

Delimitación de Servidumbre Acústica

Plan de Acción - Aeropuerto de Valencia

Abril 2016



ÍNDICE

RESUMEN EJECUTIVO	iii
1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO	1
2. MARCO LEGAL APLICABLE	2
2.1. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA	2
2.1.1. Servidumbres acústicas	2
2.1.2. Planes de Acción	6
2.1.3. Delimitación de servidumbres acústicas y sus planes de acción asociados	10
2.2. AUTORIDAD RESPONSABLE	11
2.3. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN	12
3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO	13
4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL RUIDO AEROPORTUARIO ..	16
4.1. AFECCIÓN AL PLANEAMIENTO	16
4.2. ZONAS DE CONFLICTO	19
4.3. NÚMERO DE VIVIENDAS Y EDIFICACIONES DE USOS SENSIBLES EXPUESTAS	22
5. OBJETIVOS DEL PLAN DE ACCIÓN	22
6. CONTENIDO DEL PLAN DE ACCIÓN	26
6.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE	27
6.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO	30
6.2.1. Desplazamiento de umbral	30
6.2.2. Diseño y optimización de trayectorias	30
6.2.3. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido en aterrizaje	31
6.2.4. Procedimientos operacionales de abatimiento de ruido de operaciones en tierra	32
6.2.5. Medidas de desincentivación de aeronaves ruidosas	33
6.3. IMPLANTACIÓN DE RESTRICCIONES OPERATIVAS	33
6.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO	34
6.5. CONTROL Y VIGILANCIA DE LA CALIDAD ACÚSTICA	36
6.5.1. Sistemas de monitorado de ruido	36
6.5.2. Innovación continua de los sistemas de evaluación	38
6.6. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS	38
6.6.1. Web pública de Aena Aeropuertos. Información acústica suministrada por el aeropuerto de Valencia	39
6.6.2. Atención al ciudadano. Registro y tratamiento de quejas por ruido	40
6.6.3. Comisiones del Aeropuerto de Valencia. Participación de los agentes implicados	41
6.7. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO EN MATERIA DE RUIDO	42
6.8. MEDIDAS COMPENSATORIAS	42
6.9. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO	42
7. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL	45
7.1. MEDIDAS DE REFERENCIA PARA LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO ANUAL	45
7.2. MEDIDAS DE REFERENCIA PARA LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO QUINQUENAL	46

ANEXOS

ANEXO I: Glosario de términos y acrónimos

ANEXO II: Propuesta de delimitación de servidumbre acústica

- Plano 1. Propuesta de delimitación de zona de servidumbre acústica (según RD 1367/2007).
- Plano 2. Clasificación del suelo.
- Plano 3. Calificación del suelo y zonificación acústica.
- Plano 4. Zonas de conflicto.

ANEXO III: Mapa del aeropuerto

ANEXO IV: Comparativa plan de aislamiento acústico y propuesta de delimitación de servidumbre acústica

- Plano 1. Comparativa de isófonas del plan de aislamiento acústico vigente y de la propuesta de delimitación de zona de servidumbre acústica

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. Superficie (ha) por clasificación de suelo existente en el área de estudio	17
Tabla 2. Superficie (ha) por calificación de suelo existente en el ámbito de estudio	18
Tabla 3. Superficie (ha) por áreas acústicas en el área de estudio (municipio de Valencia)	18
Tabla 4. Equivalencia entre calificación de usos y valores objetivo de calidad acústica.....	20
Tabla 5. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo	21
Tabla 6. Estimación del número de viviendas y edificaciones de usos sensibles expuestas (unidades).....	22
Tabla 7. Comparación de huellas sonoras $L_{Am\acute{a}x}$ 75 dB de aeronaves Capitulo 2, 3 y 4	29
Tabla 8. Clasificación acústica para tasa de ruido	33
Tabla 9. Identificación de Terminales de Monitorizado de ruido del sistema SIRVAL	37

ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

Ilustración 1. Localización de pistas y umbrales en el aeropuerto de Valencia.....	15
Ilustración 2. Tendencia en la fabricación y certificación de aeronaves	28
Ilustración 3. Localización de los TMR del sistema SIRVAL. Aeropuerto de Valencia.....	36
Ilustración 4. WebTrak. Aeropuerto de Valencia.....	40



RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento tiene por objeto establecer el plan de acción correspondiente a la propuesta de servidumbre acústica del aeropuerto de Valencia.

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.

Todas las actuaciones 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 y gestión de la utilización de los terrenos, procedimientos operaciones de atenuación del ruido y restricciones a las operaciones de las aeronaves.

Este esquema de tareas se complementa con la adopción de otras medidas igualmente importantes como son la evaluación continuada del impacto acústico 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.

Es preciso destacar que muchas de las medidas expuestas tienen un notable grado de implantación y madurez, consecuencia de la política de gestión del ruido ambiental que desde varios años lleva desarrollando el aeropuerto de Valencia. No obstante, estas actuaciones se han recogido en el plan de acción para asegurar su mantenimiento y mejora continua.

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 Valencia

MEDIDA		VALORACIÓN MEDIDA	EFEECTO	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	Desplazamiento de umbral	Beneficioso	Disminución de la afección acústica en aterrizajes	En ejecución. Mantenimiento medida
2.2	Diseño y optimización de trayectorias	Impacto global muy beneficioso	Disminución de la afección acústica, fundamentalmente en despegues	Diseño TMA P-RNAV (2018)
2.3	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en aterrizaje	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en aterrizajes	En ejecución. Mantenimiento medida
2.3a	Limitaciones a la utilización del empuje de reversa	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento medida
2.3b	Maniobras de descenso continuo (CDA)	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en aproximaciones Disminución de emisiones contaminantes	En ejecución periodo nocturno Durante el desarrollo del plan de acción periodo diurno
2.3	Procedimientos operacionales abatimiento de ruido en tierra (pruebas de motores)	Impacto local beneficioso	Disminución de la afección acústica en las poblaciones situadas en el entorno inmediato del aeropuerto	En ejecución. Mantenimiento medida



2.4	Sistema de tasas por 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	Sistemas de monitorizado de ruido	Impacto muy beneficioso	Control de la evolución acústica en el entorno del aeropuerto. Transparencia y confianza	En ejecución. Mantenimiento medida
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	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.
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 medida.

Fuente: Elaboración por Aena S.A.



1. INTRODUCCIÓN Y OBJETO

Las servidumbres acústicas aeronáuticas fueron introducidas legalmente mediante el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, aunque hasta el momento no han tenido su correspondiente desarrollo reglamentario. Dicho artículo introduce una Disposición adicional única a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, mediante la cual se reconoce a las servidumbres acústicas como *“servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea”*.

Por ello, tanto la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, establecen la necesidad de delimitar servidumbres acústicas de los aeropuertos, destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de los mismos con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas o que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.

Esta misma ley establece la obligatoriedad de elaborar planes de acción asociados a estas servidumbres para prevenir y reducir el ruido ambiental y sus efectos. En los planes de acción se incluirán las medidas correctoras tendentes a que se alcancen en el interior de las edificaciones existentes los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio. El presente documento responde a este objetivo sobre el ámbito definido por la Propuesta de delimitación de servidumbre acústica del aeropuerto de Valencia.



2. MARCO LEGAL APLICABLE

2.1. MARCO NORMATIVO DE REFERENCIA

2.1.1. SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

Tal y como se recoge en el objeto del presente documento, el marco legal de referencia, en lo que al término de servidumbres acústicas aeronáuticas se refiere, fue introducido legalmente mediante el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social.

CAPÍTULO V/ Acción administrativa en materia de transportes

Artículo 63: Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

[...]

cuarto) Se añade la siguiente disposición adicional única a la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea:

- 1) Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigieren la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.*
- 2) Mediante disposición reglamentaria ha de establecerse el régimen jurídico de las servidumbres citadas y las condiciones de uso de los precios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.*
- 3) La disposición de desarrollo ha de delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.*
- 4) El planeamiento territorial, el urbanístico y cualesquiera otro que ordenen ámbitos afectados por las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, han de incorporar las limitaciones que éstas imponen a las determinaciones que legalmente constituyen el ámbito objetivo de cada uno de los instrumentos referidos.*
- 5) Sólo dará lugar a expropiación forzosa, la imposición de servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas, que impidan el ejercicio de derechos patrimonializados.*

Asimismo, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, recoge la necesidad de establecer la delimitación de servidumbres acústicas, al objeto de garantizar que en las poblaciones circundantes a los aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal. Esta misma, recoge en su desarrollo el ámbito de aplicación y los plazos para su aprobación.



Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Disposición transitoria. Régimen transitorio.

1. El artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea será aplicable a las infraestructuras aeroportuarias preexistentes, así como a los derechos reconocidos a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes, que serán en todo caso respetados, sin menoscabo alguno para la aplicación de los principios establecidos en el artículo 9.3 de la Constitución Española.
2. Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal del ruido. No obstante, la Administración General del Estado adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes asociados, que se producirá en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley para los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, y en el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la presente ley para los aeropuertos de entre 50.000 y 250.000 movimientos al año.

El gestor aeroportuario, motivadamente, cuando así se justifique por razones objetivas relacionadas con el volumen de tráfico y población afectada, podrá proponer la anticipación respecto de los plazos previstos legalmente en el establecimiento, para otros aeropuertos distintos de los mencionados en el párrafo anterior, de servidumbres acústicas y planes de acción asociados.

El marco normativo en materia de acústica ambiental, constituido tanto por la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, como por el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, y el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, recogen nuevamente el término de servidumbres acústicas, fijando además sus criterios técnicos.

Es en los artículos 3 y 10 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en los que se define y especifica el concepto de servidumbres acústicas:

Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

CAPÍTULO II/ Disposiciones.

Artículo 3. Definiciones:

[...]

- p) Zonas de servidumbre acústica: sectores del territorio delimitados en los mapas de ruido, en los que las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas y donde se podrán establecer restricciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquellos.

CAPÍTULO III/ Calidad acústica

Artículo 10. Zonas de servidumbres acústicas:

1. Los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, portuario o de otros equipamientos públicos que se determinen reglamentariamente, así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas, podrán quedar gravados por servidumbres acústicas.
2. Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán en los mapas de ruido medido o calculado por la Administración competente para la aprobación de éstos, mediante la aplicación de los criterios técnicos que al efecto establezca el Gobierno.



Tal y como se indicaba, el Real Decreto 1513/2005 no contiene normas o definiciones relativas a las servidumbres acústicas, pero resulta de gran importancia ya que establece los criterios técnicos para determinar sus índices y niveles de ruido.

Por último, el Real Decreto 1367/2007 que desarrolla la Ley 37/2003, es el que de forma concreta regula las servidumbres acústicas entre los artículos 7 a 12, además de especificar que éstas serán sobre las infraestructuras de competencia estatal tal y como se especifica en la disposición adicional tercera.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

CAPÍTULO III/ Zonificación acústica. Objetivos de calidad acústica.

Artículo 7. Servidumbre acústica.

1. A los efectos de la aplicación de este real decreto se consideran servidumbres acústicas las destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo y portuario, con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas, o que puedan implantarse, en la zona de afección por el ruido originado en dichas infraestructuras.
2. Podrán quedar gravados por servidumbres acústicas los sectores del territorio afectados al funcionamiento o desarrollo de las infraestructuras de transporte viario, ferroviario, aéreo, y portuario, así como los sectores de territorio situados en el entorno de tales infraestructuras, existentes o proyectadas.
3. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicables a las correspondientes áreas acústicas.
4. En los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas se podrán establecer limitaciones para determinados usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones, con la finalidad de, al menos, cumplir los valores límites de inmisión establecidos para aquéllos.
5. La delimitación de los sectores del territorio gravados por servidumbres acústicas y la determinación de las limitaciones aplicables en los mismos, estará orientada a compatibilizar, en lo posible, las actividades existentes o futuras en esos sectores del territorio con las propias de las infraestructuras, y tendrán en cuenta los objetivos de calidad acústica correspondientes a las zonas afectadas.
6. En relación con la delimitación de las zonas de servidumbre acústica de las infraestructuras nuevas de competencia estatal, se solicitará informe preceptivo de las administraciones afectadas, y se realizará en todo caso el trámite de información pública y se tomarán en consideración las sugerencias recibidas. Asimismo, se solicitará informe preceptivo de la administración afectada en relación con la determinación de las limitaciones de aplicación de tal zona, a que hace referencia el apartado 4.1) Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigieren la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

Artículo 8. Delimitación de zonas de servidumbre acústica.

