



ALEGACIONES

Al Informe Nacional de Cumplimiento del Convenio de Aarhus

que formula la **ASOCIACIÓN NACIONAL DE AFECTADOS POR EL IMPACTO DEL TRÁFICO AEREO**, NIF G85559615 Registrada en el Registro Nacional de Asociaciones, Grupo 1, Sección 1, número nacional 591860 y con domicilio social en Madrid, Plaza Basilea nº 4, entreplanta izquierda, y en su nombre y representación su presidente Don Luis Ramírez Vera, DNI nº 1.084.031

1. Incumplimiento del artículo 3, *Disposiciones generales.*

Apartado 1.

“Cada Parte adoptará las medidas legales, reglamentarias o de otro tipo necesarias, en particular las medidas encaminadas a garantizar la compatibilidad de las disposiciones que dan efecto a las disposiciones de presente Convenio relativas a la información, la participación del público y al acceso a la justicia, así como las medidas de ejecución apropiadas, con objeto de establecer y mantener un marco preciso, transparente y coherente a los efectos de aplicar las disposiciones del presente Convenio.”

En materia de tráfico aéreo, toda su legislación a la hora de aprobar infraestructuras aeroportuarias y rutas aéreas y regular su funcionamiento prescinde por completo de los ciudadanos afectados y público en general quienes no están presentes ni a la hora de ser considerados como interesados, ni se contemplan sus derechos de acceso a la información, participación y justicia, hasta el punto que hasta el presente, gran parte de las actuaciones de los poderes públicos en esta materia se rigen por actuaciones de hecho, que no se hacen públicas, con lo que se impide a los afectados formular recursos, hacer alegaciones, formular recursos y , conocer la afección ambiental real derivada del tráfico aéreo, por lo que toda su normativa en general debería ser revisada y completada para facilitar el ejercicio de los derechos reconocidos en el Convenio.

Apartado 2.

“Cada Parte procurará que los funcionarios y las autoridades ayuden al público y le den consejos para permitirle tener acceso a la información, participar más fácilmente en la toma de decisiones y recurrir a la justicia en materia medioambiental.”



Las autoridades públicas como AENA lejos de ayudar al público a facilitar el acceso a la información y participación ponen trabas y por supuesto no informan ni ayudan a la hora de asesorar cómo recurrir los actos administrativos que consideramos lesionan nuestros derechos reconocidos en el Convenio por cuanto por ejemplo:

- la modificación y aprobación de rutas aéreas se llevan a cabo mediante acuerdos y decisiones en los que NO participan los ciudadanos ni se les informan ni se publican por lo que no pueden ser recurridas
- no se publican, ni tampoco participan ni se informa a los ciudadanos sobre las condiciones de operación de un aeropuerto por lo que no pueden ejercer ningún recurso, tal y como ha sucedido por poner un ejemplo en las ampliaciones de los aeropuertos de Barajas y Barcelona que si bien han sido sometidos a un acto formal de evaluación de impacto ambiental, éste no ha sido incorporado a ninguna resolución de aprobación del proyecto que pueda ser objeto de recurso y aunque dichas aprobaciones fueron anteriores a la ratificación del convenio por España, estos datos no han sido publicados posteriormente.

Apartado 3.

Cada Parte favorecerá la educación ecológica del público y lo concienciará respecto de los problemas medioambientales a fin de que sepa cómo proceder para tener acceso a la información, participar en la toma de decisiones y recurrir a la justicia en materia medioambiental.

Tampoco se educa porque sencillamente no se informa de las condiciones de operación de las rutas aéreas en temas tan importantes como los niveles máximos de ruido permitidos en cada ruta y punto de la trayectoria ni las emisiones máximas permitidas, pese a que dependiendo del modo de operar una aeronave las emisiones serán mayores o menores. Ni se informa ni se educa sobre la contribución que los aeropuertos hacen a la contaminación atmosférica y por ruido local en poblaciones como Madrid y Barcelona cuya contaminación sobrepasa frecuentemente los límites y valores objetivos marcados por la legislación.

