



REF.:

REF.C.M.:

Se propone al Consejo de Ministros la aprobación del siguiente proyecto de disposición

Real Decreto por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, su mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Bilbao

La disposición transitoria de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, exige que se aprueben servidumbres aeronáuticas acústicas en aquellos aeropuertos que superen los 50.000 movimientos al año, cual es el caso del Aeropuerto de Bilbao.

A su vez, el artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea obliga al Estado a establecer servidumbres acústicas para el caso en que se superen los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal.

Este real decreto tiene por objeto aprobar las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Bilbao, su mapa de ruido y el plan de acción asociado a dichas servidumbres acústicas.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, y sus reglamentos de desarrollo contienen las disposiciones necesarias para fijar las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Bilbao.

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que prevé que la naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas se determinarán mediante real decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres, y se fundamenta en el artículo 4 de la Ley del Ruido que atribuye a la Administración General del Estado la competencia para la delimitación de las zonas de servidumbre acústica y la aprobación de los mapas de ruido y planes de acción asociados de las infraestructuras de competencia estatal.

La normativa estatal del ruido establece idénticos objetivos, requisitos de elaboración y garantías procedimentales para los planes de acción de las servidumbres aeronáuticas acústicas como de los mapas estratégicos de ruido. Las medidas de reducción de ruido contempladas en ambos casos son las mismas mientras que las medidas con efectos sobre el territorio, es decir, el plan de aislamiento acústico, las medidas compensatorias y las medidas de gestión del suelo incluidas en el plan de acción resultan de aplicación exclusivamente a las servidumbres acústicas. Teniendo en cuenta lo anterior, procede junto a la aprobación de la servidumbre acústica, la aprobación única del plan de acción para ambos mapas.

En la tramitación de este real decreto se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la Ley de Navegación Aérea. Para ello, se ha sometido a información pública en los términos previstos en el mencionado precepto, y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus desarrollos reglamentarios y se ha solicitado el informe de las



Administraciones afectadas y, el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Bilbao y su plan de acción.



En su virtud, a propuesta del Ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día ,

DISPONGO:

Primero. Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Bilbao

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Bilbao.
2. La zona de servidumbre acústica comprende el territorio del entorno del aeropuerto delimitado exteriormente por las curvas de nivel correspondientes a los índices acústicos $L_d \geq 60$ dB(A), $L_e \geq 60$ dB(A) y $L_n \geq 50$ dB(A) que representan el nivel de ruido generado por el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, de conformidad con el artículo 8 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. La zona de servidumbre se delimita en el mapa de ruido que se incluye como anexo I.

En el interior del perímetro de la zona de servidumbre acústica, las imisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo establecido en el citado artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio y el artículo 7.3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Segundo. Aprobación del mapa de ruido del Aeropuerto de Bilbao

Se aprueba el mapa de ruido del Aeropuerto de Bilbao, elaborado de acuerdo con las especificaciones del artículo 8, letra a), del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que figura como anexo I.

La memoria técnica correspondiente al mapa de ruido y la delimitación de la servidumbre acústica será accesible de forma íntegra en la página web pública de Aena S.M.E., S.A. y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tercero. Aprobación del plan de acción del Aeropuerto de Bilbao

1. Se aprueba el plan de acción del mapa de ruido de las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Bilbao con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2, apartado b), de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

El plan de acción, que figura como anexo II será accesible de forma íntegra en la página web pública de Aena S.M.E., S.A. y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

2. El contenido del plan de acción se ajusta a los requisitos establecidos en el Anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.

Cuarto. Términos municipales comprendidos en las servidumbres acústicas

Los términos municipales que se encuentran comprendidos en el área afectada por las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Bilbao, son los siguientes:

- | | |
|-----------|-----------|
| - Derio | - Loiu |
| - Erandio | - Sondika |
| - Leioa | - Zamudio |



Quinto. *Planeamiento territorial y urbanístico*

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, la disposición adicional única de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, y el artículo 17 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, los instrumentos de planificación u ordenación territorial que definan ámbitos afectados por las servidumbres acústicas que se establecen para el Aeropuerto de Bilbao, habrán de incorporar las restricciones que éstas imponen de acuerdo con el mapa de ruido que figura en el anexo I, a fin de conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de la infraestructura aeroportuaria con las actividades existentes o futuras en el territorio de la zona afectada, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Para fijar los objetivos de calidad, los instrumentos de planificación deberán tomar en consideración, tanto en el exterior como en el interior de la zona de servidumbre acústica delimitada en el mapa de ruido del anexo I, los valores límite que figuran en la tabla A1, del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Sexto. *Efectos de los informes de la Dirección General de Aviación Civil ya emitidos*

El informe favorable emitido por la Dirección General de Aviación Civil sobre el planeamiento general de los municipios afectados por las servidumbres acústicas, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, extenderá sus efectos a los instrumentos de desarrollo del indicado plan en lo referente al uso de los predios por razones de afecciones acústicas, salvo que se modifiquen las condiciones de la ordenación aplicable a los ámbitos sujetos a dichas servidumbres.

