

### III. OTRAS DISPOSICIONES

#### MINISTERIO DE FOMENTO

**6587** *Real Decreto 769/2012, de 27 de abril, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el plan de acción asociado y el mapa de ruido del aeropuerto de Palma de Mallorca.*

La Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, establece en su disposición transitoria que la Administración General del Estado adelantara la aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas y de los planes asociados fijando un plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la ley, para adoptar las relativas a los aeropuertos de entre 50.000 y 250.000 movimientos al año.

Este real decreto tiene por objeto aprobar las servidumbres aeronáuticas acústicas y el plan de acción asociado, así como el mapa de ruido del aeropuerto de Palma de Mallorca, 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.

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que preve que la naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas se determinarán mediante 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 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 este real decreto 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, se ha solicitado el informe de las Administraciones afectadas y se ha evacuado el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas y los planes de acción del aeropuerto de Palma de Mallorca, con carácter favorable.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de abril de 2012,

DISPONGO:

Artículo uno. *Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Palma de Mallorca.*

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del aeropuerto de Palma de Mallorca.

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 dos. Aprobación del mapa de ruido.*

Se aprueba el mapa de ruido del aeropuerto de Palma de Mallorca, 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 Aeropuertos.

*Artículo tres. Aprobación del plan de acción del aeropuerto de Palma de Mallorca.*

1. Se aprueba el plan de acción del aeropuerto de Palma de Mallorca, 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 pública de Aena Aeropuertos.

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 cuatro. 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 Palma de Mallorca, 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 quinto. 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 Palma de Mallorca, son los siguientes:

Algaida.  
Palma de Mallorca.  
Santa Eugenia.  
Sencelles.

Disposición adicional primera. *Actualización del mapa de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Palma de Mallorca.*

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 Palma de Mallorca, aprobado mediante Orden ministerial, de 5 de septiembre de 2001 (BOE n.º 221, de 14 de septiembre de 2001).

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 primera. *Título competencial.*

Este real decreto se dicta al amparo de las competencias exclusivas en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo, que atribuye al Estado el artículo 149.1.20.ª de la Constitución.

Disposición final segunda. *Entrada en vigor.*

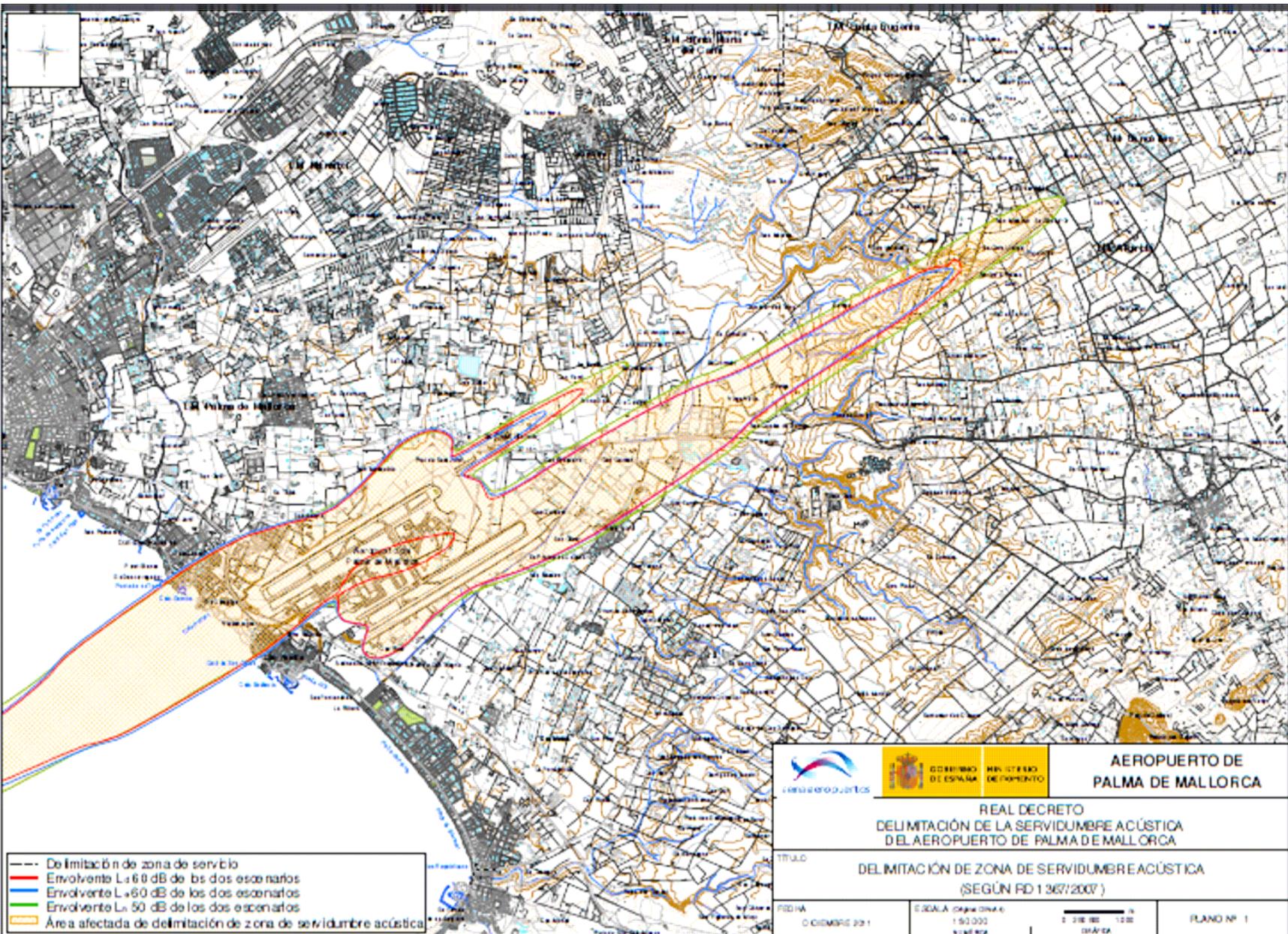
Este real decreto entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado».

