

III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

2743 Orden FOM/231/2011, de 13 de enero, por la que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas.

La Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica el artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, establece en su disposición transitoria que la Administración General del Estado adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes asociados, fijando un plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la ley, para adoptar las relativas a los aeropuertos de más de 250.000 movimientos por año.

Esta orden tiene por objeto aprobar las servidumbres aeronáuticas acústicas y el plan de acción asociado, así como el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, con el fin de salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico, al tiempo que se garantiza la viabilidad de las infraestructuras aeroportuarias para que éstas puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

La Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus reglamentos de desarrollo contienen las disposiciones necesarias para fijar las servidumbres acústicas en tanto se procede al desarrollo reglamentario de la Ley de Navegación Aérea en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas acústicas.

Esta orden se dicta al amparo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que habilita al Ministro de Fomento para establecer en casos de urgencia las servidumbres específicas de cada aeródromo o instalación con carácter provisional. Y se fundamenta en el artículo 4 de la citada 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, competencia que se asigna específicamente al Ministerio de Fomento en la disposición adicional tercera del Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla.

En la tramitación de esta orden se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la citada Ley de Navegación Aérea. Para ello, se ha sometido a información pública en los términos previstos en el mencionado precepto y se ha solicitado el informe de las Administraciones afectadas y el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y los planes de acción del aeropuerto de Madrid-Barajas, con carácter favorable.

En su virtud, dispongo:

Artículo 1. *Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas urgentes del aeropuerto de Madrid-Barajas.*

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Madrid-Barajas.

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, $L_e \geq 60$ dB y $L_n \geq 50$ dB 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, de desarrollo de la Ley del Ruido. 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.

Artículo 2. Aprobación del mapa de ruido.

Se aprueba el mapa de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, 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 de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

Artículo 3. Aprobación del plan de acción del aeropuerto de Madrid-Barajas.

1. Se aprueba el plan de acción del aeropuerto de Madrid-Barajas, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2, apartado b), de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, que incluye las correspondientes medidas correctoras por la superación de los objetivos de calidad acústica que permiten las servidumbres acústicas que se establecen.

El plan de acción figura como anexo II y será accesible de forma íntegra en la página web de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).

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.

Artículo 4. 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 Madrid-Barajas, 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.

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.

Artículo 5. 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 Madrid-Barajas, son los siguientes:

El Molar.
Valdetorres de Jarama.
Algete.
Fuente El Saz de Jarama.
San Sebastián de los Reyes.
Cobeña.
Alcobendas.
Paracuellos de Jarama.
Madrid.
Coslada.
San Fernando de Henares.
Torrejón de Ardoz.
Rivas-Vaciamadrid.
Mejorada del Campo.
Loeches.

Disposición adicional primera. *Actualización del mapa de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas.*

El mapa de ruido incluido como anexo I de esta orden sustituye a las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado mediante Orden Ministerial, de 19 de noviembre de 1999 (BOE n.º 300-1999 de 16 de diciembre de 1999).

Disposición adicional segunda.

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, 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.

