

AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

Los graves problemas medioambientales que acarrearía la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas han sido objeto de una sistemática y sostenida intervención de la Coordinadora contra la ampliación del aeropuerto, de las asociaciones de vecinos del ámbito y de la Comisión de Medio Ambiente de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos (FRAVM), quienes llevan años advirtiendo de las nocivas consecuencias que para los residentes en los distritos y municipios de su área de influencia acarrearía la ampliación —tal como ha demostrado la puesta en funcionamiento de la tercera pista— y demandando un segundo aeropuerto.

Según el controvertido Estudio de Impacto Ambiental elaborado en 1994 por la propia AENA (impulsora de la ampliación y gestora del aeropuerto), las superficies afectadas en el escenario del año 94 eran 20.182 hectáreas (sin computar la superficie del distrito 21, Barajas), correspondiendo a la configuración norte 26.613 hectáreas y a la configuración sur 19.069 hectáreas. De acuerdo con los censos de los años 1991, 1992 y 1993, y según el citado Estudio de AENA, las personas afectadas eran más de 157.000 en configuración norte y más de 164.000 en configuración sur. Y ello pese a que AENA excluía de su Estudio las urbanizaciones Ciudad Santo Domingo y Prado Norte de Algete, a 5.000 afectados de Barajas y Alameda de Osuna (distrito 21) y Colonia Fin de Semana (distrito 20) y a otros 13.000 afectados de San Blas, Colonia Llorente y Ciudad Pegaso (distrito 20).

La "mejora" que AENA extrapolaba al escenario del 2010 no cambiaba significativamente las cosas, por cuanto las personas afectadas seguían siendo 93.000 en configuración norte y más de 144.000 en configuración sur. Pero ello sin tener en cuenta y sin ni siquiera estimar los nuevos desarrollos residenciales previstos por el planeamiento general en esos municipios y en los distritos 21 (Barajas) y 20 (San Blas) madrileños, y tampoco, en aquel momento, las afecciones de la ampliación de la cuarta y quinta pistas (cuyo fraudulento Estudio de Impacto Ambiental lo presentará AENA en marzo de 2001).

Por referirnos sólo al distrito de Barajas (considerando los nuevos desarrollos propuestos por el Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de abril de 1997 más los barrios existentes), el aeropuerto y su ampliación (la tercera pista sería inaugurada en noviembre de 1998) limitan:

Al OESTE: Con la futura Ciudad Aeroportuaria o UNP 4.01 "Ciudad Aeroportuaria y Parque de Valdebebas", para cuyo PAU se proponen: usos terciarios relacionados con el transporte aéreo, grandes equipamientos, "actuaciones complementarias de vivienda de una magnitud razonable" (sic), reserva de suelo para la ampliación de los Recintos FERIALES del Olivar de la Hinojosa, ejes viarios y vías de acceso y enlace, reserva ferroviaria, reserva de suelo para el tren de alta velocidad..., parque de Valdebebas. Superficie del PAU: 10.673.000 m² (1.067,3 ha)

Con las vías de enlace con las actuales terminales y las áreas industriales "con protección de espacios libres de las áreas residenciales" propuestas en el UNP 4.01.

Con el pueblo de Barajas más el sector de suelo urbanizable programado (UZP) 1.01 *Ensanche de Barajas* (1.488 viviendas).

Con el Bº de Corralejos más el sector de suelo urbanizable incorporado (UZI) 0.02 Los Coronales¹ (2.250 nuevas viviendas) más el parque Juan Carlos I.

¹ El UZI 0.02 Los Coronales procede de la modificación puntual del Plan General de 1985 en el ámbito del Plan Parcial II-1. El Plan General vigente le incorpora: la creación de un viario de relación con el UZP 1.01 *Ensanche de Barajas* que posibilite la comunicación norte-sur, adaptando las zonas verdes y el deportivo para permitir la reserva viaria; la adaptación de la zona verde del noroeste para permitir el enlace de los accesos por carretera a las nuevas terminales del aeropuerto; la adaptación de las conexiones viarias al

Con el Bº de la Alameda de Osuna.