Las zonas de servidumbre acústica se delimitarán por la administración competente para la aprobación de mapas de ruido de infraestructuras, mediante la aplicación de los criterios técnicos siguientes:

- a) Se elaborará y aprobará el mapa de ruido de la infraestructura de acuerdo con las especificaciones siguientes:



- 1.º Se evaluarán los niveles sonoros producidos por la infraestructura utilizando los índices de ruido L_d , L_e y L_n , tal como se definen en el anexo I del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre.
 - 2.º Para la evaluación de los índices de ruido anteriores se aplicará el correspondiente método de evaluación tal como se describe en el anexo IV.
 - 3.º El método de evaluación de los índices de ruido por medición solo podrá utilizarse cuando no se prevean cambios significativos de las condiciones de funcionamiento de la infraestructura, registradas en el momento en que se efectúe la delimitación, que modifiquen la zona de afección.
 - 4.º Para el cálculo de la emisión acústica se considera la situación, actual o prevista a futuro, de funcionamiento de la infraestructura, que origine la mayor afección acústica en su entorno.
 - 5.º Para cada uno de los índices de ruido se calcularán las curvas de nivel de ruido correspondientes a los valores límite que figuran en la tabla A1, del anexo III.
 - 6.º Para el cálculo de las curvas de nivel de ruido se tendrá en cuenta la situación de los receptores más expuestos al ruido. El cálculo se reverenciara con carácter general a 4 m de altura sobre el nivel del suelo.
 - 7.º Representación gráfica de las curvas de nivel de ruido calculadas de acuerdo con el apartado anterior.
- b) La zona de servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que, representando el nivel sonoro generado por esta, esté más alejada de la infraestructura, correspondiente al valor límite del área acústica del tipo a), sectores del territorio con predominio de suelo de uso residencial, que figura en la tabla A1, del anexo III.

Artículo 9. Delimitación de las zonas de servidumbre acústica en los mapas de ruido.

Las zonas de servidumbre acústica, establecidas por aplicación de los criterios del artículo anterior se delimitarán en los mapas de ruido elaborados por las administraciones competentes en la elaboración de los mismos. Asimismo, estas zonas se incluirán en los instrumentos de planeamiento territorial o urbanístico de los nuevos desarrollos urbanísticos.

Artículo 10. Delimitación de las zonas de servidumbre acústica en áreas urbanizadas existentes.

1. Cuando se delimite una zona de servidumbre acústica en un área urbanizada existente, se elaborará simultáneamente el correspondiente plan de acción en materia de contaminación acústica.
2. El plan de acción en materia de contaminación acústica contendrá las medidas correctoras que deban aplicarse a los emisores acústicos vinculados al funcionamiento de la infraestructura, atendiendo a su grado de participación en el estado de la situación, y a las vías de propagación, así como los responsables de su adopción, la cuantificación económica de cada una de aquellas y, cuando sea posible, un proyecto de financiación.
3. Cuando dentro de una zona de servidumbre acústica delimitada como consecuencia de la instalación de una nueva infraestructura o equipamiento existan edificaciones preexistentes, en la declaración de impacto ambiental que se formule se especificarán las medidas que resulten económicamente proporcionadas, tomando en consideración las mejores técnicas disponibles tendentes a que se alcancen en el interior de tales edificaciones unos niveles de inmisión acústica compatibles con el uso característico de las mismas.

Artículo 11. Servidumbres acústicas y planeamiento territorial y urbanístico.

1. El planeamiento territorial y urbanístico incluirá entre sus determinaciones las que resulten necesarias para conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas en los ámbitos territoriales de ordenación afectados por ellas. En caso de que dicho planeamiento incluya la adopción de medidas correctoras eficaces que disminuyan los niveles sonoros en el entorno de la infraestructura, la zona de servidumbre acústica podrá ser modificada por el órgano que la delimitó. Cuando estas medidas correctoras pierdan eficacia o desaparezcan, la zona de servidumbre se restituirá a su estado inicial.



2. Con el fin de conseguir la efectividad de las servidumbres acústicas, los instrumentos de planeamiento territorial y urbanístico que ordenen físicamente ámbitos afectados por las mismas deberán ser remitidos con anterioridad a su aprobación inicial revisión o modificación sustancial, al órgano sustantivo competente de la infraestructura, para que emita informe preceptivo. Esta regla será aplicable tanto a los nuevos instrumentos como a las modificaciones y revisiones de los ya existentes.
3. Los titulares de las infraestructuras para cuyo servicio se establecen las servidumbres acústicas podrán instar en la vía procedente su aplicación, sin perjuicio de que el incumplimiento sea imputable en cada caso al responsable del mismo.

Artículo 12. Zonas de servidumbres acústicas. Plazo de vigencia.

1. Las zonas de servidumbre acústica mantendrán su vigencia por tiempo indefinido.
2. Se deberá revisar la delimitación de las servidumbres acústicas cuando se produzcan modificaciones sustanciales en las infraestructuras, que originen variaciones significativas de los niveles sonoros en el entorno de las mismas.
3. En el proceso de revisión de las zonas de servidumbre acústica, en el que se podrán revisar las limitaciones asociadas a la misma, se aplicará el procedimiento establecido en los artículos anteriores.

[...]

CAPÍTULO VII Evaluación de la contaminación acústica. Mapas de ruido

Disposición Adicional Tercera. Infraestructuras de competencia estatal.

[...]

3. A los efectos de la aplicación del artículo 14.1.a) en relación con las infraestructuras de competencia estatal, los planes zonales específicos se referirán únicamente a los planes de acción previstos en el artículo 10 que elabore y apruebe la Administración General del Estado.

2.1.2. PLANES DE ACCIÓN

El objetivo de la Ley 37/2003 es prevenir, vigilar y reducir la contaminación acústica, para evitar y reducir los daños que de ésta pueden derivarse para la salud humana, los bienes o el medio ambiente. En este sentido la citada ley estipula unos instrumentos que pueden ser tanto preventivos como correctores, definidos como planes de acción en materia de contaminación acústica.

Estos planes de acción tienen por objeto afrontar globalmente las cuestiones relativas a la contaminación acústica, fijar acciones prioritarias en el caso de incumplirse los objetivos de calidad acústica y prevenir el aumento de contaminación acústica en zonas que la padezcan en escasa medida.

En lo que respecta a la normativa aplicable en materia de acústica ambiental, las referencias a los planes de acción son las siguientes:

Ley 37/2003, de 17 noviembre, del Ruido.

CAPÍTULO III/ Sec. 2.a: Planes de acción en materia de contaminación acústica.

Artículo 22: Identificación de los planes.



En los términos previstos en esta ley y en sus normas de desarrollo, habrán de elaborarse y aprobarse, previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, planes de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a los ámbitos territoriales de los mapas de ruido a los que se refiere el apartado 1 del artículo 14 (grandes ejes viarios, ferroviarios, aeropuertos y aglomeraciones y las grandes áreas donde se compruebe el incumplimiento de los objetivos de calidad acústica).

Artículo 23: Fines y contenidos de los planes.

1. Los planes de acción en materia de contaminación acústica tendrán, entre otros, los siguientes objetivos:
 - a) Afrontar globalmente las cuestiones concernientes a la contaminación acústica en la correspondiente área o áreas acústicas.
 - b) Determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los valores límite de emisión o inmisión o de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.
 - c) Proteger a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto contra el aumento de la contaminación acústica.
2. El contenido mínimo de los planes de acción en materia de contaminación acústica será determinado por el Gobierno, debiendo en todo caso aquéllos precisar las actuaciones a realizar durante un período de cinco años para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el apartado anterior. En caso de necesidad, el plan podrá incorporar la declaración de zonas de protección acústica especial.

Artículo 24. Revisión de los planes.

Los planes habrán de revisarse y, en su caso, modificarse previo trámite de información pública por un período mínimo de un mes, siempre que se produzca un cambio importante de la situación existente en materia de contaminación acústica y, en todo caso, cada cinco años a partir de la fecha de su aprobación.

Asimismo, el Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, supone un desarrollo parcial de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre y tiene por objeto la evaluación y gestión del ruido ambiental, con la finalidad de evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, derivadas de la exposición al ruido ambiental, según el ámbito de aplicación de la citada directiva comunitaria.

En este sentido, desarrolla los conceptos de ruido ambiental y sus efectos y molestias sobre la población, junto a una serie de medidas que permiten la consecución del objeto previsto en dicho real decreto, como son la elaboración de los mapas estratégicos de ruido y de los planes de acción, así como la información a la población.

En relación a los planes de acción, objeto del presente documento, su Anexo V detalla el contenido mínimo que deben incluir.

Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental

ANEXO VI Requisitos mínimos de los Planes de acción.

Los planes de acción incluirán, como mínimo, los elementos siguientes:

Descripción de la aglomeración, los principales ejes viarios, los principales ejes ferroviarios o principales aeropuertos y otras fuentes de ruido consideradas.

Autoridad responsable.



- Contexto jurídico.
 - Valores límite establecidos con arreglo al artículo 5.4 de la Directiva 2002/49/CE.
 - Resumen de los resultados de la labor de cartografiado del ruido.
 - Evaluación del número estimado de personas expuestas al ruido, determinación de los problemas y las situaciones que deben mejorar.
 - Relación de las alegaciones u observaciones recibidas en el trámite de información pública de acuerdo con el artículo 22 de la Ley del Ruido.
 - Medidas que ya se aplican para reducir el ruido y proyectos en preparación.
 - Actuaciones previstas por las autoridades competentes para los próximos cinco años, incluidas medidas para proteger las zonas tranquilas.
 - Estrategia a largo plazo.
 - Información económica (si está disponible): presupuestos, evaluaciones coste-eficacia o costes-beneficios.
 - Disposiciones previstas para evaluar la aplicación y los resultados del plan de acción.
2. Algunas medidas que pueden prever las autoridades dentro de sus competencias son, por ejemplo, las siguientes:
- Regulación del tráfico.
 - Ordenación del territorio.
 - Aplicación de medidas técnicas en las fuentes emisoras.
 - Selección de fuentes más silenciosas.
 - Reducción de la transmisión de sonido.
 - Medidas o incentivos reglamentarios o económicos.
3. Los planes de acción recogerán estimaciones por lo que se refiere a la reducción del número de personas afectadas (que sufren molestias o alteraciones del sueño.)

Por último, el Real Decreto 1367/2007, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, tiene como principal finalidad completar el desarrollo de la Ley 37/2003. A modo de resumen, recoge las siguientes cuestiones:

- ✓ Define índices de ruido y vibraciones, en los distintos periodos temporales de evaluación, sus aplicaciones, efectos y molestias sobre la población y su repercusión en el medio ambiente.
- ✓ Delimita los distintos tipos de áreas y zonas de servidumbre acústica definidas en el artículo 10 de la Ley 37/2003.
- ✓ Establece los objetivos de calidad acústica para cada área, incluyendo el espacio interior de determinadas edificaciones.
- ✓ Regula los emisores acústicos fijando valores límite de emisión o de inmisión, así como los procedimientos y los métodos de evaluación.



Con repercusión sobre los planes de acción, este texto normativo establece los objetivos de calidad acústica a cumplir, en base a una clasificación del territorio en áreas acústicas de acuerdo al uso predominante del suelo. Estos umbrales de calidad acústica se definen sobre unos indicadores específicos cuya definición y metodología se remiten al Real Decreto 1513/2005.

Los artículos del Real Decreto 1367/2007 que hacen referencia a estos aspectos se enumeran a continuación.

Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas

CAPÍTULO III / Sec 2ª: Objetivos de Calidad Acústica.

Artículo 14. Objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a áreas acústicas.

1. En las áreas urbanizadas existentes se establece como objetivo de calidad acústica para ruido el que resulte de la aplicación de los siguientes criterios:
 - a) Si en el área acústica se supera el correspondiente valor de alguno de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, su objetivo de calidad acústica será alcanzar dicho valor. En estas áreas acústicas las administraciones competentes deberán adoptar las medidas necesarias para la mejora acústica progresiva del medio ambiente hasta alcanzar el objetivo de calidad fijado, mediante la aplicación de planes zonales específicos a los que se refiere el artículo 25.3 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre.
 - b) En caso contrario, el objetivo de calidad acústica será la no superación del valor de la tabla A, del anexo II, que le sea de aplicación.
2. Para el resto de las áreas urbanizadas se establece como objetivo de calidad acústica para ruido la no superación del valor que le sea de aplicación a la tabla A del anexo II, disminuido en 5 decibelios.
3. Los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables a los espacios naturales delimitados, de conformidad con lo establecido en el artículo 7.1 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como área acústica tipo g), por requerir una especial protección contra la contaminación acústica, se establecerán para cada caso en particular, atendiendo a aquellas necesidades específicas de los mismos que justifiquen su calificación.
4. Como objetivo de calidad acústica aplicable a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto, se establece el mantener en dichas zonas los niveles sonoros por debajo de los valores de los índices de inmisión de ruido establecidos en la tabla A, del anexo II, disminuido en 5 decibelios, tratando de preservar la mejor calidad acústica que sea compatible con el desarrollo sostenible.

Posteriormente y ya en lo que a legislación aeronáutica se refiere, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, recoge la necesidad de establecer, junto con la delimitación de servidumbres acústicas, una serie de medidas correctoras que permitan garantizar en el entorno aeroportuario el respeto de los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal de referencia.

