

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

2189 *Real Decreto 55/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el 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, situación que ha venido produciéndose en diversas ocasiones en este aeropuerto en los últimos años.

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, y al mapa estratégico de ruido correspondiente al año 2012, previsto en el artículo 10.1 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

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 tanto 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 Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de febrero de 2018,

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 inmisiones 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.*

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 Fomento.

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, y del mapa estratégico de ruido correspondiente al año 2012, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

El plan de acción, que figura como anexo II, así como el citado mapa estratégico de ruido serán accesibles de forma íntegra en la página web pública de Aena S.M.E., S.A., y del Ministerio de Fomento.

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.
- Erandio.
- Loiu.
- Sondika.
- 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 núm. 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».

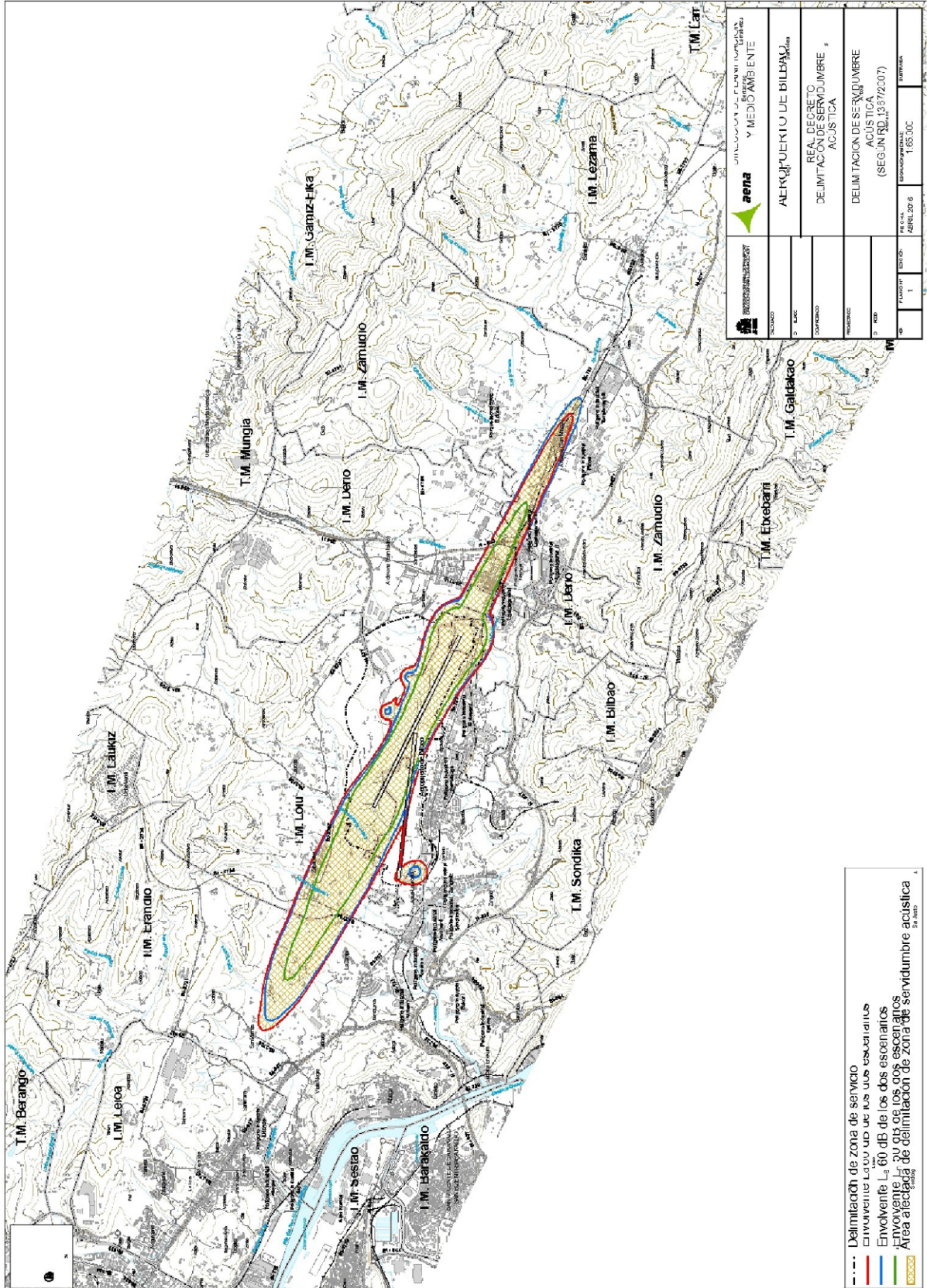
Dado en Madrid, el 2 de febrero de 2018.