Al SUR: Con el sector de suelo urbanizable no programado (UNP) 4.12 *Remate sur de Barajas* (Avda. de Aragón, al norte de la colonia Fin de Semana), para cuyo PAU se proponen: usos industriales asociados al sistema aeroportuario, usos asociados o complementarios con el sistema aeroportuario, vía-parque entre la Nacional II y la M-111 para "la protección del margen del río Jarama como elemento de recreo y expansión" (*sic*). Superficie del PAU: 763.600 (76,36 ha)

Al ESTE con el sector de suelo urbanizable no programado (UNP) 4.02 La Muñoza-Jarama, para cuyo PAU se proponen: usos industriales asociados al aeropuerto; "protección mínima de 100 metros de ancho a lo largo del cauce y la margen derecha del río Jarama" (*sic*), calificados como Suelo No Urbanizable Protegido (NUP 4), "a fin de asegurar la preservación del cauce y el mantenimiento del ecosistema de ribera" ; conexión del viario del borde sur del sistema aeroportuario con el oeste de San Fernando de Henares. Superficie del PAU: 1.753.800 m² (175,38 ha)

Total viviendas en suelo urbanizable en el límite del aeropuerto: 3.738 unidades, en el primer cuatrienio del Programa de Actuación del PGOUM; mientras en suelo urbano —y seguimos refiriéndonos únicamente al distrito de Barajas— se califican 2.711 viviendas más 250 en el UZI 0.05 *Olivar de la Hinojosa*.

Baste este ejemplo para ratificar lo manifestado por la FRAVM en el Pleno extraordinario de abril de 2000 del Ayuntamiento de Madrid sobre la ampliación del aeropuerto de Barajas: "el gran error de la ampliación supone que si hace 10 años éste afectaba directamente a 100.000 personas, tras la ampliación ejecutada (tercera pista) y las futuras ampliaciones propuestas (nuevas pistas 15 L-33R y 18L-36 R) afectará directamente a más de 500.000 personas".

1.1. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO (PAA)

Por Resolución de 10 de abril de 1996 (BOE del 12.04.96) de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, se formula la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barajas, que establece la obligación de elaborar y aprobar, en el plazo de un año, y de ejecutar en el plazo máximo de seis años —ambos desde la fecha de publicación de la DIA— un **Plan de Aislamiento Acústico contra el ruido** producido por las aeronaves **de las viviendas** situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas Leq (7-23) 65 dB (A) y/o Leq (23-7) 55 dB (A), en configuración norte y/o sur, con el fin de lograr que en su interior se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de Edificación NBE-CA-88.

Igualmente, la DIA establece que para ello y considerando como referencia inicial los planos "Zonas de Afección, Escenario año 1994", "Zonas de Afección, Escenario año 2000" y "Zonas de Afección, Escenario año 2010", elaborados por el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX), el promotor de la ampliación debía realizar los necesarios estudios que incluyeran tanto las **mediciones precisas de ruidos**, como el **censo y las tipologías de las viviendas que**, por cada núcleo de población, **se hallaban afectadas** en la fecha de publicación de la DIA o pudieran resultar afectadas en los escenarios del año 2000 y del año 2010 por niveles equivalentes de presión sonora superiores a Leq (7-23) 65 dB (A) y/o Leq (23-7) 55 dB (A) en configuración norte y/o sur.

Consecuentemente con ello, la Coordinadora contra la ampliación del aeropuerto y la FRAVM desarrollan durante 1997 una vasta campaña informativa en los distritos y municipios afectados sobre el contenido de la DIA y las medidas de

oeste del sector al eje Ciudad Aeroportuaria/Avda. de Logroño y la supresión del ramal de comunicación directa con el nuevo acceso a Barajas (A-10), resolviéndose la conexión a través del referido eje.

aislamiento acústico previstas en la misma, cuyo propósito es tanto informar sobre los derechos que asisten a los afectados por la ampliación del aeropuerto de Barajas, como impulsar su declaración formal como afectados. Lo segundo conlleva la distribución –en una primera fase– de 50.000 formularios de declaración de afectados en los distritos madrileños de Barajas y San Blas y en los municipios de Coslada, San Fernando de Henares y Mejorada del Campo. Miles de estos formularios serán remitidos y registrados en AENA (C/ Peonías nº 2, Madrid).

Se intensifican, simultáneamente, las relaciones con las corporaciones municipales implicadas, con los poderes públicos y grupos políticos de los ámbitos autonómico y estatal.

En el segundo semestre de 1997, en vista del incumplimiento de los plazos para establecer el Plan de Aislamiento Acústico y su correspondiente huella sonora (resultado de las mediciones de ruido y concordante censo de viviendas afectadas) así como de la reiterada inhibición de las Administraciones competentes, arrecia la referida campaña.

La inminencia de la apertura de la tercera pista del aeropuerto de Madrid-Barajas sin que se hubieran cumplido las directrices de la DIA espolean el trabajo y la intensidad de la intervención de durante 1998.

Proliferan las asambleas y reuniones vecinales para reclamar el adecuado Plan de Aislamiento Acústico y el Plan de Medidas de Prevención de Riesgos. Se intensifica la colaboración con las corporaciones municipales del entorno del aeropuerto afectados por la ampliación. Se distribuyen millares de hojas informativas que dan cuenta puntualmente del estado de la cuestión y del grado de cumplimiento (realmente de incumplimiento) de las directrices de la DIA; se continúa impulsando la declaración formal de afectado... Se intensifican las entrevistas con diputados nacionales y regionales y con las instancias competentes de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente.

