

Don José Manuel Hesse Martín  
Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA  
Edificio Piovera Azul  
C/ Peonias 2  
28042 MADRID

Ciudalcampo, 25/07/2007

Muy Sr. Nuestro,

Doña M<sup>a</sup> Angeles López Lax como representante legal y apoderada de la Asociación para la Comunicación e Información Medioambiental ACIMA, según copia de poderes para pleitos que acompaño, domiciliada en San Sebastián de los Reyes, calle Cerro del Toro nº 20, DP 28707, me dirijo a Vd. al objeto de efectuar alegaciones al Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas por Vd. publicado en el BOE B.O.E. nº 156 de 30 de junio, las cuales a continuación expongo:

#### **ALEGACIONES**

#### **PRIMERA:- INCOMPETENCIA DEL ÓRGANO QUE SUPUESTAMENTE LO FORMULA, LA DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE AENA**

Dice el artículo 4.1.a) en relación con el apartado 2 del mismo artículo de la ley 37/2003 de 17 de noviembre de ruido que la competencia para elaborar los mapas de ruido de las infraestructuras aeroportuarias corresponde a la Administración General del Estado. Así mismo el R.D. 1513/2005 de 16 de diciembre establece en su artículo 4.1.a) que a su entrada en vigor las autoridades habrán puesto a disposición del público **información sobre la autoridad responsable de la elaboración y aprobación** de los mapas de ruido.

No nos costa que el gobierno haya procedido a dicha designación ni en la memoria del mapa que ha sido publicada figura cual sea el órgano del estado responsable de su elaboración y aprobación, por lo que habremos de acudir al propio anuncio de su publicación en el B.O.E. nº 156 de 30 de junio. En él consta como "autoridad" de la que proviene la publicación el Director de Planificación de Infraestructuras de AENA, José Manuel Hesse Martín, sin que en dicho anuncio se haga mención a ningún acuerdo de aprobación provisional de dicho mapa por ningún órgano de la Administración del Estado, por lo que es de suponer **que la elaboración del mapa de ruido al que hacemos alegaciones es obra de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA, departamento que no reúne la condición de cuerpo de la administración general del Estado, resultando también al parecer que su Director carece de la condición de autoridad o funcionario.**

Entendemos que el único órgano competente de la Administración del Estado en materia aeronáutica es el Ministerio de Fomento y dentro del ministerio, según R.D. 1476/2004 de 18 de junio por el que se desarrolla su estructura orgánica básica, es al Secretario General de Transportes al que corresponde según artículo 7.1.b) *La programación, dirección y coordinación de los estudios sectoriales necesarios, informes de coyuntura y análisis del funcionamiento del servicio de transporte, con el fin de detectar las disfunciones y las necesidades y demandas sociales y permitir la propuesta y formulación de los objetivos y planes de actuación y de las medidas y acciones que deba tomar el departamento.* Dentro de ese apartado cabe pues la formulación de los mapas de ruido como parte del proceso de "evaluación y gestión del ruido ambiental, con la finalidad de prevenir, reducir o evitar los efectos nocivos, incluidas las molestias, derivadas de la exposición al ruido ambiental" según reza la exposición de motivos, párrafo 3º del R.D. 1513/2005 de 16 de diciembre de desarrollo de la ley del ruido en lo referente a la gestión del ruido ambiental.

De la Secretaría General de Transportes depende además AENA que tan sólo tiene competencias de gestión y formulación de propuestas entre las que se encuentra, los Planes Directores de los Aeropuertos, las servidumbres aeronáutica o la modificación de las huellas de ruido.

Dentro del organigrama de AENA, las funciones administrativas que se le encomiendan tan sólo recaen sobre el director del Ente pues sólo él tiene la condición de funcionario, careciendo Don José Manuel Hesse de dicha condición según el Estatuto de Aena, ni su departamento puede considerarse como órgano de la Administración del Estado según el artículo 54.2 la ley Ley 6/1997, de 14 de Abril, de organización y funcionamiento de la Administración General del Estado que determina que los órganos de las entidades públicas empresariales no son asimilables en cuanto a su rango administrativo al de los órganos de la Administración General del Estado.

Por otro lado y dado que los mapas de ruido son asimilables a las huellas acústicas o isófonas y a las servidumbres acústicas aeronáuticas en cuanto a que todos estos procedimientos tienen como finalidad valorar la afección acústica presente o futura de la operatividad del aeropuerto en un territorio determinado, de la normativa relativa a las servidumbres y las huellas de ruido también se desprende que la competencia en lo relativo a su aprobación y modificación corresponde al Secretario General de Transportes según de infiere de:

- a. La disposición transitoria tercera de la Ley del ruido 37/2003, **que equipara las isófonas a las zonas de servidumbre acústica** cuando dice: *"En tanto no se aprueben los mapas acústicos o las servidumbres acústicas procedentes de cada una de las infraestructuras de competencia de la Administración general del Estado se entenderá por zona de servidumbre acústica de las mismas el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por los puntos del territorio, o curva isófona, en los que se midan los objetivos de calidad acústica que sean de aplicación a las áreas acústicas correspondientes.*

- b. La Orden FOM/926/2005 de 21 de marzo por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general cuando dice textualmente en su exposición de motivos, al hablar de las incidencias que se hacen constar en los planes directores de los aeropuertos que *"entre estas incidencias destacan, por su repercusión en el planeamiento territorial, las afecciones acústicas, que se concretan a través de los planos o mapas de ruido, en los que se representan las curvas isófonas (en lo sucesivo «huellas de ruido») correspondientes a determinados niveles de inmisión acústica, obtenidas de acuerdo con las condiciones expresadas en la documentación del plan director"*. **La modificación de dicha huella de ruido (isófona o mapa de ruido), corresponde al Secretario General de Transportes, a propuesta de AENA y previo informe de la DGAC**, siempre y cuando la huella se cambie de lugar o se reduzca pues en otro caso debería aprobarse por el Ministro de Fomento, mediante modificación del Plan Director del Aeropuerto.