Concretamente especifica que estas medidas correctoras serán incluidas en planes de acción, elaborados tras el establecimiento y delimitación de sus correspondientes servidumbres acústicas.



Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Artículo único. *Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.*

El artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, quedará redactado como sigue:

Artículo 4.

[...]

2. El justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios u ocupantes de bienes subyacentes, obligará al Estado, respecto de los aeropuertos de su competencia:

[...]

b) A aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a aquellos.

Los planes de acción contemplarán asimismo medidas compensatorias para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones.

2.1.3. DELIMITACIÓN DE SERVIDUMBRES ACÚSTICAS Y SUS PLANES DE ACCIÓN ASOCIADOS

Así pues, el presente documento responde a los requisitos legales de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, en lo que a la delimitación de servidumbres acústicas y desarrollo de sus correspondientes planes de acción se refiere. Para ello se ha verificado en todo momento, el cumplimiento de todos los requisitos aplicables recogidos en la Ley 37/2003, del Ruido y los reales decretos que la desarrollan detallados en el apartado anterior.



2.2. AUTORIDAD RESPONSABLE

En cuanto a la autoridad responsable se refiere, para la propuesta y aprobación de servidumbres acústicas y su correspondiente plan de acción es necesario realizar un análisis unificado de las distintas normativas que son de aplicación para las servidumbres.

La legislación aeronáutica de referencia es 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, estableciendo en su disposición transitoria que la Administración General del Estado adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados en tanto se procede al desarrollo reglamentario de la Ley 48/1960, de 21 de julio, en el ámbito de las servidumbres aeronáuticas acústicas.

En lo que respecta al ámbito de la normativa acústica, la competencia queda recogida tanto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, como en la disposición adicional tercera del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Ley 37/2003, de 17 noviembre, del Ruido.

CAPÍTULO II Disposiciones generales.

Artículo 4. Atribuciones competenciales.

1. Serán de aplicación las reglas contenidas en los siguientes apartados de este artículo con el fin de atribuir la competencia para:
 - a) La elaboración, aprobación y revisión de los mapas de ruido y la correspondiente información al público.
 - b) **La delimitación de las zonas de servidumbre acústica y las limitaciones derivadas de dicha servidumbre.**
 - c) La delimitación del área o áreas acústicas integradas dentro del ámbito territorial de un mapa de ruido.
 - d) La suspensión provisional de los objetivos de calidad acústica aplicables en un área acústica.
 - e) **La elaboración, aprobación y revisión del plan de acción en materia de contaminación acústica correspondiente a cada mapa de ruido y la correspondiente información al público.**
 - f) La ejecución de las medidas previstas en el plan.
 - g) La declaración de un área acústica como zona de protección acústica especial, así como la elaboración, aprobación y ejecución del correspondiente plan zonal específico.
 - h) La declaración de un área acústica como zona de situación acústica especial, así como la adopción y ejecución de las correspondientes medidas correctoras específicas.
 - i) La delimitación de las zonas tranquilas en aglomeraciones y zonas tranquilas en campo abierto.
2. En relación con las infraestructuras viarias, ferroviarias, **aeroportuarias** y portuarias **de competencia estatal**, la competencia para la realización de las actividades enumeradas en el apartado anterior, con excepción de la aludida en su párrafo c), **corresponderá a la Administración General del Estado.**



Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas

CAPÍTULO VII Evaluación de la contaminación acústica. Mapas de ruido.

Disposición adicional tercera. Infraestructuras de competencia.

1. Las competencias que se atribuyen a la Administración General del Estado en el artículo 4.2 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en relación con las infraestructuras viarias, ferroviarias, portuarias y aeroportuarias de competencia estatal, corresponderán al Ministerio de Fomento.

Por todo ello, en lo que se refiere tanto a la Ley del Ruido como al ordenamiento jurídico aeronáutico, corresponderá al Ministerio de Fomento la aprobación de las servidumbres acústicas aeronáuticas y su correspondiente plan de acción asociado.

2.3. PROCEDIMIENTO DE TRAMITACIÓN Y APROBACIÓN

Además de los aspectos técnicos para la delimitación de servidumbres acústicas aeronáuticas y sus correspondientes planes de acción, es necesario tener en cuenta el procedimiento y la normativa que rigen con respecto a su tramitación y aprobación.

En lo que respecta al procedimiento de información pública, y en cumplimiento tanto del artículo 22 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, como del artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio de Navegación Aérea en la redacción dada por la Ley 5/2010, la delimitación de las servidumbres acústicas y su correspondiente plan de acción, se someterá a información pública por periodo de un mes y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Del mismo modo, para la aprobación de los planes de acción y el establecimiento de las servidumbres acústicas se recabará informe de los Ayuntamientos y/o demás Administraciones afectados por dichas servidumbres, conforme a lo dispuesto en los artículos 82 y 83 de la Ley 30/1992.

Una vez transcurrido dicho periodo de información pública, se elaborará informe de las alegaciones recibidas, así como de las consultas realizadas a los Ayuntamientos y/o demás Administraciones afectadas, que será incluido junto con el presente documento, para su remisión al Ministerio de Fomento.

Asimismo, la citada Ley 5/2010, dispone en su artículo 4, punto 4 la creación de una Comisión Mixta que informará previa y preceptivamente sobre el establecimiento de las servidumbres acústicas y sus planes de acción asociados, y velará por su cumplimiento. Dicha comisión fue creada el 7 de julio del año 2011 tal y como recoge la Orden Ministerial PRE/1928/2011.



Por último, la aprobación de las servidumbres acústicas y su plan de acción asociado, se realizará mediante real decreto, tal y como dispone el Artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio.

2.3.1. RESUMEN DE LA TRAMITACIÓN REALIZADA

En el Boletín Oficial del Estado número 129 de 28 de mayo de 2014, recogía el anuncio por el que se informaba del sometimiento al procedimiento de información pública, por periodo de 45 días hábiles, de la propuesta de delimitación de la Servidumbre Acústica, Plan de Acción asociado y Real Decreto de aprobación del aeropuerto de Bilbao.

Para recoger las posibles alegaciones y observaciones que la evaluación de dicha documentación pudiera ocasionar, se habilitó el uso de la Sede Electrónica en la Web de Aena (<https://sede.aena.gob.es>), así como se informó de la posibilidad de formular las mismas, remitiéndolas por escrito al Registro General de Aena, o de cualquier otra forma admitida por el artículo 38 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

Del mismo modo, se remitió escrito a los ayuntamientos incluidos en el área de exposición y a las administraciones afectadas, por el que se informaba de la publicación del citado Anuncio, así como de que dicha documentación estaría a disposición del público, tanto en las páginas Web de Aena (www.aena.es), Aena Aeropuertos (www.aena-aeropuertos.es), en el Área de Fomento. Subdelegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana, Joaquín Ballester, 39, 5.ª planta. 46009 Valencia.

Las administraciones a las que se remitió el citado escrito de comunicación, son las siguientes:

- **Ministerio de Fomento:**
 - Dirección General de Aviación Civil (DGAC)
 - Agencia Estatal de Seguridad Aérea
- **Ministerio de Agricultura Alimentación y Medio Ambiente:**
 - Dirección General de Calidad, Evaluación Ambiental y Medio Natural
- **Conselleria de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural de la Generalitat Valenciana.**
- **Área de Fomento. Subdelegación del Gobierno en la Comunidad Valenciana.**
- **Ayuntamientos:**
 - Ayuntamiento de Aldaia.
 - Ayuntamiento de Manises.
 - Ayuntamiento de Mislata.
 - Ayuntamiento de Quart de Poblet.
 - Ayuntamiento de Riba-roja de Túria.
 - Ayuntamiento de Valencia.



- Ayuntamiento de Xirivella.
- **Asociación:**
 - ANAITA. Asociación Nacional de Afectados por el Tráfico Aéreo.



3. DESCRIPCIÓN DEL AEROPUERTO Y SU ENTORNO

El aeropuerto de Valencia se encuentra situado a 8 kilómetros al oeste de la ciudad de Valencia, en los términos municipales de Manises y Quart de Poblet.

Durante el año 2012, el aeropuerto registró un tráfico de 4.752.020 pasajeros y 59.828 operaciones.

La naturaleza del tráfico es mayoritariamente regular, distribuido entre los países de la Unión Europea (Italia especialmente seguida de Francia y Reino Unido) y los aeropuertos nacionales (Palma de Mallorca y Adolfo Suárez Madrid-Barajas).

Respecto a la configuración física del aeropuerto, el campo de vuelos consta de una única pista con orientación 12-30 de 3.215 metros de longitud y 45 metros de anchura.

La figura siguiente representa la disposición de la pista y de cada uno de los umbrales en el aeropuerto.

Ilustración 1. Localización de pistas y umbrales en el aeropuerto de Valencia



Fuente: Elaboración por Aena S.A.

Asimismo, se puede consultar una descripción más detallada del campo de vuelos, tanto en el *Anexo III. Mapa del aeropuerto*, del presente documento, correspondiente al documento de Publicación de Información Aeronáutica (AIP) del aeropuerto de Valencia, como en el apartado 5. *Datos de entrada en el modelo*, del documento correspondiente a la Memoria de la propuesta de delimitación de servidumbre acústica del aeropuerto de Valencia.



4. DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL DEL RUIDO AEROPORTUARIO

En este apartado se realiza una valoración de la superficie del territorio incluida dentro del ámbito delimitado por la propuesta de servidumbre acústica en el aeropuerto de Valencia en relación a los instrumentos de ordenación actualmente vigentes.

Para ello se cuantifican las diferentes áreas, en términos de calificación como de clasificación del suelo aprobadas, incluidas dentro de la envolvente correspondiente a los valores de inmisión de L_d 60 dB(A), L_e 60 dB(A) y L_n 50 dB(A), que queda representada en el plano 7 del Anexo II. Planos.

La propuesta de servidumbre acústica se extiende parcialmente sobre los términos municipales de Aldaia, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Riba-roja de Turia, Valencia y Xirivella.

4.1. AFECCIÓN AL PLANEAMIENTO

La valoración de la superficie expuesta se ha realizado en base a los instrumentos de ordenación del suelo vigente en estos municipios.

Cada uno de estos municipios tiene un instrumento de ordenación municipal del suelo, que caracteriza al territorio atendiendo a dos variables básicas: la clasificación y la calificación del suelo, así como el desarrollo de la zonificación acústica en el municipio de Valencia, y que son los que se han considerado a la hora de realizar el análisis de la superficie expuesta.

En concreto, la planificación territorial de la zona de estudio se rige por los siguientes instrumentos así como las modificaciones aprobadas hasta la fecha de elaboración de este estudio:

- **Aldaia:** Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 05/01/1990 (DOGV 04/12/1990).
- **Manises:** Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 22/12/1988 (BOP 24/01/1989).
- **Mislata:** Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 29/03/1988 (BOP 12/07/1988).
- **Quart de Poblet:** Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por Resolución del Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes 03/07/2002 (DOCV 16/09/2002).
- **Riba-roja de Túria:** Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 23/10/1996 (BOP 08/01/1997).



- **Valencia:** Zonificación acústica dentro del Plan Acústico aprobado el 30 de julio de 2010.
- **Xirivella:** Plan General de Ordenación Urbana. Aprobación definitiva por la Comisión Territorial de Urbanismo 24/03/1993 (BOP 09/06/1993).

Como criterio general de partida para efectuar la valoración de la delimitación de la servidumbre acústica, se ha considerado el planeamiento actualmente vigente. Este proceso conlleva una unificación previa de los usos disponibles de acuerdo a criterios de similitud tanto desde el punto de vista de calificación como de clasificación.

El análisis de la distribución por categoría de suelo del ámbito de estudio considerado se adjunta en las tablas incluidas a continuación.

Tabla 1. Superficie (ha) por clasificación de suelo existente en el área de estudio

CATEGORÍA	SUPERFICIE POR CATEGORÍA (HA)
Urbano	365,62
Urbanizable	26,72
No urbanizable	1287,94

Fuente: Elaboración por Aena S.A.

En el municipio de Valencia estas categorías de suelo no se han diferenciado en la correspondiente área de la isófona (88,2 ha), debido a que la evaluación en dicho término municipal se ha realizado basándose en la zonificación acústica vigente en el mismo.

De todos los términos municipales que abarca el área de estudio, el de mayor superficie expuesta es el municipio de Manises, englobando las tres clasificaciones de suelo, especialmente la correspondiente a suelo no urbanizable, al localizarse en su interior, las infraestructuras aeroportuarias.

En relación a la categoría de suelo correspondiente a suelo urbano se encuentra distribuido de forma desigual en cuantía, destacando el valor registrado en los municipios de Quart de Poblet, Manises, Valencia, Xirivella, y Riba-Roja de Turia en orden de importancia. La presencia de esta tipología en los municipios de Aldaia y Mislata es más reducida en términos globales.