Dos meses antes (el 4 de septiembre de 1998) de que se proceda a la inauguración y puesta en uso de la tercera pista de Barajas, la Dirección General de Aviación Civil (DGAC) y AENA pretenden que la autoridad medioambiental apruebe un Plan de Aislamiento Acústico que reduce la huella sonora de las 16.000 viviendas inicialmente previstas por el CEDEX a 2.200 viviendas. La evolución de la huella aparece como constante en los distintos escenarios, en vez de creciente hasta el año 2000 y decreciente luego debido a los cambios que se producirán en la flota, tal como preveía la referencia inicial. La configuración norte que era la más afectada en la referencia inicial resulta –en el citado Plan de AENA y de la DGAC– ahora menos afectada que la configuración sur. El referido Plan contiene, en fin, unas zonas de afección para el escenario 1997, denominado *Actual*, y para los escenarios de los años 2000 y 2010 que difieren de las zonas de afección que formaban parte de la Declaración de Impacto Ambiental.

Las asociaciones de vecinos y las corporaciones municipales de las poblaciones que rodean Barajas se alzan contra la expresada pretensión de la Dirección General de Aviación Civil y AENA. Las acciones culminan con la celebración de Plenos extraordinarios convocados por los alcaldes y apoyados por las entidades ciudadanas mediante los correspondientes llamamientos de asistencia a los mismos que, de forma simultánea el 28 de octubre de 1998, se celebran en los municipios que siguen:

<u>Municipio</u>	<u>Población (hab.)</u>	<u>Propuesta</u>
Algete	12.188	Aprobada
Coslada	75.180	Aprobada
Mejorada del Campo	14.659	Aprobada
Paracuellos del Jarama	5.522	Aprobada
San Fernando de Henares	29.484	Aprobada
San Sebastián de los Reyes	57.239	Aprobada

Torrejón de Ardoz	87.740	Aprobada
Tres Cantos	27.252	Aprobada
Valdeolmos-Alalpardo	1.626	Aprobada
TOTAL	310.890 hab.	

La **propuesta** de resolución de los Plenos extraordinarios fue la de solicitar la retirada del raquíptico Plan de Aislamiento Acústico defendido por AENA y la Dirección General de Aviación Civil y su Plan de Medidas de Prevención de Riesgos.

En Resolución de 4 de noviembre de 1998 de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, se rectifican las pretensiones del referido Plan de AENA y de la Dirección General de Aviación Civil y se les da la razón a los vecinos y a las corporaciones municipales citadas.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental reconoce en la Resolución haber mantenido contacto "al objeto de disponer de un mayor número de elementos de juicio" con la DGAC, con AENA, con el CEDEX, con el Instituto de Acústica Torres Quevedo, con los Ayuntamientos de los términos municipales afectados y con la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM). Señala la Resolución que "existen dudas razonables acerca de que las zonas de afección incluidas en el Plan sometido a aprobación [presentado el 4 de septiembre de 1998 por la DGAC] representen las zonas de afección real, tal como el informe del CEDEX pone de manifiesto y el propio Plan reconoce en alguna medida, y en consecuencia las mismas no pueden ser admitidas como definitivas para determinar el censo de las viviendas afectadas por el ruido y objeto de las medidas de aislamiento acústico, hasta tanto no se realicen las mediciones precisas del ruido realmente existente. Por tanto - sigue la Resolución - las zonas de afección que se establecieron en la DIA como referencia inicial seguirán siendo de referencia hasta que se definan las zonas de afección real".

Por ello, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de conformidad con lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, resuelve aprobar el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) de la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas con una serie de condiciones de obligado cumplimiento, que sintetizamos:

1. Hasta tanto no se definan las zonas definitivas de afección real, seguirán considerándose como referencia inicial del PAA las zonas de afección establecidas por la DIA y el CEDEX.

2. Se otorga un plazo de seis meses para que AENA realice los estudios necesarios para evaluar la incidencia de las nuevas rutas y de la entrada en funcionamiento de la nueva pista; que deberán estar basados en mediciones precisas reales del ruido originado por las operaciones aeroportuarias. Como consecuencia de estos estudios se determinarán nuevamente las zonas de afección de los escenarios del año 2000 y 2010. Si se constata, finalizado el plazo de seis meses, que existen viviendas incluidas en la "Zona de Afección, Escenario año 1994" que, debido a las modificaciones de operación en el aeropuerto, ya no soportan niveles de ruido superiores a Leq (7-23) 65 dB (A) y/o Leq (23-7) 55 dB (A), podrá modificarse también la zona de afección correspondiente al escenario del año 1994. En caso contrario, se considerará como definitivas las zonas de afección establecidas en la DIA.

