

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD Y AGENDA URBANA

17769 *Real Decreto 632/2023, de 11 de julio, por el que se modifican 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, cual es el caso del aeropuerto de Bilbao.

A su vez, el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre 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 modificar las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Bilbao, el mapa de ruido y el plan de acción asociado a dichas servidumbres acústicas, aprobadas por el Real Decreto 55/2018, de 2 de febrero. El crecimiento del tráfico en el aeropuerto de Bilbao, por encima de lo previsto, y los cambios en la flota de aeronaves hacen necesaria su actualización.

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

En la tramitación de este real decreto se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre 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 aeronáuticas acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Bilbao.

De conformidad con lo dispuesto en la disposición adicional de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, las administraciones autonómicas y locales, para adaptar sus ordenamientos urbanísticos, deberán tener en cuenta las servidumbres aeronáuticas acústicas, que a tales efectos sustituyen a las huellas acústicas equivalentes previstas en los correspondientes planes directores en relación a las infraestructuras existentes, manteniendo su validez las huellas de dichos planes directores que sean aplicables a las infraestructuras planificadas no ejecutadas.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 11 de julio de 2023,

DISPONGO:

Primero. *Modificación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Bilbao.*

1. Se modifican 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. *Modificación del mapa de ruido del aeropuerto de Bilbao.*

Se modifica 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., SA, y del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.

Tercero. *Modificación del plan de acción del aeropuerto de Bilbao.*

1. Se modifica el plan de acción del mapa de ruido de las servidumbres aeronáuticas 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, sobre 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., SA, 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, 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.

Cuarto. *Términos municipales comprendidos en las servidumbres aeronáuticas acústicas.*

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

Derio.
Erandio.
Leioa.
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, el planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas 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 la determinación de la zonificación acústica, entre otros, los instrumentos de planificación territorial y urbanística deberán tomar en consideración los niveles de ruido producidos por la operación de las aeronaves en el aeropuerto de Bilbao, delimitados por el mapa de ruido del anexo I, con el fin de mantener la compatibilidad entre las distintas áreas acústicas y la actividad aeroportuaria.

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 aeronáuticas 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 equivalentes incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Bilbao, aprobado mediante Orden, 17 de julio de 2001 (BOE núm. 188, de 7 de agosto de 2001).

Octavo. *Pérdida de eficacia.*

El presente real decreto deja sin efectos al 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.

Noveno. *Eficacia.*

El presente real decreto surtirá efectos el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