En lo referente al suelo urbanizable, se ha inventariado superficie en el ámbito de la delimitación de la Propuesta de Servidumbre Acústica sobre todo en los municipios de Mislata, Manises y Quart de Poblet. La superficie correspondiente a Mislata se localiza al sur del enlace entre la carretera A3 y la CV-403. En el municipio de Manises este tipo de suelo se encuentra en el polígono industrial de la Cova en las proximidades de la cabecera 12. Por último, el municipio de Quart de Poblet, presenta una superficie de este tipo alrededor del cementerio parroquial.



Por otro lado, las siguientes tablas muestran la superficie ocupada por cada una de las tipologías de usos del suelo o áreas acústicas en el caso del municipio de Valencia dentro de la zona de estudio.

Tabla 2. Superficie (ha) por calificación de suelo existente en el ámbito de estudio

CATEGORÍA	SUPERFICIE POR CATEGORÍA (HA)
Residencial	152,42
Equipamiento Asistencial	0,76
Equipamiento Educativo-Cultural	3,92
Equipamiento Deportivo-Recreativo	4,55
Otros equipamientos	8,71
Industrial	174,27
Terciario	23,35
Zonas verdes	16,37
Red viaria	105,55
Sistema general aeroportuario	318,70

Fuente: Elaboración por Aena S.A.

Tabla 3. Superficie (ha) por áreas acústicas en el área de estudio (municipio de Valencia)

ZONIFICACIÓN ACÚSTICA	
Área acústica	Superficie por categoría (ha)
Residencial	40,98
Industrial	40,59
Sanitario, docente y cultural	6,51
Infraestructuras de transporte	0,12

Fuente: Elaboración por Aena S.A.

Tal y como puede observarse en las tablas anteriores, las superficies de suelo de mayor cuantía en el ámbito de estudio corresponden a la tipología de Sistema General Aeroportuario.

Dentro de los usos típicamente urbanos, destaca la ocupación de superficies de uso residencial, presente en todos los municipios analizados, ya sea por calificación como por zonificación acústica. En orden decreciente en cuanto a áreas de uso residencial dentro del ámbito de estudio destacan los municipios de Xirivella (sector norte colindante con la carretera A3 y el encauzamiento del Túria), Valencia (sector al norte y oeste del polígono industrial de Vara de Quart), Riba-Roja de Túria (urbanización La Llovatera), Manises (urbanización la Mallá) y Quart de Poblet (Barrio del Crist y al noroeste del polígono industrial Noud'Octubre). En los municipios de Aldaia y Mislata se abarcan pequeñas superficies de suelo de uso residencial.



La siguiente categoría de calificación en importancia dentro de la propuesta de delimitación de servidumbre acústica es suelo industrial, especialmente en los municipios de Quart de Poblet (polígono industrial Masiad'Espi-BarridelCrist y polígono industrial Noud'Octubre), Manises (polígono industrial La Cova y en el entorno de ElsArquets) y Valencia (polígono industrial Vara de Quart).

En relación a los equipamientos especialmente sensibles desde el punto de vista acústico (sanitario-asistencial y educativo-cultural) se encuentran en zonas puntuales y localizadas. Existen varios equipamientos educativo-culturales en los municipios de Manises (Escuela Infantil Príncipe Valiente), Mislata (Centro de Educación Infantil y Primaria Rei en Jaume), Quart de Poblet (Colegio Público Ramón Laporta y Centro Público de educación de personas adultas Escolad'Adults), Valencia (Colegio Jesús-María Fuensanta, Colegio Público Ciudad de Bolonia, Colegio Público Eliseo Vidal, Centro integrado Público de Formación Profesional Misericordia y Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)) y Xirivella (Colegio Público Antonio Machado, Escuela Infantil Los Pinos, Colegio Nuestra Sra. de la Salud, Complejo cultural Barri de la Llum y el Colegio Público Vicente Tosca).

4.2. ZONAS DE CONFLICTO

A continuación, se analizan aquellas zonas del ámbito de estudio donde se superan los objetivos de calidad acústica fijados en la legislación vigente, en función de los usos predominantes del suelo que se especifican en los instrumentos de ordenación urbana citados anteriormente.

Puesto que el contenido de este apartado se centra en el diagnóstico de la situación acústica presente, se han examinado los sectores de territorio que fueron clasificados como urbanos en sus respectivos planeamientos urbanísticos. No obstante, con el fin de tener en consideración las zonas de crecimiento urbano consolidadas, también se han analizado los sectores del territorio clasificados como urbanizables que presentan en la actualidad un alto grado de desarrollo.

En la siguiente tabla se muestra la correlación entre las diferentes calificaciones del suelo y los valores objetivo de calidad acústica que le serían de aplicación, tomando como referencia los usos predominantes del suelo y los valores de inmisión sonora recogidos en la tabla A del Anexo II del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, modificado por el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio.



Tabla 4. Equivalencia entre calificación de usos y valores objetivo de calidad acústica

CALIFICACIÓN DEL SUELO	OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA (dB)		
	L _d	L _e	L _n
Residencial	65	65	55
Equipamientoasistencial	60	60	50
Equipamientoeducativo-cultural	60	60	50
Equipamientodeportivo-recreativo	73	73	63
Otrosequipamientos	73	73	63
Industrial	75	75	65
Terciario	70	70	65
Zonasverdes	73	73	63
Red viaria	-	-	-
Sistema general aeroportuario	-	-	-

Fuente: Elaboración por Aena S.A.

Como puede observarse en la tabla anterior, para los suelos destinados a infraestructuras, como son los calificados como sistema general aeroportuario y red viaria, no existen valores objetivos de calidad acústica con los que ser evaluados según la legislación vigente. Por lo tanto, no se han tenido en cuenta en el análisis que se adjunta a continuación.

Tal y como recoge el Real Decreto 1038/2012, de 6 de julio, “en el límite perimetral de estos sectores del territorio no se superarán los objetivos de calidad acústica para ruido aplicables al resto de áreas acústicas colindantes con ellos”.

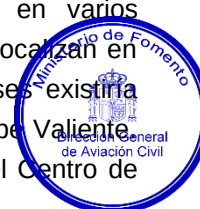
En la tabla siguiente se recogen las principales zonas de conflicto detectadas en el entorno aeroportuario.

Tabla 5. Análisis de la superación de los objetivos de calidad en función del uso del suelo

CALIFICACIÓN DEL SUELO	MUNICIPIOS AFECTADOS	PERIODO EXPUESTO	OBSERVACIONES
Residencial	Manises	Día, tarde y noche	Existe un área afectada al norte de la urbanización La Mallá, en la zona próxima a la cabecera 12 del aeropuerto.
	Mislata	Noche	Se trata de una pequeña superficie de suelo residencial colindando con el área anteriormente descrita del municipio de Xirivella.
	Quart de Poblet	Tarde y noche	Se localiza una pequeña zona de suelo residencial afectado al norte del Barrio del Crist.
	Riba-Roja de Túria	Noche	Se detecta afección en el sur de la Urbanización de La Llobatera.
	Xirivella	Noche	Se detecta un pequeño área de suelo residencial afectado en el sector norte del municipio, al sur de la carretera A-3 y colindando con el municipio de Mislata
Equipamiento educativo-cultural	Mislata	Día, tarde y noche	Centro de Educación Infantil y Primaria Rei en Jaume
	Quart de Poblet	Tarde	Colegio Público Ramón Laporta
	Quart de Poblet	Día, tarde y noche	Centro Público de educación de personas adultas Escolad'Adults.
	Xirivella	Noche	Colegio Público Antonio Machado Colegio Nuestra Señora de la Salud Centro cultural Barri de la Llum Colegio Público Vicente Tosca
Área acústica sanitario/docente/cultural	Valencia	Noche	Centro integrado Público de Formación Profesional Misericordia Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED)
Suelo urbanizable. Residencial	Quart de Poblet-Mislata	Día, tarde y noche	Se identifica un área de suelo urbanizable calificado como residencial en el límite de ambos municipios al sur de la carretera A-3 y colindando con la CV-403.

Fuente: Elaboración por Aena S.A.

Además, se ha detectado superación de los objetivos de calidad acústica en varios equipamientos sensibles identificados mediante fuentes catastrales ya que no se localizan en suelo calificado como equipamiento educativo-cultural. En el municipio de Manises existía afección en los tres periodos temporales considerados en la Escuela Infantil Príncipe de Valiente. Por otro lado se detecta superación únicamente durante el periodo nocturno en el Centro de



Educación Infantil Los Pinos en Xirivella y en el Colegio Jesús María Fuensanta, el Colegio Público Ciudad de Bolonia y el Colegio Público Eliseo Vidal en Valencia.

La identificación de zona de conflicto a equipamientos educativos durante el periodo nocturno debería ser confirmada con el horario de la actividad docente que se realiza en los mismos.

4.3. NÚMERO DE VIVIENDAS Y EDIFICACIONES DE USOS SENSIBLES EXPUESTAS

Se ha realizado un análisis del número de viviendas y edificaciones de usos sensibles que resultan expuestas en el presente estudio. Según los datos obtenidos se han identificado edificaciones residenciales en todos los términos municipales, Aldaia, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Riba-roja de Turia, Valencia y Xirivella, que conforman el ámbito de estudio, siendo en el término de Xirivella donde se han contabilizado el mayor número de registros.

De las viviendas inventariadas, aproximadamente el 14% se encuentran ya incluidas en el ámbito del plan de aislamiento acústico (PAA) vigente en el aeropuerto de Valencia. La representación del ámbito de este plan de aislamiento puede consultarse en el Anexo IV. Comparativa PAA vigente y propuesta de delimitación de SA del presente documento.

En la tabla que a continuación se adjunta, se recoge una estimación de las viviendas inventariadas dentro de la propuesta de delimitación de la servidumbre acústica (PSA) del aeropuerto de Valencia, así como el número de viviendas que no están englobadas en dicho plan.

Tabla 6. Estimación del número de viviendas y edificaciones de usos sensibles expuestas (unidades)

ESTIMACIÓN DEL Nº VIVIENDAS Y EDIFICACIONES DE USOS SENSIBLES EXPUESTAS (UNIDADES)	
Nº total de viviendas y edificaciones de usos sensibles inventariadas dentro de la PSA	16.152
Nº de viviendas y edificaciones de usos sensibles inventariadas dentro de la PSA, no incluidas dentro del ámbito del PAA vigente	13.903

Fuente: Elaboración por Aena S.A.



5. OBJETIVOS DEL PLAN DE ACCIÓN

La delimitación de las zonas de servidumbre acústica en áreas urbanizadas requiere la definición de un plan de acción en materia de contaminación acústica de acuerdo al artículo 10 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre. En él se detalla cual debe ser el contenido del mismo:

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.

CAPÍTULO III/ Zonificación acústica. Objetivos de calidad acústica.

Artículo 10. Delimitación de las zonas de servidumbre acústica en áreas urbanizadas existentes.

2. El plan de acción en materia de contaminación acústica contendrá las medidas correctoras que deban aplicarse a los emisores acústicos vinculados al funcionamiento de la infraestructura, atendiendo a su grado de participación en el estado de la situación, y a las vías de propagación, así como los responsables de su adopción, la cuantificación económica de cada una de aquellas y, cuando sea posible, un proyecto de financiación.

La Ley 5/2010, de 17 de marzo por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea también exige la aprobación de planes de acción cuando se establezcan servidumbres acústicas.

Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

Artículo único. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea.

El artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, quedará redactado como sigue:

Artículo 4.

[...]

2. El justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios u ocupantes de bienes subyacentes, obligará al Estado, respecto de los aeropuertos de su competencia:
 - a) A garantizar que para las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios u ocupantes de bienes subyacentes en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa aplicable. Siempre que se cumplan estos objetivos será obligatorio soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea, sin perjuicio del derecho de los afectados a denunciar los incumplimientos de la normativa aeroportuaria o aeronáutica que pudieran producirse y a recabar su subsanación.
 - b) A aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a aquéllos.

Los planes de acción contemplarán asimismo medidas compensatorias para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones.



3. *El justo equilibrio entre los intereses en conflicto obligará, asimismo, a la Autoridad aeronáutica competente y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura a las poblaciones circundantes, a vigilar y sancionar los incumplimientos que se pudieran producir y, en general, a instar o adoptar las medidas pertinentes para compatibilizar una explotación eficiente de la infraestructura aeroportuaria con los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.*
4. *Para cada aeropuerto se creará una Comisión mixta que informará previa y preceptivamente el establecimiento de las servidumbres acústicas y los planes de acción asociados, velando asimismo por su cumplimiento. La Comisión mixta estará formada por un representante del Ministerio de Fomento, un representante del ente gestor correspondiente, un representante del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y tres representantes designados por las Comunidades Autónomas, de los cuales al menos uno deberá representar a los Ayuntamientos afectados.*

De acuerdo al artículo 23 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, un plan de acción debe establecer las medidas oportunas con los siguientes objetivos generales:

Ley 37/2003, de 17 noviembre, del Ruido.

CAPÍTULO III/ Sec. 2.a: Planes de acción en materia de contaminación acústica.