A todo ello debemos añadir que aunque la Ley del Ruido no lo diga, por coherencia de nuestro ordenamiento jurídico interno y en virtud del artículo 82.1 de la ley 30/1992 de 26 de noviembre de (LRJ-PAC) el **Ministerio de Medio Ambiente debería emitir informe previo** a la aprobación definitiva del mapa estratégico de ruido, dadas sus competencias en materia de seguimiento y vigilancia del cumplimiento de las condiciones ambientales impuestas en una declaración de impacto ambiental, conforme al artículo 7 del R.D.L. 1302/1986 de 28 de junio de Evolución de Impacto ambiental.

#### **SEGUNDA.- INADECUACIÓN DEL ESCENARIO DE ESTUDIO PARA REFLEJAR UNA SITUACIÓN ACÚSTICA EXISTENTE O PRONOSTICADA**

El R.D. 1513/2005 de 16 de diciembre de desarrollo de la ley del ruido en lo referente a la gestión del ruido ambiental define el *"mapa de ruido"* como la presentación de datos sobre una **situación acústica existente o pronosticada** en función de un índice de ruido, en la que se indicará la superación de **cualquier valor límite pertinente vigente**, el número de personas afectadas en una zona específica o el número de viviendas expuestas a determinados valores de un índice de ruido en una zona específica y como *"mapa estratégico de ruido"* un mapa de ruido diseñado para poder evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada, debido a la existencia de distintas fuentes de ruido, o **para poder realizar predicciones globales** para dicha zona.

Ya en su articulado, el artículo 8 determina que antes del 30 de junio de 2007 se habrán *"elaborado y aprobado por las autoridades competentes, mapas estratégicos de ruido sobre la situación del año natural anterior, correspondientes a .... grandes aeropuertos existentes en su territorio."*

El mapa publicado por el Sr. Hesse no hace referencia a **ninguna situación acústica existente en la actualidad, ni es la relativa al 2006**, tal y como en él mismo se reconoce, y desde luego **no hace la más mínima alusión a una previsible situación futura**, sin que por otro lado se justifique la irrelevancia de haber usado datos del año 2005 para el cumplimiento de los objetivos del mapa.

El escenario utilizado del 2005 no refleja una situación actual puesto que aquel año no estuvo completamente operativo el nuevo sistema aeroportuario de Madrid-Baajas tras la inauguración de las pistas 36R/18L y 33R/15L, no se había configurado el nuevo TMA actualmente operativo, (lo cual tuvo lugar en octubre de 2006) no se pudieron poner en práctica la totalidad de las rutas actualmente en uso con las condiciones de operación actuales, no se dio el mismo volumen de tráfico ni se dieron en definitiva las condiciones necesarias para el establecimiento de la operatividad del nuevo aeropuerto tras la ampliación, conforme al diseño pretendido en el Plan Director y sus sucesivas modificaciones de facto.

Por todo ello el mapa propuesto no puede cumplir la finalidad de informar a los ciudadanos de la situación acústica existente en su entorno, ni de servir de base para adoptar medida correctora alguna, ni mucho menos para reflejar una situación futura, (cuya dirección o resultado final se desconoce) tal y como pretende el mapa al hablar en su apartado 1. sobre el Objeto de estudio.

Con este mapa se nos presenta pues a los afectados una situación acústica tan irreal, como las isófonas aprobadas por la CSAM en el 2004 y las aprobadas en el Plan Director en 1999 como afección futura, con la particularidad de que en las anteriores evaluaciones (que no compara con la actual limitándose a aportar la gráfica de sus isófonas) los errores de diseño podrían tener disculpa por tratarse de cálculos matemáticos y proyecciones sujetos a error y condicionados a una posterior comprobación de las mediciones y operaciones reales tras la puesta en funcionamiento de la ampliación de pistas y operaciones, (tal y como se acordó en la CSAM), por lo que no se comprende cómo ahora, tres años mas tarde de la últimamente aprobada se acude a datos y operaciones irreales, de una hipotética situación que ya nunca mas se volverá a dar.

Por todo ello no obstante reconocer el esfuerzo realizado para reflejar un patrón de escenario a partir de una situación tan anómala y compleja como la que se dio en el 2005, permítanos que cuestionemos la verdadera utilidad o finalidad de dicho esfuerzo.

Argumentar que el mapa de ruido se ha hecho con datos del 2005 porque así todos los mapas de aeropuertos tenían la misma fecha no obedece a ninguna exigencia legal ni práctica, pues el cumplimiento de la legalidad vigente exige que sea del año 2006 y por el contrario y si no se cumple y no se justifica adecuadamente su razón o motivo, cabría pensar que la justificación hay que encontrarla en la inconveniencia para AENA de los datos que hubieran resultado de haberse tomado en consideración la situación real durante el año 2006.

En enero de 2007, con motivo de un procedimiento judicial interpuesto por la Asociación, tuvimos ocasión de efectuar un estudio de los registros publicados por AENA de mediciones de ruido anuales de los años 2005 y 2006 de las 24 estaciones entonces operativas, a fin de compararlos con los datos de 1999 y valorar como se había distribuido el ruido tras la ampliación. Los datos fueron extraídos de la página Web de AENA, todos tenían decimales y de ellos se infería un incremento superior a un dB del 2005 al 2006 en todas las 24 estaciones de medición, **siendo dicho incremento incluso superior a 3 dB**

**en la mayoría de ellos (13 de los 24)** lo que podría llevarnos a interpretar que AENA no ha reparado en incumplir con lo preceptuado por el R.D 1513/2005 de reflejar la situación real del año 2006 por miedo a verse obligada a adoptar medidas correctoras de ruido que sin duda comportarían restricciones para la operatividad del aeropuerto y su continua ampliación hasta alcanzar su máximo previsto y de ahí al sin sentido de la ampliación o la injustificación de sus resultados operativos y económicos.