Finalizado el plazo, se fijarán las zonas de afección definitivas para todos los escenarios, elaborándose un nuevo censo de edificaciones incluidas en el PAA.

Si se constata, durante el transcurso de la ejecución del PAA, que las operaciones en el aeropuerto originan niveles de ruido superior a Leq (7-23) 65 dB (A) y/o Leq (23-7) 55 dB (A) en edificaciones residenciales y otros usos que no se hallan incluidas en las zonas de afección en las condiciones especificadas en la DIA y en el

PAA, se procederá a modificar las zonas de afección con objeto de incluir en las mismas estas edificaciones.

3. Las viviendas y edificaciones incluidas en el censo elaborado por AENA podrán, a partir de la fecha de publicación de la Resolución, presentar solicitud de financiación de medidas de aislamiento, iniciándose la tramitación de los correspondientes expedientes. Este censo de viviendas tendrá carácter provisional y será sustituido por el censo definitivo, de acuerdo a la condición anterior.

4. Con objeto de realizar los estudios referidos en la condición 2 se creará un grupo de trabajo dependiente de la Comisión de Vigilancia del Ruido, con las siguientes misiones: a) Determinar los niveles de ruido existentes en el entorno del aeropuerto tras la inauguración de la nueva pista y la entrada en vigor de las nuevas rutas; b) Establecer un procedimiento técnico de determinación de la huella sonora en el entorno del aeropuerto en el escenario actual y en cualquier escenario previsto en el futuro; c) Efectuar el control técnico y proponer a la Comisión de Seguimiento de Vigilancia del ruido modificaciones en el programa de seguimiento y control establecidos por la DIA; d) Proponer a la Comisión de Gestión del PAA y a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental modificaciones del PAA que puedan surgir a lo largo de la vigencia del mismo como consecuencia de la evolución de las curvas isófonas de ruido en el entorno del aeropuerto.

5. AENA deberá rediseñar y completar la red de monitorado actualmente instalada en el entorno del aeropuerto para que puedan obtenerse valores reales del ruido originado por las operaciones aeroportuarias.

6. Los gastos derivados de los trabajos y estudios necesarios para llevar a buen fin las actuaciones previstas en las anteriores condiciones correrán por cuenta de AENA.

7. La Comisión de Vigilancia del Ruido tendrá, además de las funciones establecidas en la DIA: la de realizar el seguimiento y vigilancia del Programa Operativo del Control de Ruido y proponer modificaciones al mismo; la aprobación del procedimiento técnico de la huella sonora en el entorno del aeropuerto en el escenario actual y cualquier escenario previsto en el futuro.

A la Comisión de Vigilancia del Ruido podrán incorporarse dos representantes del conjunto de los Ayuntamientos afectados por el ruido aeroportuario.

8. El procedimiento para otorgar las subvenciones y el régimen de recursos se ajustarán a lo previsto en la normativa vigente.

En noviembre de 1998, la FRAVM edita 50.000 hojas informativas dando cuenta de las condiciones impuestas por el Ministerio de Medio Ambiente en su Resolución de 4.11.98, y advirtiendo a los incluidos en el censo provisional de AENA que la Oficina de este organismo, constituida al efecto para iniciar la tramitación de las ayudas a las que se refiere el condicionante tercero, les remitirá el impreso de declaración de afectados o que pueden obtenerlo - de no ser así - en las sedes de las asociaciones de vecinos. La FRAVM convoca diversas reuniones y asambleas informativas para explicar el contenido y alcance de la Resolución de 4.11.98 y promover las declaraciones de afectados durante los meses de noviembre y diciembre de 1998 y enero de 1999.

Simultáneamente, en noviembre de 1998, la FRAVM presenta alegaciones al documento de aprobación inicial del Plan Parcial del Sector de Suelo Urbanizable Programado "Ensanche de Barajas" (UZP 1.01 del Plan General de Madrid de abril de 1997), que prevé la construcción de 1.488 viviendas en la confluencia de la tercera pista, conculcando el artículo 2.4 de la Resolución 8242 de 10 de abril de 1996 por la que se formula la DIA: **medidas preventivas de planeamiento territorial y urbanístico contra el ruido.**

En enero de 2000 advertía la FRAVM, entre otros organismos, a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente: “ Próximamente se cumplirán cuatro años desde la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 10.04.96, que señala que al año siguiente debería estar elaborado el Plan de Aislamiento Acústico (PAA) que venimos reiteradamente reclamando. El Plan que elaboró AENA en marzo de 1998 fue rechazado por esa Dirección General al no garantizar la zona real de afección por ruido, dando lugar a la Resolución de 04.11.1998 que establecía un plazo seis meses para realizar nuevos estudios basados en mediciones precisas y reales del ruido originado por las operaciones aeroportuarias. Trascurridos 18 meses, y pese a haberse realizado mediciones en distintos puntos del entorno, éstas no se han efectuado en el distrito de Barajas, afectado por las operaciones de aterrizaje y despegue y por el movimiento de aeronaves en tierra, en tanto se propone incluir en el PAA únicamente la urbanización Embajada de la Alameda de Osuna, excluyendo el resto de barrios del distrito y la mayor parte de las viviendas afectadas de la propia Alameda de Osuna”.