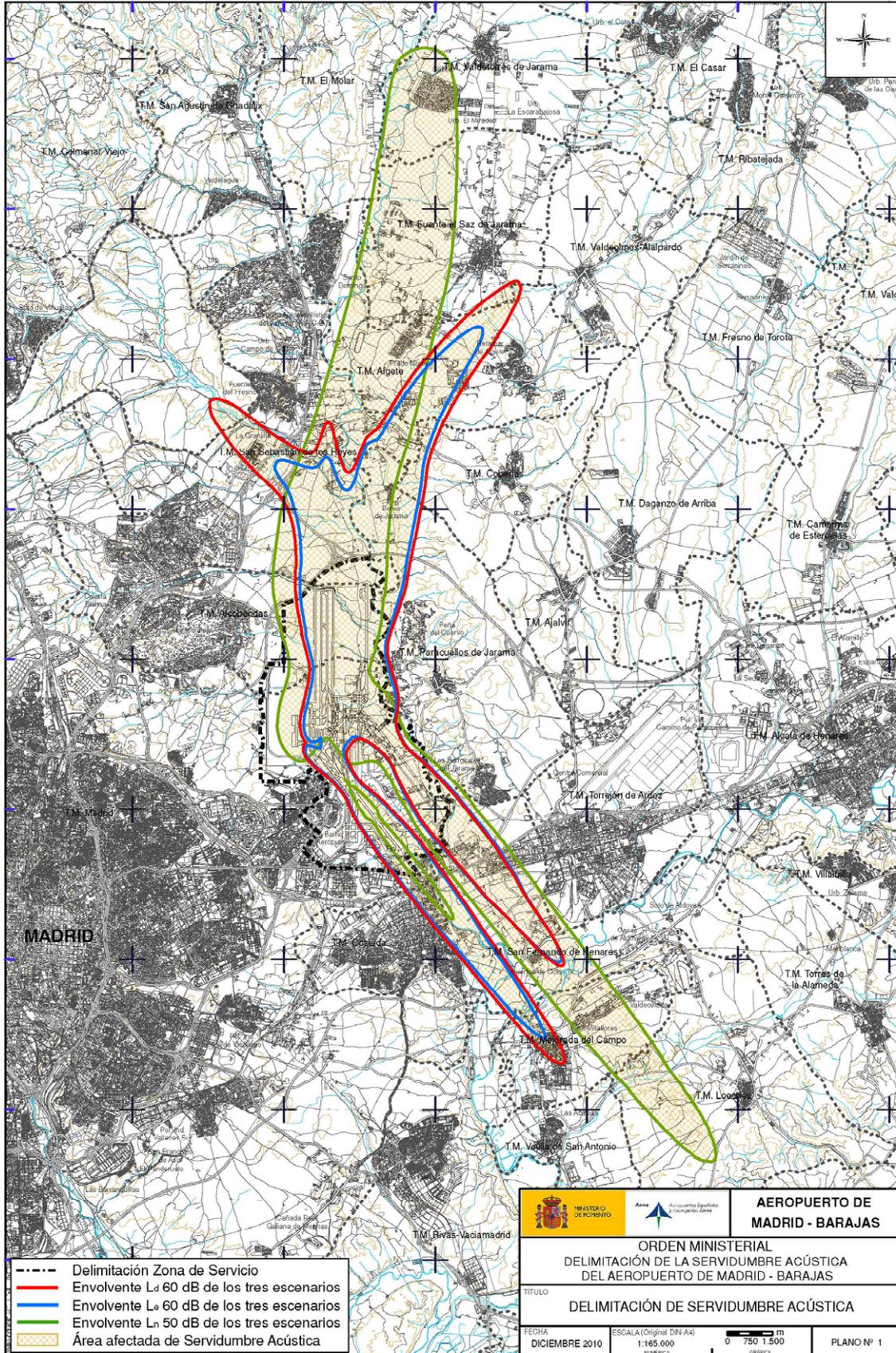
Ello sin perjuicio de las obligaciones que les correspondan a las administraciones competentes en materia urbanística o de ordenación del territorio en cuanto al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en las edificaciones y construcciones afectadas por el ruido originado por las operaciones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