Ello sin perjuicio de las obligaciones que les correspondan a las administraciones competentes en materia urbanística o de ordenación del territorio en cuanto al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las edificaciones y construcciones afectadas por el ruido originado por las operaciones aéreas.

Séptimo. *Actualización del mapa de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Bilbao*

El mapa de ruido incluido como anexo I de este real decreto sustituye a las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, aprobado mediante Orden, de 17 de julio de 2001 (BOE nº 188 de 7 de agosto de 2001).

Octavo. *Entrada en vigor*

Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial del Estado.

Elévese al Consejo de Ministros

Madrid,

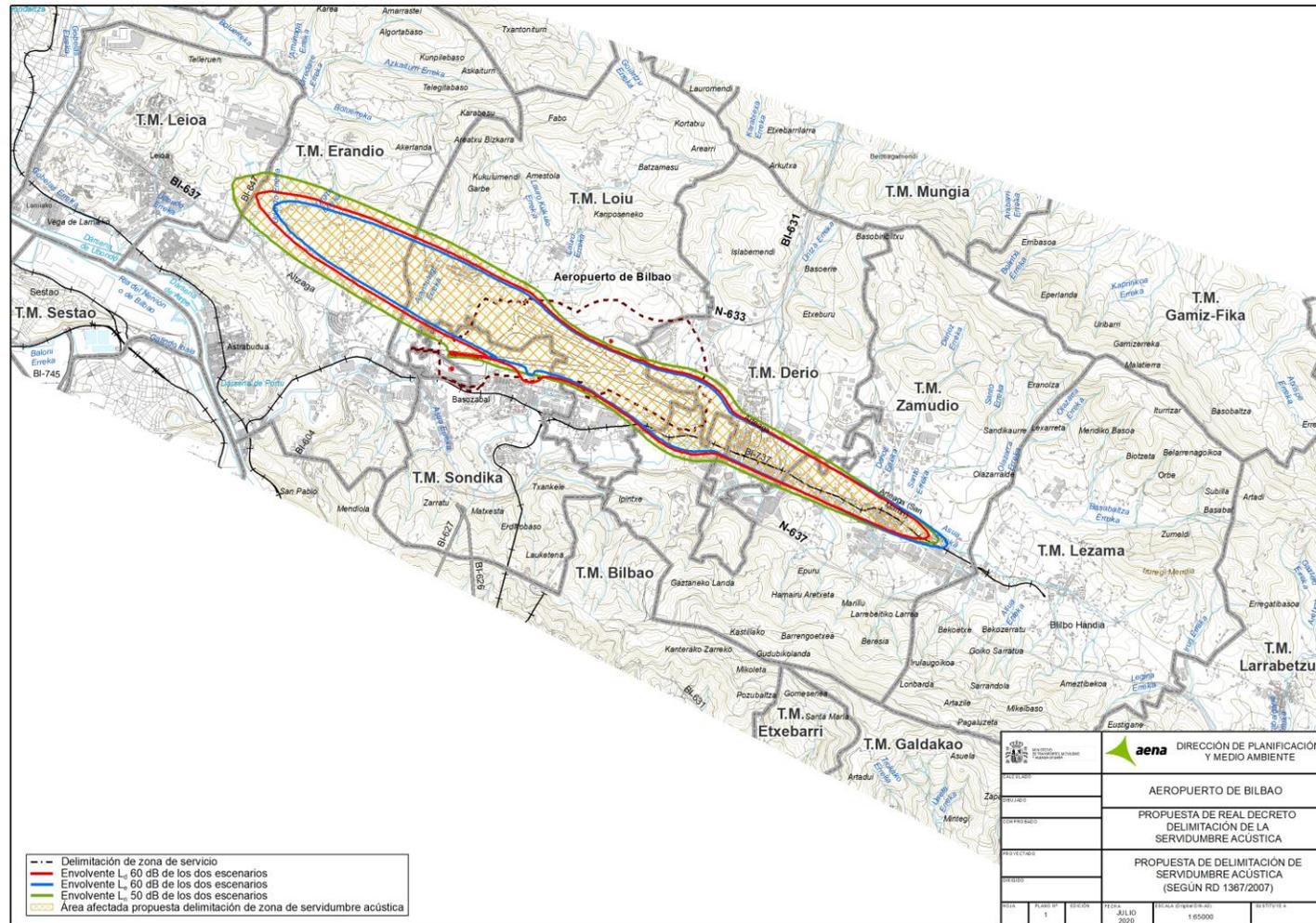
EL MINISTRO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

