

ÍNDICE

I. MEMORIA

I.1. Antecedentes

INTRODUCCIÓN

Objetivo y Alcance

Entidad Promotora del Plan Especial

MARCO LEGAL Y PLANEAMIENTO VIGENTE

Normativa en el Sector de la Navegación Aérea

Normativa Territorial

Normativa Ambiental

Otras Normativas

Planeamiento Vigente

Orden Ministerial de Aprobación del Plan Director

PRINCIPIOS GENERALES

Estructura Funcional del Aeropuerto

SITUACIÓN ACTUAL

Antecedentes

Aeropuerto Actual

Redes de Circulaciones

Necesidades de Desarrollo del Aeropuerto

I.2. Ordenación

DESCRIPCIÓN

Ámbitos Afectados por el Aeropuerto

Organización Espacial y Ordenación según Subsistemas

Redes de Infraestructuras

I.3 Anejos Memoria

1. LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO

Servidumbres Aeronáuticas

Servidumbres Acústicas

Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo, por el que se modifican las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia

Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Valencia.

2. ESTRUCTURA DE LA PROPIEDAD DEL SUELO

Relación de Parcelas Afectadas por Ocupación para el Desarrollo del Aeropuerto

3. INFORMACIÓN AMBIENTAL

Evaluación Ambiental Estratégica de Instrumentos de Planificación

Evaluación de Impacto Ambiental de Proyectos

Gestión Ambiental de las Actividades del Aeropuerto

II. EVALUACIÓN ECONÓMICA

1. ESTUDIO ECONÓMICO-FINANCIERO

2. PLAN DE ETAPAS-CONJUNTO DE ACTUACIONES

3. INFORME DE SOSTENIBILIDAD ECONÓMICA

III. NORMAS URBANÍSTICAS

1. CONDICIONES GENERALES

2. NORMAS PARA EL DESARROLLO DEL PLAN ESPECIAL

3. COMPATIBILIDAD DEL SISTEMA GENERAL AEROPORTUARIO CON SU ENTORNO

4. CONDICIONES PARTICULARES

5. AFECCIONES DERIVADAS DE OTRAS LEGISLACIONES

IV. PLANOS

I. MARCO GENERAL

II. INFORMACIÓN

III. ORDENACIÓN



la delimitación de las zonas de servidumbres acústicas mediante mapas de ruido, y en sus Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera, la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea y de la calidad de vida en el entorno del aeropuerto.

NORMATIVA TERRITORIAL

Dado su carácter de núcleo de comunicaciones e intercambiador modal de gran complejidad, y siendo a la vez un elemento importante de la estructura territorial, con gran necesidad de espacio, el Sistema General Aeroportuario, cuya competencia exclusiva reside en la Administración General del Estado, puede estar afectado también por la normativa en materia territorial y urbanística: la Planificación Regional u Ordenación del Territorio de las Administraciones Autonómicas, y el Planeamiento Urbanístico de la Administración Local, si bien, como se ha indicado anteriormente, estas normativas no podrán incluir determinaciones que supongan interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación aeroportuaria.

Como ya se ha indicado, la tramitación y aprobación de los Planes Especiales Aeroportuarios debe interpretarse conforme a lo dispuesto por las leyes urbanísticas y de ordenación territorial de la Comunidad Autónoma respectiva, a la vez que se encuentran sujetos a lo dispuesto por las leyes sectoriales del Estado y a las conclusiones sentadas por la jurisprudencia constitucional en relación con la planificación sectorial del mismo.

En este sentido, el presente Plan Especial se formula teniendo como base las previsiones contenidas en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia, siendo preceptivo que, previamente a su aprobación definitiva, la Administración competente dé traslado a Aena del acuerdo de aprobación provisional para que dicho organismo recabe los informes del Ministerio de Fomento y se pronuncie según los plazos y contenidos establecidos en el artículo 9 del Real Decreto 2591/1998.

Normativa Estatal. Ley de Suelo

La legislación básica en materia de suelo la constituye el Real Decreto Legislativo 7/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Suelo y Rehabilitación Urbana.

Con carácter supletorio se aplica la Ley sobre Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (Texto Refundido Real Decreto 1346/1976, de 9 de abril), así como sus Reglamentos de Desarrollo.

Normativa Autonómica

La Constitución de 1978 establece en su artículo 148.1.3º la competencia de las Comunidades Autónomas en materia de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Vivienda, por lo que en estos momentos existe una gran variedad de figuras e instrumentos de planeamiento territorial en todo el país.

Por otro lado, la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local 7/1985, de 2 de abril, otorgó a los municipios competencia en materia de ordenación, gestión, ejecución y disciplina urbanística, en los términos establecidos por la legislación del estado y de las Comunidades Autónomas.

En el marco constitucional y a través del Estatuto de Autonomía de la Comunitat Valenciana, aprobado por Ley Orgánica 1/2006, de 10 de abril, de Reforma de la Ley Orgánica 5/1982, de 1 de julio, que en su artículo 49, párrafo 9º, establece la competencia de la Generalidad en materia de Ordenación del territorio y del litoral, urbanismo y vivienda.

En el ejercicio de estas competencias recientemente se ha aprobado la Ley 5/2014, de 25 de julio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana (LOTUP). La Ley recoge como planeamiento de carácter territorial:

- La Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana establece los objetivos, criterios y directrices para la ordenación territorial de la Comunitat. Las estrategias se expresarán mediante propuestas de carácter orientador y dinamizador, cuyo nivel de vinculación será establecido en las mismas. Los Planes de Acción Territorial, que desarrollan, los objetivos, principios y criterios de la Ley, y de la Estrategia Territorial. Los planes de acción territorial son de carácter sectorial o integrado, según que estén vinculados a uno o varios sectores de la acción pública. Su ámbito puede comprender, en todo o en parte, varios términos municipales.

- Los planes de acción territorial son instrumentos de ordenación territorial que desarrollan, en ámbitos territoriales concretos o en ámbitos sectoriales específicos, los objetivos y criterios de esta ley y de la Estrategia Territorial de la Comunitat Valenciana. El ámbito de los planes de acción territorial puede comprender, en todo o en parte, varios términos municipales.

Por otra parte, la LOTUP tiene por objeto la regulación de la ordenación del territorio, de la actividad urbanística y de la utilización del suelo para su aprovechamiento racional de acuerdo con su función social, así como la evaluación ambiental y territorial de planes y programas, en el ámbito de la Comunitat Valenciana.

La Ley recoge entre los instrumentos de planeamiento los Planes Especiales en el artículo 14.3, y en el artículo 43 señala: “Los Planes Especiales complementan a los demás planes y, en su caso, los modifican. Pueden formularse con la finalidad de establecer la ordenación territorial y urbanística de actuaciones incluidas en otros instrumentos de ordenación, la ordenación de proyectos de obras, servicios o actividades que sean de interés general, o en los supuestos regulados en la legislación sectorial que resulte de aplicación”.

Recoge igualmente como determinación de la ordenación estructural, la delimitación de perímetros de afección y protección exigidos por la legislación sectorial.

Respecto a la actividad administrativa de control de la legalidad urbanística, el artículo 224.4 recoge que cuando las obras sean promovidas por la Administración del Estado se sujetarán a las prescripciones legales que le sean aplicables (Disposición adicional décima del Real Decreto Legislativo 2/2008, de 20 de junio, Texto refundido de la Ley del Suelo).

La tramitación de los Planes Especiales se establece en el Título III del Libro I de la LOTUP, que recoge el procedimiento de elaboración y aprobación de planes y programas.