Esta falta de información y educación sobre las condiciones de operación de los aeropuertos y tráfico aéreo en general impide a los ciudadanos hacerse una idea sobre la sostenibilidad de dicho transporte, y por consiguiente le impiden participar activamente en la toma de decisiones en la materia, simplemente porque desconocen y no tienen forma de conocer los efectos negativos de este transporte respecto al cambio climático y su calidad de vida en comparación con otros medios de transporte por ejemplo.



Incumplimientos del Artículo 5. Recogida y difusión de informaciones sobre el medio ambiente.

Apartado 1.

Cada Parte procurará:

- a) Que las autoridades públicas posean y tengan al día las informaciones sobre el medio ambiente que sean útiles para el desempeño de sus funciones;*
- b) que se establezcan mecanismos obligatorios para que las autoridades públicas estén debidamente informadas de las actividades propuestas y en curso que puedan afectar de manera significativa al medio ambiente;*

AENA solo obtiene y facilita información sobre las mediciones relativas a la contaminación atmosférica obtenidas a partir de su red de mediciones de contaminación atmosférica, situadas inadecuadamente y en número insuficientes. Esta información no discrimina cual es la debida al tráfico aéreo y cual la debida a otros factores, cuando existe tecnología para al menos hacer un evaluación o cálculo de su contribución a la contaminación total de la zona. Por otro lado la errónea colocación de las estaciones de medición y su insuficiencia no reflejan la efectiva contaminación, como es el caso del ozono troposférico cuya medición debería hacerse lejos del foco emisor. Esta información desagregada facilitaría a AENA y autoridades la adopción de planes y procedimientos menos contaminantes.

Tampoco existe disposición reglamentaria alguna que obligue a AENA y demás explotadores de aeropuertos a disponer de esta información desagregada de la contaminación atmosférica producida por el transporte aéreo y sus infraestructuras.

En cuanto a la contaminación acústica pese a establecer la Ley de Seguridad Aérea un procedimiento sancionador por exceso de ruido, no se ha dictado por parte de los poderes públicos la norma reglamentaria que precise los niveles máximos de emisión de ruido para cada aeronave en cada punto de su trayectoria, por lo que no es posible discernir la contaminación acústica máxima que los ciudadanos están legalmente obligados a soportar ni aplicar procedimiento sancionador de ruido, ni ejercer ningún control sobre la contaminación acústica por parte de las autoridades y ciudadanos.

Apartado 2.

Cada Parte procurará que, en el marco de la legislación nacional, las autoridades públicas pongan a disposición del público, de manera transparente, las informaciones sobre el medio ambiente y que esas informaciones sean efectivamente accesibles, en particular:



a) Proporcionando al público informaciones suficientes sobre el tipo y el alcance de las informaciones sobre el medio ambiente que obren en poder de las autoridades públicas competentes, sobre las principales condiciones en que estén disponibles y sean accesibles esas informaciones y sobre el procedimiento que haya de seguirse para obtenerlas;

AENA dispone de información sobre niveles de ruido y emisiones producidos por los aviones que oculta o no hace públicos, no informa cómo obtenerlas, limitándose a informar en su página web sobre valores medios de períodos horarios lo cual enmascara y confunde a los ciudadanos quienes si tuvieran la información sobre la efectiva contaminación de cada vuelo o valores medios de ruido de todos los vuelos (sin computar como hace los períodos de silencio) y el número de vuelos que sobrepasan los niveles considerados como perjudiciales para la salud, podrían estos ciudadanos solicitar medidas de mejora de su ambiente. La información que da de valores de ruido SEL y Leq 10 diarios son inservibles a los ciudadanos pues no se explica su significado, cómo utilizarlos ni se hacen informes por períodos determinados de los mismos por lo que un ciudadano que quisiera ver su afección real debería apuntar en una base de datos los informes diarios de dichos valores y luego hacer la media, y todo y con eso tampoco sabría qué hacer con ello, por falta de información adicional y formación.

Apartado 3.

Cada parte velará por que las informaciones sobre el medio ambiente vayan estando disponibles progresivamente en bases de datos electrónicas fácilmente accesibles para el público por medio de las redes públicas de telecomunicaciones. En particular, deberían ser accesibles de esta forma las informaciones siguientes:

c) en su caso, las políticas, planes y programas sobre el medio ambiente o relacionados con él, así como los acuerdos relativos al medio ambiente; y

AENA no publica en formato electrónico los planes directores de los aeropuertos, al menos en lo relativo al impacto ambiental ni los estudios de impacto ambiental de aeropuertos y rutas, lo cual consideramos infringe el apartado 3. c).