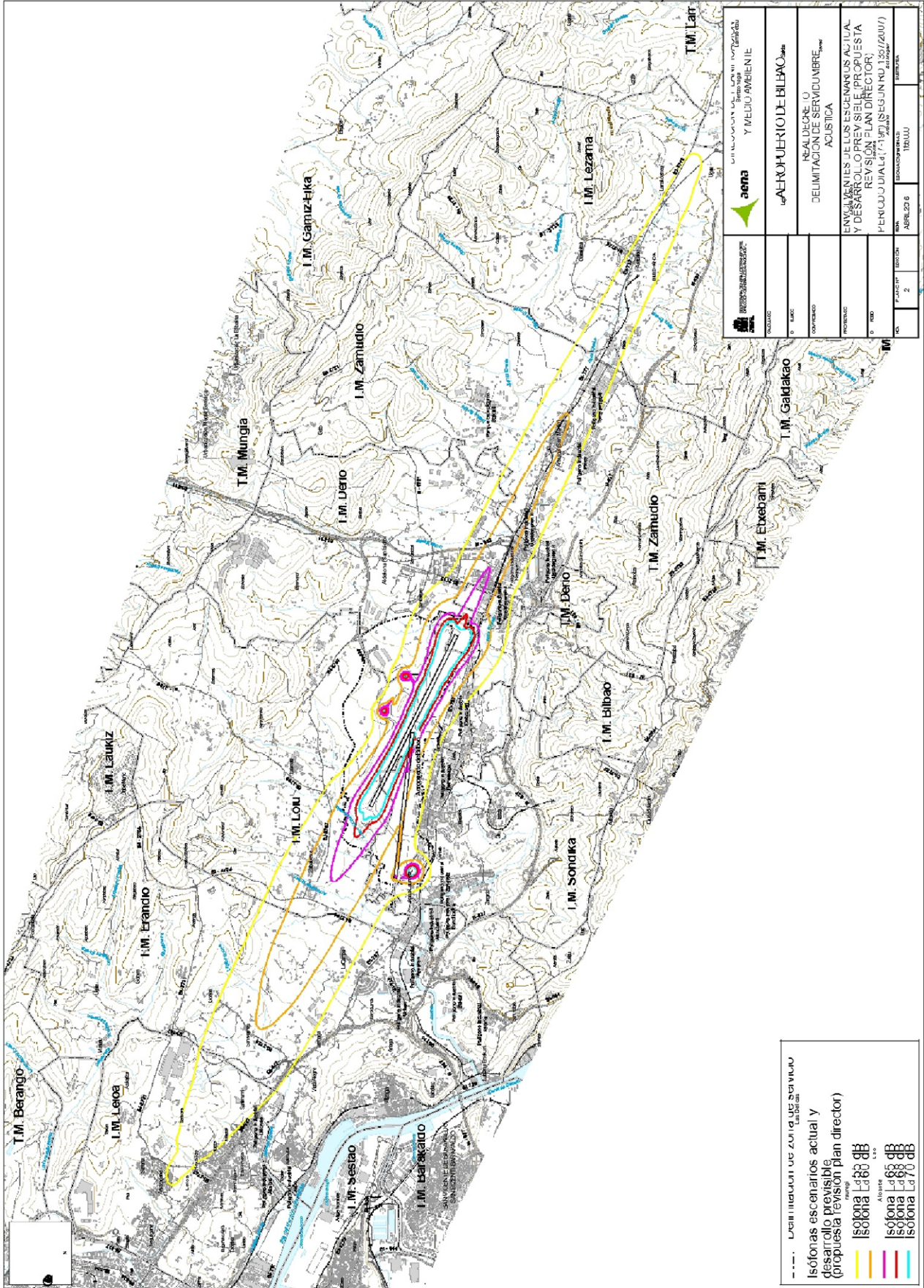
FELIPE R.