Asimismo, en relación con la ordenación del territorio se aprobó la Ley 5/2018, de 6 de marzo, de la Huerta de València, con el objeto de preservar, recuperar y dinamizar la Huerta como espacio con reconocidos valores agrarios, ambientales, paisajísticos, arquitectónicos, históricos, culturales y antropológicos, que son determinantes para el progreso económico, la calidad de vida de la ciudadanía y la gestión sostenible del área metropolitana de València, promoviendo la rentabilidad y viabilidad económicas de la actividad agraria

NORMATIVA AMBIENTAL

Normativa Estatal

La normativa básica en el ámbito estatal está constituida por la Ley 21/2013, de 9 de diciembre, de Evaluación ambiental. Esta ley establece las bases que deben regir la evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, garantizando en todo el territorio del Estado un elevado nivel de protección ambiental.

Asimismo, esta ley establece los principios que informarán el procedimiento de evaluación ambiental de los planes, programas y proyectos que puedan tener efectos significativos sobre el medio ambiente, así como el régimen de cooperación entre la Administración General del Estado y las comunidades autónomas a través de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente.

e) Desarrollar la investigación, la innovación y la aplicación de las nuevas tecnologías a la actividad logística.

El Objetivo 2. Situar el área urbana de Valencia dentro del conjunto de las grandes metrópolis europeas, como tendencias y retos del futuro, incluye que se requiere una ampliación del Aeropuerto de Valencia que evite futuros estrangulamientos de su actividad, así como prever soluciones racionales a los futuros aumentos de las demandas aeroportuarias, para evitar una situación de colapso que afectaría al conjunto de la estructura productiva.

El Objetivo 18 es mejorar la conectividad interna y externa de la Comunidad Comunitat Valenciana. El Aeropuerto de Valencia constituye un nodo fundamental para reforzar la actividad turística y empresarial, lo que unido a la intermodalidad con la alta velocidad puede producir efectos sinérgicos en la competitividad global del territorio.

Entre las propuestas estratégica incluidas para el Área Funcional de Valencia que afectan al aeropuerto, cabe destacar, entre otras, las siguientes actuaciones:

Proponer un conjunto de Infraestructuras de vertebración externa e interna para la mejora de la conectividad global del área funcional.

- Ampliación aeropuerto

Desarrollar actuaciones que permitan mejorar la movilidad sostenible en el área funcional.

- Plataforma reservada de transporte Feria Valencia-Aeropuerto

Proponer actividades económicas innovadoras basadas en los sectores industriales.

- Cluster de la automoción-aeronáutica

- Centro de carga aérea en el aeropuerto de Manises

En los proyectos a desarrollar en el ámbito del Sistema General Aeroportuario se deberán tener en cuenta las determinaciones que establecen los Planes de Acción Territorial. Entre los Planes de Acción Territorial que afectan a la provincia de Valencia se hallan:

Plan de Acción Territorial de Carácter Sectorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA) (DOGV nº 4429, de 30 de enero de 2003).

Su finalidad es el análisis relativo al impacto territorial asociado al riesgo de inundación en el ámbito de la Comunidad Valenciana, con el fin de dar cumplimiento a los siguientes objetivos:

- Análisis y diagnóstico de la situación actual del impacto existente en el territorio de la Comunitat Valenciana.

- Definición de los objetivos a conseguir de acuerdo con la evaluación territorializada del impacto asociado al riesgo de inundación.

- Proposición justificada de las medidas de actuación previstas para la reducción de dicho impacto.

- Articulación con el planeamiento municipal y territorial integrado existente, así como con el previsto por otras administraciones competentes.

- Normativa técnica y de protección aplicables en la ejecución del plan.

- Evaluación del coste a partir del de las actuaciones concretas con establecimiento del orden de prioridades en su ejecución.

Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunitat Valenciana (PATFOR). Se concibe como una herramienta de ordenación y gestión que articula y programa en el tiempo y sobre el territorio las actuaciones futuras en el ámbito de la política forestal.

Su objetivo es definir el modelo forestal de la Comunitat Valenciana, basado en su integración con el desarrollo rural, en la gestión sostenible, la multifuncionalidad de los montes y la conservación de la diversidad biológica y paisajística.

Para ello, establece cuatro estrategias que marcan los ámbitos de actuación del plan:

- Establecer un marco de objetivos y criterios de gestión forestal, con capacidad para adaptarse a la dinámica del escenario rural, desde el punto de vista socioeconómico y ambiental.

- Crear y fomentar modelos de gobernanza forestal participativos y adaptados a las diferentes realidades y estructuras de la propiedad.

- Clarificar el marco normativo y simplificar el marco procedimental, facilitando su aplicabilidad y proximidad de cara al ciudadano.

- Mejorar la convivencia y fomentar la participación de los actores que integran el sector.

- Aprovechar el territorio forestal como generador de empleo en el medio rural.

Plan de Acción Territorial de la Infraestructura Verde del Litoral de la Comunitat Valenciana y el Catálogo de Playas de la Comunitat Valenciana (PATIVEL) (DOGV nº 8293, de 11 de mayo de 2018).

Su finalidad es la conservación activa del litoral, en el sentido establecido en la Estrategia Territorial Europea, compatibilizando la protección de sus múltiples valores ambientales, territoriales, culturales, paisajísticos, de protección frente a riesgos, con la puesta en valor de los mismos. Sus objetivos son los siguientes:

- Definir y ordenar la infraestructura verde supramunicipal del litoral, protegiendo sus valores ambientales, territoriales, paisajísticos, culturales, educativos y de protección frente a los riesgos naturales e inducidos y del cambio climático.

- Garantizar la conectividad ecológica y funcional entre los espacios del litoral y el interior y evitar la fragmentación de la infraestructura verde.

- Potenciar el mantenimiento de espacios libres de edificación y urbanización en la franja litoral, evitando la consolidación de continuos edificados y de barreras urbanas que afecten a los valores del espacio litoral.

- Garantizar la efectividad de la protección de las servidumbres del dominio público marítimo terrestre y de sus zonas de protección.

- Armonizar el régimen jurídico general de los suelos del espacio litoral.

- Mejorar la calidad y funcionalidad de los espacios del litoral ya urbanizados, de gran importancia económica, social y ambiental, y en especial para el fomento de un turismo de calidad.

- Facilitar la accesibilidad y la movilidad peatonal y ciclista en el litoral y en sus conexiones con el interior del territorio.

LA RELACIÓN DEL AEROPUERTO CON SU ENTORNO

SERVIDUMBRES AERONÁUTICAS

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia fueron establecidas por Real Decreto 856/2008, de 16 de mayo (BOE nº 129, de 28 de mayo de 2008), por el que se modifican las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia.

El desarrollo de las instalaciones del Aeropuerto de Valencia trae como consecuencia la adecuación al mismo de las servidumbres aeronáuticas, incluidas las acústicas.

Dichas servidumbres (que a continuación se definen de forma general), quedan recogidas con detalle en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia, concretamente en el documento III “Estudio de la Incidencia del Aeropuerto y de las Infraestructuras Aeroportuarias en el Ámbito territorial Circundante”, así como en los planos correspondientes de su parte II “Planos”, y en los correspondientes reales decretos que las establecen.

En el presente Anejo se han recogido las Servidumbres Aeronáuticas, tanto las correspondientes al Real Decreto 856/2008, plano nº 5.1 (hojas 1 a 2), como las propuestas de servidumbres aeronáuticas, incluidas en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia, correspondientes al Estado Actual, plano nº 5.2 (hojas 1 y 2), y las correspondientes al Desarrollo Previsible, plano nº 5.3 (hojas 1 y 2).