Artículo 23: Fines y contenidos de los planes.

1. *Los planes de acción en materia de contaminación acústica tendrán, entre otros, los siguientes objetivos:*
 - a) *Afrontar globalmente las cuestiones concernientes a la contaminación acústica en la correspondiente área o áreas acústicas.*
 - b) *Determinar las acciones prioritarias a realizar en caso de superación de los valores límite de emisión o inmisión o de incumplimiento de los objetivos de calidad acústica.*
 - c) *Proteger a las zonas tranquilas en las aglomeraciones y en campo abierto contra el aumento de la contaminación acústica.*

En definitiva, se establecen unos objetivos muy concretos cuya consecución deberá verse encauzada con el contenido y desarrollo del plan de acción. Se sintetizan en:

- ✓ Identificar la problemática acústica existente en el entorno del aeropuerto.
- ✓ Definir las actuaciones necesarias en las zonas en las que se incumplan los objetivos de calidad establecidos en el Real Decreto 1367/2007, que estarán orientadas a compatibilizar las actividades consolidadas en tales zonas con la actividad del aeropuerto, y a garantizar que se cumplen al menos, los objetivos de calidad acústica establecidos para el interior de las edificaciones.
- ✓ Perseverar en la estrategia de mejora iniciada desde el punto de vista de mejora acústica en el entorno del aeropuerto y completarla con la planificación de medidas correctoras que aseguren el cumplimiento del apartado anterior.
- ✓ Verificar el continuo cumplimiento del plan de acción así como la eficiencia y eficacia de las medidas propuestas. Esta circunstancia obliga a un compromiso permanente de análisis de las técnicas más innovadoras que vayan apareciendo en el mercado así como la mejora de los sistemas de evaluación.
- ✓ Favorecer la participación pública en todo el proceso de los agentes implicados para asegurar la transparencia y confianza en todas las medidas emprendidas.



Finalmente, la disposición adicional tercera del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, establece que los objetivos de estos planes de acción se alcanzarán antes del 31 de diciembre de 2020, y en *“los términos y de acuerdo con los principios establecidos en el primer párrafo del apartado 3 de la disposición adicional segunda de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido”, es decir, mediante “...medidas que resulten económicamente proporcionadas tendentes a que se alcancen en el interior de tales edificaciones unos niveles de inmisión acústica compatibles con el uso característico de las mismas”*.



6. CONTENIDO DEL PLAN DE ACCIÓN

Entre los compromisos internacionales alcanzados hasta la fecha destaca la Resolución adoptada en la **33ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI)**. En ella se analizó el riesgo implícito en la falta de una política homogénea para abordar el problema del ruido en el entorno de los aeropuertos. El desarrollo de programas nacionales y regionales descoordinados para aliviar los problemas de ruido podría desvincular la relación tan estrecha existente entre el crecimiento del mercado de la aviación civil y el desarrollo económico.

De acuerdo a sus conclusiones, se introdujo el principio de **«enfoque equilibrado»** como instrumento de acción para tratar el problema del ruido en los aeropuertos. El principio de **«enfoque equilibrado»** ha sido ratificado por la Asamblea de la OACI mediante la resolución A36-22 de septiembre de 2007 como procedimiento de gestión del ruido aeroportuario. Esta herramienta se define en el documento de OACI *“Doc 9829 Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Noise Management”* e incluye las recomendaciones que, en lo que se refiere específicamente a la introducción de restricciones operativas, adquirieron carácter normativo con la Directiva 2002/30/CE, de 26 de marzo de 2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre el establecimiento de reglas y procedimientos relativos a la introducción de restricciones operacionales relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios. Esta directiva fue traspuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos.

Las líneas de trabajo fijadas son fundamentalmente cuatro: reducción de los niveles de emisión en fuente, gestión y planificación idónea del territorio, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruidos y adopción de restricciones operativas.

El concepto de **«enfoque equilibrado»** recomienda la necesidad de considerar varias medidas simultáneamente en base a los estudios realizados sobre la evolución de la situación sonora en cada aeropuerto. Una buena consistencia entre medidas relativas a las aeronaves de diferente naturaleza y una gestión apropiada del territorio asegura mejoras a largo plazo en el clima de ruido en el entorno de los aeropuertos.

En el aeropuerto de Valencia, se ha estado desarrollando una política de gestión ante la contaminación acústica que se estructura en las líneas de trabajo acordes con el mencionado **“enfoque equilibrado”**.

De forma adicional, se han definido medidas que complementan a las anteriores entre las que destaca el aislamiento acústico en viviendas y otras edificaciones sensibles.

El plan de acción objeto del presente informe se presenta como una constatación de la política actual en materia de ruido que ha supuesto una mejora muy considerable en el entorno de los aeropuertos. Así mismo, implica el compromiso continuo de mejora mediante la definición de



futuras medidas protectoras, correctoras y compensatorias para cumplir los objetivos perseguidos.

Una síntesis de las medidas contenidas en el plan de acción, que se describen a continuación, queda recogida en el resumen ejecutivo del presente estudio.

6.1. MEDIDAS DE REDUCCIÓN DEL RUIDO EN LA FUENTE

El sector del transporte aéreo ha realizado en los últimos 30 años un esfuerzo muy importante en la concienciación de la industria aeronáutica para establecer como objetivo estratégico la reducción de los niveles de emisión en fuente.

Para asegurar la implantación de esta medida así como su eficacia, OACI definió una serie de límites de certificación acústica basados en las consideraciones incluidas en diferentes capítulos del Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago).

La OACI consideró la adopción de las primeras restricciones operativas hace 15 años. La sesión extraordinaria de la Asamblea de 1990 estableció una intención de retirada de las aeronaves capítulo 2 de certificación referida a las aeronaves jet subsónicas.

A los estados que sufrían problemas acústicos, se les permitió la implantación de restricciones a la operación de aquellos aviones que no verificaban los requerimientos impuestos por el capítulo 3 de certificación (Anexo 16, Volumen I, 2ª parte, de la Convención sobre Aviación Civil Internacional). Sin embargo, se les instó a aplicar las medidas únicamente a aquellas aeronaves que llevaran en servicio más de 25 años para posteriormente implementar una retirada paulatina durante un periodo de 7 años, comprendido entre el 1 de abril de 1995 y el 1 de abril de 2002.

Por esta razón, desde el 1 de abril de 2002 existe la prohibición a la operación de las aeronaves subsónicas civiles que no tengan el certificado de ruido conforme a las normas capítulo 3 en los aeropuertos comunitarios (en cumplimiento de la Directiva 92/14/CEE).

En 2001, la problemática fue planteada de nuevo mediante la definición de un nuevo estándar de ruido denominado capítulo 4, más exigente que los anteriores en base a las recomendaciones realizadas en el quinto encuentro de CAEP (*Committee on Aviation Environmental Protection*).

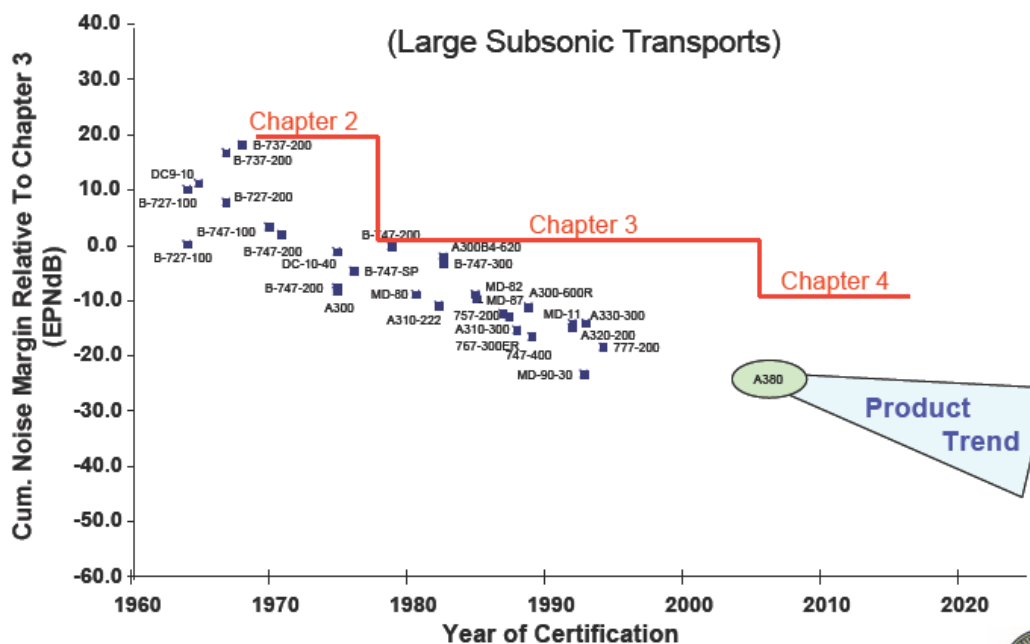
En la actualidad, existe la obligación de verificar los criterios de este capítulo para todas aquellas aeronaves certificadas, o re-certificadas sobre su catalogación de capítulo 3, a partir de 1 de enero de 2006.

De forma paralela al establecimiento de restricciones basadas en la certificación acústica, la tendencia de la industria aeronáutica muestra una mejora muy considerable por encima de los criterios fijados por el anexo 16. Incluso, algunos estudios señalan una reducción adicional de un 50% del ruido durante las operaciones de despegue y aterrizaje futuras, lo que conllevaría una



disminución de 10 dB, para el año 2020 como consecuencia de la optimización de los motores instalados.

Ilustración 2. Tendencia en la fabricación y certificación de aeronaves



Fuente: Sanjay Hingorani (P&W)

Se han suscrito los acuerdos internacionales adoptados hasta la fecha verificando en todo momento su cumplimiento. Así mismo, se participará en la adopción de aquellas medidas o resoluciones que a nivel europeo e internacional impliquen el seguimiento y continuidad de esta línea de trabajo.

Esta medida se traduce en una tendencia natural de disminución en los niveles de inmisión en los potenciales receptores situados en el entorno del aeropuerto. Debido a exigencias de eficiencia energética y amortización de sus flotas, las compañías aéreas están desarrollando unos programas de renovación natural de sus aeronaves que llevan asociados unos menores valores de emisión desde el punto de vista acústico.

A pesar del creciente aumento de la demanda aeroportuaria, esta medida es capaz de absorber el incremento del tráfico experimentado e incluso, representar mejoras muy considerables si se compara con datos correspondientes a años pasados.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Promover en el seno de la OACI y la Comisión Europea la adopción de una normativa cada vez más exigente en cuanto a la certificación acústica de las aeronaves y suscribirá los acuerdos internacionales que a tal efecto se produzcan.

A continuación, se representa una comparativa de la evolución experimentada en los niveles de emisión para las diferentes generaciones de aeronaves.

Tabla 7. Comparación de huellas sonoras $L_{Amáx}$ 75 dB de aeronaves Capítulo 2, 3 y 4

MODELO AERONAVE	CERTIFICACIÓN ACÚSTICA(*)	PASAJE ORIENTATIVO	MTOW	MOTORIZACIÓN HABITUAL	SUP. (ha) L _A máx 75 dB
Airbus A340	Capítulo 4	335	275 t	4 CFM56-5C4	1.786
Boeing B747-400	Capítulo 3	420	397 t	4PW PW4062	4.281
Douglas DC8-60	Capítulo 2	220	161 t	4JT8D-7QN	8.616
AIRBUS A340					
					
BOEING B747-400					
					
MC DONNELL DOUGLAS DC8-60					
					

Fuente: Elaboración por Aena S.A., fotos: www.airliners.net

6.2. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO

Los procedimientos operacionales de atenuación de ruidos consisten en variaciones en la operativa establecida en un aeropuerto dirigidas a lograr una reducción en los niveles percibidos. En todas ellas debe prevalecer como criterio de diseño principal la seguridad de la operación.

No obstante, su definición únicamente puede justificarse cuando existe un problema acústico o se prevé que ocurra en el futuro de acuerdo a estudios específicos de previsiones de demanda y desarrollo del aeropuerto. La razón se encuentra en que determinadas soluciones, impedirán la operación de ciertas aeronaves que no cuenten con las apropiadas características técnicas.

A continuación se describen aquellas líneas de trabajo iniciadas por el aeropuerto de Valencia así como las propuestas futuras a realizar en el marco del presente plan de acción.

6.2.1. DESPLAZAMIENTO DE UMBRAL

El aeropuerto de Valencia cuenta con un desplazamiento de umbral de la cabecera 30 de 300 metros para las operaciones de aterrizaje. De este modo se incrementa la distancia entre la fuente de ruido (aeronave) y los potenciales receptores situados bajo la senda de planeo en los aterrizajes al aumentar la altitud de paso de aeronaves respecto al umbral no desplazado.

ESTRATEGIA DE FUTURO

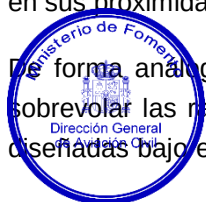
Se mantendrá el desplazamiento de umbral actualmente existente.