Disposición final única. *Entrada en vigor.*

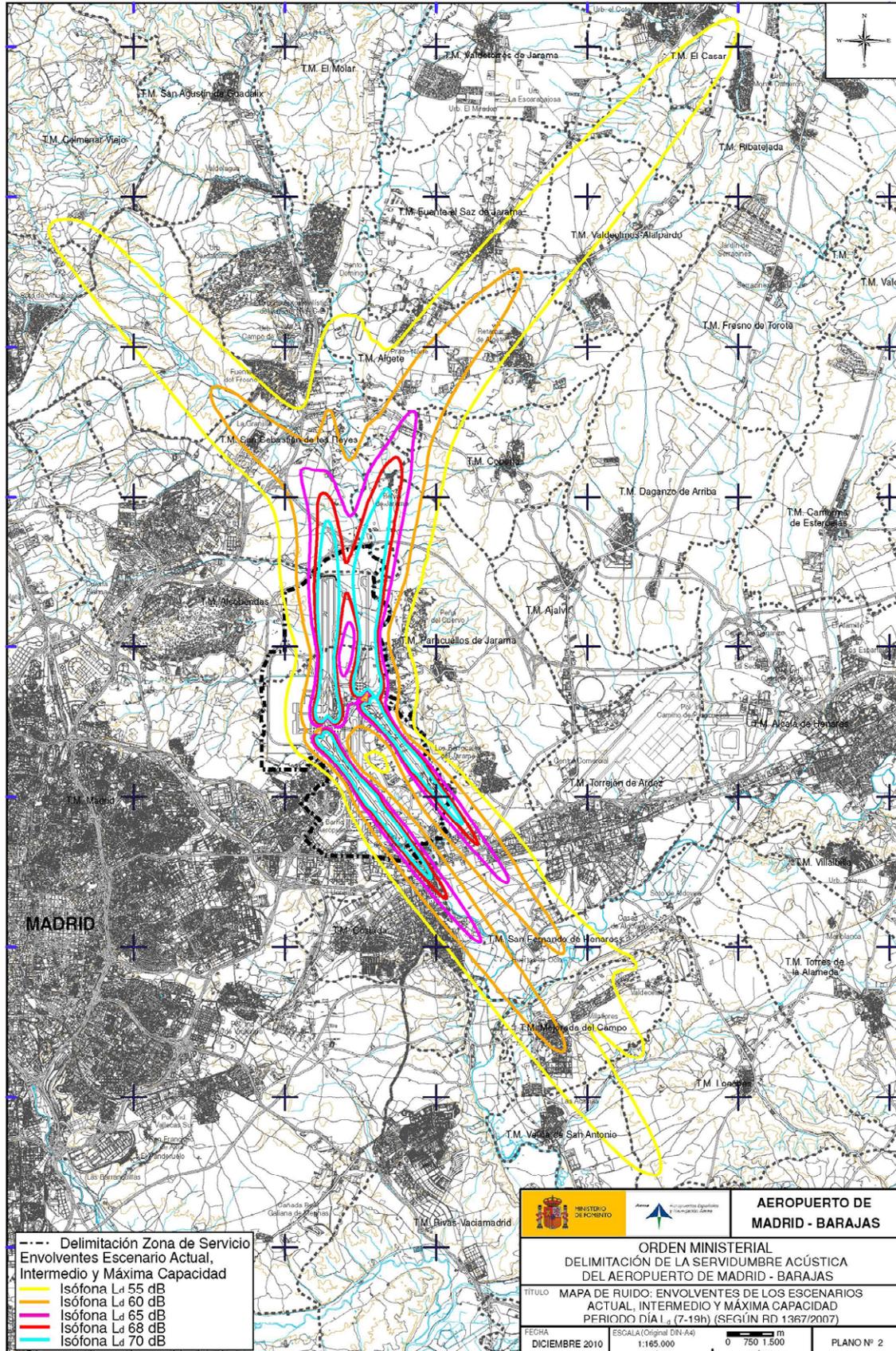
Esta orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»

Madrid, 13 de enero de 2011.–El Ministro de Fomento, José Blanco López.