En el *Estudio de influencia del aeropuerto en los niveles de ruido ambiental del Bº de la Alameda de Osuna*, elaborado en marzo de 2000 por el Ayuntamiento de Madrid, éste reconocía que la FRAVM llevaba razón e instaba a la inclusión de todo el barrio en el Plan de Aislamiento Acústico.

En el Pleno extraordinario del Ayuntamiento de Madrid sobre la ampliación del aeropuerto de Barajas de abril de 2000, la FRAVM, tras calificar de “gran error” la ampliación del aeropuerto que, si hace 10 años afectaba a 100.000 personas, tras las ampliación ejecutadas y las ampliaciones propuestas afectará a 500.000, denuncia: 1) El incumplimiento del Plan de Aislamiento Acústico, que, tras la ampliación de la tercera pista, no se ha ejecutado en cuatro años en una sola vivienda, 2) Los depósitos de almacenamiento de queroseno a cien metros de las viviendas, 3) La ausencia de un plan de emergencia para la población próxima al aeropuerto, 4) El desconocimiento de los niveles de contaminación atmosférica (sólo en el año 1998 se quemaron en las operaciones de aterrizaje y despegue 170.000 toneladas de queroseno, con proyecciones previstas de 230.000 toneladas en 2005, 275.000 toneladas en 2010 y 402.000 toneladas en 2020). Exige el cierre nocturno del aeropuerto de 23.00 a 07.00 horas para garantizar el descanso de la población circundante y la construcción de un segundo aeropuerto puesto que se dispone de emplazamientos en un radio de 35 kilómetros.

Vendrían a continuación, entre otras, las movilizaciones de los “pijamas en acción” de la Alameda de Osuna (los vecinos afectados por el ruido de los aviones se atavían con pijamas e invaden las terminales de Barajas o se manifiestan en otros lugares) en favor del cierre nocturno del aeropuerto, y se reactivan las movilizaciones de los vecinos del Bº de la Estación de Coslada (1.080 familias), a quienes se niega la ejecución de los acuerdos alcanzados en octubre de 1999: traslado del barrio, o bien insonorización o indemnizaciones.

En 2001 se logra al fin la insonorización de los primeros cientos de viviendas. Pero la consecución de la insistente y batallada reivindicación vecinal, llega de la mano de la nefasta segunda ampliación del aeropuerto, que contempla la construcción de dos nuevas pistas (15L-33R y 18L-36 R) y tendrá gravísimas afecciones sobre el río Jarama y el Parque Regional del Sureste. Es por ello que en mayo de 2001 la FRAVM, AECRA, la Plataforma *Jarama Vivo*, Ecologistas en Acción y Amigos de la Tierra entregan en el Ministerio de Medio Ambiente las alegaciones al fraudulento² Estudio de Impacto Ambiental para la Ampliación del sistema

² El propio Departamento de Calidad Ambiental de la Rama de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid expresa en su informe de evaluación del impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid, remitido el 20 de marzo de 2000 a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, lo siguiente: “ Dado que el máximo desarrollo de Barajas supone la generación de afecciones ambientales de distinta naturaleza y considerable magnitud, se señalan a continuación las que se estiman más significativas en el término municipal de Madrid, a fin de que el Estudio de Impacto las

aeroportuario de Madrid-Barajas, en tanto la Plataforma *Jarama Vivo* (en la que también está integrada la FRAVM) denuncia ante la Unión Europea la vulneración de la normativa que supone el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas (denuncia que será admitida a trámite en diciembre de 2001 por la Comisión de Peticiones).

Seguirán las 160 querellas criminales que a título individual interponen otros tantos vecinos del Bº de la Embajada (Alameda de Osuna) contra el Director General de AENA, quien en junio es imputado como posible responsable de la “comisión de un delito contra los recursos naturales y el medio ambiente” con AENA, como responsable civil, por la jueza Dª Mónica Aguirre de la Cuesta. En julio de 2001, la FRAVM, las asociaciones de vecinos del entorno del aeropuerto, urbanizaciones y grupos ecologistas se adhieren a la querella criminal presentada el 17 de julio de 2001 contra el Ministro de Fomento por la Asociación Contra el Ruido de la Ciudad de Santo Domingo por delito ecológico y prevaricación en el inicio de las obras de ampliación de las pistas cuarta y quinta de Barajas (las obras se iniciaron sin la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental) y en la se pide la paralización de las obras.