No hacer públicos los acuerdos de autorización de infraestructuras y sus rutas y la forma en que han de ser utilizados también lo infringe.

Apartado 5.

Cada Parte adoptará medidas, en el marco de su legislación, con el fin de difundir, en particular:



a) Los textos legales y los documentos orientativos, tales como los documentos sobre estrategias, políticas, programas y planes de acción relativos al medio ambiente, y los informes sobre la situación en que se encuentra su aplicación, elaborados a los distintos niveles de la administración pública;

No se ha dado a conocer al público la estrategia, si es que existe, sobre desarrollo del tráfico aéreo a nivel nacional o autonómico, pese al incremento exponencial del tráfico sobre el cual cada día se habla de nuevas infraestructuras sin que ello obedezca a un planificación a cuyo acceso los ciudadanos deberíamos tener acceso al menos para poder elegir un lugar donde residir con cierta garantía de sosiego. Esta falta de información y modo de proceder, ha comportado que ciudadanos que vivían en un lugar afectado por ruido de tráfico aéreo como es Santo Domingo, en Madrid, hayan trasladado sus viviendas a la población cercana de Ciudadcampo, encontrándose con que a pocos meses, las rutas se han variado a esta urbanización dejando libre la primera.

b) los tratados, convenios y acuerdos internacionales relativos a cuestiones medioambientales; y

c) en su caso, los demás documentos internacionales sobre cuestiones relativas al medio ambiente.

A peticiones de información sobre normativa de aplicación o que rige la aprobación de infraestructuras aeroportuarias AENA y el Ministerio de Fomento hacen remisión al Convenio de Chicago y documentos derivados y aprobados en el marco de dicho convenio, documentos que no publica , como el Anexo XIV y cuya obtención previa petición en la biblioteca de AENA supone un coste disuasorio para los afectados. Entendemos que toda la información sobre tratados de aplicación en España y en base a los cuales se aprueban y autorizan infraestructuras aeroportuarias deberían ser de libre acceso y sin coste por ser precisamente en dicha legislación en donde se establecen las condiciones de protección del medio ambiente, información y participación ciudadana, derechos, que como venimos argumentando no son dados a conocer a los afectados ni contemplan las normas nacionales en esta materia.

Apartado 6.

Cada Parte alentará a los explotadores cuyas actividades tengan un impacto importante sobre el medio ambiente a informar periódicamente al público del impacto sobre el medio ambiente de sus actividades y

A preguntas sobre la contaminación del transporte aéreo, AENA suele responder que ella no es la causante del ruido, pero sin embargo, tampoco facilita los medios para que sean las compañías quienes informen del ruido y contaminación atmosférica que producen sus aeronaves a su paso por



cada una de las rutas que utilizan. Disponer de esta información serviría para un consumo responsable de forma que los ciudadanos pudiéramos elegir las compañías que por disponer de mejores aparatos y tecnologías, dan además un servicio responsable y comprometido con el medio ambiente.

Apartado 7.

Cada Parte:

b) publicará o hará accesibles de otra manera los documentos disponibles que expliquen cómo trata con el público las materias objeto del presente Convenio;

Ni AENA ni el Ministerio de Fomento facilitan información alguna respecto al modo en que cumplen con el Convenio, el cual ignoran.

c) comunicará de forma apropiada informaciones sobre la manera en que la administración, a todos los niveles, desempeña las funciones públicas o presta servicios públicos relativos al medio ambiente

Existe carencia de información sobre las competencias ambientales y quienes las ejercitan en el ámbito del transporte aéreo, existiendo incluso discordancia entre las propias autoridades sobre qué órgano es el responsable de vigilar el cumplimiento de las condiciones ambientales (órgano ambiental) y cual es el órgano sustantivo, como sucede incluso a la hora de aprobar una huella de ruido o un mapa de ruido.

Infracciones del artículo 6. Participación del público en las decisiones relativas a actividades específicas.

