



Dirección de Planificación e Infraestructuras  
del Ministerio de Fomento

Secretaría General para la prevención de la contaminación  
Y el cambio climático del Ministerio de Medio Ambiente

---

Alegaciones a los mapas estratégicos de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas

---

D. Andrés Martínez Jerez, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI 1.694.640 T, en su calidad de responsable de Medio Ambiente de la FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID (FRAVM) y de sus comisiones *CONTRA EL RUIDO DE LOS AVIONES* y por el *CIERRE NOCTURNO DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS*, cuyo domicilio social está en el número 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E : Que sometidos a información pública (BOE de 30.06.2007) los mapas estratégicos de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, en el plazo legal preceptivo presenta a los mismos las siguientes

### A L E G A C I O N E S

**1. ANTECEDENTES: hitos de la prolongada lucha de la FRAVM y las asociaciones de vecinos y entidades ciudadanas –agrupadas en la *Coordinadora contra la ampliación del aeropuerto*, en la *Coordinadora contra el ruido de los aviones* y en la *Coordinadora por el cierre nocturno del aeropuerto*— contra los impactos medioambientalmente negativos de la ampliación del aeropuerto y su expansiva huella acústica**

#### 1.1. LA PRIMERA AMPLIACIÓN O LA TERCERA PISTA

En la ponencia de la FRAVM, de 27 de septiembre de 1995, *Impacto social de la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas*, presentada al seminario que, sobre la ampliación del aeropuerto, convocó la Secretaría de Estado de Medio Ambiente el 04.10.1995, decíamos:

“Las poblaciones y núcleos urbanos que rodean el aeropuerto de Barajas tienen unas características diferenciadas desde el punto de vista social, urbanístico y cultural, y son distintos los motivos que impulsan su transformación y desarrollo los últimos años. Hay un sector rural, cada vez más reducido, y en vías de desaparición, un crecimiento continuo de urbanizaciones nuevas en el término municipal de Madrid y en los pueblos que circundan el aeropuerto de Barajas.

Al norte están los pueblos de Algete, Valdeolmos-Alalpardo, Fuente El Saz, Valdelaguna. Cobeña, Tres Cantos, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, las urbanizaciones residenciales de Santo Domingo, Las Lomas, Fuente el Fresno, la Granjilla, Ciudadcampo y la Moraleja, sumando un total de 170.000 habitantes. Al este está la zona menos poblada: Paracuellos de Jarama, Ajalvir, Daganzo, Belvis de Jarama y las urbanizaciones de

Peña del Cuervo, el Pulido y los Berrocales. Paralelo a la carretera que va a Fuente El Saz y el discurrir del río, se asientan varias industrias; la población no sobrepasa los 7.000 habitantes. En esta latitud discurre el río Jarama y se extiende lo poco que queda de lo que fue en otro tiempo su fértil vega. El deterioro de esta zona es evidente, la proliferación de vertidos incontrolados, el abuso en la extracción de áridos, la explotación de las minas de sepiolita que están dañando de forma irreversible los acuíferos, son hechos denunciados reiteradamente por los vecinos. La pasividad de que hacen gala las respectivas administraciones parece excusarse en su degradación para que no se responsabilice de ello al nuevo aeropuerto. Al sur se encuentran los pueblos de Coslada, San Fernando de Henares, Mejorada del Campo, Velilla de San Antonio, Loeches, Campo Real, Arganda, Torrejón, y los distritos de Vicálvaro y San Blas del término municipal de Madrid. Por último, al oeste se sitúan los distritos de Barajas y Hortaleza, afectados al 100% el primero y en buena parte el segundo, esto es, una población cercana a las 100.000 personas.

El aeropuerto se encuentra rodeado por 21 municipios, 9 urbanizaciones residenciales y 4 distritos municipales de Madrid, que hacen un total aproximado de 500.000 personas, no todas afectadas por igual, dependiendo de su proximidad y su situación respecto de las sendas de aterrizaje y despegue de las pistas del aeropuerto. Las edificaciones (viviendas, colegios, centros culturales, etc.) de las poblaciones mencionadas tienen una escasa, por no decir nula, protección o aislamiento acústico.