Pero es que además, al comprobar a día de hoy los mismos informes anuales relativos al 2005 y 2006 publicados en la Web de AENA, hemos quedado muy sorprendidos al comprobar que **dichos datos no coinciden con los publicados a primeros de año** que nos sirvieran para nuestro estudio, de suerte que ahora dichas cifras han sido todas ellas redondeadas al alza, resultando menor la diferencia entre 2005 y 2006.

La modificación de los datos de 2005 y algunos del 2006 es especialmente llamativa en estaciones como el Molar, Torrejón, Algete, San Fernando, Mejorada y Belvis en donde el aumento ha superado los 3dB, destacando entre todos "*Santo Domingo donde el LEQ día y avión ahora figura con Casi 5dB en más en 2005 (leq total y avion) y Belvis del Jarama en donde el Leq avión en 2005 aumentó casi 8 dB.*

Esta re-evaluación de datos, debería ser justificada por AENA dado que si hubiera sido con motivo de un nuevo sistema de evaluación habría dado incrementos semejantes en todas las estaciones o se habría dado una explicación en la propia web, lo cual esperamos suceda pronto pues de otro modo podría dar a entender que con ello se ha querido justificar resultados a favor de determinados núcleos de población. Y como ejemplo baste con comprobar cómo estando prácticamente juntas las urbanizaciones de **Santo Domingo, Club de Campo y Ciudadcampo** y pese a decirse en la memoria que San Sebastián de los Reyes y la zona nor-oeste son las mas afectadas, no se incluyen en el ámbito de estudio ni la totalidad de la urbanización de **Fuente del fresno**, ni la **Dehesa Vieja**, con valores totales superiores a los de Santo Domingo, ni por supuesto **Ciudadcampo** con valores equivalentes a los de Santo Domingo durante el día.

Si a ello le unimos que la memoria del mapa sometido a información pública **no hace mención alguna al método o criterio utilizado para hallar la media anual ni el umbral establecido para evaluar el leq avión en cada estación** es fácil comprender el cuestionamiento que hacemos de la fidelidad de los datos y escenario contemplado para la confección del mapa y sus isófonas.

Tampoco contribuye a evaluar la situación actual o futura próxima el tomar en consideración los datos de movimientos de aeronaves relativos al 2005 ni el porcentaje de utilización de pistas llevado a cabo en dicho ejercicio, máxime cuando de ello parece inferirse que el modelo utilizado tan sólo serviría para hacer la **isófona de solo una de cada par de pistas** (la 36L/18R y la 33L/15R) pues en la operatividad establecida para aquel período de uso preferente de sólo una pista para despegar y otra para aterrizar no llegaron a utilizarse nunca las 4 pistas de forma simultánea, cuando el Plan Director, el estudio de impacto ambiental y las isófonas aprobadas por la CSAM se hicieron en base a una distribución equitativa entre las 4 pistas, dada su operatividad independiente, simultánea y segregada.

**¿Qué razón tiene además el construir dos pistas más y una nueva Terminal para luego asignarles a ellas tan sólo el 13% de las operaciones?** Una respuesta a esta pregunta sería conveniente para que los afectados comiencen a entender, comprender y aceptar la contaminación acústica que padecen, con lo cual si duda alguna las molestias disminuirían.

### **TERCERA.- CUESTIONAMIENTO Y FALTA DE CLARIDAD DE LOS RESULTADOS DE POBLACIÓN "EXPUESTOS" AL RUIDO.**

**El Mapa no explica cómo se llega al resultado de que tan sólo está afectada una población de 40.400 habitantes** y como prueba basta comprobar que dicha cifra no aparece escrita en ningún lugar de la memoria, pues para su conocimiento hemos tenido que sumar las cantidades que figuran en el mapa 5 relativo a la población expuesta al índice  $L_{den}$  pues ni siquiera en la memoria, aunque fuera de forma desagregada como ocurre en los mapas, figuran cifras o cuadro con la población afectada. Esta **oscuridad y falta de transparencia en los datos manejados y su resultado limita, por no decir imposibilita, la evaluación o en su caso contradicción de los resultados de población expuesta del estudio**, pese a la importancia de tal dato pues al parecer las trayectorias y la "dispersión" del ruido por toda la comunidad de Madrid se han llevado a cabo en base a esa mítica y desconocida cifra de distribución de personas afectadas.

Tampoco se justifica la aplicación de los índices de población del censo del 2001, que en nada conciben con el territorio expuesto, para aplicarlos sobre datos catastrales del 2006 cuando hoy día es tan fácil acudir a numerosas fuentes de datos (dentro del propio INE) para trabajar con datos actualizados de población ni tampoco se justifica porqué AENA no ha consultado ni trabajado a este respecto con los municipios afectados, máxime cuando ya el propio RD 1513/2005 establece en su artículo 11 **EL DEBER DE COLABORACIÓN ENTRE LAS DIVERSAS ADMINISTRACIONES** implicadas en la elaboración de los mapas estratégicos de ruido, deber que se corresponde con la necesidad de articular (NO ELIMINAR) el concurso de competencias en materia de ruido entre el Estado, las Comunidades Autónomas y los Ayuntamientos.