Apartado 1.

Cada Parte:

a) Aplicará las disposiciones del presente artículo cuando se trate de autorizar o no actividades propuestas de las enumeradas en el anexo I;

Se infringe el derecho de participación cuando se evalúan ambientalmente unas rutas en el estudio de impacto ambiental, y luego se cambian de facto, sin someter los cambios a un nuevo proceso de participación, como ha ocurrido en la ampliación de Barajas, cuyo estudio de impacto ambiental es de 2001 y está conforme con lo establecido en el Plan Director del aeropuerto, pero sin embargo las rutas en funcionamiento fueron aprobadas por una comisión, la CSAM, posteriormente en el 2004 sin evaluar ambientalmente las aprobadas y sin que el público hubiera podido participar en su aprobación.



Apartado 2.

Cuando se inicie un proceso de toma de decisiones respecto del medio ambiente, se informará al público interesado como convenga, de manera eficaz y en el momento oportuno, por medio de comunicación pública o individualmente, según los casos, al comienzo del proceso.

Las informaciones se referirán en particular a:

a) La actividad propuesta, incluida la solicitud correspondiente respecto de la que se adoptará una decisión;

b) la naturaleza de las decisiones o del proyecto de decisión que podrían adoptarse;

c) la autoridad pública encargada de tomar la decisión;

d) el procedimiento previsto, incluidas, en los casos en que estas informaciones puedan facilitarse:

i) La fecha en que comenzará el procedimiento;

ii) las posibilidades que se ofrecen al público de participar en el mismo;

iii) la fecha y el lugar de toda audiencia pública prevista;

iv) la autoridad pública a la que quepa dirigirse para obtener informaciones pertinentes y ante la que se hayan depositado esas informaciones para que el público pueda examinarlas;

v) la autoridad pública o cualquier otro organismo público competente al que puedan dirigirse observaciones o preguntas y el plazo previsto para la comunicación de observaciones o preguntas;

vi) la indicación de las informaciones sobre el medio ambiente relativas a la actividad propuesta que estén disponibles; y

e) El hecho de que la actividad sea objeto de un procedimiento de evaluación del impacto nacional o transfronterizo sobre el medio ambiente.

Este apartado es sistemáticamente infringido en todas las actuaciones de nuestra administración aeronáutica pues no se informa jamás en el inicio del procedimiento de aprobación o modificación de una infraestructura, cuando todas las opciones son posibles, incluso la opción cero, limitándose la información al trámite de información pública comprendido en los estudios de impacto ambiental, por lo que el trámite de información se reduce y limita en el tiempo y con ello la participación pues es imposible que en 20 días hábiles que suelen exponerse al público los EIA el ciudadano no experto en materia tan compleja, esté preparado y formado para comprender el proyecto, (siempre muy voluminoso) saber interpretarlo,



cotejarlo con la legislación aplicable y ver las mejoras o deficiencias del estudio a destacar.

Tampoco se informa de forma directa a las poblaciones que van a ser afectadas, quienes al no leer los boletines oficiales, no se enteran del período de información pública como ha ocurrido en Alicante a cuyo aeropuerto no pudieron hacer alegaciones en la fase de evaluación de impacto ambiental por no haberse enterado. Este proceder infringe además los apartados , 4 y 5.

Infracciones del artículo 8.

Participación del público durante la fase de elaboración de disposiciones reglamentarias o de instrumentos normativos jurídicamente obligatorios de aplicación general

No se ha tomado en consideración la participación del público a la hora de dictar circulares o resoluciones de carácter general mediante los cuales se han establecido procedimientos de atenuación de ruido de las aeronaves en los aeropuertos pese a tener los afectados la consideración de público interesado.

Ejemplo: la circular aeronáutica 2/2006 de 26 de julio del a Dirección General de Aviación Civil, por la que se establecen procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y su correlativa para Barcelona, aprobada por la Circular 1/2006 .