Dado en Madrid, el 27 de abril de 2012.

JUAN CARLOS R.

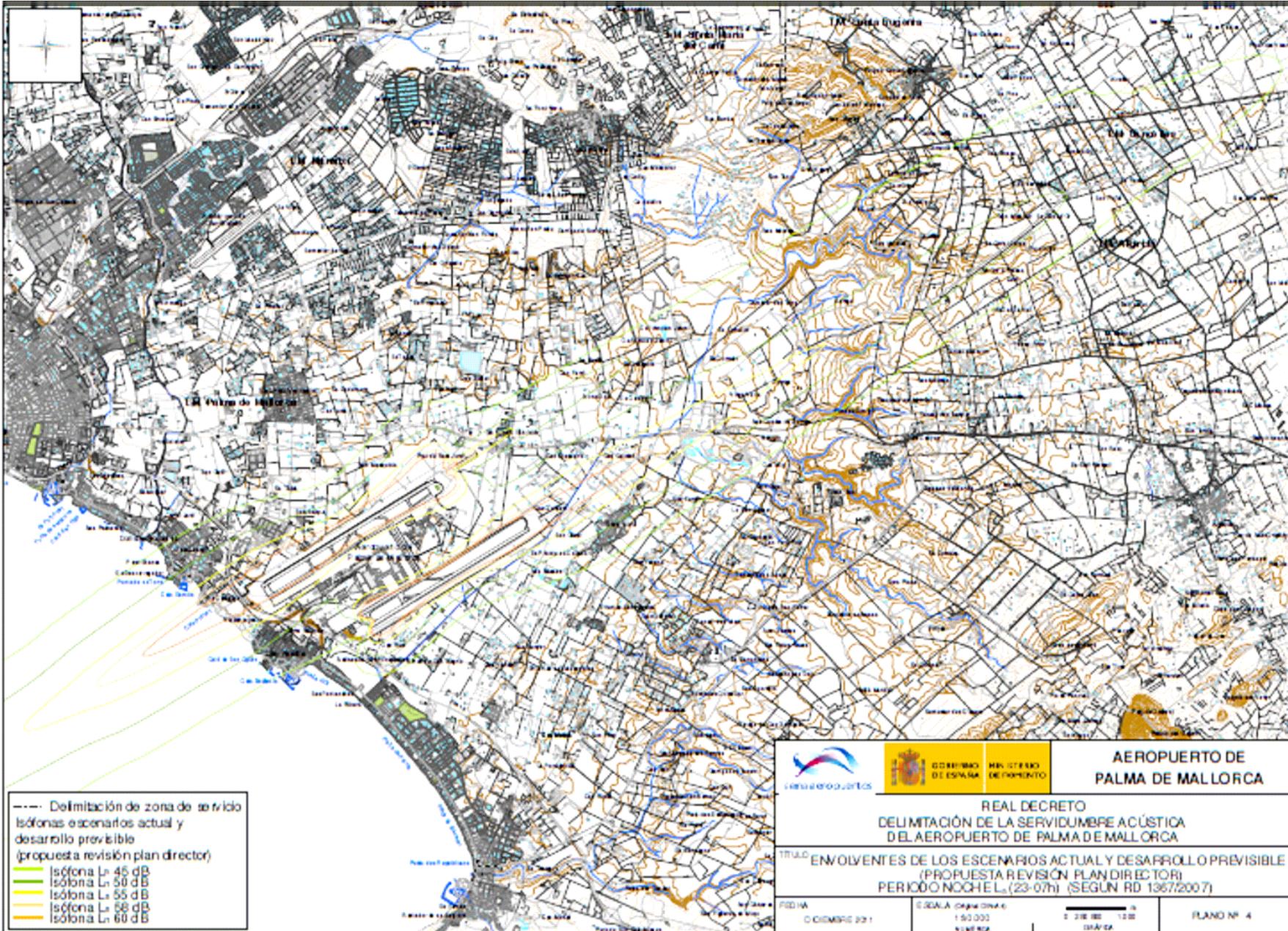
La Ministra de Fomento,  
ANA MARÍA PASTOR JULIÁN