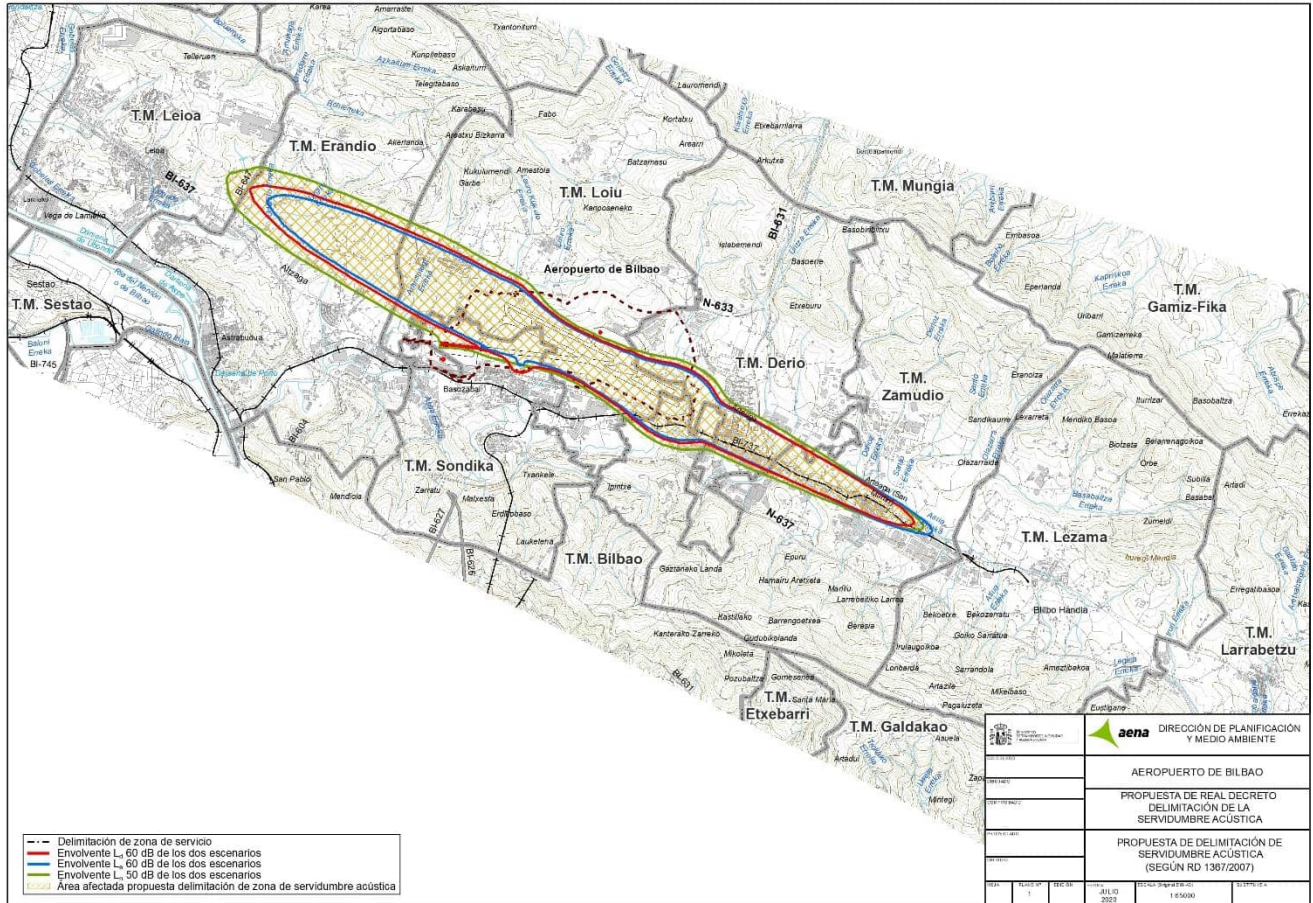
Dado en Madrid, el 11 de julio de 2023.