Servidumbres de Aeródromo, Radioeléctricas y de Operación

Existen tres tipos de servidumbres asociadas a cualquier aeropuerto, que definen el espacio aéreo que debe mantenerse libre de obstáculos en su entorno, y que son totalmente necesarias para que puedan llevarse con seguridad los distintos movimientos de las aeronaves en sus operaciones de despegue y aterrizaje.

Por un lado, están las servidumbres de aeródromo, las cuales son necesarias establecer en el aeropuerto y sus alrededores para la seguridad de los movimientos de las aeronaves, que dependen de la configuración del campo de vuelos.

Por otro, están las servidumbres radioeléctricas aeronáuticas, que permiten asegurar el correcto funcionamiento de las instalaciones radioeléctricas de comunicaciones y de ayuda a la navegación aérea, del que depende en gran parte la regularidad del tráfico aéreo

Por último, las servidumbres de operación de aeronaves, que es necesario establecer para garantizar las diferentes fases de las maniobras de aproximación por instrumentos a un aeródromo.

La descripción de estas Servidumbres Aeronáuticas se ajusta a lo especificado en el Decreto 584/1972, de 24 de febrero, de servidumbres Aeronáuticas, modificado por Real Decreto 1189/2011, de 19 de agosto, y Real Decreto 297/2013, de 26 de abril.

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia pueden consultarse en la página web:

http://www.seguridadaaerea.es/AESA/LANG_CASTELLANO/AEROPUERTOS/SERVIDUMBRES/RD_SSAAC_VALENCIANA/VALENCIA/

Las propuestas de Servidumbres Aeronáuticas incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia pueden consultarse en la página web:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/POLITICAS_AEROPORTUARIAS/ITA/PLANES_DIRECTORES/PLANES_DIRECTORES/PD_Valencia.htm

SERVIDUMBRES ACÚSTICAS

Según se ha comentado anteriormente, con la promulgación de la Ley 55/1999, de 29 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, cuyo artículo 63 cuatro añade una Disposición Adicional Única a la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, se dota de una nueva cobertura legal a las servidumbres acústicas. Estas servidumbres tienen por objeto garantizar la compatibilidad del aeropuerto con los usos y actividades que puedan implantarse en el territorio que lo rodea, en función de los niveles de ruido originado por las propias actividades aeroportuarias.

Posteriormente se ha aprobado la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, que implanta las medidas protectoras necesarias para salvaguardar los derechos de los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos de competencia estatal, así como garantiza que estas infraestructuras puedan seguir siendo un elemento clave para el desarrollo de la economía nacional y para el empleo.

Por otro lado, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre de 2003, de Ruido y sus reglamentos de desarrollo, contienen las disposiciones necesarias para fijar las servidumbres acústicas.

Esta Ley recoge en su Disposición Adicional Tercera la competencia de la Administración General del Estado en la determinación de estas servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea.

En el Aeropuerto de Valencia las servidumbres acústicas se encuentran aprobadas por Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción asociado del aeropuerto de Valencia (BOE nº 42, de 16 de febrero).

Como recoge el artículo Quinto de dicho Real Decreto, los instrumentos de planificación u ordenación territorial que definen ámbitos afectados por las servidumbres acústicas que se establecen, habrán de incorporar las restricciones que éstas imponen de acuerdo con el mapa de ruido que figura en el Real Decreto, a fin de conseguir la compatibilidad de la infraestructura aeroportuaria con las actividades existentes o futuras en el territorio afectado.

Para fijar los objetivos de calidad, los instrumentos de planificación u ordenación territorial deben tomar en consideración, tanto en el exterior como en el interior de la zona de servidumbre acústica, los valores límite que figuran en la Tabla A1, del Anexo III del Real Decreto 1367/2007, que establece, entre otros, como valores límite de inmisión en sectores con predominio de uso sanitario, docente y cultural los índices L_d y L_e 55 dB(A) y L_n 45 dB(A), para los sectores con predominio de uso residencial L_d y L_e 60 dB(A) y L_n 50 dB(A) y para los de uso terciario L_d y L_e 65 dB(A) y L_n 55 dB(A).

Las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Valencia pueden ser descargadas a través de la página web del Ministerio de Fomento.

http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/POLITICAS_AEROPORTUARIAS/ITA/SERVIDUMBRES_Y_RUIDOS/SERVI_AERO/default.htm

~~En el presente Anejo se han recogido las Afecciones Acústicas incluidas en el vigente Plan Director del Aeropuerto de Valencia: Isófonas correspondientes a la Calidad acústica actual. Período día (7-19 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.1, Calidad acústica actual. Período tarde (19-23 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.2, Calidad acústica actual. Período noche (23-7 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.3, Afcción acústica. Horizonte 3. Período día (7-19 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.4, Afcción acústica. Horizonte 3. Período tarde (19-23 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.5, y Afcción acústica. Horizonte 3. Período noche (23-7 h) (según R.D. 1367/2007), plano nº 6.6.~~

Las Afecciones Acústicas incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia pueden consultarse en la página web:

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCION_ES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/POLITICAS_AEROPORTUARIAS/ITAVPLANES_DIRECTORES/PLANES_DIRECTORES/PD_Valencia.htm

Posteriormente, de conformidad con lo previsto en el artículo 4.4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea mediante Orden PRE/1928/2011, de 7 de julio (BOE nº 165, de 12 de julio de 2011), se crea la Comisión Mixta para el establecimiento de las Servidumbres acústicas y el Plan de acción del Aeropuerto de Valencia como órgano colegiado de carácter interministerial, adscrito al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil.

La Comisión, como órgano consultivo de la Administración General del Estado en materias relacionadas con el establecimiento de las servidumbres acústicas del aeropuerto de Valencia y la adopción de los correspondientes planes de acción, ejercerá las siguientes funciones:

a) Informar preceptivamente las propuestas de Aena, como gestor aeroportuario para el establecimiento de las servidumbres acústicas del aeropuerto de Valencia.

b) Informar preceptivamente las propuestas que formule AENA como gestor aeroportuario, para la adopción de los planes de acción asociados a las servidumbres acústicas del aeropuerto de Valencia.

c) Velar por el cumplimiento de los planes de acción asociados a las servidumbres acústicas, exclusivamente en relación a los contenidos incluidos en los planes de acción aprobados. A tales efectos, la Comisión emitirá un informe anual sobre el cumplimiento y desarrollo de las previsiones de dichos planes.

Los informes previstos en los apartados a) y b), serán emitidos una vez que las propuestas para el establecimiento de las servidumbres acústicas y para la adopción de los planes de acción asociados a las mismas, hayan sido sometidos a los trámites de información pública y alegaciones de las administraciones territoriales afectadas.



III. OTRAS DISPOSICIONES

MINISTERIO DE FOMENTO

2188 *Real Decreto 54/2018, de 2 de febrero, por el que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el mapa de ruido y el plan de acción del aeropuerto de Valencia.*

La disposición transitoria de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, exige que se aprueben servidumbres aeronáuticas acústicas en aquellos aeropuertos que superen los 50.000 movimientos al año, cual es el caso del Aeropuerto de Valencia.

A su vez, el artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea obliga al Estado a establecer servidumbres acústicas para el caso en que se superen los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal.

Este real decreto tiene por objeto aprobar las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Valencia, su mapa de ruido y el plan de acción asociado a dichas servidumbres acústicas, y al mapa estratégico de ruido correspondiente al año 2012, previsto en el artículo 10.1 del Real Decreto 1513/2005 de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

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

Este real decreto se dicta al amparo del artículo 51 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, que prevé que la naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas se determinarán mediante real decreto acordado en Consejo de Ministros, conforme a las disposiciones vigentes, en cada momento, sobre tales servidumbres, y se fundamenta en el artículo 4 de la Ley del Ruido que atribuye a la Administración General del Estado la competencia para la delimitación de las zonas de servidumbre acústica y la aprobación de los mapas de ruido y planes de acción asociados de las infraestructuras de competencia estatal.