En 2002, la FRAVM y la Asociación Familiar de la Alameda de Osuna alertan a los vecinos de este barrio de Barajas acerca de que el Plan de Aislamiento Acústico ni se está aplicando en los plazos señalados ni en el área de afección real, como tampoco se cumple el condicionante 2.2 de la Resolución de 4.11.1998 : *la evaluación de la incidencia de las nuevas rutas y de la entrada en funcionamiento de la nueva pista; deberá estar basada en mediciones precisas reales del ruido originado por las operaciones aeroportuarias; toda vez que el único estudio completo, detallado y pormenorizado del que tienen constancia los vecinos fue el realizado en marzo de 2000 por el Departamento de Calidad Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, y para el cual la zona de afección englobaba la práctica totalidad del barrio.*

El informe del Grupo de Trabajo de la Comisión Interministerial de Vigilancia del Ruido –del que no forma parte el Ayuntamiento de Madrid— minimiza a tal extremo la zona afectada que la reduce a cinco bloques de viviendas al inicio de la calle Galeón y a la urbanización Embajada (precisamente la protagonista de los “pijamas en acción”), y ello pese a que en mayo de 1999 miles de escritos de otros tantos afectados fueron remitidos y registrados en la Dirección General de Aviación Civil, solicitando ser incluidos en la huella sonora que se elaboraba entonces; y acerca de los cuales no se ha recibido respuesta.

caracterice y valore rigurosamente, definiendo las correspondientes medidas preventivas, correctoras o, en última instancia, compensatorias: Emisión de contaminantes atmosféricos y modificación de los niveles sonoros ambientales y su incidencia sobre los núcleos de población. Afecciones de distinta naturaleza sobre las aguas superficiales, río Jarama y arroyos de la Vega, Zorreras y Valdebebas, derivadas de los desvíos y canalizaciones previstas. Afecciones derivadas de la alteración, deterioro y en ocasiones ocupación de distintos hábitat de comunidades faunísticas presentes en la zona, en especial las afecciones derivadas del desvío previsto de un tramo del río Jarama. Afecciones a la vegetación de ribera del río Jarama (30 ha de juncales, cañaverales, fresnedas y alamedas en buen estado de conservación). Alteraciones irreversibles a la saucedada con juncales del arroyo de la Vega, al ser cruzado por una cuarta pista. Ocupación por la cuarta pista de un área propuesta por la Comunidad de Madrid como Lugar de interés Comunitario (LIC) correspondiente a la vega del Jarama y su zona de policía, estando prevista la inclusión de esta zona en la Red Natura 2000, conjunto de hábitat europeos protegidos. Afección a una zona calificada por el PGOUM como suelo no urbanizable de protección de cauces y riberas (NUP.4). Posibles afecciones al acuífero aluvial al ser previsible una disminución de la recarga debida a la impermeabilidad del suelo, una disminución del recurso por efecto de las extracciones previstas durante las obras y un aumento del riesgo de contaminación de las aguas subterráneas. Efectos derivados del acopio y posterior vertido de los materiales excedentes de los movimientos de tierra. Otras afecciones: efectos sobre el tráfico rodado en los accesos, afección a las vías pecuarias presentes en la zona, efectos derivados del vertido de aguas residuales contaminadas, recogida y eliminación de aguas pluviales, etc”.

1.2. PROTECCIÓN DE LAS POBLACIONES VECINAS A LOS AEROPUERTOS Y CONTRA EL RUIDO DE LOS AVIONES

En el primer semestre de 1998, la FRAVM promueve la constitución de la **Asociación Española contra el ruido de los aviones (AECRA)**, a semejanza de similares entidades existentes en la Comunidad Europea, con los siguientes fines:

- Empezar y favorecer las investigaciones en el campo de la lucha contra el ruido de los aviones.
- Vigilar la realización de recomendaciones formuladas por las organizaciones y congresos nacionales e internacionales para suprimir el ruido de las aeronaves.
- Colaborar con todas las organizaciones interesadas en la lucha contra el ruido de los aviones.
- Asegurar la calidad de las actuaciones encaminadas a proteger a la sociedad contra el ruido de los aviones.
- Proteger a los ciudadanos de los ruidos de los aviones.
- Conseguir la mejora del medio ambiente.

La Secretaría General Técnica del Ministerio del Interior resuelve inscribir la **Asociación Española contra el ruido de los aviones (AECRA)**, el 15 de septiembre de 1998 con el número nacional: 164109.