Fruto de esta falta de rigor es que no aparezcan en sus mapas poblaciones enteras, probablemente derivadas de los nuevos desarrollos urbanísticos, como es el caso de **Dehesa Vieja**, ni se tome en consideración la población futura que será afectada con motivo de los nuevos desarrollos urbanísticos ya aprobados como son Fresno Norte, **Hospital del Norte** y otros colegios.

Y es un sin sentido aplicar un **índice de vivienda vacía o de segunda vivienda o turística** (lo cual penaliza los resultados de forma considerable) a la hora de calcular la población afectada, pues el territorio afectado está integrado en su mayoría por zonas residenciales dormitorio o industrial, por lo que dicho índice tan sólo podría ser de aplicación

a la zona de Madrid centro o a más de 20Km de Madrid, zonas que no forman parte del escenario de estudio.

Aplicar metodología inadecuada, dificultar la comprensión de su uso y oscurecer sus resultados, está muy lejos del deber de prevención del ruido, del deber de informar a los ciudadanos y de posibilitar la adopción de medidas adecuadas para paliar los efectos. .

#### **CUARTA.- NULIDAD DE VALORES LÍMITE Y NIVELES OBJETIVOS DE CALIDAD ACÚSTICA POR INAPLICACIÓN DEL DECRETO 78/1999 DE 27 DE MAYO DE LA CAM**

Dice la memoria del Plan en su apartado 2.2.4.1.3 que como consecuencia del carácter de infraestructura de Interés General del Estado que poseen **los aeropuertos no le es de aplicación la normativa autonómica ni local, lo cual NO ES CIERTO**, al menos en lo que se refiere a la cuestión que nos ocupa, referente a la aplicación de los valores límite de ruido de inmisión, emisión y zonificación y su método de medición establecidos en el **Decreto 78/1999 de la CAM**, cuya aplicación en otros contextos, sin embargo si admiten AENA, la DGAC y el Ministerio de Medio Ambiente.

En primer lugar no existe disposición legal alguna que respalde dicha afirmación (basta ver su falta de fundamentación legal) pues tan sólo hemos comprobado dicha exclusión a los efectos de obtención de licencias de obras según recoge la Ley **13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, en artículo 166.3** cuando establece que las obras de nueva construcción, reparación y conservación que se realicen en el ámbito del aeropuerto y su zona de servicio por AENA no estarán sometidas a los actos de control preventivo municipal a que se refiere el art. 84.1, b), de la Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local, por constituir obras públicas de interés general.

Por el contrario la Ley de Ruido, aplicable a cualquier tipo de fuente sonora, ya sea pública o privada, a pesar de que establece que los valores límites de inmisión y emisión serán fijados por el Gobierno, **faculta a las Comunidades Autónomas y los ayuntamiento para establecer valores más restrictivos que habrán de ser respetados por todos los titulares emisores acústicos, cualquiera que sea su naturaleza** (art.12.5), sin perjuicio de que la Administración competente pueda solicitar la suspensión provisional de la aplicación de dichos valores o el establecimiento de servidumbres acústicas por razones de utilidad pública o interés general. Del mismo modo las comunidades autónomas gozan de competencias para fijar los tipos de áreas acústicas, clasificadas en atención al uso predominante del suelo, a las cuales por fuerza se habrán de adaptar los mapas de ruido. La competencia de las Comunidades Autónomas para desarrollar normas mas restrictivas en materia de medio ambiente viene determinada por el artículo 149.23º de la Constitución, por lo que establecer valores de inmisión y emisión acústica mas restrictivos que los establecido por la administración del estado no cabe duda que forma parte de dichas competencias.

Al amparo de que el Gobierno todavía no ha fijado los valores límites de inmisión y emisión acústica ni valores objetivo de calidad acústica y por considerar que los valores límite fijados por el Decreto 78/1999 no se le aplican, AENA ha tomado como valor de calidad acústica a partir del cual se considera que hay superaciones a corregir, los valores límite fijados en las dos declaraciones de impacto ambiental (65dB día y 55dB noche) para todo tipo de zonificación (residencial, hospitalaria, industrial, etc) y de 60dB para el suelo urbanizable, **saltándose sin justificación legal alguna los valores límite establecidos por los Ayuntamientos o, en su defecto, por la Comunidad de Madrid, para cada área acústica**, como si una DIA, que carece de valor normativo alguno (pues tan sólo es un informe preceptivo en un procedimiento de autorización) debiera prevalecer sobre una norma reglamentaria dictada por un gobierno autonómico, que es tan Estado como el gobierno Central. A este respecto, es necesario aclarar que la excepción de aplicación que el artículo 2.2 del Decreto 78/1999 hace respecto a las infraestructuras aeroportuarias no es de aplicación en virtud de la salvedad que hace cuando dice "*salvo que otras normas así lo permitan*", pues entre dichas normas está la Ley de Ruido, de rango superior que no puede contradecir, que establece la no distinción de la titularidad del foco de emisor a la hora de respetar los valores límites "vigentes" en cada zona. Y si a día de hoy no hay más valores "vigentes" que los decreto 78/1999, esos han de ser los que se apliquen.

Tampoco resulta conforme al Decreto 78/1999 el valor de 60dB para nuevos desarrollos en suelo urbanizable pues el límite establecido es de 55dB cuando se trata de uso residencial. Y prueba del "error" de no aplicar los valores y límites de inmisión y emisión establecidos en el Decreto 78/1999 es el conflicto que ahora se ha generado en Dehesa Vieja en San Sebastián de los Reyes, al haberse permitido construir todo un barrio, o incluso **el Hospital del Norte** (inexistentes para el Mapa) en una zona límite de los 60dB, que a buen seguro, de haberse aplicado dicho decreto no se hubieran permitido, sin que de nada valga la cláusula que se ha hecho constar en escritura, pues a nuestro juicio está hecha en fraude de ley y por lo tanto es nula de pleno derecho. El mismo conflicto y por semejantes motivos contempla ya el Mapa con el nuevo desarrollo de Freno Norte junto a la N1 en San Sebastián de los Reyes.