6.2.2. DISEÑO Y OPTIMIZACIÓN DE TRAYECTORIAS

El diseño de maniobras instrumentales de vuelo en el ámbito de los aeropuertos españoles ha considerado siempre como condicionante esencial en la toma de decisiones, la afección acústica al entorno aeroportuario, siempre bajo los requisitos de diseño de OACI recogidos en el Doc 8168 PANS-OPS/611, Volumen I y II. En la medida de lo posible también se procura obtener la trayectoria óptima de manera que no se alarguen los tiempos de vuelo de forma innecesaria, y con ello el consumo de combustible y la emisión de gases contaminantes.

La consideración de minimización de la afección acústica se incluye tanto para los nuevos diseños de maniobras como para las modificaciones de las existentes, y fundamentalmente para las que mayores problemas acústicos presentan en el entorno, que son las salidas instrumentales. Los criterios se basan en alejar las rutas hacia zonas deshabitadas o la equidistancia entre entidades de población existentes si resulta obligado el trazado del corredor en sus proximidades.

De forma análoga, se han implantado procedimientos de precisión RNAV que no requieren sobrevolar las radioayudas terrestres a pesar de que estén basadas en ellas. Las maniobras diseñadas bajo este concepto tienen algo más de flexibilidad para adaptarse al entorno y evitar



en algunos casos el sobrevuelo de poblaciones y disminuir así la afección acústica y que la navegación convencional no permite.

Su operación requiere la certificación específica de las aeronaves que la utilicen derivada de la implantación de sistemas de navegación muy precisos. Como consecuencia se logran niveles de dispersión entorno a la trayectoria nominal muy inferiores a los que se producen sobre los sistemas convencionales, aumentando la eficacia de un trazado óptimo de la trayectoria.

Hoy día, la normativa española permite el diseño y uso de este tipo de maniobras SID y STAR, pero siempre basadas en ayudas terrestres convencionales¹, lo que limita la flexibilidad de diseño debido a la cobertura de que se disponga a lo largo de la trayectoria.

Para el TMA del aeropuerto de Valencia se ha implantado, para las dos cabeceras de la pista, alguna maniobra SID de tipo B-RNAV, así como alguna transición B-RNAV entre las STAR y las aproximaciones, lo que genera un abanico de rutas de conexión que evitan la dispersión, y con ello la afección acústica, que se genera actualmente con la asignación de vectores radar para el guiado hacia la aproximación.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Se mantendrán los procedimientos establecidos en la actualidad y se promoverá el desarrollo y adopción de nuevas tecnologías que permitan reducir el impacto acústico conforme sean aprobadas por la normativa vigente.

Implantación de TMA P-RNAV en 2018.

6.2.3. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO EN ATERRIZAJE

Este tipo de procedimientos están basados en reducir el ruido generado por el motor, manteniendo al mínimo el régimen de potencia, y el ruido aerodinámico, utilizando la configuración mínima más limpia para el aterrizaje. Entre los procedimientos más eficaces se encuentran las limitaciones al uso del empuje de reversa y las maniobras de descenso continuo o CDA.

6.2.3.1. Uso de empuje de reversa

El AIP actualmente vigente establece limitaciones al uso del **empuje de reversa**, de modo que queda prohibida su utilización en régimen superior al ralentí durante el periodo nocturno salvo por razones de seguridad, en cuyo caso, se notificará a torre inmediatamente.

6.2.3.2. Implantación maniobras de descenso continuo (CDA)

Esta técnica sólo es aplicable a las maniobras de aproximación y consiste en facilitar la realización de maniobras con una pendiente de descenso continua en toda la maniobra de



¹ La regulación española al efecto sólo permite la navegación P-RNAV basada en radioayudas DME.

aproximación, evitando escalones de descenso que generan mayor impacto acústico con la variación de potencia de los motores, lo que también disminuye el consumo de combustible y, por tanto, una menor emisión de gases contaminantes.

Dependiendo de la ubicación y del tipo de aeronave, los beneficios que aporta el uso de un CDA comparado con una aproximación convencional pueden llegar a una reducción de 5 dB por vuelo. Este efecto se produce aproximadamente entre las 10NM y las 25NM anteriores al umbral, alejadas de la zona de influencia de las curvas isófonas representadas.

Además del beneficio acústico de estos procedimientos, se prevé la implantación de este sistema para aprovechar otra de sus cualidades, la reducción de los niveles de emisión de gases contaminantes.

El aeropuerto de Valencia ha implantado **maniobras de descenso continuo(CDA)** para operaciones de aproximación en periodo nocturno. Así, al ser el periodo temporal de menor demanda, la capacidad operativa del aeropuerto no se ve alterada por estos procedimientos. Concretamente, en el AIP están publicadas las cartas de llegada por instrumentos en descenso continuo para las dos cabeceras de la pista (12 y 30) para dicho periodo.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Se mantendrán los procedimientos establecidos en la actualidad y se impulsará su uso, fomentando la participación y comunicación entre las partes implicadas. Durante el desarrollo del plan de acción se prevé queden implementados este tipo de procedimientos durante el periodo diurno en el aeropuerto de Valencia.

6.2.4. PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES DE ABATIMIENTO DE RUIDO DE OPERACIONES EN TIERRA

De forma adicional a las operaciones de despegue y aterrizaje, una aeronave puede generar unos niveles acústicos elevados mientras se encuentra en tierra. El origen de esta emisión se corresponde con actividades muy características cuya operación suele estar regulada dentro de los procedimientos de atenuación de ruidos publicados en el AIP.

Concretamente, en el aeropuerto de Valencia se refieren a la ejecución de las pruebas de motores por encima de la potencia de ralentí, las cuales deberán ser realizadas en las zonas habilitadas a tal fin. Para realizar pruebas de motor a cualquier régimen se solicita autorización al Centro de Operaciones y éste las denegará o autorizará indicando el procedimiento a seguir. Este tipo de evento sonoro se produce con la aeronave estacionada y afecta de forma muy localizada al entorno del punto de emisión.



ESTRATEGIA DE FUTURO

Se mantendrá la medida actual con el fin de proteger las horas de descanso de la población circundante.

6.2.5. MEDIDAS DE DESINCENTIVACIÓN DE AERONAVES RUIDOSAS

6.2.5.1. Sistema de tasa de ruido

El aeropuerto de Valencia dispone de un sistema de **tasa de ruido** cuyo objeto es desincentivar el uso de las aeronaves más ruidosas, mediante la aplicación de penalizaciones sobre el importe de la tasa de aterrizaje para aquellas aeronaves que superen los límites de certificación acústica establecidos (Anexo 16 del Convenio de Aviación Civil Internacional).

El incremento sobre las cuantías referidas se aplica para los aviones de reacción subsónicos civiles, en los siguientes porcentajes en función de la franja horaria en que se produzca el aterrizaje o despegue, y de la clasificación acústica de cada aeronave.

Tabla 8. Clasificación acústica para tasa de ruido

CLASIFICACIÓN ACÚSTICA	DE 07:00 A 22:59 (HORA LOCAL)	DE 23:00 A 06:59 (HORA LOCAL)
Categoría 1:	70%	140%
Categoría 2:	20%	40%
Categoría 3:	0%	0%
Categoría 4:	0%	0%

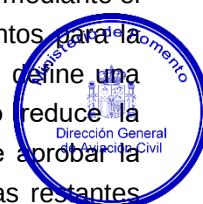
Fuente: Guía de tarifas Aena 2013

ESTRATEGIA DE FUTURO

Durante el desarrollo del presente plan de acción se mantendrá el sistema actual de tasa de ruido en el aeropuerto de Valencia, con el fin de favorecer una flota de aeronaves más silenciosas.

6.3. IMPLANTACIÓN DE RESTRICCIONES OPERATIVAS

La Directiva 2002/30, de 26 de marzo, transpuesta al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 1257/2003, de 3 de octubre, por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en aeropuertos, define una restricción operativa como “una acción relacionada con el ruido que limita o reduce la accesibilidad de una aeronave a un aeropuerto”. OACI recomienda que antes de aprobar la implementación de restricciones operativas se realice una evaluación global de las restantes



medidas posibles, es decir, las descritas en los apartados anteriores relativas a procedimientos operacionales.

Tal y como se ha comentado en el *apartado 6.1. Medidas de reducción de ruido en la fuente*, el aeropuerto de Valencia cumplió con el compromiso de prohibición total de cualquier operación de aeronaves con certificación correspondiente al capítulo 2 del Anexo 16, Vol. I, 2ª parte, del Convenio sobre Aviación Civil Internacional partir del 1 de abril de 2002.

Otro de los aspectos que trata tanto la directiva comunitaria como el real decreto que la traspone, hace referencia a la posibilidad de restringir el tráfico de aeronaves categorizadas como “marginalmente conformes” y de establecer un plan de retirada de estas aeronaves hasta su extinción total. La normativa de referencia define “aeronaves marginalmente conformes” como aquellos aviones a reacción subsónicos civiles que cumplen los valores límite de certificación del Anexo 16 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Vol. 1, segunda parte, Capítulo 3), por un margen acumulado no superior a 5 EPNdB -nivel efectivo de ruido percibido expresado en decibelios.

A pesar de que habitualmente el volumen de tráfico de las aeronaves marginalmente conformes apenas alcanza cifras significativas respecto del total de movimientos y que, por tanto, no tiene gran repercusión en los niveles anuales de evaluación, sí implica mejoras significativas en los eventos aislados que se corresponden en numerables ocasiones con la causa de quejas por parte de la ciudadanía.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Se realizará un estudio que permita analizar y valorar la conveniencia de retirar progresivamente las aeronaves marginalmente conformes.

6.4. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DEL SUELO

El objetivo de estas actuaciones es impedir que los nuevos instrumentos de planificación del territorio aprueben en el entorno del aeropuerto modificaciones de los usos del suelo que permitan el desarrollo de usos incompatibles con la actividad aeroportuaria y favorecer el desarrollo de los usos compatibles con el mismo, como el industrial y el comercial.

El planeamiento urbano y territorial es competencia de las Comunidades Autónomas y, a través de aquellas, de los Ayuntamientos, como queda establecido en el Artículo 149.3 de la Constitución Española.

En determinadas ocasiones puede existir una interferencia entre el planeamiento general y territorial con las competencias exclusivas del Estado, que en cualquier caso deben prevalecer sobre las competencias de las Comunidades Autónomas. Para ello, en el proceso de tramitación de los distintos instrumentos de ordenación territorial y urbanística, se recaban Informes

preceptivos y vinculantes de las distintas administraciones afectadas, cuyas determinaciones deben ser tenidas en cuenta para el citado planeamiento.

En el caso concreto de las infraestructuras aeroportuarias, 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, establece que:

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.

Disposición adicional segunda. Remisión al Ministerio de Fomento de los proyectos urbanísticos que afecten a la zona de servicio de aeropuertos de interés general.

[...]

«**las Administraciones públicas** competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo **remitirán al Ministerio de Fomento**, antes de su aprobación inicial o trámite equivalente, **los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial, o los de su revisión o modificación, que afecten a la zona de servicio de un aeropuerto de interés general o a sus espacios circundantes sujetos a las servidumbres aeronáuticas** establecidas o a establecer en virtud de la Ley de Navegación Aérea, **al objeto de que aquel informe sobre la calificación de la zona de servicio aeroportuaria como sistema general y sobre el espacio territorial afectado por las servidumbres y los usos que se pretenden asignar a este espacio**».

Dentro de las servidumbres aeronáuticas recogidas en el texto del real decreto, se encuentran las servidumbres acústicas que limitan los usos del suelo en función del ruido generado por la operación de las aeronaves.

De acuerdo con esta disposición, el Ministerio de Fomento informa los instrumentos de planeamiento en base a las huellas de ruido de los planes directores de los aeropuertos de interés general. Éste es el mecanismo que permite realizar una gestión del suelo eficaz para compatibilizar el régimen operativo de un aeropuerto, con el entorno del mismo.

El requisito que se establece con esta disposición, afecta a todas las administraciones públicas con competencias urbanísticas y no sólo a los ayuntamientos.

Cabe destacar que el informe emitido, tiene carácter vinculante, en lo que se refiere al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, por lo que en el supuesto de que la administración pública competente no aceptara las observaciones formuladas por el Ministerio de Fomento, no podrá procederse a la aprobación definitiva de los planes o instrumentos urbanísticos y territoriales en lo que afecte al ejercicio de las competencias exclusivas del Estado, como queda establecido en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Una vez se apruebe la servidumbre acústica del aeropuerto, será éste el instrumento que se remite por el Ministerio de Fomento para informar los diferentes instrumentos de planificación territorial.