[...] Desde el momento en que se ha empezado a hablar de la ampliación del aeropuerto, se ha puesto en marcha la maquinaria de la compra de terreno, de las recalificaciones urbanísticas, etc. para obtener beneficio de esta operación. A su vez, la revisión del Plan General de Madrid sanciona la reclasificación de un suelo que no era urbanizable sino rústico y forestal y lo transforma en suelo urbanizable donde se van a asentar además de la ciudad aeroportuaria, industrias, viviendas, etc."

Lamentábamos en nuestra intervención que se nos hubieran concedido “diez minutos para relatar nuestro cinco años de lucha” y denunciábamos la ausencia de participación ciudadana : “La actual normativa de la Unión Europea no ha sido aplicada en el desarrollo de este proyecto, los estudios de impacto ambiental con la participación de todos los afectados, incluyendo la situación actual y futura, no han sido debidamente realizados y la ausencia de alternativas de ubicación es la primera y fundamental denuncia presentada por las entidades ciudadanas, en tanto que requisito irrenunciable amparado por la legislación vigente”, la falta de transparencia y el ocultismo practicados por AENA y la Dirección General de Aviación Civil, la falta de rigor y objetividad en los estudios realizados desde el año 80 por la citada dirección general y el calculado olvido de los efectos que la ampliación del aeropuerto supondría sobre la población circundante, máxime cuando “Barajas es el único aeropuerto europeo de importancia que no tiene limitaciones nocturnas de operaciones, ni normativa alguna de control y sanción de desviaciones de trayectorias, ni establecidas tasas que penalicen la entrada de acciones capítulo II”.

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 demostró la puesta en funcionamiento, en noviembre de 1998, de la tercera pista— y demandando un segundo aeropuerto.

Según el controvertido Estudio de Impacto Ambiental elaborado en 1994 por la propia AENA, las superficies afectadas en el escenario del año 1994 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), a la 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).

### 1.2. LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) DE LA PRIMERA AMPLIACIÓN

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.

### 1.3. MEDIDAS PREVENTIVAS DE PLANEAMIENTO TERRITORIAL Y URBANÍSTICO CONTRA EL RUIDO (DIA DE 1996)

El artículo 2.4 de la Resolución 8242 de 10 de abril de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas dice:

Medidas preventivas de planeamiento territorial y urbanístico contra el ruido.- Las autoridades urbanísticas competentes, en el ámbito de sus responsabilidades, revisarán los planes urbanísticos vigentes, o en proceso de aprobación o elaboración, que, a la publicación de esta declaración, contengan

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

calificaciones de suelo urbanizable residencial, o previsiones en este sentido, bien dentro de las zonas delimitadas actualmente por las isófonas de nivel de presión sonora Leq (7-23) 65dB(A) y/o Leq(23-7) 55 dB(A), o bien dentro de las zonas limitadas por las mismas isófonas en los horizontes años 2000 y 2010.

Esta calificación, dentro de las zonas señaladas, deberá modificarse si las autoridades responsables del planeamiento territorial y urbanístico pretenden, de acuerdo con la presente Declaración de Impacto Ambiental, que el número de ciudadanos afectados por ruidos disminuya.

Cada dos años, en base a los informes que preceptivamente deberá elaborar AENA según lo establecido en la condición 2.52 de la presente declaración, la Comisión de Vigilancia y Control del Ruido informará a las autoridades regionales y municipales, responsables del planeamiento territorial y urbanísticos, quienes, a la vista de las mejoras que se vayan obteniendo con el problema del ruido, podrán proceder, en su caso, a modificar nuevamente la calificación del suelo mediante los correspondientes instrumentos previstos en la Ley y Reglamento del Suelo y en las disposiciones regionales de ordenación territorial aplicables.

No obstante las disposiciones del artículo que acabamos de citar, una simple comprobación del suelo clasificado y calificado por el planeamiento urbanístico en los municipios y en los distritos de la ciudad de Madrid afectados nos ofrece un panorama desolador que se corresponde:

- a) con la alborozada aceptación –sin condiciones— de la ampliación de Barajas por parte de las autoridades medioambientales y urbanísticas regionales y de la ciudad de Madrid; aceptación coincidente con los objetivos del Ministerio de Fomento y de Aena.
- b) con la concepción neoliberal de crecimiento urbanístico “al límite de capacidad”, sin tasa y sin freno y a tenor de las cuentas de resultados de los acaparadores de suelo y especuladores inmobiliarios.