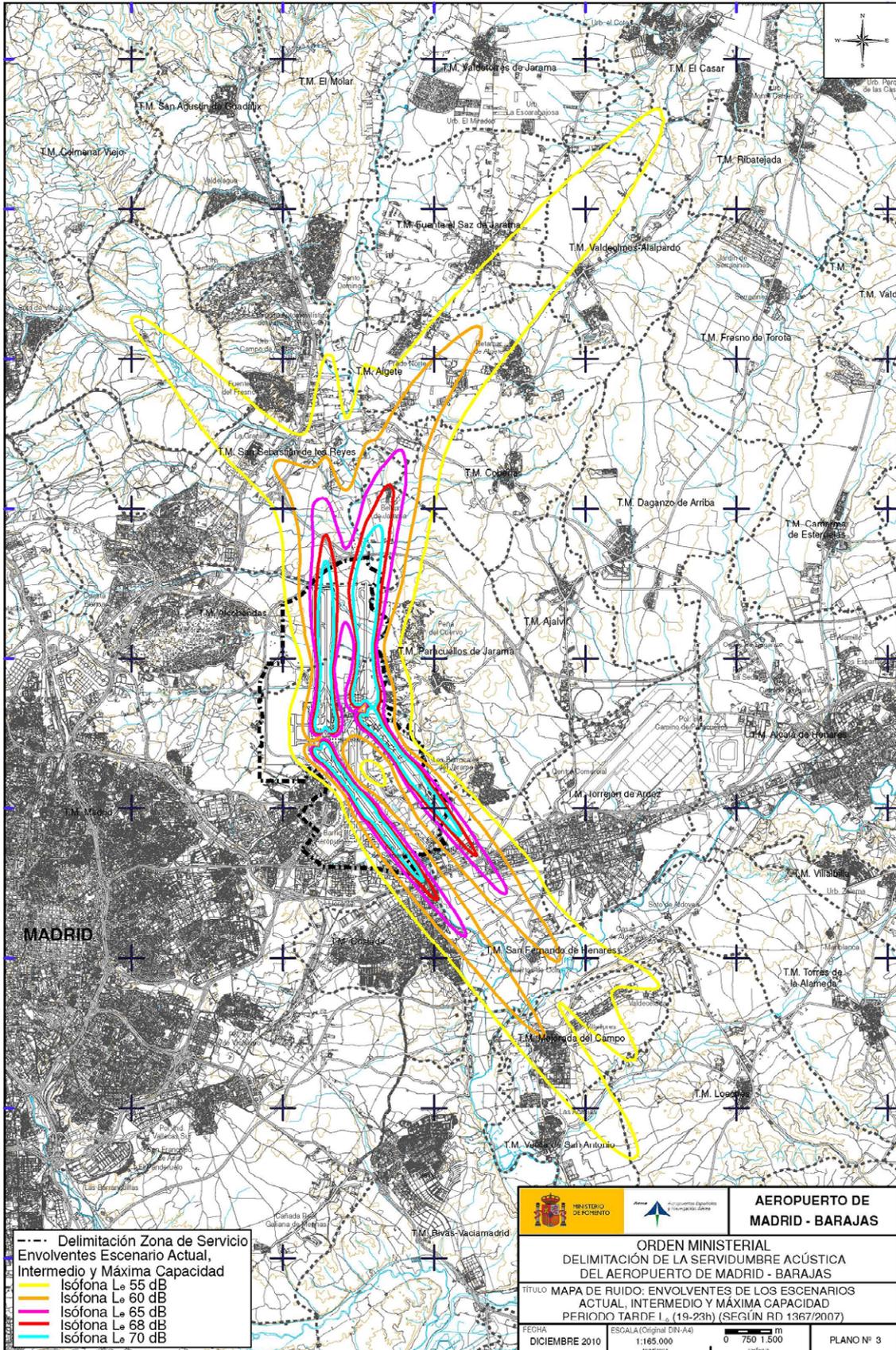
ANEXO 1 (1)



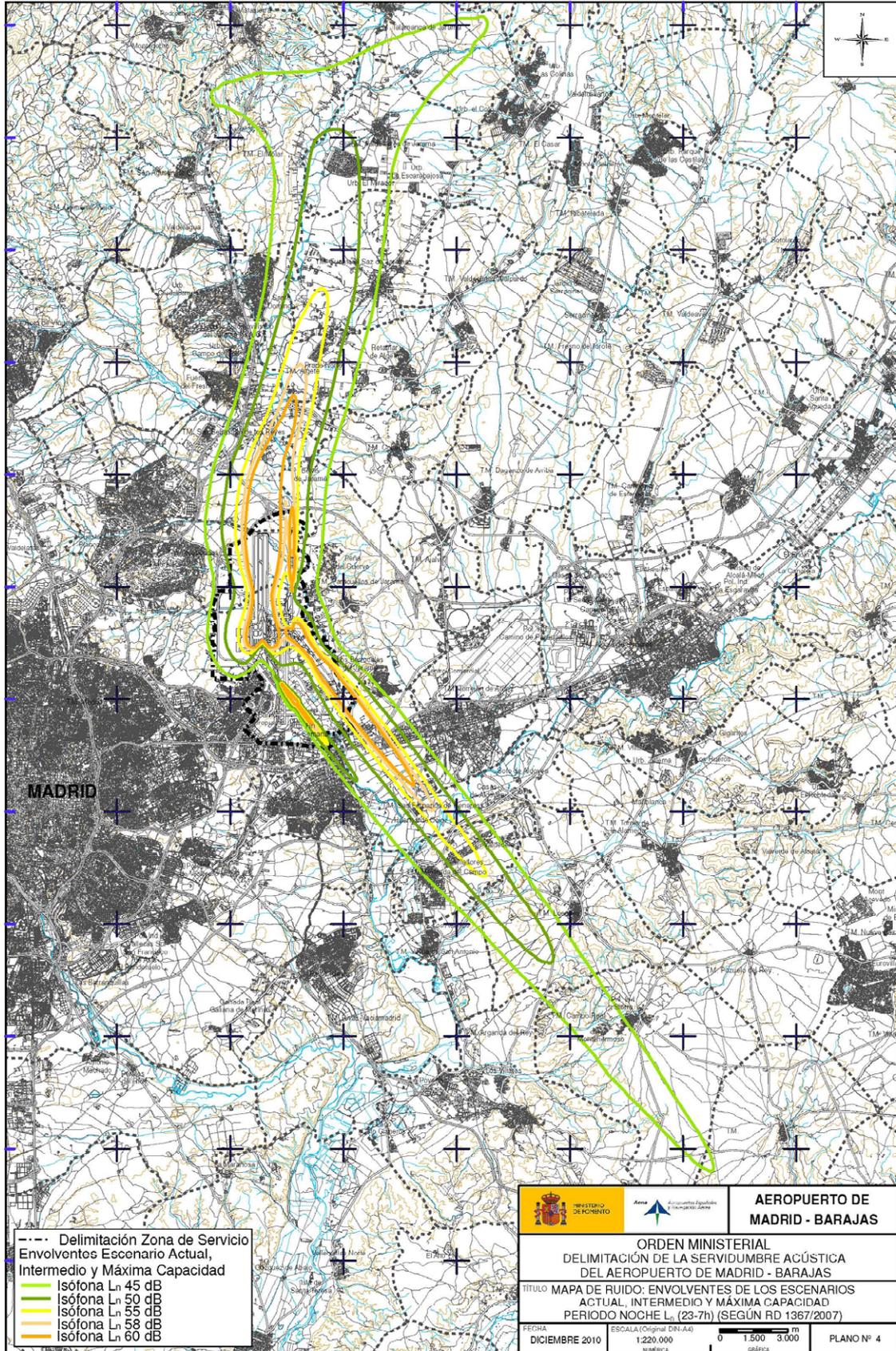
ANEXO 1 (2)