La normativa estatal del ruido establece idénticos objetivos, requisitos de elaboración y garantías procedimentales para los planes de acción tanto de las servidumbres aeronáuticas acústicas como de los mapas estratégicos de ruido. Las medidas de reducción de ruido contempladas en ambos casos son las mismas, mientras que las medidas con efectos sobre el territorio, es decir, el plan de aislamiento acústico, las medidas compensatorias y las medidas de gestión del suelo incluidas en el plan de acción resultan de aplicación exclusivamente a las servidumbres acústicas. Teniendo en cuenta lo anterior, procede junto a la aprobación de la servidumbre acústica, la aprobación única del plan de acción para ambos mapas.

En la tramitación de este real decreto se ha cumplido lo dispuesto en el artículo 4.4 de la Ley de Navegación Aérea. Para ello, se ha sometido a información pública en los términos previstos en el mencionado precepto, y en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido y sus desarrollos reglamentarios y se ha solicitado el informe de las Administraciones afectadas y el informe preceptivo de la Comisión Mixta para las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Valencia y su plan de acción.

En su virtud, a propuesta del Ministro de Fomento y previa deliberación del Consejo de Ministros en su reunión del día 2 de febrero de 2018,

DISPONGO:

Primero. *Aprobación de las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Valencia.*

1. Se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas del Aeropuerto de Valencia.

cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



2. La zona de servidumbre acústica comprende el territorio del entorno del aeropuerto delimitado exteriormente por las curvas de nivel correspondientes a los índices acústicos $L_d \geq 60$ dB(A), $L_e \geq 60$ dB(A) y $L_n \geq 50$ dB(A) que representan el nivel de ruido generado por el funcionamiento de la infraestructura aeroportuaria, de conformidad con el artículo 8 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas. La zona de servidumbre se delimita en el mapa de ruido que se incluye como anexo I.

En el interior del perímetro de la zona de servidumbres acústica, las inmisiones podrán superar los objetivos de calidad acústica aplicable a las correspondientes áreas acústicas, de conformidad con lo establecido en el citado artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio y el artículo 7.3 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Segundo. *Aprobación del mapa de ruido.*

Se aprueba el mapa de ruido del Aeropuerto de Valencia, elaborado de acuerdo con las especificaciones del artículo 8, letra a), del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, que figura como anexo I.

La memoria técnica correspondiente al mapa de ruido y la delimitación de la servidumbre acústica será accesible de forma íntegra en la página web pública de Aena S.M.E., S.A., y del Ministerio de Fomento.

Tercero. *Aprobación del plan de acción del Aeropuerto de Valencia.*

1. Se aprueba el plan de acción del mapa de ruido de las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Valencia con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4.2, apartado b) de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, y del mapa estratégico de ruido correspondiente al año 2012, de acuerdo con lo establecido en el artículo 10 del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 17/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

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

2. El contenido del plan de acción se ajusta a los requisitos establecidos en el anexo V del Real Decreto 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental.

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

Los términos municipales que se encuentran comprendidos en el área afectada por las servidumbres acústicas del Aeropuerto de Valencia, son los siguientes:

- Aldaia.
- Manises.
- Mislata.
- Quart de Poblet.
- Riba-roja de Túria.
- València.
- Xirivella.

Quinto. *Planeamiento territorial y urbanístico.*

En cumplimiento de lo establecido en la disposición adicional única de la Ley 48/1960, de 21 de julio, la disposición adicional de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, y el artículo 17 de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, los instrumentos de planificación u ordenación territorial que definan ámbitos afectados por las servidumbres acústicas que se establecen para el Aeropuerto de Valencia, habrán de incorporar las restricciones que éstas imponen

cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



de acuerdo con el mapa de ruido que figura en el anexo I, a fin de conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de la infraestructura aeroportuaria con las actividades existentes o futuras en el territorio de la zona afectada, de acuerdo con lo previsto en el artículo 7 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Para fijar los objetivos de calidad, los instrumentos de planificación deberán tomar en consideración, tanto en el exterior como en el interior de la zona de servidumbre acústica delimitada en el mapa de ruido del anexo I, los valores límite que figuran en la tabla A1, del anexo III del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre.

Sexto. *Efectos de los informes de la Dirección General de Aviación Civil ya emitidos.*

El informe favorable emitido por la Dirección General de Aviación Civil sobre el planeamiento general de los municipios afectados por las servidumbres acústicas, de acuerdo con lo establecido en la disposición adicional segunda del Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, extenderá sus efectos a los instrumentos de desarrollo del indicado plan en lo referente al uso de los predios por razones de afecciones acústicas, salvo que se modifiquen las condiciones de la ordenación aplicable a los ámbitos sujetos a dichas servidumbres.

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

Séptimo. *Actualización del mapa de ruido del Plan Director del Aeropuerto de Valencia.*

El mapa de ruido incluido como anexo I de este real decreto sustituye a las huellas de ruido incluidas en el Plan Director del Aeropuerto de Valencia, aprobado mediante Orden FOM/3417/2010, de 29 de noviembre (BOE núm. 2, de 3 de enero de 2011).

Octavo. *Entrada en vigor.*

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

Dado en Madrid, el 2 de febrero de 2018.

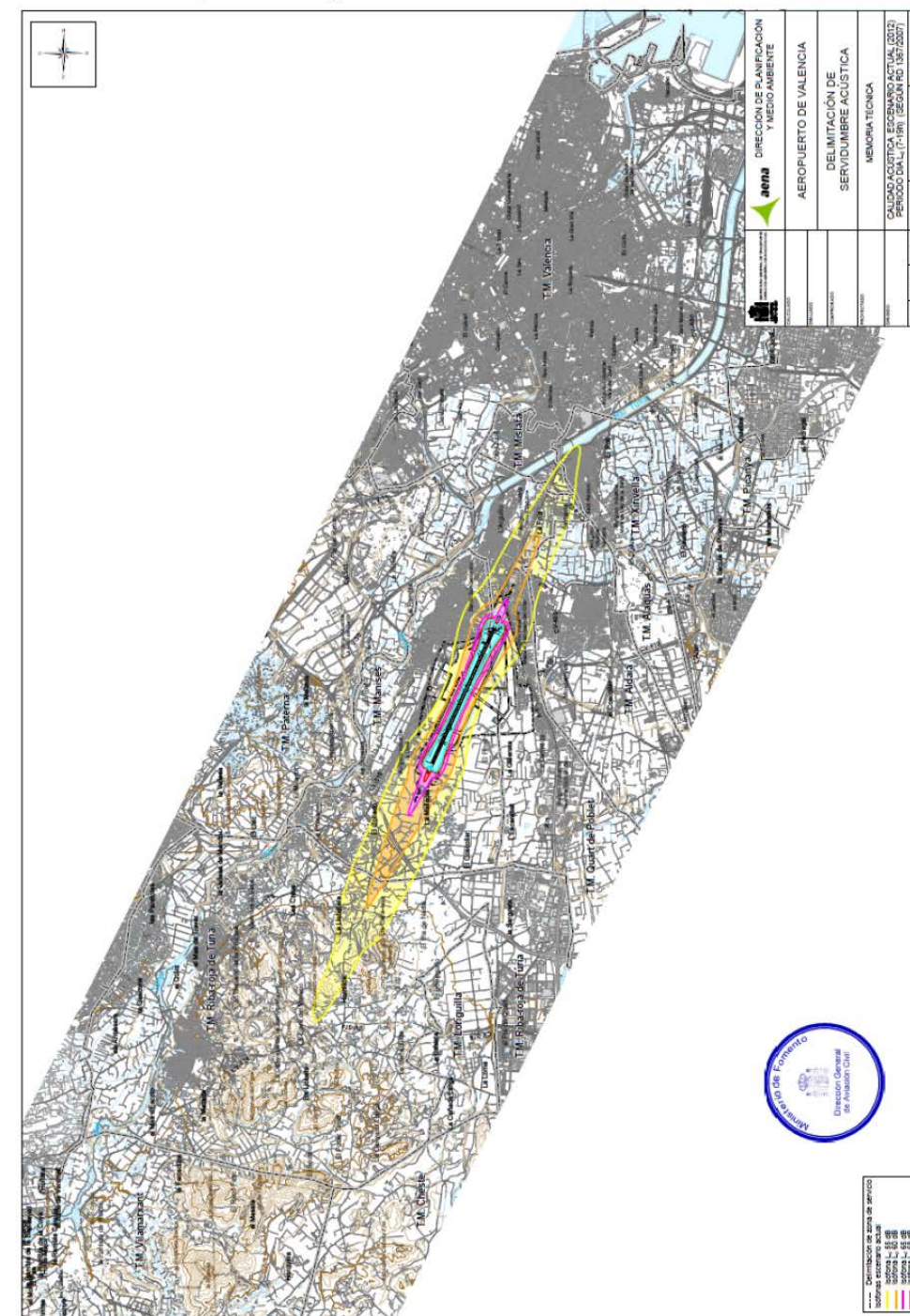
FELIPE R.