Esta aplicación tan arbitraria como ilegal llevada a cabo por AENA en su propuesta de los valores límites de inmisión y emisión y de los objetivos de calidad acústica para su zonificación propuesta, tiene su máximo exponente a la hora de aplicar el procedimiento para medir dichos valores, pues AENA, saltándose por completo el procedimiento establecido en el Decreto 78/1999 Anexo tercero en el que se establece que el nivel continuo equivalente (Leq) se *hallará al menos durante tres períodos de 5 segundos separados entre si por intervalos de tiempo tales que la duración de la media no supere los 90 segundos*, (medición que se repetirá varias veces a determinar según los casos) hace la media de la medición de cada segundo durante las 16 horas del período de día y las 8 horas de período de noche, con un resultado que evidentemente no refleja la **molestia real percibida por contraste de ruido discontinuo**, pues en todo caso dicha forma de medir tan sólo resulta útil para un ruido continuo como podría ser el tráfico rodado.

Por otro lado la vigencia y aplicación de los valores límite y de calidad acústica establecidos en el Decreto 78/1999 para el control de las emisiones acústicas derivadas de la construcción de los nuevos accesos y modificación de la actual urbanización del aeropuerto lo reconoce la propia DIA del 2001 cuando dice en su condición cuarta que se definirán "*medidas de protección necesarias para que no se superen los niveles acústicos que establece el artículo 26 sobre tráfico rodado del Decreto 78/1999 por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica en la Comunidad de Madrid*". Es decir si se admiten dichos límites para el tráfico rodado en carreteras estatales ¿porqué no se admiten para el tráfico aéreo?

Del mismo modo, en la Memoria del Plan Director del Aeropuerto vigente, aprobado en 1999, consta el sometimiento a los valores límite establecidos en el mencionado decreto sin perjuicio de las servidumbres acústicas que hayan de establecerse allí donde no se puedan cumplir.

Otras formas de medir mas acordes con el escenario sujeto a estudio y con el Decreto 78/1999 como es el Documento nº 29 ECAC CEAC relacionan la media de cada suceso y el número de sucesos durante un tiempo determinado y establecen límites de ruido por suceso, especialmente durante la noche, cuando la sensibilidad y respuesta al ruido es mucho mayor.

**En conclusión :** Disponiendo la Comunidad de Madrid de una zonificación acústica del suelo en relación a sus usos muy similar a la establecida en la Ley del Ruido y no habiendo aprobado el Gobierno ningún otro valor límite mas restrictivo que los fijados por el Decreto 78/1999 para cada zona acústica, tanto el Mapa Estratégico de ruido del aeropuerto de Barajas, como el Plan de Acción que de el resulten deberán tomar en consideración los valores límite y guía establecidos en los Ayuntamientos o en su defecto en el Decreto 78/1999, para cada zona y usos del suelo, **no siendo admisibles, con arreglo a dicho Decreto, los datos sobre superaciones de los objetivos de calidad acústica del Plan objeto de alegaciones.**

#### **QUINTA.- INADECUACIÓN DEL MÉTODO DE EVALUACIÓN APLICADO**

Si bien la Ley de Ruido establecía, conforme a la Directiva 2002/49/CE que el método recomendado para evaluar el ruido incidente causado por las aeronaves era **ECAC.CEAC DOC.29** versión 2 de 1997, lo cierto es que en noviembre de 2005 se ha aprobado la **versión 3** de dicho método, que la propia memoria del mapa establece como más adecuado, pero sin embargo, al parecer (pues la redacción al respecto es confusa y contradictoria) se ha utilizado la versión 2 de 1997 contraviniendo así al **principio de precaución y mejores técnicas disponibles** recogidos en la propia Ley del Ruido.

Según la versión 3 del Doc.29, la obtención de una información fiable es la tarea más delicada de todo el proceso de evaluación del impacto acústico de una infraestructura

aeroportuaria, que implica tener que acudir la mayoría de las veces a la obtención de datos directos de la realidad objeto de estudio o incluso la constatación sobre la realidad de estudios llevados a cabo con anterioridad. Los resultados del estudio son especialmente sensibles a cualquier variación en los datos a partir de los cuales se diseña un escenario, tales como la configuración de pistas, el tráfico de aviones (tipo y número), trayectorias, procedimiento empleado en las operaciones (no contemplado en la versión 2 de 1997) y entorno físico, datos que además de estar referidos a un escenario in-operativo e irreal (del 2005) AENA no publica por lo que no nos es posible cuestionar o revisar la validez de los datos obtenidos y utilizados.

Pero es que además, el escenario "ideado" del 2005 como modelo válido para aplicar al 2006 o al momento actual o incluso futuro, tiene errores esenciales tales como que uso de las nuevas pistas y operaciones asociadas se produjo a partir del 12 de mayo de 2005, (en todo caso fue a partir del 7 de julio de 2005) y es sumamente difícil de imaginar o entender pues:

- Se habla de una configuración de 4 pistas segregadas e independientes como base del estudio para luego decir más adelante que el régimen operativo representado es sólo de dos pistas, una para aterrizar y otra despegar. Hoy día se utilizan las cuatro pistas aunque no se han podido poner en práctica operaciones simultáneas e independientes según previsiones de dicho modelo