AECRA es, a su vez, miembro de la Unión Europea contra el Ruido de los Aviones.

Precisamente, la asamblea general de la Unión Europea contra el Ruido de los Aviones, celebrada el 6 de mayo de 1995 en el Parlamento Europeo (Luxemburgo), adoptó las siguientes resoluciones:

TRÁFICO NOCTURNO: De manera general, el periodo de prohibición del tráfico nocturno en todos los aeropuertos debe ser uniformemente fijado de 22 horas a 7 horas (horas locales).

[El movimiento vecinal y ciudadano demandamos el cierre del aeropuerto de Barajas entre las 23.00 y las 7.00 horas.]

AVIONES CERTIFICADOS CAPÍTULO 2, ANEXO 16 O.A. C. I. : Las directivas de la Comisión de Transportes referentes a la prohibición de estos aviones debe ser rigurosamente aplicada en todos los aeropuertos de la Unión Europea. Las derogaciones deben ser excepcionales y, en esos casos, los derechos de aterrizaje deben ser fuertemente incrementados (de 100 a 200%). Sin embargo, ninguna derogación podrá ser otorgada para su utilización durante el periodo nocturno. Estas disposiciones se aplican especialmente a los aviones siguientes: BAC 1-11/BOEING 707/720/727-100 y 200/737-100 y 300/CARAVELL/DC-8/DC-9/ILYUSHIN 86/ TUPOLEV 134-154.

TASAS SOBRE LOS CARBURANTES DE AVIACIÓN: Los carburantes destinados a la aviación comercial y de recreo (keroseno y gasolina) deben tener tasas de manera general en todos los aeropuertos de la Unión Europea. Los productos de esas tasas serían destinados prioritariamente a los programas de saneamiento de las zonas habitadas próximas a los aeropuertos.

ESTUDIOS DE IMPACTO SOBRE EL MEDIO AMBIENTE: Se pide que la Comisión Europea ponga en funcionamiento una agencia que tendría el papel de controlar y llegado el caso promover los estudios de impacto alrededor de los aeropuertos existentes y futuros en los países de la Unión Europea.

En esa misma línea, la FRAVM y AECRA vienen demandando la necesidad de participación democrática de los ciudadanos afectados por la actividad aeroportuaria, a través de sus entidades representativas de vecinos, ecologistas, urbanizaciones y comunidades. Las comisiones de Protección Ambiental y de Seguridad para la protección ambiental de las poblaciones vecinas a los aeropuertos, reguladas por ley, son una realidad cada vez más común en la mayoría de los países de la Unión

Europea, cuyos positivos resultados tienen como propósito corregir los incontestables perjuicios producidos por estas infraestructuras.

Para AECRA y la FRAVM, en unos momentos en que se están llevando a efecto ampliaciones en varios aeropuertos de diferentes ciudades españolas, urge promover la perceptiva legislación que —a la vez que permita la participación ciudadana en todos aquellos ámbitos susceptibles de protección— fije, con carácter obligatorio y vinculante para las administraciones y los entes públicos y privados directa o indirectamente implicados en la actividad aeroportuaria, el **sistema de control acústico** validado, su aplicación y seguimiento en lo relativo a : mediciones; índices; límites prohibidos y permitidos regulados; registros; magnitudes e intensidad de las afecciones acústicas; publicación de parámetros en modo y forma predeterminados. Determine el **sistema de control atmosférico** validado, su aplicación y seguimiento en lo relativo a: mediciones; registros, límites; desviaciones de las medidas de corrección; y defina el **sistema de control hidrogeológico**.

La Comisión de Protección Ambiental y de Seguridad de los Aeropuertos (CPASA), que la FRAVM y AECRA propone, debería constituirse en cada ciudad, región o comunidad autónoma del Estado español y conformarse por representantes de los siguientes organismos y entidades: administraciones central, autonómica y locales; Dirección General de Aviación Civil; Director del aeropuerto respectivo (AENA); compañías aéreas ; Asociación Profesional de Pilotos; Asociación Profesional de Controladores; AECRA, asociaciones de vecinos, organizaciones ecologistas, urbanizaciones y comunidades.