El Ministro de Fomento,
 ÍÑIGO JOAQUÍN DE LA SERNA HERNÁIZ

cve: BOE-A-2018-2188
 Verificable en <http://www.boe.es>



ANEXO I
 Mapas de ruido y delimitación de las servidumbres acústicas



cve: BOE-A-2018-2188
 Verificable en <http://www.boe.es>



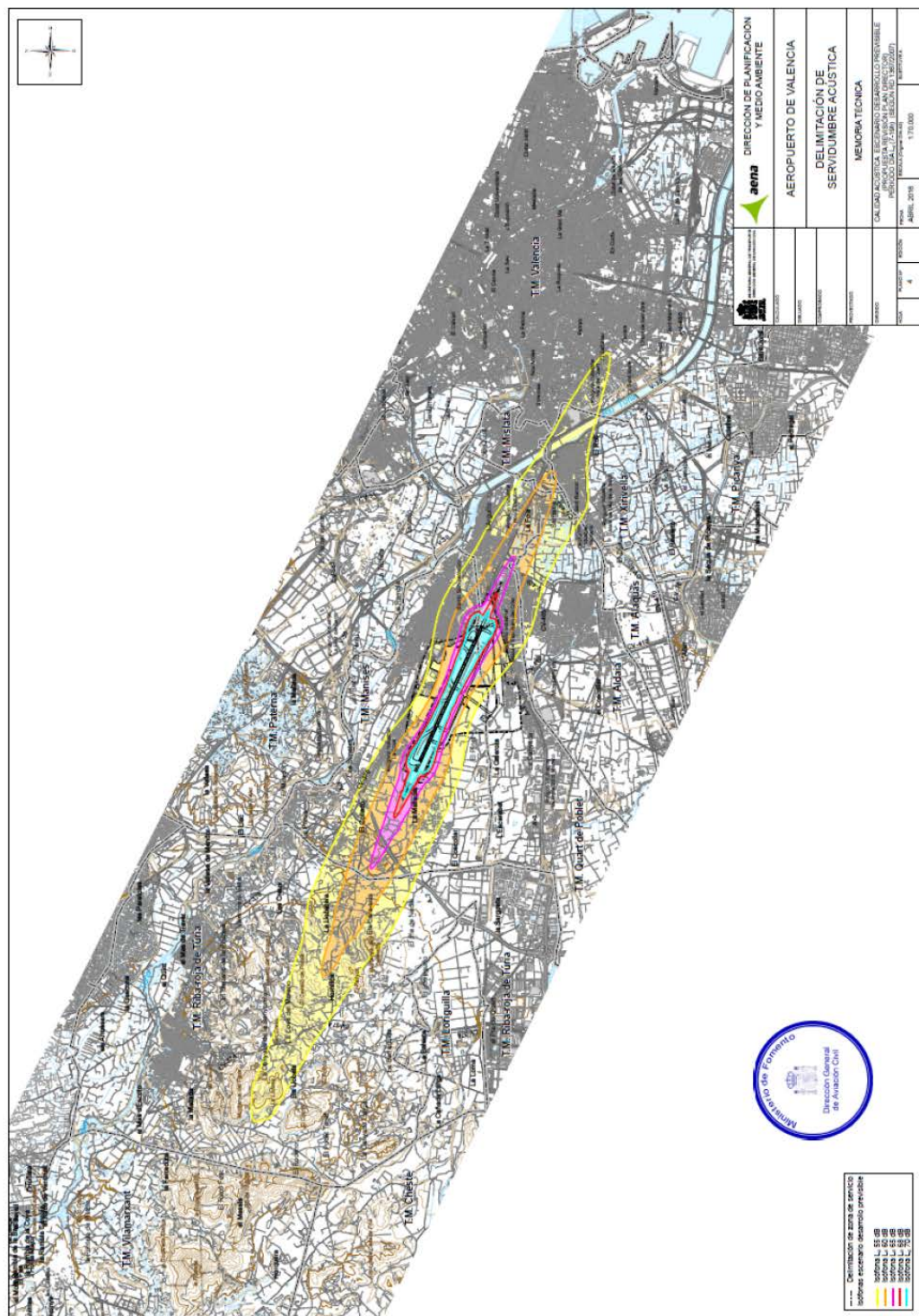
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 42