- Se dice que se partió de datos reales de uso de pistas, tipos de aeronaves, registro de nivel de emisiones registrados pero no se especifica para qué si luego, a la hora de valorar la dispersión, en vez de tomar en consideración los datos que aportaba la realidad, se aplica el modelo matemático del Documento 29 de la ECAC CEAC y a la hora de introducir los datos de las trayectorias en el modelo se parte de lo estrictamente publicado en el AIP (no lo realmente ejecutado), cuando debido a la ausencia de ayudas a la navegación, sólo disponibles para los despegues de la 36L, todas las demás operaciones (al menos en aquel entonces) se hicieron "a rumbo" por lo que la dispersión lateral de las trayectorias no tiene nada que ver con la prevista en el Documento nº 29 de la ECAC.CEAC, ya que para gran parte de los pilotos les era imposible seguir las trayectorias publicadas en el AIP y por consiguiente la huella de ruido supuestamente definida. Ello quizás explique el porqué de la ausencia de procedimientos sancionadores por desvío de ruta.

Esta dificultad de seguir la ruta publicada en el AIP persiste al parecer a fecha de hoy pues se hallan publicadas y en vigor un total de 112 SID que, cómo reza en su encabezamiento, corresponden a las Salidas Normalizadas por **INSTRUMENTOS**, (ayudas a la navegación). Sin embargo todas las SID correspondientes a las tres pistas 36R, 15R y 15L solo y exclusivamente usadas para despegues, es decir, 75 de las 112 SID publicadas, (el 68%) se realizan a RUMBO, es decir sin ayuda de instrumento alguno, de suerte que en el momento en que el avión ha alcanzado la altura de seguridad necesaria (cada uno lo hace a una altura y situación distinta, dependiendo del tipo de avión, temperatura, carga, viento, etc) hace un viraje (o siguen recto) para interceptar el rumbo indicado en la SID, lo cual evidencia que cada avión interceptará ese rumbo en un punto distinto y por consiguiente la

imposibilidad de adaptarse a una huella determinada confeccionada en base a una única é hipotética trayectoria.

El resto de las 32 SIDs, entre las que se incluyen 3 –PRNAV- son las que se realizan desde la pista 36L en configuración norte, y sí que estas se basan en SIDs INSTRUMENTALES, pero sólo 7, más las 3 PRNAV es decir, un total de 10, por las que discurre el 97% del tráfico que despegar por esa pista, son las que giran al oeste para interceptar el radial 322º del VOR de SSY o seguir la navegación PRNAV, pero SE LES HA INVALIDADO EL PROCEDIMIENTO ANTIRUIDO al permitírseles alcanzar una velocidad superior, lo cual no ocurre con el resto de las salidas.

**En conclusión,** de nada sirve un modelo matemático por muy preciso y perfeccionado que esté (el procedimiento Documento nº 29 de la ECAC.CEAC, utilizado lo es incluso menos que la versión 3 de 2005) si luego la realidad no tiene nada que ver con lo que se publica en el AIP ni se contrasta el modelo con la realidad, ni se verifican los aciertos y errores de anteriores predicciones, por lo que las huellas, isófonas o servidumbres que se quieran establecer en el papel jamás reflejará ni servirá a los ciudadanos para conocer la contaminación acústica que padecen, ni servirá para adoptar las medidas adecuadas para su corrección o prevenir nuevos desarrollos urbanísticos, por lo que no es aceptable que habiéndose puesto en práctica ya el nuevo campo de vuelos en el 2006 y teniendo datos más que significativos sobre contaminación real, dispersiones, uso efectivo de pistas, condiciones climáticas, número de vuelos, etc. no se haya contrastado o validado el modelo con la realidad, pues tal y como la norma exige (Y AENA reconoce) siempre hay que ponerse en el peor caso, sobre todo si se quiere llevar adelante una operativa de expansión del aeropuerto.

#### **SÉXTA.- OMISIÓN DE DATOS SOBRE LAS MOLESTIAS Y LOS DAÑOS.**

El mapa no se plantea la necesidad de adoptar ninguna medida correctora del ruido, pues considera que no hay perjuicios, daños, molestias ni excesos que sobrepasen los objetivos de calidad acústicos por la propia AENA definidos (65dB/55dB) ni hace la más mínima evaluación de las molestias que comporta el aeropuerto, ni tampoco entra a valorar los efectos sobre la población, es mas, no define (a pesar de las muchas definiciones innecesarias a los fines pretendidos) lo que es una molestia o su relación con los valores por ella determinados.

Es lamentable para los afectados por el ruido ver cómo frente a datos que ponen de relieve la importancia económica del aeropuerto, así como otros muchos sobre estadísticas y criterios (cuya virtualidad o efectos sobre el resultado del estudio no se comprende), datos de viviendas y territorio (hasta llegar al detalle de incorporar fotos de viviendas), procedimientos y demás razonamientos que aunque de de oscura redacción y significado han sido tomadas en cuenta para la realización del estudio, no existe ninguno dato que reflejen la MOLESTIAS efectivas causadas a la población, aunque sólo sea a través de las

- denuncias, quejas y demandas presentadas por los afectados que reflejarían el escenario social del aeropuerto,

- eficacia de los procedimientos, medidas o estrategias antirruído establecidos en relación con las quejas de la población
- ni la correlación entre los objetivos de calidad acústica fijados y las molestias percibidas por la población
- otros posibles daños como pérdida de valor de los terrenos o imposibilidad de crecimiento urbanístico para los ayuntamientos
- previsiones de afectación futura a la población ya sea en mas o en menos (solo contempla el suelo urbanizable afectado, pero no el incremento de población afectada con motivo de la ampliación de la operatividad esperada del aeropuerto)

Esta asociación ha tenido ocasión de recoger multitud de quejas de vecinos afectados mucho más allá del "escenario de estudio", como por ejemplo el Vellón a 40km del aeropuerto, Venturada, Campo Real, Soto de Viñuelas, por no hablar ya de acciones judiciales de entornos como Ciudadcampo y Tres Cantos, todas ellas según el mapa, lejos de toda contaminación. La GENTE NO SE QUEJA PORQUE SÍ, no se molesta en informarse, denunciar y demandar si no tiene realmente una malestar o no comprende porqué ha de sufrir sin mas explicación un ruido que afecta a su salud y calidad del entorno donde vive.