**ANEXO 1**









## ANEXO II

### Plan de acción

#### *Delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto de Palma de Mallorca*

#### Resumen ejecutivo

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente a la delimitación de servidumbre acústica del aeropuerto de Palma de Mallorca. La normativa vigente requiere para el establecimiento de esta delimitación, 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 Palma de Mallorca 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 junto con una estimación de la fecha de ejecución.

## Síntesis del contenido del Plan de Acción. Aeropuerto de Palma de Mallorca

MEDIDA	VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN	
<b>1. Reducción de ruido en la fuente</b>				
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
<b>2. Procedimientos operacionales</b>				
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	Diseño TMA PRNAV	Impacto global muy beneficioso	Disminución de la afección por aterrizajes y despegues	Medio plazo
2.3b	Desarrollo y adopción de nuevas tecnologías de Navegación Aérea	Impacto 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 período nocturno	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento medida
2.5b	Implantación de maniobras de descenso continuo (CDA)	Impacto local beneficioso	Disminución del ruido en aproximaciones Disminución de emisiones contaminantes	Período nocturno (2010) Período diurno (2014)

MEDIDA	VALORACIÓN MEDIDA	EFECTO	PLAZO DE IMPLANTACIÓN	
2.6	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en tierra (restricciones APU y pruebas de mobres)	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
<b>3. Restricciones operativas</b>				
3.1	Realización de los estudios necesarios para la Introducción de restricciones a aeronaves específicas (AMC)	Beneficios limitados	Impacto global	Corto plazo
<b>4. Planificación y Gestión suelo</b>				
4.1	Intervenciones administrativas al planeamiento	Impacto global beneficioso	Planificación sostenible	En ejecución. Mantenimiento medida. Aplicación de las servidumbres acústicas.
<b>5. Control y vigilancia de la calidad acústica</b>				
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
<b>6. Información y participación pública y de los agentes implicados</b>				
6.1	Informes acústicos a organismos oficiales	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
<b>7. Control y disciplina de tráfico en materia de ruido</b>				
7.1	Apoyo al control y disciplina del tráfico aéreo	Impacto beneficioso	Mejora del seguimiento de los procedimientos operacionales para la reducción del ruido	En ejecución. Mantenimiento medida
<b>8. Medidas compensatorias</b>				
8.1	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
<b>9. Plan de aislamiento acústico</b>				
9.1	Plan de aislamiento acústico actual	Impacto local beneficioso	Cumplimiento de los objetivos de calidad acústica en el interior de las edificaciones	En ejecución. Ampliación de la medida