Viernes 16 de febrero de 2018

Sec. III. Pág. 18768



cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



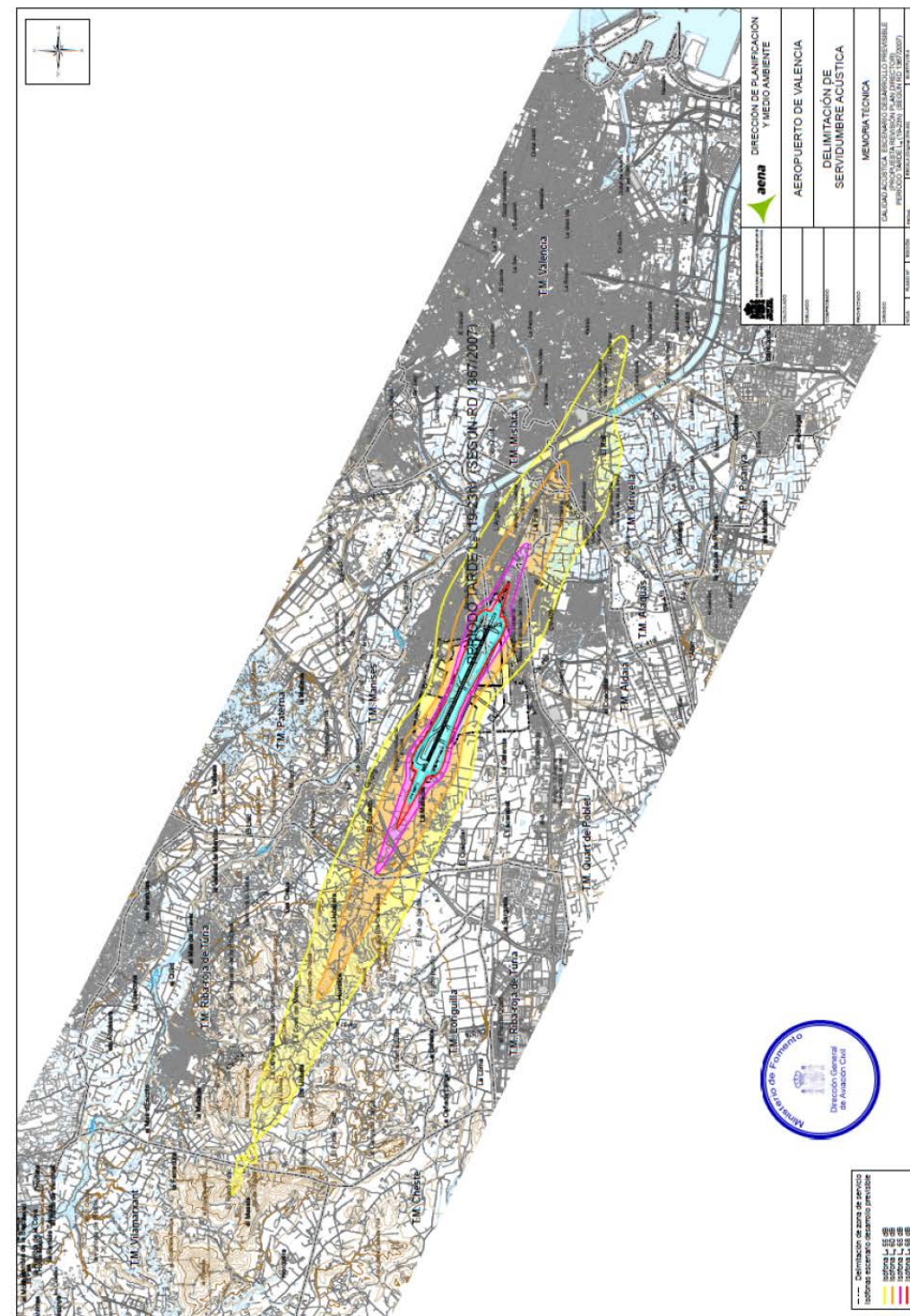
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 42

Viernes 16 de febrero de 2018

Sec. III. Pág. 18769



cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



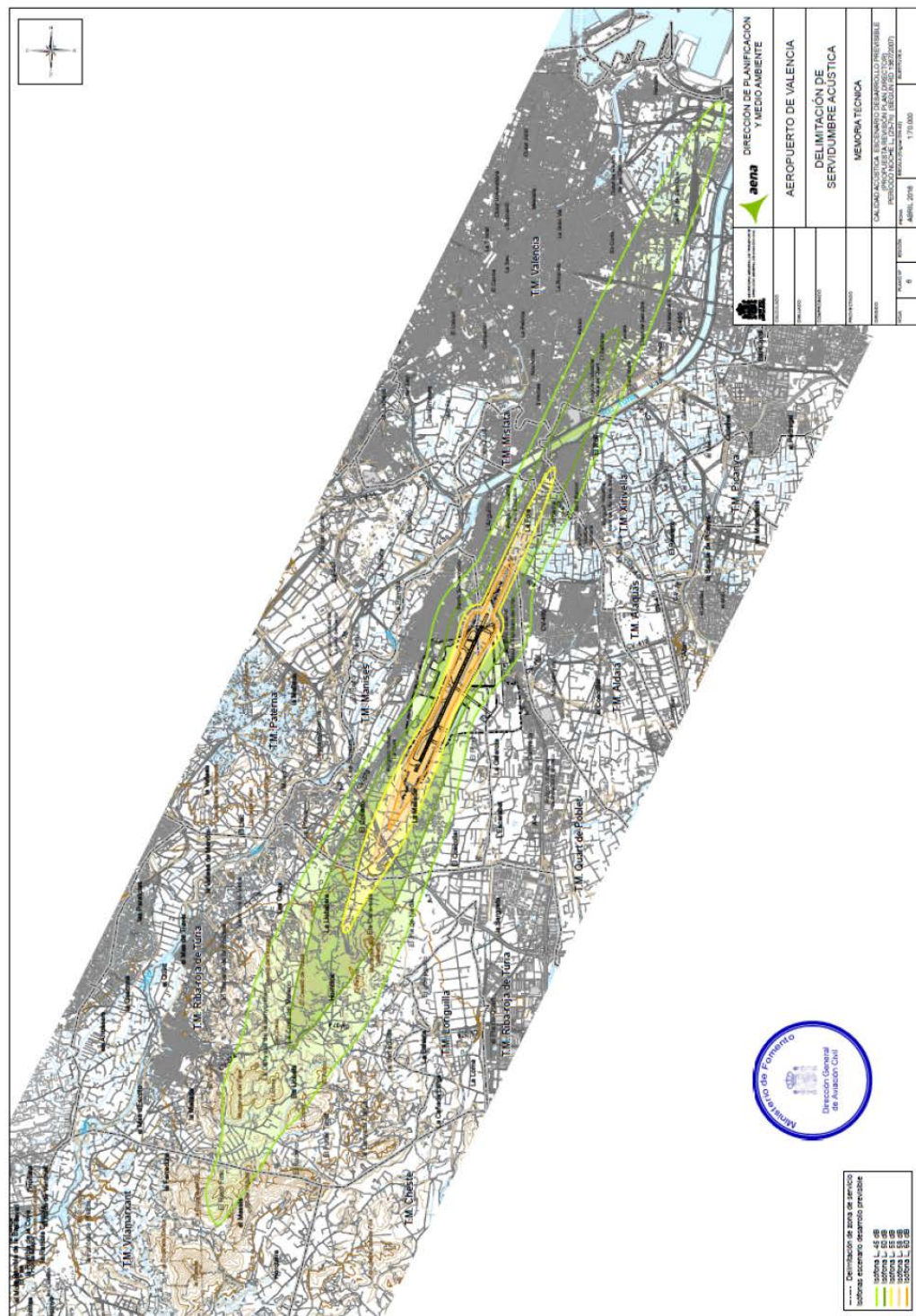
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 42