6.5. CONTROL Y VIGILANCIA DE LA CALIDAD ACÚSTICA

Para analizar las posibles medidas que permitan afrontar el problema del ruido es imprescindible contar con herramientas que permitan realizar un diagnóstico de la situación, prever las situaciones futuras y analizar el efecto de las diferentes soluciones a implementar. Estas herramientas son fundamentalmente los sistemas de monitorizado de ruido y los modelos de cálculo de ruido. Los sistemas de monitorizado de ruido permiten obtener información detallada de la situación acústica de un lugar determinado en un momento determinado y comprobar cómo ha evolucionado la situación a lo largo del tiempo. Los modelos de cálculo o modelos predictivos permiten obtener una información más global de la situación acústica, prever la evolución en función de las previsiones de tráfico y operación y comparar diferentes alternativas de operación.

6.5.1. SISTEMAS DE MONITORADO DE RUIDO

Un sistema de monitorizado de ruido es una herramienta capaz de detectar, medir y asociar el ruido generado por las aeronaves al sobrevolar los diferentes micrófonos instalados en zonas estratégicas del entorno aeroportuario.

Tiene como finalidad básica obtener información completa, fiable y permanente del nivel de cumplimiento de los procedimientos operativos que se realizan en el aeropuerto, así como disponer de un mejor conocimiento del ruido y trayectorias seguidas por las aeronaves, para adoptar medidas encaminadas a minimizar las posibles molestias que se producen por exceso de nivel sonoro en las poblaciones del entorno aeroportuario.

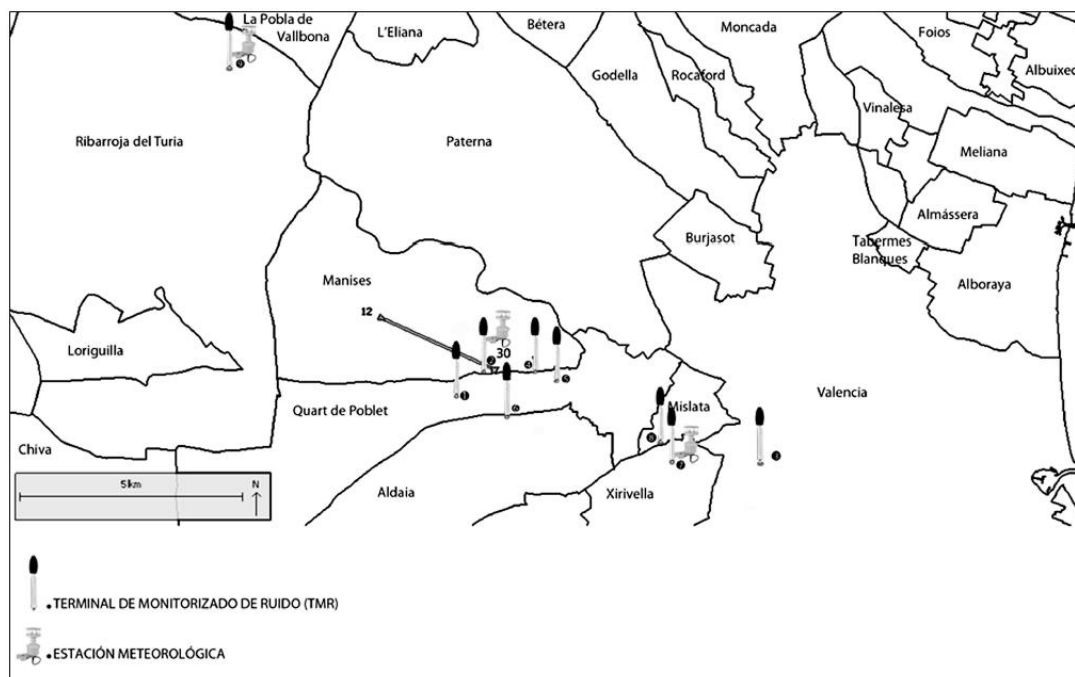
Desde el año 2010 el aeropuerto de Valencia tiene instalado un Sistema Monitorado de Ruido y sendas de vuelo en el aeropuerto (SIRVAL). El sistema monitorizado funciona durante las 24 horas, de forma automática, disponiendo de una información completa y fiable de los datos radar y de planes de vuelo, que facilita la posición de la aeronave en cada instante, al objeto de identificar posibles incumplimientos de los procedimientos anti ruido establecidos en el aeropuerto.

El sistema consta de 9 terminales fijos de los cuales tres disponen de estaciones meteorológicas que recogen, entre otros datos, la dirección y fuerza del viento. Además dispone de una unidad portátil de medición tanto para la evaluación de nuevas ubicaciones como para dar respuesta a las peticiones puntuales de información sobre niveles, por parte de ayuntamientos u organismos.

En la siguiente Ilustración puede verse la localización e identificación de cada uno de ellos, tal y como queda recogido en el documento AIP.



Ilustración 3. Localización de los TMR del sistema SIRVAL. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Documento AIP. Aeropuerto de Valencia

Tabla 9. Identificación de Terminales de Monitorizado de ruido del sistema SIRVAL

TMR	LOCALIZACIÓN	COORDENADAS GEOGRÁFICAS (WGS84)
1	Aeropuerto (Torre de control. Antigua base aérea)	39°28'48"N / 0°28'50"W
2 ¹	Aeropuerto (Caseta del ILS Cabecera 30)	39°29'05"N / 0°28'24"W
3	Valencia (Plaza de Maguncia)	39°27'55"N / 0°24'08"W
4	Manises (Calle Miguel David)	39°29'04"N / 0°27'35"W
5	Quart de Poblet (Calle Luis Vives)	39°28'57"N / 0°27'15"W
6	Aldaia (Barrio del Cristo)	39°28'32"N / 0°28'02"W
7 ¹	Xirivella (Plaza de la Iglesia)	39°27'56"N / 0°25'30"W
8	Mislata (Avenida de la Paz)	39°28'09"N / 0°25'40"W
9 ¹	Ribarroja (Urbanización Entrenaranjos)	39°33'00"N / 0°32'13"W
10	Terminal Portátil	-

¹Cuenta con estación meteorológica

Todos los datos acústicos registrados por los terminales son transmitidos a un procesador central, el cual recoge y analiza la información recibida conjuntamente con los datos de planes de vuelo y sendas radar proporcionados por el centro de control de tráfico aéreo correspondiente.

De este modo, el sistema permite registrar los niveles de ruido originados, la identificación de la aeronave causante, su posición así como toda la información asociada (identificativo de avión).



compañía a la que pertenece, destino, etc.). De este modo se pueden correlacionar las incidencias con las aeronaves concretas, permitiendo hacer un potente análisis en el caso de recibir queja en relación a un vuelo determinado.

El sistema permite evaluar el nivel total registrado por periodo de integración, del ruido provocado por las aeronaves, con lo cual se tiene una valoración muy fiable del ruido de fondo y del impacto acústico real de las operaciones aeroportuarias.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Se continuará desarrollando e implementando el sistema de monitorizado actual, conforme a las necesidades que se detecten y adaptándolo a las nuevas tecnologías que se desarrollen.

Estimación económica: Aproximadamente 350.000 €.

6.5.2. INNOVACIÓN CONTINUA DE LOS SISTEMAS DE EVALUACIÓN

En cuanto a la metodología de evaluación del ruido en el entorno de los aeropuertos mediante el empleo de software de simulación que permite la realización de estudios predictivos sobre situaciones futuras previsibles basadas en hipótesis de cálculo aceptadas, se introducirán las mejoras tecnológicas que vayan surgiendo según la evolución del estado del arte en esta materia, una vez que éstas se encuentren avaladas por normativa técnica vigente.

6.6. SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA DE LOS AGENTES IMPLICADOS

Es muy importante crear los mecanismos apropiados para dar respuesta a las peticiones que desde la ciudadanía se realicen para conocer la situación reinante y las posibles medidas a adoptar para corregirla. Esta exigencia no sólo viene amparada por la necesidad de dar cumplimiento a la Ley 27/2006 de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente incorporando las Directivas 2003/4/CE y 2003/35/CE («BOE núm. 171/2006, de 19 de julio de 2006»), sino que es un requisito fundamental para crear un clima de colaboración y confianza entre la Administración General del Estado y los agentes implicados.

Este clima de colaboración beneficia tanto a la Administración General del Estado como a la sociedad en general, al permitir a la Administración aeroportuario conocer cuáles son las principales fuentes de molestia para el entorno del aeropuerto y poder adoptar con eficacia las medidas necesarias. Al mismo tiempo, permite a la sociedad tener la información que necesita sobre el medio ambiente en el entorno aeroportuario y entender las dificultades técnicas y de seguridad que pueden existir en la aplicación de determinadas medidas.

Para lograr este cometido se plantean las siguientes medidas.



6.6.1. WEB PÚBLICA DE AENA S.A. INFORMACIÓN ACÚSTICA SUMINISTRADA POR EL AEROPUERTO DE VALENCIA

El aeropuerto de Valencia lleva un estricto control de niveles sonoros asociados a la actividad del aeropuerto, efectuando un proceso de comunicación e información del impacto acústico real.

Por petición de los Ayuntamientos situados en su área de influencia, se elaboran informes mensuales en los que se suministra información sobre los eventos totales mensuales desglosados en los 3 periodos de evaluación día, tarde y noche. Así mismo, los niveles registrados discriminan la causa que los origina distinguiéndose aquel Leq de origen aeronáutico, comunitario y total.

Aena S.A. tiene disponible en su web, a través de la aplicación WebTrak, el “Mapa Interactivo de Ruido” de los aeropuertos que disponen de Sistemas de Monitorizado de Ruido y Sendas de Vuelo, entre los que se encuentra el aeropuerto de Valencia.

Esta herramienta pone a disposición de vecinos, ayuntamientos y usuarios en general un sistema de visualización que ofrece información precisa sobre las trayectorias seguidas por las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje en el aeropuerto y los niveles de ruido producidos por las mismas registrados en los TMR instalados en el entorno del aeropuerto.

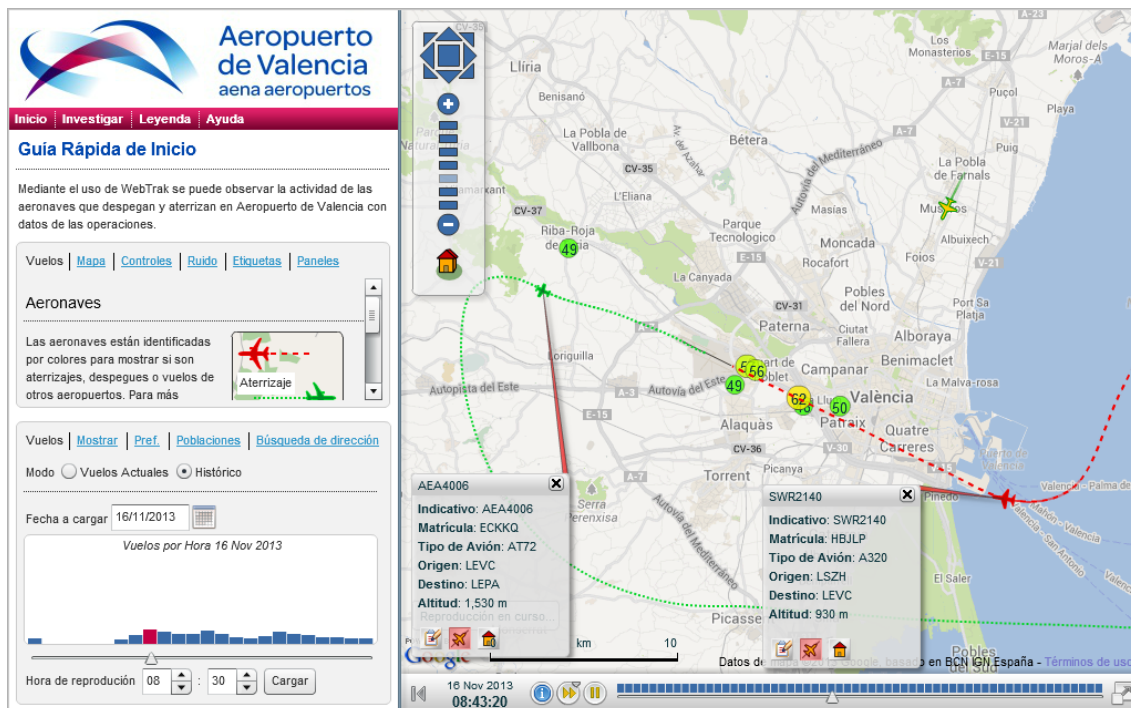
Este mapa interactivo de ruido permite a los usuarios, dentro de un entorno gráfico sencillo y cómodo, con numerosas facilidades de navegación, realizar consultas varias entre las que destacan las siguientes:

- ✓ Visualizar los movimientos de las aeronaves en vuelo, con datos como código, altitud o tipo de aeronave. Esta información, por motivos de seguridad, se ofrece con 30 minutos de demora.
- ✓ Comprobar los niveles de ruido registrados en los terminales de monitorización de ruido instalados en los alrededores del aeropuerto y los datos de la aeronave que los ha producido.
- ✓ Seleccionar el periodo temporal y/o el área geográfica a consultar.
- ✓ Conocer los movimientos de días pasados, con un intervalo temporal de 60 días.
- ✓ Seleccionar un lugar para que el sistema calcule la distancia directa entre cualquier aeronave que pase por las proximidades y dicho lugar.