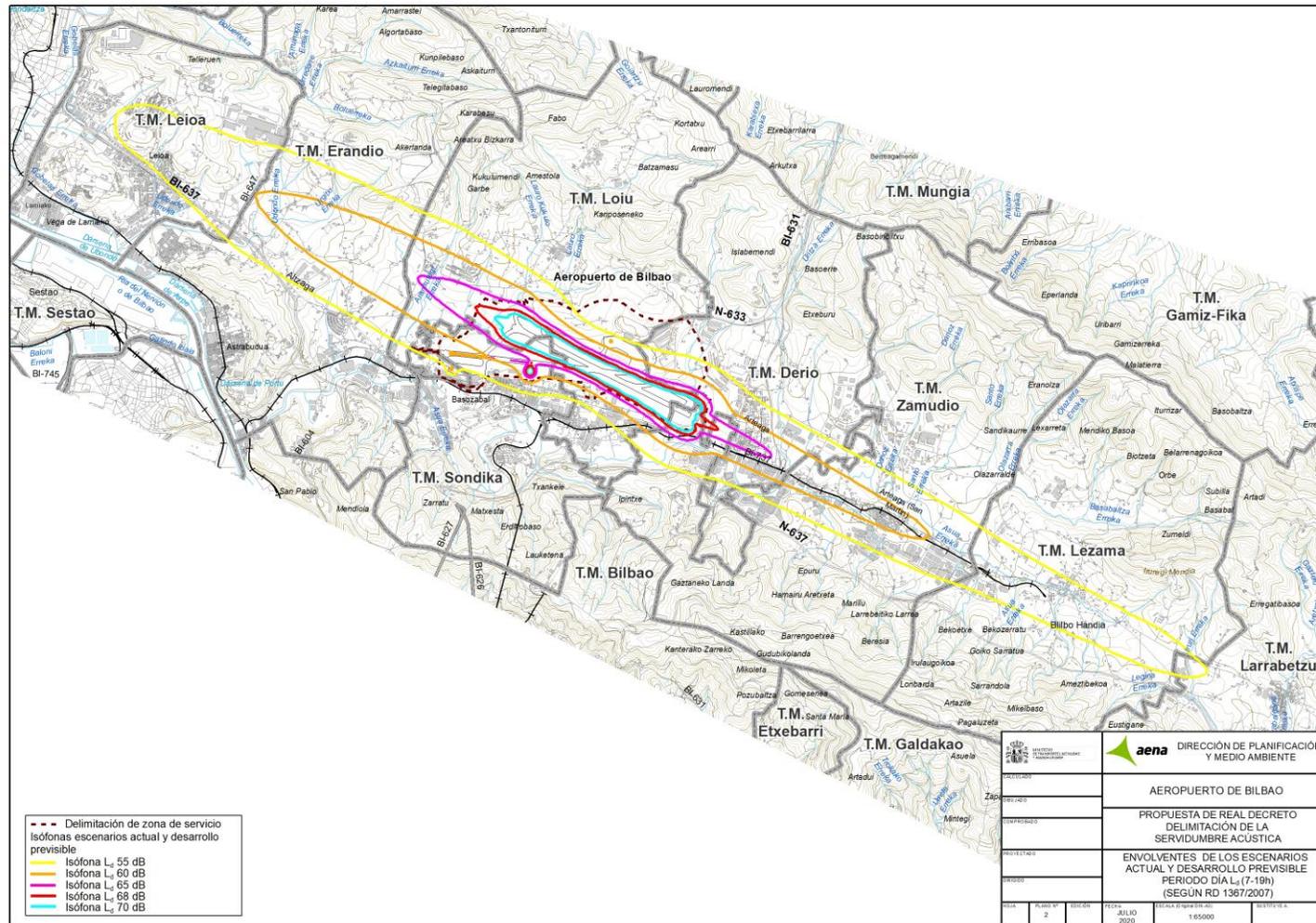
XXXXXXXXXXXX

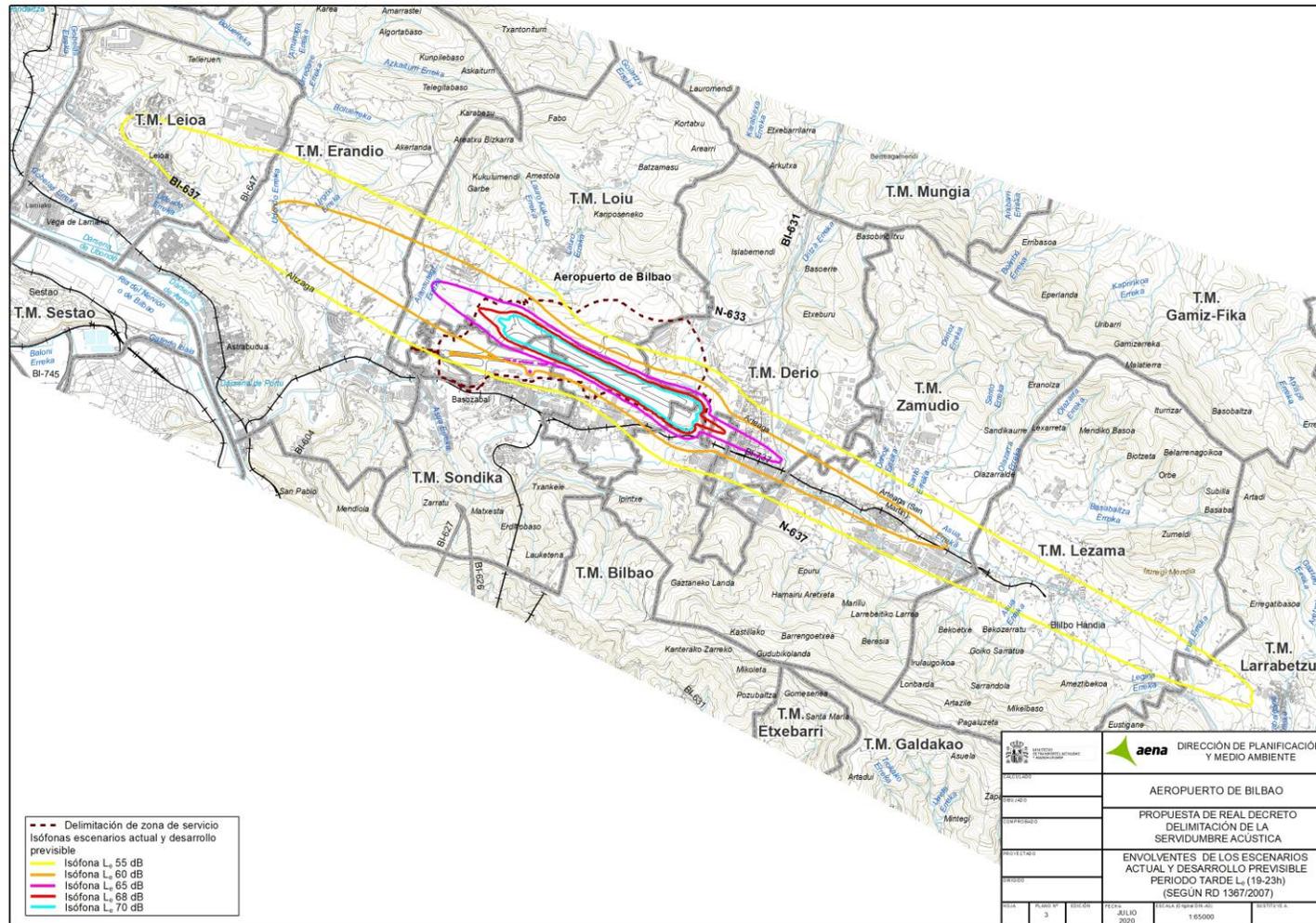


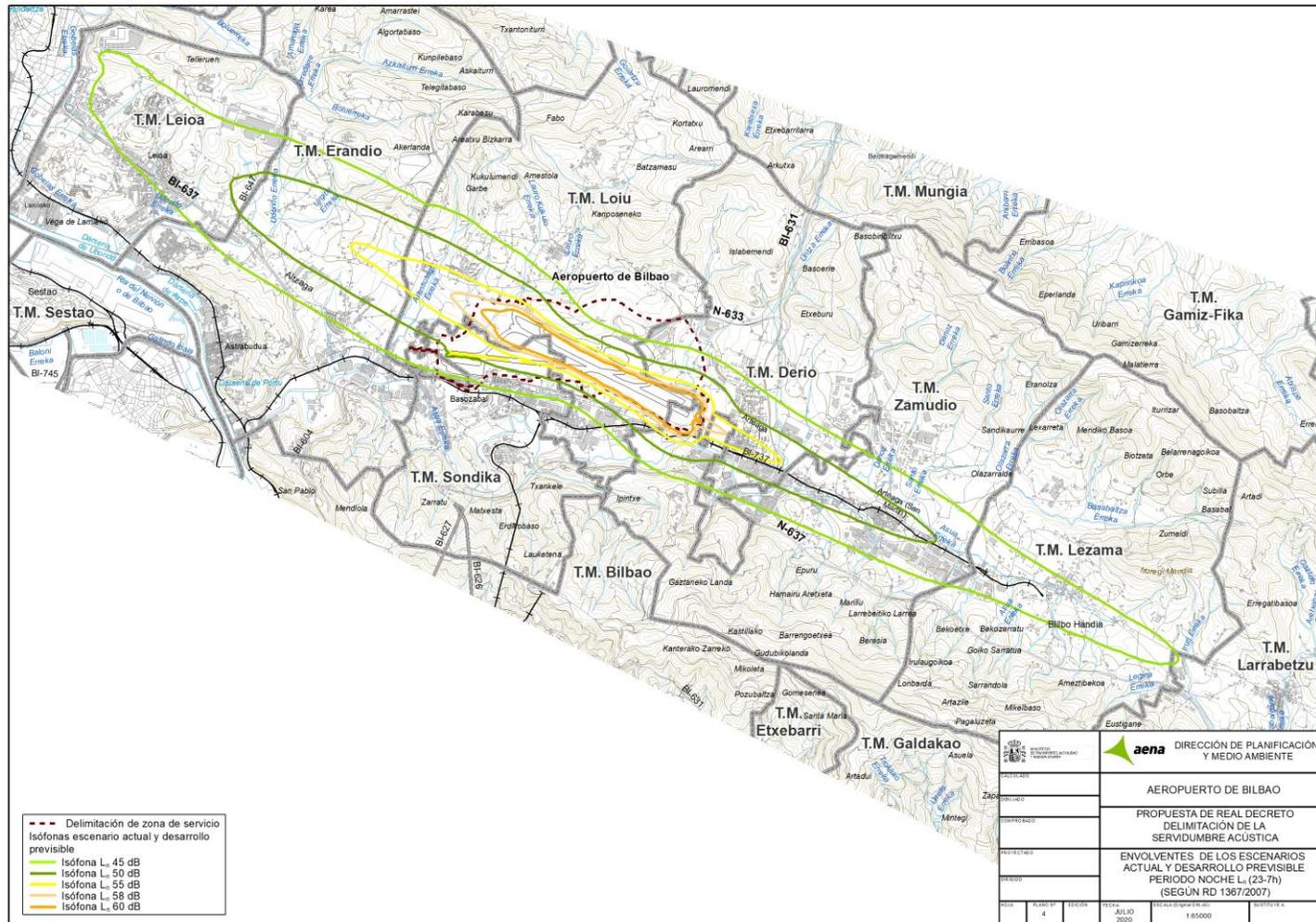


ANEXO I: Mapas de ruido y delimitación de las servidumbres acústicas











ANEXO II: Plan de Acción



RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente a la delimitación de servidumbre acústica del Aeropuerto de Bilbao. La normativa vigente requiere para el establecimiento de las servidumbres acústicas de los aeropuertos, la adopción de un plan de acción que recoja las medidas encaminadas a compatibilizar el funcionamiento y el desarrollo de la infraestructura con las actividades consolidadas en la zona de servidumbre. Este requisito está recogido tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, como en el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea en la redacción dada por la Ley 5/2010, de 17 de marzo que la modifica.

El plan de acción recoge tanto las medidas a aplicar para prevenir y reducir el ruido como un programa de control y vigilancia que permita evaluar de forma continuada la evolución del ruido en el entorno del aeropuerto.