Éste es el resultado.

**Población de derecho y viviendas por municipios afectados por la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas**

Municipio	Población año 1991	Viviendas familiares año 991	Población año1996	Viviendas familiares año 1996	Población año 2001	Viviendas familiares año 2001	Población horizonte 2010	Viviendas horizonte 2010
Ajalvir	1.309	512	1.622	714	2.479	1.313	4.515	1.970
Alcobendas	78.825	24.948	83.031	28.396	92.090	32.096	112.317	38.621
Algete	9.984	4.354	12.335	5.252	15.870	7.148	22.956	9.434
Arganda del Rey	28.878	9.072	29.224	10.505	33.432	12.654	42.515	15.584
Cobeña	1.169	605	2.074	981	3.365	1.961	4.062	2.186
Coslada	73.740	22.812	76.001	24.216	77.884	27.579	86.167	30.251
Daganzo de Arriba	1.627	662	2.429	1.156	4.755	2.143	7.377	2.989
Fuente el Saz de Jarama	2.658	1.450	3.208	1.463	4.813	2.740	8.077	3.793
Loeches	2.238	922	2.672	1.161	3.295	1.732	8.478	3.404
Madrid distritos 16, 19, 20, 21	324.500	116.189	335.070	126.725	358.561	156.844	686.385	262.594
16 Hortaleza	139.000	47.293	140.517	53.312	144.018	60.240	240.313	91.303
19 Vicálvaro	41.000	13.837	41.366	15.876	50.140	23.407	255.425	89.628
20 San Blas	114.500	43.384	119.395	45.095	129.317	58.085	144.119	62.860

21 Barajas	30.000	11.675	33.792	12.442	35.086	15.112	46.528	18.803
Mejorada del Campo	13.599	4.838	14.677	5.217	17.195	6.760	27.096	9.954
Paracuellos de Jarama	4.362	2.130	5.293	2.395	6.287	3.291	9.146	4.236
San Fernando de Henares	25.472	9.404	29.688	11.429	36.244	14.642	39.530	15.702
San Sebastián de los Reyes	53.914	17.442	57.632	20.729	61.884	24.936	157.066	40.288
Tres Cantos	23.000	6.675	27.715	10.573	36.927	13.365	50.877	17.865
Torrejón de Ardoz	87.000	26.593	88.821	30.774	97.887	35.936	121.574	43.577
Valdeolmos-Alalpardo	1.094	571	1.625	654	1.917	1.364	3.953	2.021
Valdelaguna	540	441	540	461	605	698	1.246	905
Velilla de San Antonio	2.344	905	4.597	1.770	8.202	3.791	15.511	6.149
<b>Totales</b>	<b>736.253</b> hab. 91	<b>250.525</b> viv. 91	<b>778.254</b> hab. 96	<b>284.571</b> viv. 96	<b>863.692</b> hab. 01	<b>350.984</b> viv. 01	<b>1.408.848 hab.</b> en 2010	<b>511.523</b> viv. en 2010
Porcentaje de incremento respecto de 1991			+ 5,7 % respecto de 1991	+13,58% respecto de 1991	+17,3 % respecto de 1991	+40 % respecto de 1991	+91,35 % respecto de 1991	+104,18 % respecto de 1991
Porcentaje de incremento respecto de 1996 (año de aprobación de la DIA)				+ 10, 97 % respecto de 1996	+ 23, 33 % respecto de 1996	+ 81, 02 % respecto de 1996	+ 79, 75 % respecto de 1996	

Fuente: Censos de población y vivienda 2001 y planeamiento general y previsiones en 2003 de las modificaciones del planeamiento general de los municipios. Elaboración propia.