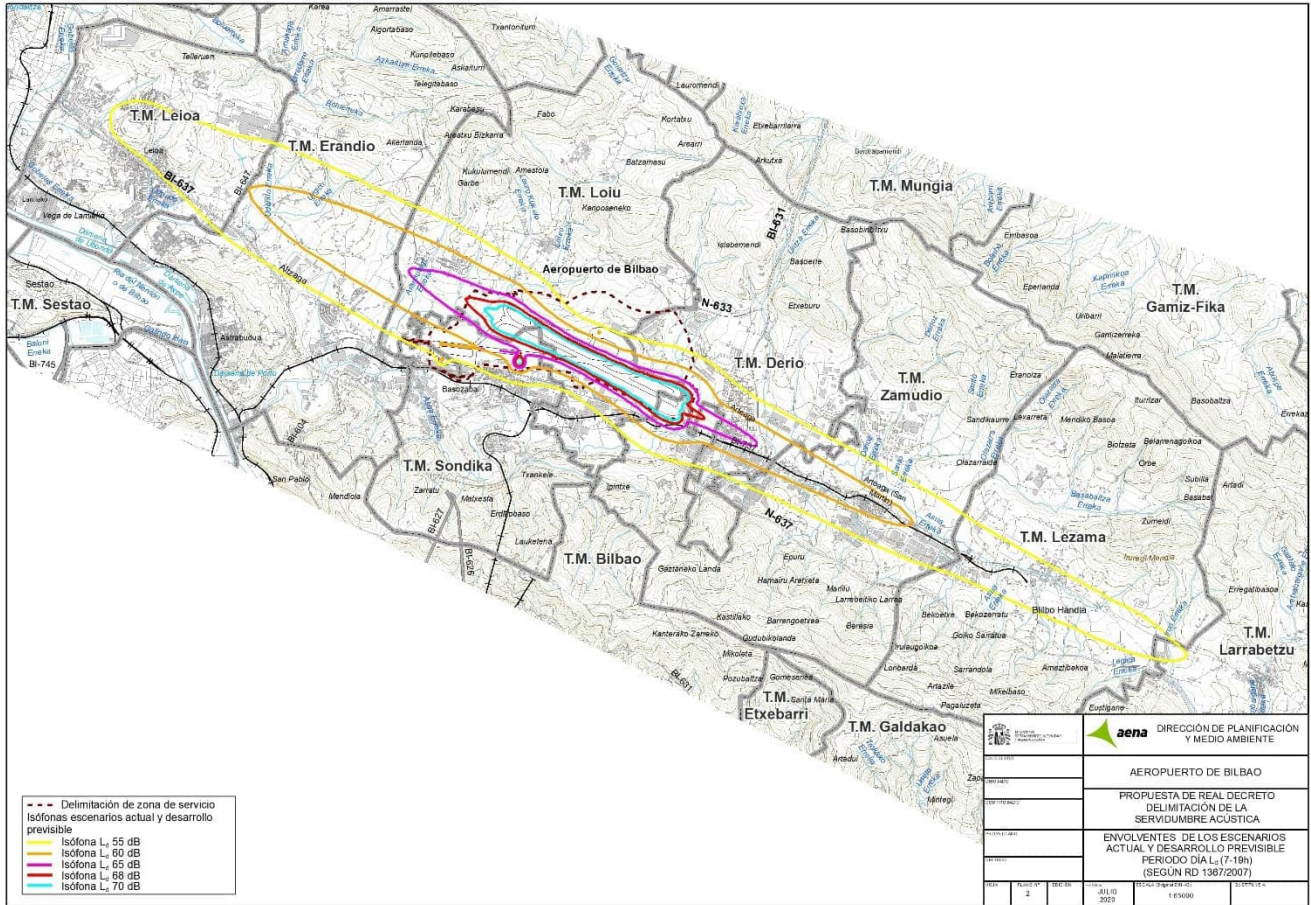
FELIPE R.