Otro ejemplo de vulneración del derecho de consulta es la *RESOLUCIÓN de 30 de agosto de 2006, de la Dirección General de Aviación Civil*, por la que se introducen restricciones operativas en el Aeropuerto de Madrid-Barajas siguiendo el procedimiento «Enfoque equilibrado» del 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 y se transpone al ordenamiento jurídico la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002. En dicha resolución contempla la participación de asociaciones del sector aeronáutico pero no de afectados, tal y como se reconoce cuando se dice:

".. Con anterioridad a la adopción de esta resolución, se ha dado trámite de audiencia a la entidad pública empresarial Aena y las asociaciones de compañías aéreas, al objeto de incorporar al expediente sus comentarios y alegaciones, tal y como establece el artículo 9 del Real Decreto 1257/2003. En concreto han sido consultadas las siguientes asociaciones: IATA, ACETA, AECA y ALA que representan a la practica totalidad de las compañías que operan en el aeropuerto. De acuerdo con las conclusiones del análisis llevado a cabo para examinar la exposición al ruido aeronáutico en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas y las alegaciones efectuadas por



las partes interesadas a las que se ha dado trámite de audiencia, esta Dirección General,....”

Es evidente que la ausencia de los afectados en la aprobación de tales normas o actos, para cuyo bienestar se supone se dictan dichas medidas, es una clara vulneración del derecho a participar.

Tampoco la legislación que regula la adopción de estos procedimientos (del Real Decreto 1257/2003,) o la Orden 926/2005 de 21/03/2005 por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general, contempla dicha participación de los afectados.

Infracción del artículo 8. Acceso a la justicia

Apartado 4.

.... los procedimientos a que se refieren los apartados 1, 2 y 3 supra deberán ofrecer recursos suficientes y efectivos, en particular una orden de reparación, si procede, y deberán ser objetivos, equitativos y rápidos sin que su costo sea prohibitivo....

Como en el resto de las materias que entran dentro de la competencia de los Tribunales de lo Contencioso-Administrativo, la duración y costas judiciales de los procedimientos los hacen poco recomendables pues en ningún momento el ciudadano percibe que ha tenido una reparación de su derecho cuando este, en el mejor de los casos, le es restituido al cabo de 5 años o más, después de haber sufrido en todo ese tiempo la mala conducta o práctica contra la que se rebela judicialmente.

El coste prohibitivo viene motivado por los honorarios de letrados y peritos, pues dada la complejidad de la materia y la poca información disponible al alcance de los ciudadanos, fundamentar un defensa en materia aeronáutica supone contar con peritos e instrumentos costosos muy superiores a las posibilidades de los afectados, cuando éstos no son los que han motivado el impacto, sino los que lo padecen.

Apartado 5.

Para que las disposiciones del presente artículo sean aún más eficaces, cada Parte velará por que se informe el público de la posibilidad que se le concede de iniciar procedimientos de recurso administrativo o judicial, y contemplará el establecimiento de mecanismos de asistencia apropiados encaminados a eliminar o reducir los obstáculos financieros o de otro tipo que obstaculicen el acceso a la justicia.

El incumplimiento por parte de las autoridades aeronáuticas del deber de informar en sus actos sobre las posibilidades de recurso, viene acrecentado por el hecho, como ya hemos puesto de manifiesto, de que gran parte de



los actos que constituyen afección ambiental a los ciudadanos no están publicados por lo que tampoco se informa de los recursos disponibles a su alcance. Así ocurre con las rutas, como las aprobadas por la Comisión de Seguimiento de actuaciones de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas (CSAM) y sus modificaciones posteriores mediante acuerdos de órganos cuyas resoluciones no ven la luz pública, careciendo por tanto el ciudadano de toda información sobre la posibilidad de su recurso.

Con este estado del arte en materia aeronáutica, ni que decir tiene que nuestras administraciones lejos de facilitarnos asistencia para eliminar las dificultades de acceso a la justicia, se declaran ignorar nada al respecto o no tener información sobre la materia, siendo necesario que el ciudadano emprenda un largo aprendizaje técnico y legal antes de tener la más mínima posibilidad de contar con las herramientas necesarias para articular la defensa de su derecho.

En Madrid, a 26 de enero de 2009

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Luis Ramírez Vera', with a long horizontal stroke extending to the right below the name.

Fdº. Luis Ramírez Vera
Presidente de la Asociación Nacional de
Afectados por el Impacto del Tráfico Aéreo