ANEXO 1 (3)



ANEXO 1 (4)



ANEXO II**Plan de Acción***Delimitación de la servidumbre acústica del Aeropuerto de Madrid-Barajas*

Resumen Ejecutivo

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente a la propuesta de servidumbre acústica y al Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas. 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 operaciones 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 Madrid-Barajas viene desarrollado 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 del contenido del Plan de Acción. Aeropuerto de Madrid-Barajas

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 del impacto en aterrizajes y despegues	En ejecución. Mantenimiento medida
2.2	Desplazamiento de umbral	Beneficioso	Disminución del ruido 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
2.3a	Estudio de mejora de trayectorias nocturnas de despegue por la pista 36L	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en núcleos próximos a trayectorias nocturnas de despegue	2011
2.3b	Diseño TMA PRNAV	Impactos global muy beneficioso	Disminución de la afección por aterrizajes y despegues	2012
2.3c	Desarrollo y adopción de nuevas tecnologías de Navegación Aérea	Impactos global muy beneficioso	Disminución de la afección por aterrizajes y despegues	Desarrollo en ejecución, adopción conforme se aprueben por la normativa
2.4	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en despegue	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en despegues	En ejecución. Mantenimiento medida
2.5	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en aterrizajes	En ejecución. Mantenimiento medida
2.5a	Limitaciones a la utilización del empuje de reversa en periodo nocturno	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en las poblaciones situadas en	En ejecución. Mantenimiento medida

Medida		Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
			el entorno inmediato del aeropuerto	
2.5b	Implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	Impactos local beneficioso	Disminución del ruido en aproximaciones Disminución de emisiones contaminantes	Periodo nocturno (2010) Periodo diurno (2014)
2.6	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de motores)	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento medida
2.7	Sistema de tasa de ruido	Impacto global beneficioso	Favorece una flota de aeronaves más silenciosas	En ejecución. Mantenimiento medida
2.8	Sistema cuota 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	En ejecución. Mantenimiento de la medida
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	Sistemas monitorizado de ruido	Impacto muy beneficioso	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza	En ejecución continuada. Mantenimiento medida. Evolución tecnológica.
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

Medida		Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
6. Información y participación pública y de los agentes implicados.				
6.1	Información a través de la web Informes acústicos a organismos oficiales Mapa interactivo (Web Track)	Impacto muy beneficioso	Transparencia, información al ciudadano y a las autoridades locales	En ejecución. Mantenimiento medida. Mejora continua
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 Grupos de Trabajo Técnico de Ruido (GTTR)	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	En ejecución. Mantenimiento medida
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