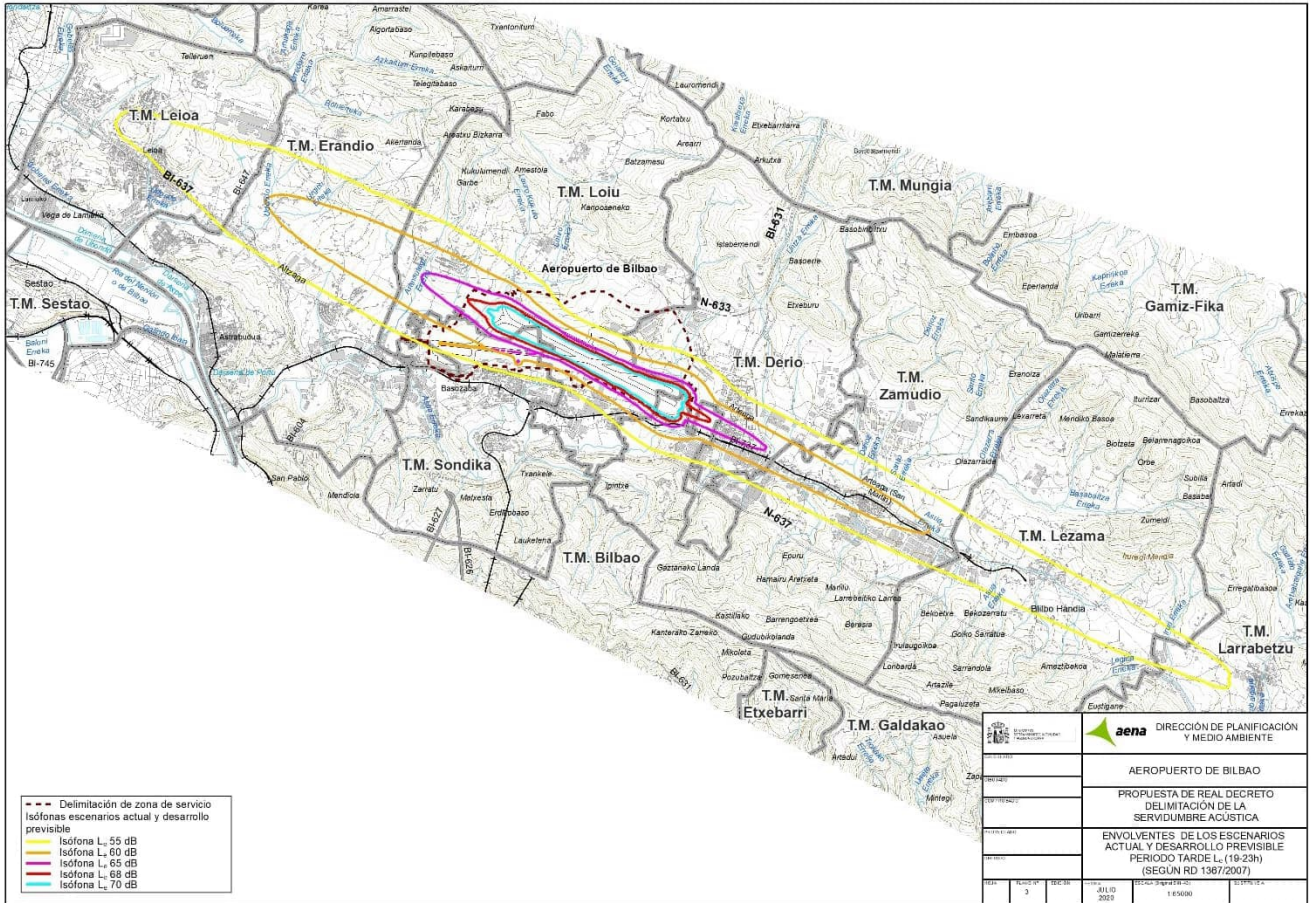
La Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana,
RAQUEL SÁNCHEZ JIMÉNEZ

