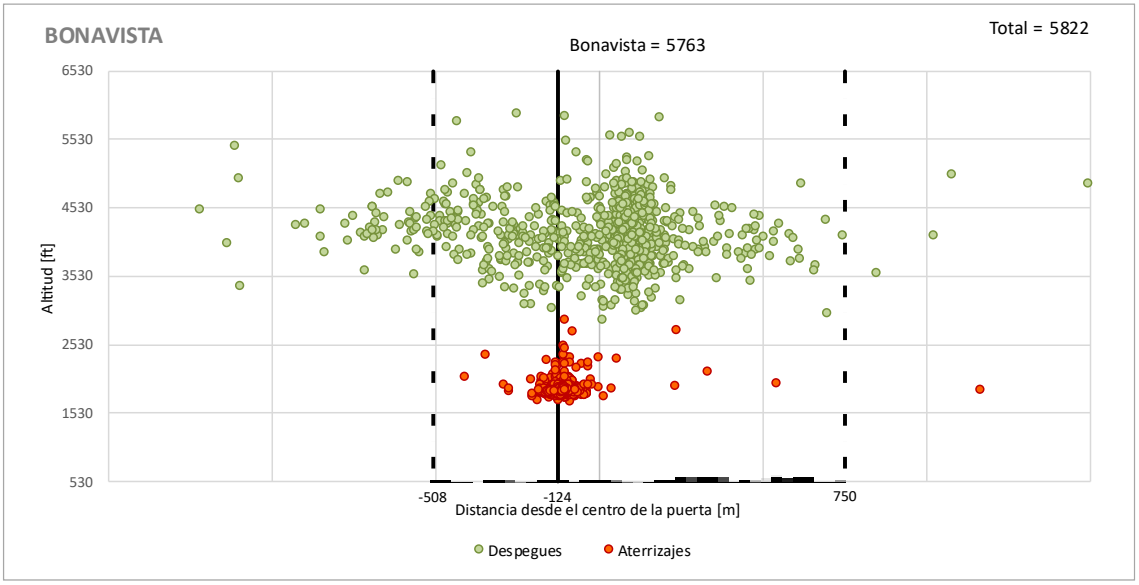
En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.



5.8. Bonavista



En el gráfico superior, las rutas nominales de despegue y aterrizaje son coincidentes en el tramo mostrado.



Anejo A - Abreviaturas y definiciones

TMR Terminal de Monitorado de Ruido.

Día Período de 12 horas, comprendido entre las 07:00 y 19:00 horas (hora local).

Tarde Período de 4 horas, comprendido entre las 19:00 y 23:00 horas (hora local).

Noche Período de 8 horas, comprendido entre las 23:00 y 07:00 horas (hora local) y asignado al día al que pertenece la hora 23:00 h.

Índices acústicos

L_{Aeq} 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.

L_{Aeq} Total Nivel Continuo Equivalente con ponderación A generado por todas las fuentes de ruido para un TMR y durante un período de evaluación.

L_{Aeq} 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 RD 1367/2007

$L_{Aeq,d}$ Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período día.

$L_{Aeq,e}$ Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período tarde.

$L_{Aeq,n}$ Nivel de presión sonora continuo equivalente ponderado A, determinado en el período noche.

Validado por:

Jose Joaquín Pérez Maciá

Responsable de Aeropuerto – Laboratorio EVS-M

Contacto

Laboratorio de Monitorado

Envirosuite Ibérica S.A.U

- CIF: A-08349649
- Dirección: C/Teide, 5 - 3ª Planta, 28703 - San Sebastián de los Reyes
- E-mail: infolabmonitorado@envirosuite.com

Informe elaborado para:

AENA SME, S.A

- C.I.F: A86212420
- Dirección: C/Peonías, 12, 28042 – Madrid

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.U

San Sebastián de los Reyes, 08 de octubre de 2025.

envirosuite