Si el objeto tanto de la Ley como de la Directiva del Ruido es prevenir, vigilar o reducir la contaminación acústica, para lo cual se parte de un concepto de contaminación acústica como de "*presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones no deseados, cualquier que sea el emisor acústico que los origine, que implique MOLESTIA, RIESGO O DAÑO para las personas y el patrimonio .....*" y como método para medir las molestias sólo se determina las "encuestas a la población" ¿Cómo es que en ningún momento del mapa se habla de las MOLESTIAS a la población y el procedimiento utilizado para su verificación ? **¿Acaso MOLESTIA es sinónimo de EXPOSICIÓN al ruido?**

Pues bien toda esta información relacionada con las molestias e incluso inquietudes de la población por la inseguridad de los sobre vuelos e inactividad de AENA en materia sancionadora, se habrían de poner de manifiesto en el Mapa, si tras él se pretende hacer un Plan de Acción (que los afectados esperan como solución a sus problemas de ruido) en el que conforme al Anexo V de la Directiva 2002/49/CE se puedan determinar:

- los problemas y las situaciones que deban mejorar
- las consultas que se daban hacer a la población para determinar el plan
- medidas para la protección de zonas tranquilas
- estrategia para los 5 años siguientes y estrategia a largo plazo
- información económica sobre presupuestos, evaluación coste-eficacia y coste-beneficios
- estimaciones sobre reducción del número de personas afectadas que sufren MOLESTIAS o ALTERACIONES DEL SUEÑO

## **SEPTIMA.- PROPUESTA DE UNIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE EVALUACIÓN DEL RUIDO AEROPORTUARIO.**

Haciéndose eco de la Ley del Ruido, dice la memoria del mapa que los objetivos de esta evaluación son poner a disposición de la población la información del ruido ambiental y sus efectos, así como posibilitar la adopción de planes de acción y medidas para la corrección del ruido, que según la Ley del Ruido deberán ser aprobados el próximo año antes del 18 de julio.

Efectos similares busca toda evaluación de impacto ambiental y por consiguiente se supone que esa era la pretensión buscada por la DIA de 2001 cuando delegó en la CSAM la aprobación de las isófonas que no supo evaluar ella con carácter previo a la ampliación de Barajas. Según acuerdo de la CSAM las isófonas aprobadas por ella en enero de 2004 deberían revalidarse al año de la puesta en funcionamiento de la operativa propuesta, esto es en octubre de este año 2007 pues **todas las administraciones allí representadas estuvieron conformes en que un modelo matemático debe ser corregido con la realidad.**

Idéntico fin perseguían las huellas acústicas o isófonas incorporadas al Plan Director del Aeropuerto según se desprende de su normativa reguladora y el propio Plan. La revisión de estas huellas de ruido de los aeropuertos de interés general están reguladas por la **Orden FOM/926/2005 de 21 de marzo** para los supuestos en que se adopten nuevos criterios para su elaboración, se produzca un cambio significativo en la flota o cambios en los procedimientos de entrada o salida del aeropuerto que impliquen cambios de dirección en cualquier parte de la trayectoria que diste menos de 20 kilómetros del extremo de la pista, circunstancias todas ellas que se han tenido lugar desde que se aprobara el Plan Director de Barajas en noviembre de 1999.

Quiere ello decir que pese a los diferentes objetivos de unos y otras, las isófonas que se incorporen al Mapa estratégico de ruido no deberían diferir, "mutatis mutandi" de las aprobadas por la CSAM y las incorporadas al Plan Director del Aeropuerto, pues la Administración no puede ir contra sus propios actos, so pena de nulidad, debiendo primar en ese caso aquél acto que haya sido incorporado a una norma o disposición de superior rango, que en este caso es el Plan Director pues fue aprobado mediante Orden Ministerial de 19 de noviembre de 1999 por lo que **de no adaptarse las nuevas isófonas que el Mapa propuesto incorpora al Plan Director del Aeropuerto de Barajas o viceversa, devendrían nulas de pleno derecho.**

Por consiguiente, en aras a la seguridad jurídica es de vital importancia que la Administración aeronáutica responsable **unifique estas tres evaluaciones de impacto ambiental acústico del aeropuerto de Madrid-Barajas en un sólo procedimiento y acto administrativo,** con las garantías necesarias de respeto a la legalidad y adecuación a la realidad vigente, mediante la repetición de esta nueva "ilusión" de evaluación de impacto ambiental que ahora nos presenta la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA. Y qué mejor ocasión que hacerlo ahora, a los 8 años de haberse aprobado el Plan Director, cuando ya le toca ser renovado.

Y es que aunque la necesidad de esta unificación de evaluaciones de impacto ambiental pueda parecer una mera cuestión de carácter formal, no es así pues de ello se pueden derivar multitud de efectos jurídicos como son:

- una mayor facilidad para el control de la contaminación y la incoación de procedimientos sancionadores
- la adopción de medidas sensatas y eficaces para reducir o impedir que aumente la contaminación acústica y atmosférica
- una mayor transparencia en la gestión y la aceptación del ruido por los afectados,
- y la creación de servidumbres acústicas legales, reales y efectivas en aquellas zonas del territorio donde no se puedan cumplir los objetivos de calidad acústica. Legalmente establecidos.