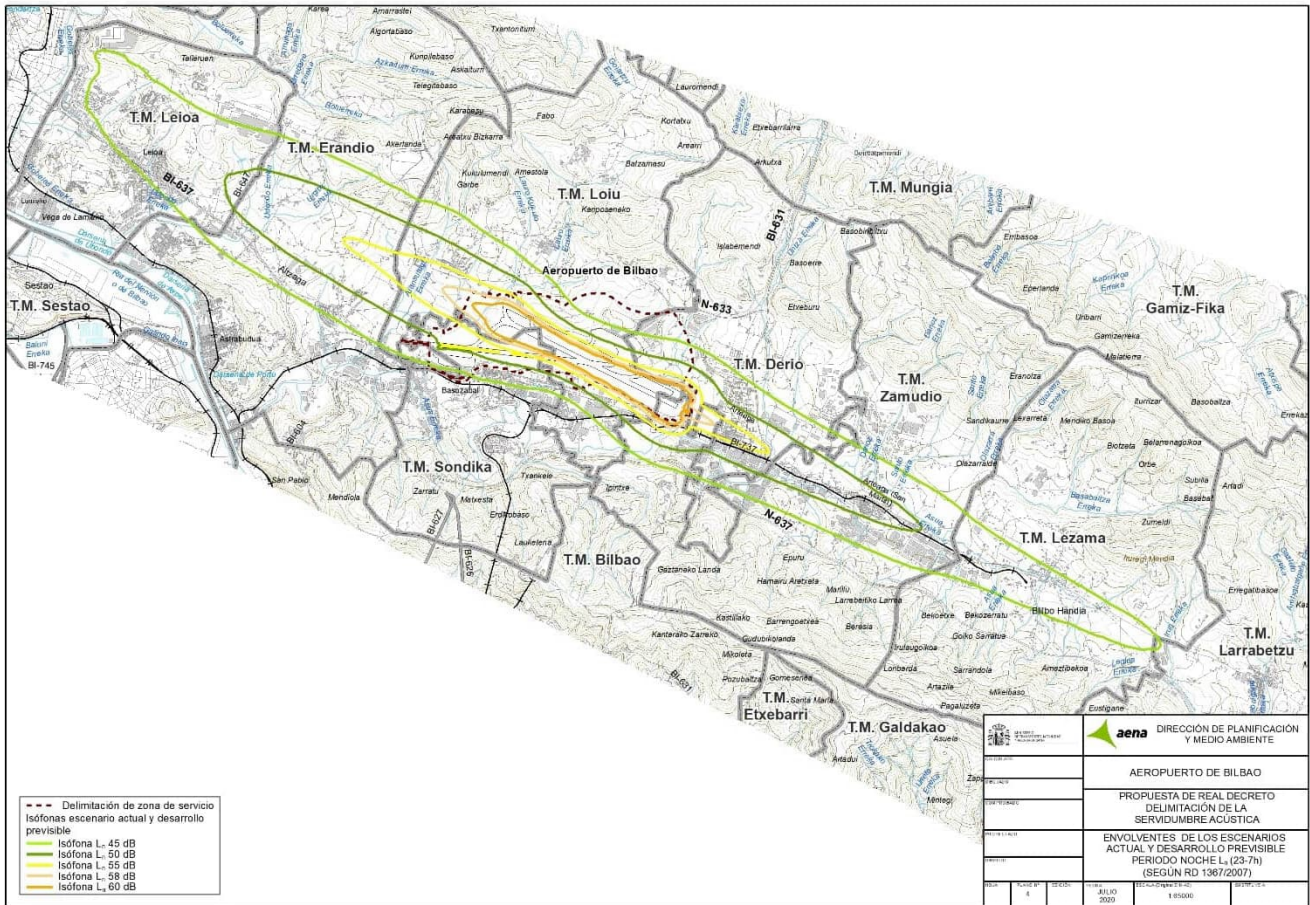
ANEXO I

Mapas de ruido y delimitación de las servidumbres aeronáuticas 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, sobre 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	
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.
2. Procedimientos operacionales				
2.1	Pistas preferentes.	Altamente beneficioso.	Disminución de la afección acústica aterrizajes y despegues.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.2	Desplazamiento de umbrales.	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 acústica fundamentalmente en despegues.	En ejecución. Mantenimiento medida.
2.4	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.
2.5	Procedimientos operacionales de atenuación de ruido en tierra (pruebas de motores, operativa helicópteros).	Impacto local beneficioso.	Disminución del ruido 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.	Mantenimiento medida.
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.
4. Planificación y gestión del suelo				
4.1	Intervenciones administrativas al planeamiento.	Impacto global beneficioso.	Planificación sostenible.	Aplicación de las servidumbres acústicas.
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.

	Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
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.
5.3	Información a través de la web. Mapa interactivo (WebTrak).	Impacto muy beneficioso.	Transparencia, información al ciudadano y autoridades locales.	Mantenimiento medida.
5.4	Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido.	Impacto muy beneficioso.	Responsabilidad.	Mantenimiento medida.
5.5	Creación de la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción.	Impacto muy beneficioso.	Análisis y valoración de propuestas que mejoren la situación acústica. Transparencia y confianza.	En ejecución. Mantenimiento medida.
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.
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.
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.

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