#### 1.4. PLAN DE AISLAMIENTO ACÚSTICO (PAA)

Aunque la Resolución de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental formula la DIA del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas y establece la obligación de elaborar y aprobar, en el plazo de un año, y de ejecutar en el plazo máximo de seis el Plan de Aislamiento Acústico de las viviendas contra el ruido producido por las aeronaves, 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 producirían en la flota, tal como preveía la referencia inicial. La configuración norte que era la más afectada en la referencia inicial resulta ahora –en el citado Plan de AENA y de la DGAC– 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 que, de forma simultánea el 28 de octubre de 1998, se celebran en los municipios que siguen:

Municipio	Población (hab.)	Propuesta
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
<b>TOTAL</b>	<b>310.890 hab.</b>	

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 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 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. Transcurridos 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 2001, y con cinco años de retraso, se logra por fin la insonorización de los primeros cientos de viviendas, que alcanzarán las 8.668 actuaciones (viviendas y equipamientos) en mayo de 2003.

Actuaciones de aislamiento acústico finalizadas en mayo de 2003

Municipios	Nº de viviendas, colegios, etc.
Algete	5
Coslada	74
Fuente el Saz	26
Madrid	2.308
Mejorada del Campo	3.905
Paracuellos del Jarama	99
San Fernando de Henares	2.240
San Sebastián de los Reyes	11
<b>Total</b>	<b>8.668</b>

Fuente: Comisión de Gestión del Plan de Aislamiento Acústico, mayo de 2003.

Ahora bien, el PAA no se aplicará en los plazos señalados y , sobre todo, no alcanzará al área de afección real de la huella acústica, como muestra el ejemplo paradigmático de la Alameda de Osuna. Pese a que, como acabamos de señalar, este barrio del distrito de Barajas cuenta con un estudio completo, detallado y pormenorizado realizado en marzo de 2000 por el Departamento de Calidad Ambiental del Ayuntamiento de Madrid, según el cual la zona de afección engloba la práctica totalidad del barrio, 3.500 familias que presentaron en plazo la correspondiente reclamación para que sus viviendas fueran insonorizadas no obtuvieron respuesta. Los formularios de reclamación (elaborados y distribuidos por la FRAVM y AFAO), que ya se habían presentado en 1999, se actualizaron en 2003. En el cuadro que sigue, como se puede apreciar, tampoco se incluía la Comisión de Gestión del PAA a la Alameda de Osuna.

Viviendas, colegios, etc. con financiación aprobada por la Comisión de Gestión hasta mayo 2003

Municipios	Nº de viviendas, colegios, etc.
Algete	18
Coslada	683
Fuente el Saz	34
Madrid	3.120
Mejorada del Campo	4.147
Paracuellos del Jarama	101
San Fernando de Henares	2.274
San Sebastián de los Reyes	24
<b>Total</b>	<b>10.401</b>

Fuente: Comisión de Gestión del Plan de Aislamiento Acústico

## 1.5. LA SEGUNDA AMPLIACIÓN O LAS PISTAS CUARTA Y QUINTA

Como acabamos de ver, en 2001 se logra al fin la insonorización de los primeros cientos de viviendas. Pero la consecución de la insistente y peleada 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 fraudulento<sup>1</sup> Estudio de Impacto Ambiental para la Ampliación del sistema 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 B° 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. En julio de 2001, la FRAVM, las asociaciones de vecinos del entorno del aeropuerto, urbanizaciones y grupos ecologistas se adhieren a la querrela 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 puesto que las obras se iniciaron sin la preceptiva Declaración de Impacto Ambiental.

En sus alegaciones de 17 de mayo de 2002 al Estudio de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas, la FRAVM solicita: 1) que se

---

<sup>1</sup> 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 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 distintas 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 saucedas 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”.

declare la NULIDAD del estudio de impacto ambiental (EIA) elaborado por AENA y se ordene la elaboración de un nuevo estudio que se ajuste a las prescripciones legales retrotrayendo el expediente de evaluación de impacto ambiental a la fase de iniciación; 2) que se declare, con carácter subsidiario, que el proyecto evaluado supone un impacto ambiental crítico contra el medio ambiente a la fase de iniciación; 3) que se inicie un proceso de actuación que reduzca el impacto acústico actual a los límites legales y, entre otras actuaciones, se prohíban los vuelos nocturnos pues los ciudadanos del entorno están sufriendo daños materiales y psíquicos en su patrimonio y persona; 4) que se tramiten las presentes alegaciones con el doble carácter de impugnación del EIA y del propio proyecto evaluado. En las mencionadas alegaciones se destaca la conculcación de la normativa europea (Directiva 85/337/CEE y Directiva 97/11/CE), la inexistencia –según aquella– de la “autorización de desarrollo” del proyecto, se pone de manifiesto la imposibilidad de cumplir los estándares acústicos de calidad ambiental fijados por el Decreto 78/1999, de 27 de mayo, de la Comunidad de Madrid (que se corresponden con la norma básica de edificación NBE-CA-88, y del que se excluyen “las infraestructuras aeroportuarias de competencia estatal”), así como por las ordenanzas municipales correspondientes. Y se resalta el incumplimiento del procedimiento de evaluación.