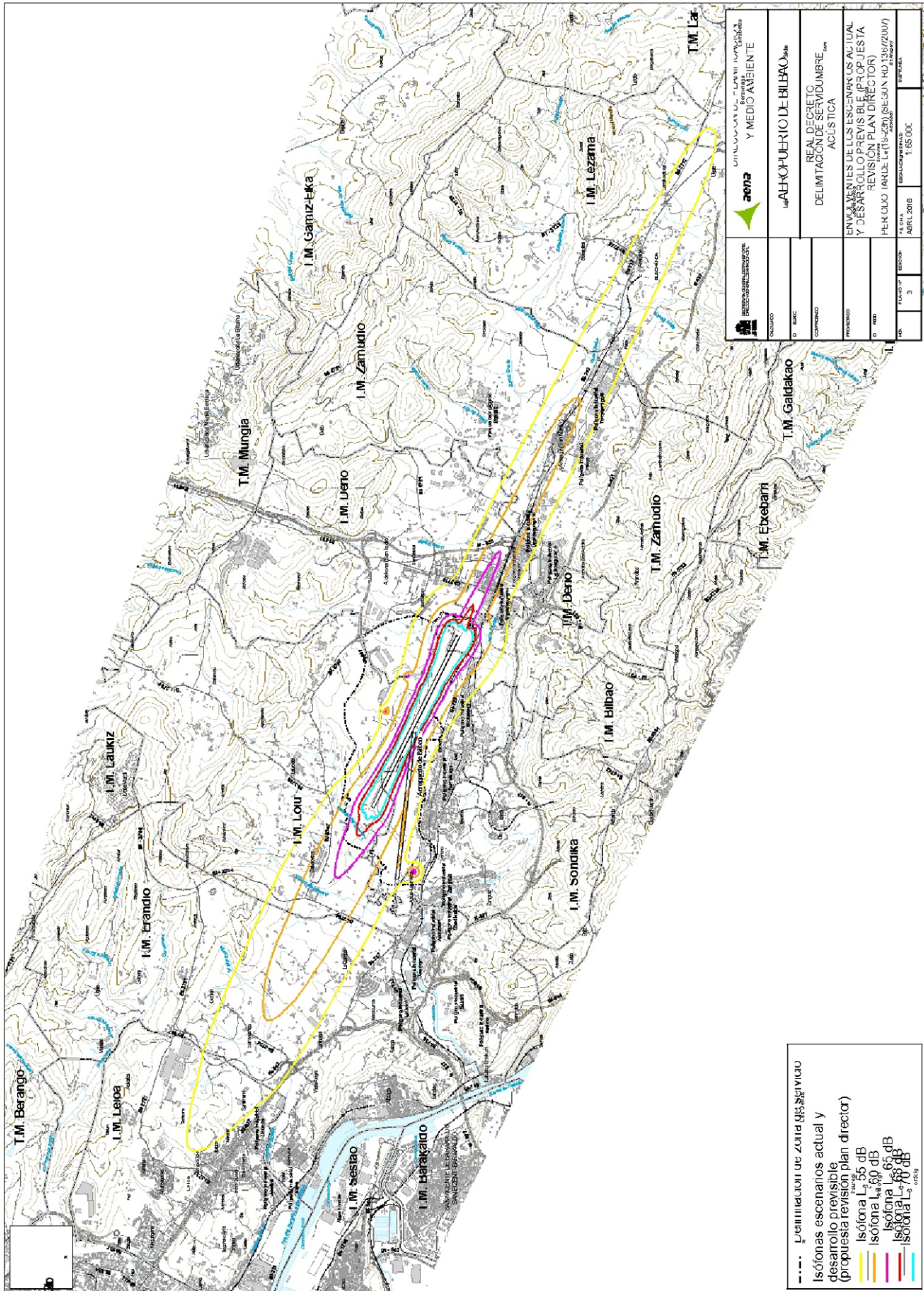
El Ministro de Fomento,
ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ

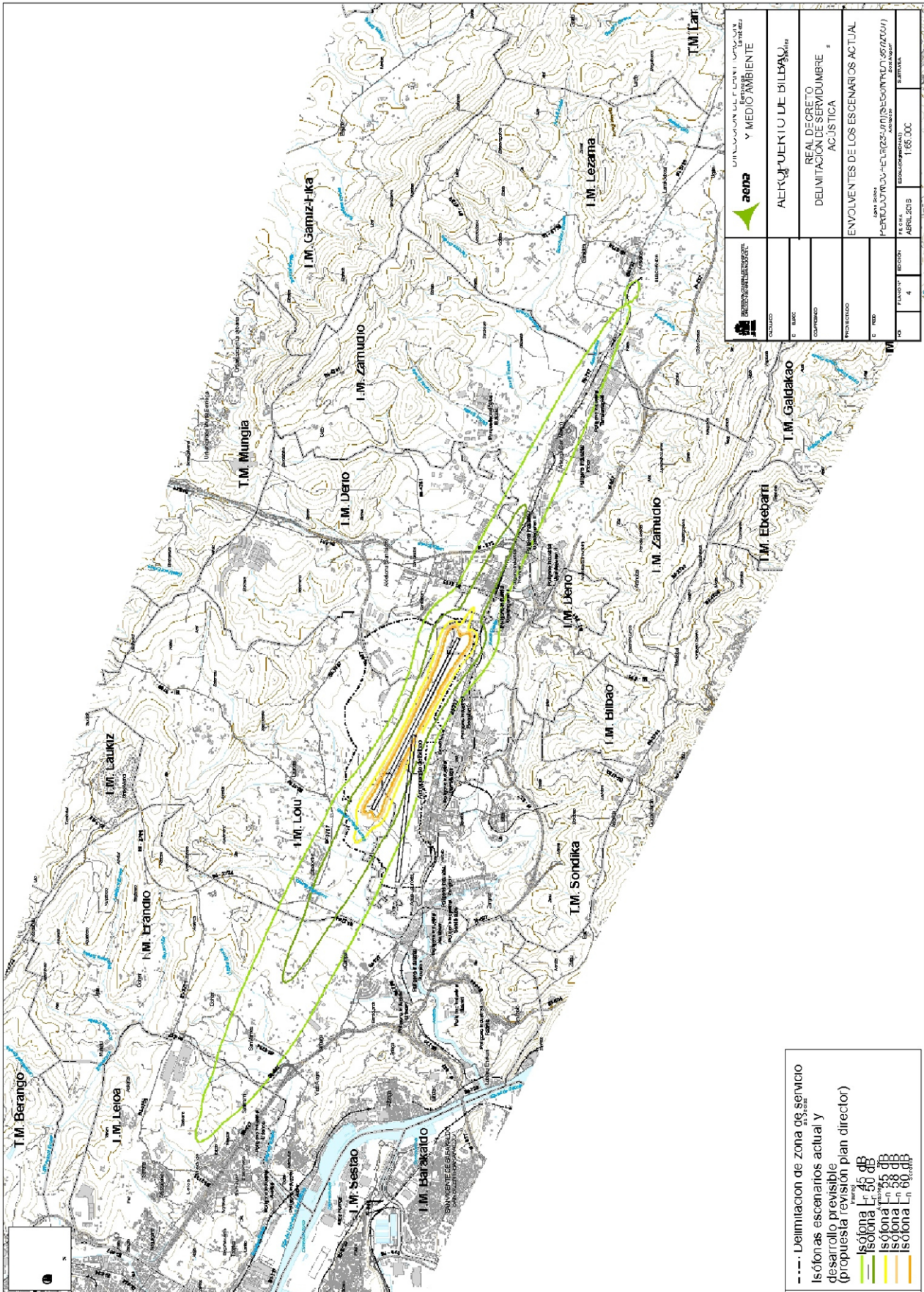
ANEXO I

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 A36-2 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	
<i>1. Reducción de ruido en la fuente</i>				
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.
<i>2. Procedimientos operacionales</i>				
2.1	Pistas preferentes.	Altamente beneficioso.	Disminución de la afección acústica en aterrizajes y despegues.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.2	Desplazamiento de umbral.	Beneficioso.	Disminución de la afección acústica en aterrizajes.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.3	Diseño y optimización de trayectorias.	Impacto global muy beneficioso.	Disminución de la afección, fundamentalmente en despegues.	En ejecución. Mantenimiento medida.

Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación	
2.4	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje.	Impacto local beneficioso.	Disminución de laafección acústica en aterrizajes.	Durante el desarrollo del plan de acción.
2.4a	Implantación de maniobras de descenso continuo (CDA).	Impacto local beneficioso.	Disminución de laafección acústica en aproximaciones. Disminución de emisiones contaminantes.	Durante el desarrollo del plan de acción.
2.5	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en tierra (pruebas de motores).	Impacto local beneficioso.	Disminución de laafección acústica en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.6	Sistema de tasa de ruido.	Impacto global beneficioso.	Favorece una flota de aeronaves más silenciosas.	En ejecución. Mantenimiento medida.
3. Restricciones operativas				
3.1	Introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC).	Beneficios limitados.	Impacto global.	Durante el desarrollo del plan de acción.
4. Planificación y gestión suelo				
4.1	Intervenciones administrativas al planeamiento.	Impacto global beneficioso.	Planificación sostenible.	En ejecución. Mantenimiento medida. Aplicación de las servidumbres acústicas.
5. Control y vigilancia de la calidad acústica				
5.1	Sistema monitorizado de ruido.	Impacto muy beneficioso.	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza.	Previsión de implantación a corto plazo.
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.	En ejecución continuada. Mantenimiento medida.
6. Información y participación pública y de los agentes implicados				
6.1	Información a través de la web Mapa interactivo (Web Track).	Impacto muy beneficioso.	Transparencia, información al ciudadano y a las autoridades locales.	Tras la puesta en explotación del sistema de monitorizado de ruido.
6.2	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.	Impacto muy beneficioso.	Responsabilidad.	En ejecución. Mantenimiento medida. Mejora.
6.3	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.
7. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido				
7	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.
8. Medidas compensatorias				
8	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.
9. Plan de aislamiento acústico				
9	Plan de Aislamiento Acústico actual / nuevo.	Impacto local beneficioso.	Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones.	En ejecución. Ampliación de la medida.

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