Viernes 16 de febrero de 2018

Sec. III. Pág. 18770



c/e: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



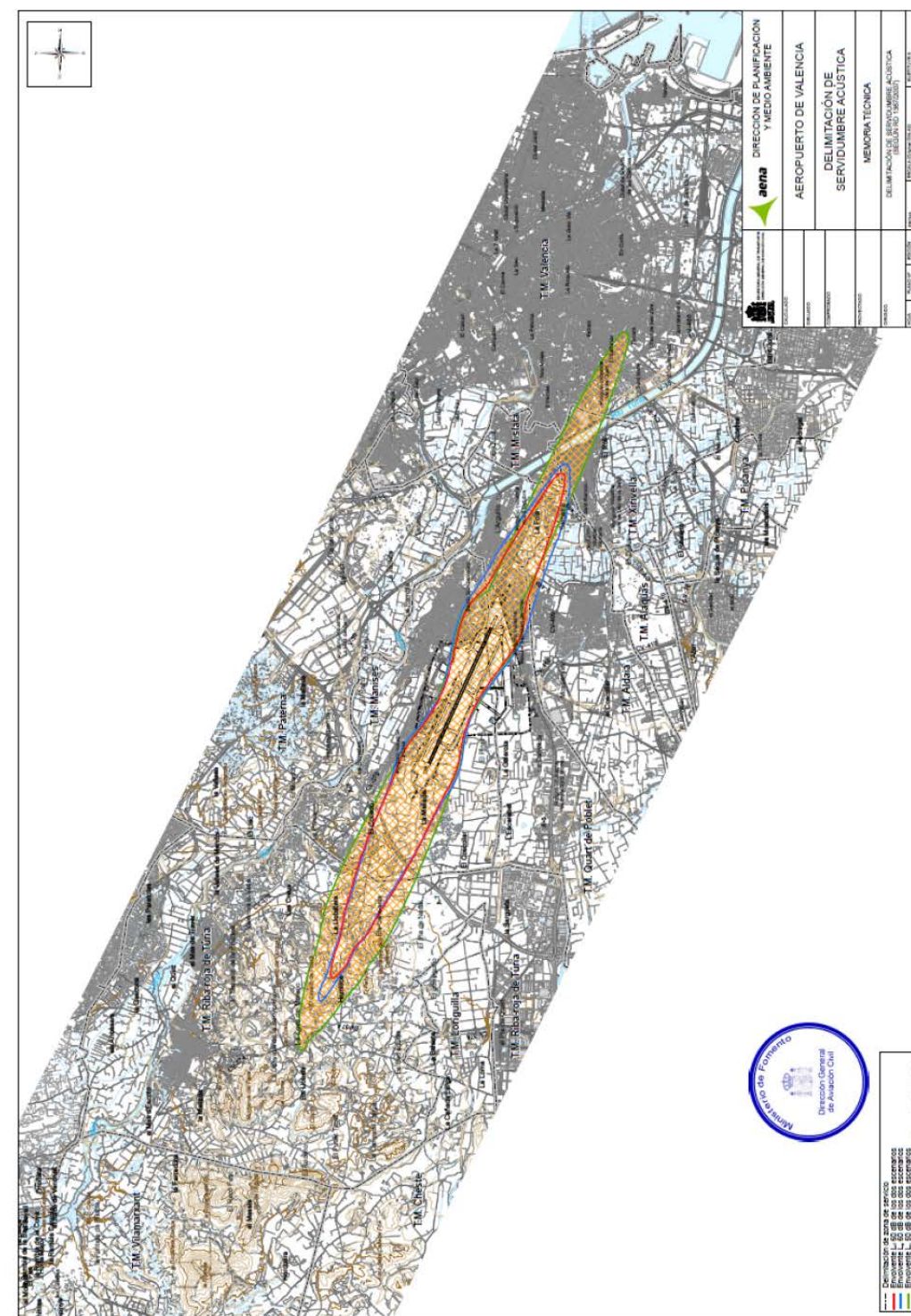
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 42

Viernes 16 de febrero de 2018

Sec. III. Pág. 18771



c/e: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



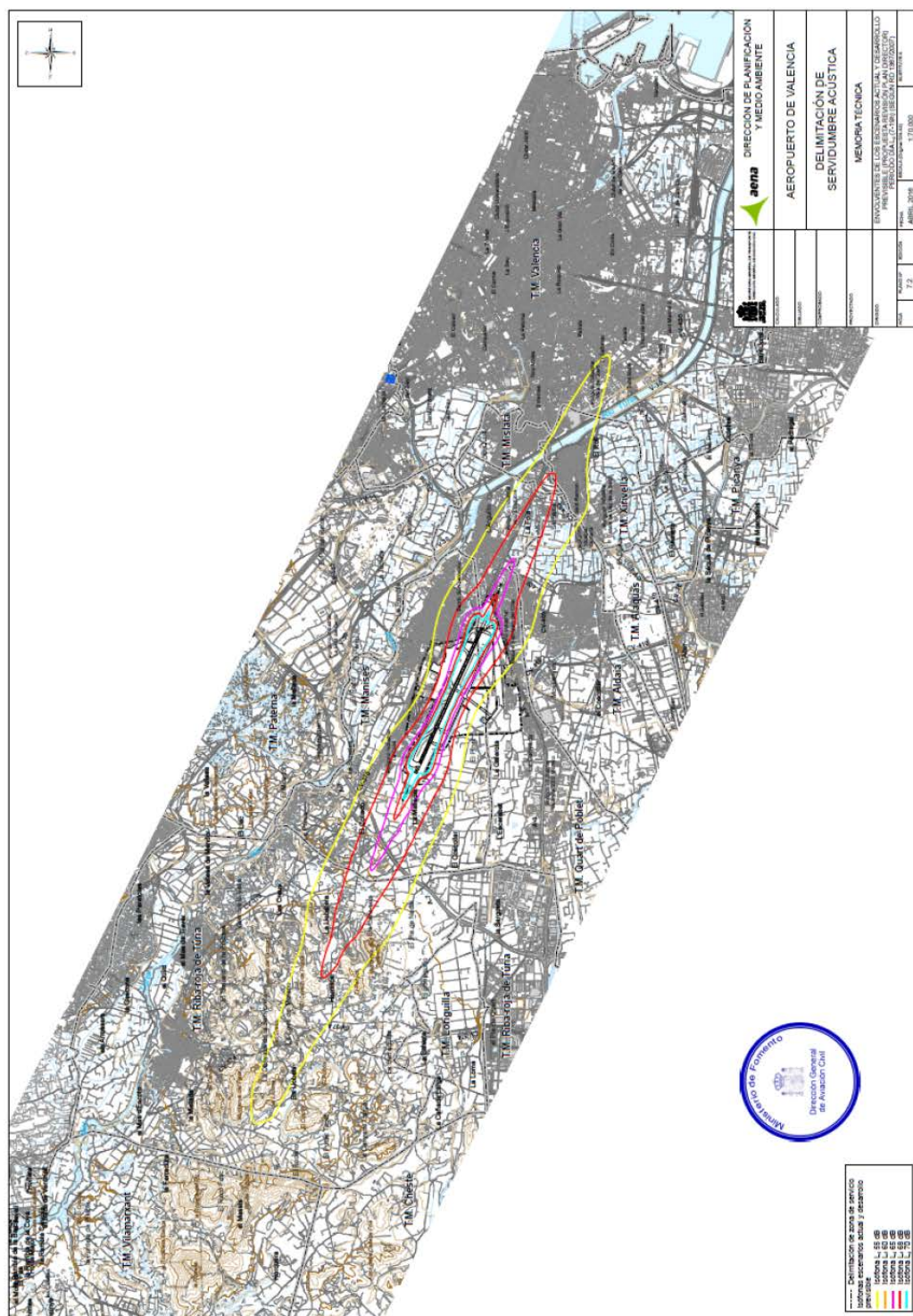
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