De esta forma se podría poner fin a la cadena de irregularidades, nulidades, arbitrariedades y situaciones de hecho tan denunciadas por los afectados y el propio Defensor del Pueblo, propiciando un acuerdo que ponga fin al enfrentamiento entre afectados y administración.

Esta nueva reevaluación del impacto acústico de Barajas debería incorporarse a la redefinición todo el sistema aeroportuario mediante la Modificación y actualización del Plan Director en el que a partir de un **"enfoque equilibrado"** del ruido que supla la ineficacia de "restricciones operativas" aprobadas mediante Circular de 30 de agosto de 2006 y ser resolvieran todos los problemas de eficacia y seguridad de las operaciones que actualmente presenta la operativa del aeropuerto, con una proyección mas realista para los próximos años, hasta lograr el escenario de saturación, si es que este no está llegando ya, a la vista de los retrasos de los vuelos, algo en lo que también está a la cabeza el aeropuerto.

#### **OCTAVA.- PROCEDIMIENTOS PARA LA ATENUACIÓN DEL RUIDO**

Dada la ineficacia de las "restricciones operativas" aprobadas mediante Circular de 30 de agosto de 2006 para la reducción del ruido, no sabemos si debido a las propias medidas o a su cumplimiento, sería necesario revisar las actualmente en vigor así como adoptar cuantas otras restricciones a la explotación del aeropuerto sean necesarias, tras un análisis realista dentro de la legalidad vigente, en el que se hayan contemplado además de los requisitos del Anexo al R.D. 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 se incorporara **un nuevo objetivo medioambiental** para el aeropuerto, acorde con los valores límite acústicos legalmente vigentes y un sistema de medición del ruido apropiado a los valores objetivo a alcanzar, entre los cuales debería contemplarse **el cierre nocturno del aeropuerto y una disminución de la contaminación acústica en el horario de tarde, y una descripción de las ampliaciones y aumentos de capacidad programados y composición del tráfico futuro, su beneficio, coste, incluido el de no realización y efectos sobre el aumento de la contaminación acústica.**

## **OCTAVA.- PROPUESTAS DE INFORMACIÓN ADICIONAL PARA EL CUMPLIMIENTO DE LOS DERECHOS DE ACCESO A LA INFORMACIÓN**

### **a) Información adicional que se solicitan en relación con las operaciones**

En nuestro criterio, uno de los problemas con que se encuentra el Ministerio de Fomento para sancionar los incumplimientos de ruta o la no observancia de los procedimientos de vuelo conforme establece la Ley de Seguridad aérea, es la falta de regulación (que nosotros conozcamos) sobre dos aspectos fundamentales para la definición de dos tipos de infracción relativos al incumplimiento de procedimiento antirruído y de trayectorias. Sería pues necesario la determinación mediante circular o en cualquier modo informar a los ciudadanos en el propio de:

- **El nivel máximo de ruido permitido** en cada punto de la trayectoria (artículo 87.tres. h) de la Ley 50/1998 de 30 de diciembre en relación con el artículo 47.2.3ª de la Ley 21/2003 de 7 de julio de seguridad aérea) lo cual permitirá sancionar a los aviones que emitan mas ruido del autorizado y previsto para el cálculo de la isófona, pues no olvidemos que **lo que molesta no es sólo que un avión se salga de ruta sino que emita mas ruido del autorizado.**

- **Desviaciones máximas permitidas**, incluyendo las alturas a partir de las cuales se podrán permitir desviaciones mayores (artículo 87.tres. i) de la Ley 50/1998 de 30 de diciembre en relación con el artículo 47.2.2ª de la Ley 21/2003 de 7 de julio de seguridad aérea) para lo cual se deberán establecer instrumentos de ayudas a la navegación u otros procedimientos o utilidades que permitan el seguimiento de las trayectorias sin desviaciones.

### **b) Información sobre diferentes isófonas**

También en base a dicho derecho de acceso a la información solicitamos se informe de forma clara y comprensibles en el Mapa de ruido que finalmente se aprueba, sobre las diferencias existentes entre las huellas acústicas aprobadas por la CSAM en 2004 y las descritas en el Plan Director del aeropuerto (acuerdo de 1999) a fin de que los afectados conozcan sobre los efectos, funciones o variaciones de cada una de ellas toda vez que de la simple inclusión de las mismas en el mapa publicado no se puede inferir dicha información

### **c) Información accesible por Internet**

Por otro lado, conforme a la **obligación de informar al público** que establece la ley 27/2006 de 18 de julio por la que se regulan los derechos de acceso a la información, participación publica y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, y con el fin de facilitar dichos derechos, con el fin de que los ciudadanos afectados puedan cooperar en la vigilancia del cumplimiento de la huella y trayectorias, así como el respeto de los valores límites de emisión en cada punto de las trayectorias y valores de inmisión , solicitamos se establezca un sistema ágil y generalizado de **acceso público por Internet** a los siguientes datos:

- **Índices  $L_{den}$ ,  $L_{ev}$ ,  $L_{dia}$  (de 8 horas)  $L_{MAX}$  Y SEL** registrados diariamente en cada estación para los valores día, tarde y noche y total, así como la incorporación de dichos valores a los informes mensuales y anuales
- Registro de **vuelos que incumplen** las trayectorias (desvío lateral y vertical) y los límites de ruido, con datos también diarios, mensuales y anuales.
- **Informes de AENA** de carácter mensual y anual sobre cumplimiento de los valores anteriormente indicados y medidas adoptadas para su corrección.

En Ciudadcampo, San Sebastián de los Reyes, a 27 de julio de 2007

Fdº. Mª Angeles López Lax

Representante de ACIMA