En el REGLAMENTO DE LA CPASA, que a tal propósito han elaborado, argumentan: “La ausencia de una Ley de Medio Ambiente, así como de una reglamentación específica de protección medioambiental de las poblaciones próximas a los aeropuertos, que las proteja de los efectos nocivos derivados de la actividad del tráfico aéreo, obliga a la implantación de forma inmediata de una Comisión de Protección Ambiental y de Seguridad de los Aeropuertos (CPASA)”. El REGLAMENTO recoge las recomendaciones de la Unión Europea contra el Ruido de los Aviones y así, en lo referido al tráfico nocturno, propone la prohibición del tráfico aéreo entre las 23.00 y las 07.00 h (la recomendación, con carácter general, era entre las 22.00 y las 07.00 horas); propone la prohibición de operaciones de aviones certificados capítulo 1 o no certificados, anexo 16 O.A.C.I.; propone un número máximo de operaciones, horarios, en periodos diurnos operativos y un número máximo de operaciones totales en función de los sistemas de control aplicados para la protección acústica y atmosférica y de los índices o valores máximos permitidos por la CPASA; propone la prohibición de operaciones de aviones certificados capítulo 2, anexo 16 O.A.C.I.; propone un procedimiento de sanciones y un sistema de penalizaciones; correspondería a la CPASA —según el reglamento— definir las áreas en función de los niveles de afección acústica y atmosférica que los sistemas de control acústico y atmosférico determinen, a los siguientes efectos: a) Planes de desarrollo urbanístico, b) Compensaciones económicas derivadas de los impactos acústicos y atmosféricos en función del nivel de afección y no susceptibles de reubicación, c) Poblaciones y asentamiento que deben ser reubicados; correspondería a la CPASA determinar las cantidades que AENA, o el organismo asignado a la explotación del aeropuerto, debería pagar en concepto de compensación por los efectos derivados de la actividad aeroportuaria no evitables por la aplicación de procedimientos técnicos u operativos que eviten la contaminación acústica o atmosférica.; la CPASA deberá estudiar, para su aplicación en los procedimientos AIP-España, todos los procedimientos y técnicas que eviten o mejoren el estado medioambiental de las poblaciones afectadas; estudios que deberá sufragar el AENA o el organismo asignado a la explotación del aeropuerto.

Un solo caso, altamente significativo, servirá para ilustrar la oportunidad de la Comisión de Protección Ambiental y de Seguridad de los Aeropuertos que la FRAVM y AECRA proponen, el de la urbanización Embajadores de la Alameda de Osuna (unos

2.000 vecinos), impulsores de los “pijamas en acción” y ardientes partidarios del cierre nocturno del aeropuerto.

Primero AENA los dejó fuera de la huella sonora y, por consiguiente, del Plan de Aislamiento Acústico (PAA), pese a hallarse sus viviendas a 100 metros del Dique Sur (una parte de la terminal de vuelos transoceánicos) y la terminal de carga. Después, acogiéndose a la medición del ruido delimitado por las isófonas Leq (7-23) 65 dB (A) y/o Leq (23-7) 55 dB (A)³, que sólo refleja la media de ruido, convierte en leves rumores los registros de hasta 80 decibelios y de 70 y 68 decibelios alcanzados entre las 23.00 y las 6.00 h de los días 14 y 15 de junio y 17 y 18 de agosto de 2002, y realizados, además, por la propia AENA. Para los elevados decibelios diurnos también encuentra AENA una oportuna explicación: el tráfico de la ruidosa autovía A-10, que sería la culpable del ruido de fondo y el motivo por el que los medidores de ruido de AENA sólo registran polución sonora por encima de los límites máximos tanto de noche como de día.

Para acabar de rizar el rizo de la sinrazón y el despropósito, la administración local, el Ayuntamiento de Madrid, que cuenta con su propia normativa sobre contaminación acústica (en el área levemente ruidosa, adscrita al uso residencial, los niveles sonoros máximos son 55 decibelios durante el día y 45 decibelios durante la noche)⁴, se declara incompetente para amparar a los vecinos de la urbanización Embajadores (del distrito municipal 21, Barajas), puesto que la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano no es aplicable al ruido de los aviones. Y si el ruido de los aviones queda fuera de la Ordenanza, quedan igualmente fuera de la posibilidad de ser declaradas Zonas de Actuación Acústica (ZAA)⁵ todas las urbanizaciones, barrios y grupos de viviendas afectados por la polución acústica del aeropuerto de Barajas.

³ 65 decibelios durante el día (de 07.00 a 23.00 h) y 55 decibelios durante la noche (de 23.00 a 07.00 horas).

⁴ En el *Decreto 78/1999, por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid* los valores límite de emisión de ruido al ambiente exterior son de 65 decibelios en el periodo diurno y de 50 decibelios en el periodo nocturno para el área levemente ruidosa, la que corresponde al uso residencial en zonas consolidadas urbanísticamente.

⁵ El art. 95 de la Ordenanza General de Protección del Medio Ambiente Urbano establece la declaración de Zonas de Actuación Acústica (ZAA) de aquellas áreas en las que se incumplan los objetivos de calidad acústica que les correspondan y con el objetivo de la progresiva reducción de los niveles de emisión hasta los niveles establecidos para el tipo de área que se trate.