Núm. 42

Viernes 16 de febrero de 2018

Sec. III. Pág. 18772



cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



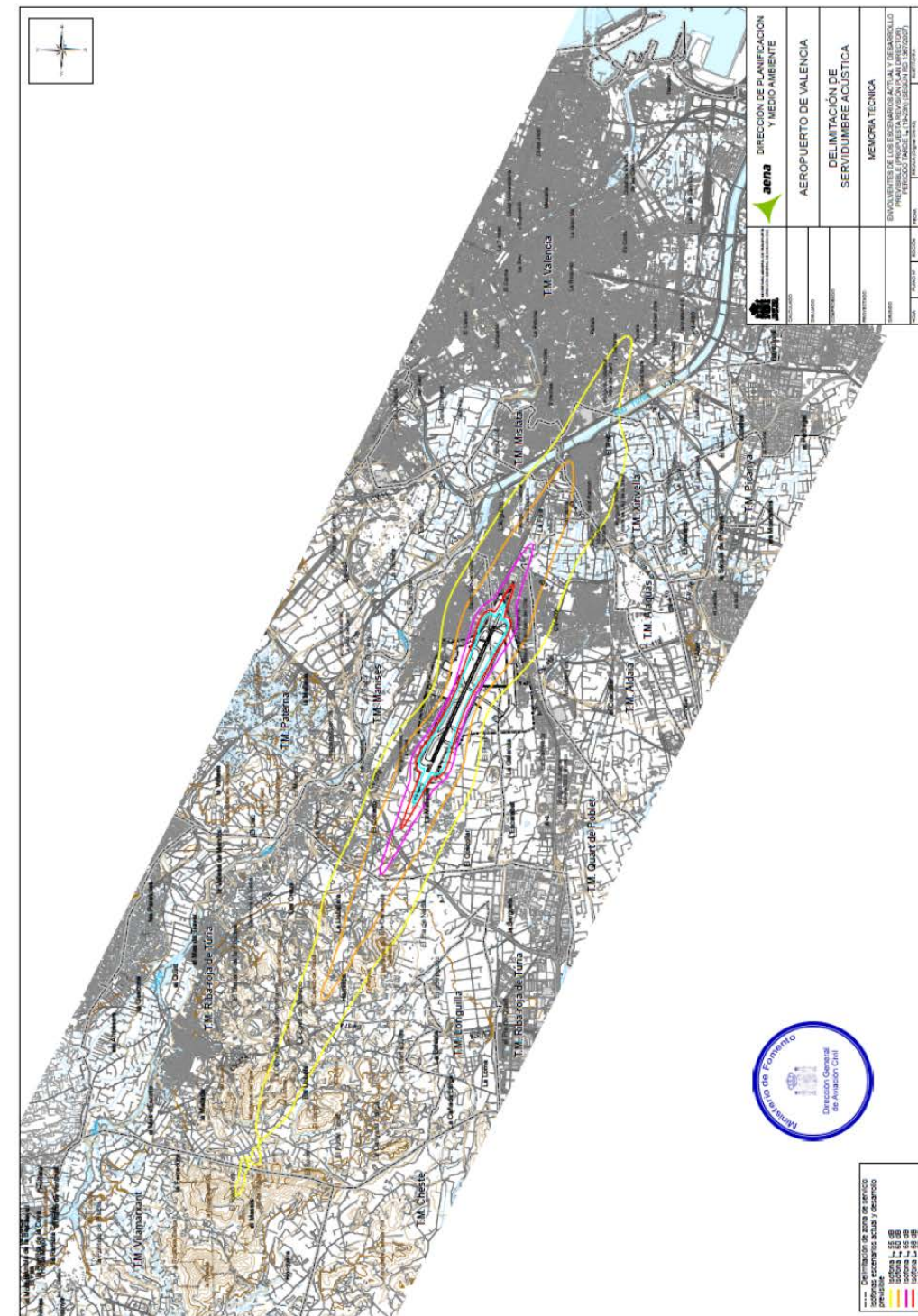
BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO



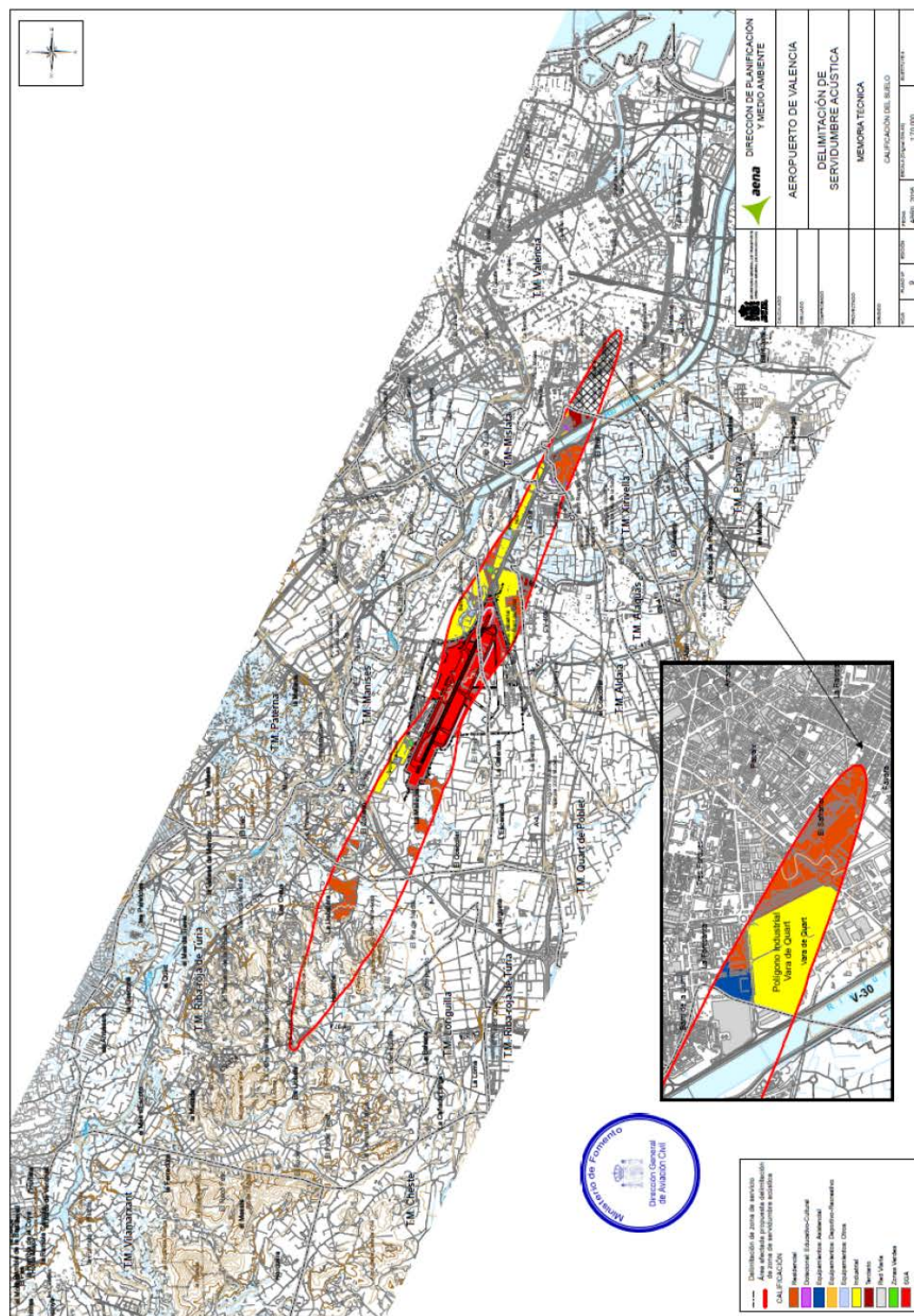
Núm. 42

Viernes 16 de febrero de 2018

Sec. III. Pág. 18773



cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



ANEXO II

Plan de Acción

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 medidas plan de acción. Delimitación de servidumbre acústica. Aeropuerto de Valencia

Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación
<i>1. Reducción de ruido en la fuente</i>			
1.1 Promover en los foros internacionales la adopción de requisitos cada vez más exigentes para la certificación acústica de las aeronaves.	Altamente beneficioso.	Impacto global.	En ejecución. Mantenimiento medida.
<i>2. Procedimientos operacionales</i>			
2.1 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 y P-RNAV (2018).

cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>



Medida	Valoración medida	Efecto	Plazo de implantación	
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.
2.4	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.
2.5	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.M.E., S.A.

cve: BOE-A-2018-2188
Verificable en <http://www.boe.es>