Además, esta aplicación posibilita la opción de utilizar la plataforma en español e idiomas distintos al español, así como de remitir una queja o reclamación de forma directa al Aeropuerto de Valencia. La puesta en marcha de estos mapas interactivos de ruido forma parte del plan de acción Medioambiental de Aena S.A. para mejorar y ampliar la información facilitada a las poblaciones del entorno aeroportuario en materia medioambiental y de afección acústica.



Ilustración 4. WebTrak. Aeropuerto de Valencia



Fuente: Web Pública del aeropuerto de Valencia

Como continuación del compromiso de facilitar la información en materia de medio ambiente, además de continuar con las vías de información descritas anteriormente, se elaborarán soportes de información de entendimiento sobre la problemática acústica general existente en torno a los aeropuertos. Con ello se pretende explicar de forma accesible a la ciudadanía las variables principales que intervienen en la generación acústica del ruido aeroportuario y su transmisión a los potenciales receptores así como la metodología empleada en su evaluación.

Así mismo, se generará un análisis específico relativo a la problemática existente en el aeropuerto de Valencia que permita concretar la teoría general en este enclave singular. Se tratará de lograr la máxima difusión de ambos documentos para aclarar las dudas y conceptos al mayor número de ciudadanos y entidades interesadas.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Aena S.A considera fundamental potenciar el suministro de la información a la ciudadanía, por tanto, se seguirá trabajando por una mejora continua del servicio de información mediante la elaboración de nuevos soportes de información que permitan mejorar el entendimiento sobre la problemática acústica existente en el entorno del aeropuerto.



6.2. ATENCIÓN AL CIUDADANO. REGISTRO Y TRATAMIENTO DE QUEJAS POR RUIDO

El aeropuerto de Valencia atiende las peticiones de los ciudadanos y registra y gestiona las quejas recibidas relativas al medio ambiente, entre las que se encuentran las referentes al ruido.

Como se ha comentado anteriormente, desde la implantación del mapa interactivo de ruido y sendas de vuelo proporcionado por el servicio Web Trak, también existe la posibilidad de tramitar quejas desde esta plataforma web sobre operaciones concretas de despegue o aterrizaje en el aeropuerto.

ESTRATEGIA DE FUTURO

Se seguirá trabajando en la mejora del sistema de recepción y contestación de quejas facilitando la recepción de las mismas y con ello el tiempo de respuesta.

6.6.3. COMISIONES DEL AEROPUERTO DE VALENCIA. PARTICIPACIÓN DE LOS AGENTES IMPLICADOS.

La Comisión de Seguimiento Ambiental (CSA) del aeropuerto de Valencia se constituyó con fecha 11 de julio de 2012 de acuerdo con la Resolución de 18 de junio de 2012, de la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, por la que se modifica la Resolución de 17 de noviembre de 2004, por la que se formula declaración de impacto ambiental sobre el proyecto Ampliación del aeropuerto de Valencia de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea.

Hasta ese momento, las funciones asociadas al seguimiento del plan de aislamiento acústico (PAA) del aeropuerto de Valencia se realizaban desde la Comisión de Seguimiento de los Planes de Aislamiento Acústico, integrada por representantes de la entonces Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, representantes de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento y representantes de Aena.

Con el ánimo de fomentar la participación de las administraciones públicas en el seguimiento ambiental, el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente consideró oportuno modificar la composición de las comisiones de seguimiento así como ampliar sus funciones; además del seguimiento del plan de aislamiento acústico, esta comisión tiene como función el seguimiento ambiental de las obras contempladas en los proyectos evaluados en las resoluciones relacionadas con el aeropuerto de Valencia.

Esta comisión de seguimiento ambiental la integran representantes del Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente (MAGRAMA), del Gobierno de la Generalitat Valenciana, de los ayuntamientos de Aldaia, Manises, Mislata, Ribarroja de Túria, Quart de Poblet, Valencia, Xirivella y de Aena Aeropuertos.

De forma análoga, de acuerdo a la Ley 5/2010, de 17 de marzo por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea, se creó la Comisión para el establecimiento de las servidumbres acústicas y plan de acción del aeropuerto de Valencia con representación por parte de los agentes implicados mediante Orden [PRE/1928/2011](#).

En ella se decidirá y velará por el cumplimiento de la propuesta realizada, así como de las medidas contenidas en el presente plan de acción asociado



ESTRATEGIA DE FUTURO

Se continuará con la línea de colaboración establecida.

6.7. CONTROL Y DISCIPLINA DEL TRÁFICO AÉREO EN MATERIA DE RUIDO

Los fundamentos normativos para la imposición de sanciones en materia de tráfico aéreo por motivos de ruido se encuentran recogidos en la siguiente norma legal:

- ✓ Ley 21/2003, 7 de julio, de Seguridad Aérea. Artículo 47 “Infracciones Procedimientos de Disciplina de Tráfico Aéreo en materia de ruido” y Disposición adicional 3ª “Modificación de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social”.

Estas sanciones en materia de ruido requieren que, con carácter previo, se hayan implementado procedimientos de disciplina de tráfico en materia de ruido publicados mediante las correspondientes circulares aeronáuticas, así como en la Publicación de Información Aeronáutica (AIP).

En la fecha de redacción del presente documento, el aeropuerto de Valencia no dispone de circulares aeronáuticas que establezcan procedimientos de disciplina de tráfico aéreo, no obstante, dado que el aeropuerto cuenta con un sistema monitorizado de ruido, se estima que a medio plazo se inicien los trámites necesarios para poner en marcha la reglamentación de control precisa.

6.8. MEDIDAS COMPENSATORIAS

Para aquellos municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, la Ley 5/2010, de 17 de marzo, establece la necesidad de definir medidas compensatorias para los municipios.

Estas medidas serán definidas durante el desarrollo del presente plan de acción en función de la exposición acústica de los diferentes municipios.

6.9. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO

La ampliación del aeropuerto de Valencia supuso en el año 2004 la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental de las obras contempladas en el proyecto “Ampliación del aeropuerto de Valencia”, formulada mediante resolución de la Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y del Cambio Climático de 17 de noviembre del mismo.



En cumplimiento de la citada Declaración de Impacto Ambiental (DIA), Aena elaboró las isófonas correspondientes a este aeropuerto, definidas por L_d (7-23 h) 65 dB(A), y L_n (23-7 h) 55 dB(A) e inició las actuaciones de insonorización correspondientes al Plan de Aislamiento Acústico (PAA) del aeropuerto de Valencia, para aquellas viviendas y edificaciones de usos sensibles (sanitario, cultural o docente) que estando incluidas en las citadas isófonas dispusieran de licencia de obra o fueran construidas, con anterioridad a la publicación de la mencionada Declaración.

Posteriormente, el aeropuerto de Valencia abordó un segundo proceso de ampliación objeto de Documento Ambiental cuya Resolución publicada en el BOE nº 47 de fecha 24 de febrero de 2009 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, instó a Aena a actualizar las isófonas que definían el Plan de Aislamiento Acústico en ejecución del aeropuerto de Valencia definidas por L_d (7-23 h) 65 dB(A), y L_n (23-7 h) 55 dB(A).

En el año 2012 Aena Aeropuertos procedió a revisar la huella del plan de aislamiento del aeropuerto de Valencia, quedando recogida una nueva isófona, definida por L_d (7-19 h) 60 dB(A), L_e (19-23 h) 60 dB(A) y L_n (23-7 h) 50 dB(A), de acuerdo a la nueva legislación estatal en materia de ruido, viéndose ampliado el ámbito de actuación del Plan vigente hasta ese momento.

La propuesta de servidumbre acústica se establece para un marco de referencia, en el cual es necesario verificar los objetivos de calidad acústica recogidos en la normativa vigente, en este caso el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en lo referente a la zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas.

En este contexto, en sintonía con el criterio que sirve para la definición de las servidumbres acústicas, Aena S.A incorporará al PAA del aeropuerto de Valencia la ejecución de medidas correctoras de insonorización para aquellas viviendas y edificaciones de uso sensible situadas en el interior de la envolvente de las isófonas definidas por L_d (7-19 h) 60 dB(A), L_e (19-23 h) 60 dB(A) y/o L_n (23-7 h) 50 dB(A).

Los criterios para la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico serán los siguientes:

- ✓ Dentro del ámbito del PAA vigente con anterioridad a la aprobación de la servidumbre acústica se aplicarán criterios establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental.
- ✓ Las viviendas y edificaciones de uso sensible situadas en zonas que estén incluidas tanto en las huellas de ruido del Plan Director como en la servidumbre acústica deberán disponer, de licencia de obras con anterioridad a la publicación del Real Decreto 1367/2007.
- ✓ Las viviendas y edificaciones de uso sensible que no estén incluidas dentro del ámbito del plan de aislamiento acústico ni en las huellas de ruido del plan director deberán disponer de licencia de obras anterior a la aprobación de la servidumbre acústica.



La ejecución del mismo se llevará a cabo siguiendo criterios de racionalidad económica, priorizando la ejecución de actuaciones de aislamiento acústico conforme a las siguientes fases de actuación:

1. Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por la isófona que define el plan de aislamiento acústico vigente.
2. Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por las isófonas L_d (7-19 h) 60 dB(A), L_e (19-23 h) 60 dB(A) y/o L_n (23-7 h) 50 dB(A) correspondientes al escenario actual de la propuesta de delimitación de servidumbre acústica.
3. Viviendas y edificaciones de usos sensibles situados dentro de la zona delimitada por las isófonas L_d (7-19 h) 60 dB(A), L_e (19-23 h) 60 dB(A) y/o L_n (23-7 h) 50 dB(A) correspondientes a los escenarios de desarrollo previsible, analizados en la propuesta de delimitación de servidumbre acústica. El aislamiento de las viviendas incluidas en los escenarios de desarrollo previsible se programará en función de la evolución del ruido y del volumen de tráfico previsto para este horizonte temporal.

Tomando como referencia de las actuaciones realizadas hasta el momento por Aena, se estima actualmente un precio medio de aislamiento de 12.407€.

De dichas actuaciones será informada la Comisión Mixta para el establecimiento de las servidumbres acústicas y el plan de acción del aeropuerto de Valencia creada mediante Orden PRE/1928/2011, de 7 de julio.

Tal y como se ha descrito en el apartado 4.3. *Número de viviendas expuestas*, se ha estimado una ampliación del ámbito de aplicación del Plan de Aislamiento Acústico vigente en la actualidad de 13.903 viviendas y edificios de usos sensibles localizados en los municipios de Aldaia, Manises, Mislata, Quart de Poblet, Riba-roja del Turia, Valencia y Xirivella

7. PROGRAMA DE SEGUIMIENTO Y CONTROL

Los capítulos precedentes han tratado de formalizar tanto los objetivos, como los plazos de actuación para las medidas del plan de acción. En este sentido, también es necesario plantear la necesidad de que estas medidas sean objeto de un programa de seguimiento y control que permitan evaluar, con una cierta periodicidad, la eficacia y grado de implementación de cada una de las medidas propuestas.

Para ello, a continuación se recoge el desglose de las principales medidas cuyo seguimiento se realizará mediante informes anuales o quinquenales.

7.1. MEDIDAS DE REFERENCIA PARA LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO ANUAL

El alcance de los informes de seguimiento anual deberá contener como mínimo las siguientes medidas:

- ✓ Seguimiento de la evolución del tráfico aéreo, tanto en número de operaciones como en tipo de flota, acaecido en el aeropuerto de Valencia durante el año.
- ✓ Síntesis y análisis de la evolución de los niveles sonoros recogidos por los terminales de monitorizado de ruido.
- ✓ Análisis y evolución del número de peticiones razonadas emitidas con motivo de la disciplina de tráfico aéreo implantada en el aeropuerto.
- ✓ Seguimiento de la evolución del plan de aislamiento acústico correspondiente al aeropuerto de Valencia.
- ✓ Seguimiento de la evolución de la implantación de procedimientos operativos para la reducción del ruido.
- ✓ Seguimiento de las medidas y propuestas acordadas en el marco de las comisiones y grupos de trabajo técnicos que puedan constituirse.



7.2. MEDIDAS DE REFERENCIA PARA LOS INFORMES DE SEGUIMIENTO QUINQUENAL

La delimitación de las servidumbres acústicas será revisada cuando se produzcan modificaciones sustanciales en las infraestructuras, que originen variaciones significativas de los niveles sonoros en el entorno de las mismas.

De forma adicional al párrafo anterior, siguiendo con el periodo de revisión de isófonas marcado por la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, se analizará con un intervalo de cinco años el grado de desviación operacional respecto a los escenarios considerados en la delimitación.