Las medidas del plan de acción se encuadran en el marco del «enfoque equilibrado» adoptado por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la resolución de la Asamblea A33-7 de octubre de 2001 y ratificado mediante la resolución A36-22 de septiembre de 2007. El enfoque equilibrado proporciona a los Estados contratantes de la OACI un enfoque internacionalmente convenido para afrontar el problema del ruido en los aeropuertos. Comprende cuatro elementos principales: reducción del ruido en la fuente, planificación gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operacionales de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves. Esta línea de trabajo se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes como son la evaluación continuada del impacto producido mediante sistemas de control y vigilancia, 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 un plan de aislamiento acústico como medida correctora que garantice el cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de los edificios.

El Aeropuerto de Bilbao viene desarrollando desde hace varios años una política de gestión del ruido ambiental, por lo que muchas de las medidas anteriormente expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez. En la tabla siguiente se recoge una síntesis de las medidas contenidas en el presente plan de acción.



Síntesis medidas plan de acción. Delimitación de servidumbre acústica. Aeropuerto de Bilbao

MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN	ÓRGANO RESPONSABLE DE IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO
1. Reducción de ruido en la fuente					
1.1	Promover en los foros internacionales la adopción de requisitos cada vez más exigentes para la certificación acústica de las aeronaves	Altamente beneficioso	Impacto global	En ejecución. Mantenimiento medida	Mº de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)
2. Procedimientos operacionales					
2.1	Pistas preferentes	Altamente beneficioso	Disminución de la afección acústica aterrizajes y despegues	En ejecución. Mantenimiento medida	Enaire
2.2	Desplazamiento de umbrales	Beneficioso	Disminución de la afección acústica en aterrizajes	En ejecución. Mantenimiento medida	Enaire
2.3	Diseño y optimización de trayectorias	Impacto global muy beneficioso	Disminución de la afección acústica fundamentalmente en despegues	En ejecución. Mantenimiento medida	Enaire
2.4	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en aterrizajes	En ejecución. Mantenimiento medida	Enaire
2.4 a	Fomento del uso de maniobras de descenso continuo (CDA).	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en aterrizajes Disminución de emisiones contaminantes	Durante el desarrollo del plan de acción	Enaire
2.5	Procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores, operativa	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en las poblaciones situadas en el	En ejecución. Mantenimiento medida	Aena



MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN	ÓRGANO RESPONSABLE DE IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO
	helicópteros)		entorno inmediato del aeropuerto		
2.6	Sistema de tasa de ruido	Impacto global beneficioso	Favorece una flota de aeronaves más silenciosas	Mantenimiento medida	Aena
3. Restricciones operativas					
3.1	Realización de los estudios necesarios para analizar y valorar la introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC)	Beneficios limitados	Impacto global	Durante el desarrollo del plan de acción	Enaire/Aena
4. Planificación y Gestión suelo					
4.1	Intervenciones administrativas al planeamiento	Impacto global beneficioso	Planificación sostenible	Aplicación de las servidumbres acústicas	MITMA
5. Información y participación pública y de los agentes implicados					
5.1	Mantenimiento del Sistema de Monitorado de ruido y Sendas de Vuelo y del Mapa Interactivo de Ruido	Impacto muy beneficioso	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza	Mantenimiento medida	Aena
5.2	Adaptación a las mejoras tecnológicas en los modelos de cálculo de ruido	Impacto global muy beneficioso	Mejora en los diagnósticos y análisis de alternativas	Mantenimiento medida	Aena
5.3	Información a través de la web Mapa interactivo (WebTrak)	Impacto muy beneficioso	Transparencia, información al ciudadano y autoridades locales	Mantenimiento medida	Aena
5.4	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido	Impacto muy beneficioso	Responsabilidad	Mantenimiento medida	MITMA /Enaire/Aena



MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFEECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN	ÓRGANO RESPONSABLE DE IMPLANTACIÓN Y SEGUIMIENTO
5.5	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	En ejecución. Mantenimiento medida	MITMA /Enaire/Aena
6. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido					
6.1	Apoyo al control y disciplina de tráfico aéreo	Impacto beneficioso	Mejora del seguimiento de los procedimientos operacionales para la reducción del ruido	Durante el desarrollo del plan de acción	Aena/AESA
7. Medidas compensatorias					
7.1	Medidas compensatorias	Impacto beneficioso	Beneficios para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica	Durante el desarrollo del plan de acción	MITMA
8. Plan de aislamiento acústico					
8.1	Plan de Aislamiento Acústico vigente /ampliación	Impacto local beneficioso	Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones	En ejecución. Ampliación medida.	Aena

Fuente: Elaboración por Aena S.M.E., S.A.