En enero de 2004, la Comisión de Seguimiento del Plan de Aislamiento Acústico del aeropuerto Madrid-Barajas (CSAM) aprueba sorpresivamente la huella sonora de las cuarta y quinta pistas sobre un plano de 1999 en el que no figuran los nuevos crecimientos urbanísticos habidos y aprobados por el planeamiento, con la oposición de los vecinos y de los ayuntamientos del entorno –salvo el de Paracuellos– que habían elevado al Parlamento Europeo denuncia por la reiterada agresión sónica y por los sucesivos incumplimientos de las determinaciones de la DIA y de la normativa europea al respecto.

#### 1.6. CAMPAÑA Y MANIFIESTO POR EL CIERRE NOCTURNO DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

En octubre de 2003 se constituyó, al amparo de la Comisión de Medio Ambiente de la FRAVM, la *Coordinadora por el cierre nocturno del aeropuerto de Barajas* que agrupa a asociaciones de vecinos, coordinadoras, plataformas, colectivos y representantes de urbanizaciones y comunidades de residentes del ámbito de afección del aeropuerto con el propósito de desarrollar una campaña informativa y reivindicativa por el cierre nocturno de Barajas desde las 23.00 hasta las 07.00 horas.

En abril de 2004 se inició la recogida de firmas al objeto de avalar esta demanda y presentarlas a los ministerios de Fomento y Medio Ambiente y se acordó, asimismo, la **presentación de mociones a los Plenos de los municipios afectados**; mociones que han sido favorablemente acogidas en algunos de ellos (Paracuellos de Jarama, San Fernando de Henares...). Del incumplimiento de las determinaciones de la Declaración de Impacto Ambiental sobre la ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas y de la campaña ciudadana en favor del cierre nocturno del aeropuerto también se dio cuenta en mayo de 2004 a la ministra de Medio Ambiente : “ Puesto que nos hallamos ante la inminencia de la entrada en funcionamiento, a plena capacidad, del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas (que no “ampliación” del preexistente) y puesto que se han doblado las previsiones de los límites establecidos para la primera fase de la ampliación, las asociaciones de vecinos, grupos ecologistas y comunidades de residentes de todos los

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

municipios afectados hemos iniciado una campaña para solicitar el cierre nocturno, entre las 23.00 y las 07.00 horas, del aeropuerto, a fin de garantizar el derecho a la salud y al descanso, reconocidos en reciente sentencia del Tribunal Constitucional”.

Entre los **argumentos que sustentan la moción presentada a los ayuntamientos** destacamos: “*Operaciones diurnas y nocturnas declaradas.*- La Memoria resumen de enero de 2000 sobre la ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas declara que de 833 operaciones diurnas y 96 nocturnas se pasa a 1.605 operaciones diurnas y 357 nocturnas en configuración norte y a 1.308 operaciones diurnas y 324 nocturnas en configuración sur; de modo que si las operaciones diurnas casi se duplican, las nocturnas casi se multiplican por cuatro, a la vez que no se establece límite máximo de operaciones y sólo se señala que el nivel de saturación estará en las 1.962 operaciones diarias. Ello implica –basándonos en la larga experiencia acumulada— que cuando la demanda de tráfico lo requiera los valores declarados se sobrepasarán (puesto que los valores máximos permitidos no se fijan) y que, por consiguiente –considerando el número de operaciones previstas, la configuración de pistas con separación mínima y la orografía circundante—, se incrementará el ruido sobre los distritos madrileños de Barajas y San Blas y sobre los municipios de San Sebastián de los Reyes (La Granjilla, Santo Domingo), Fuente del Fresno, Belvis de Jarama, Valdetorres, Fuente el Saz, Algete, Cobeña, San Fernando de Henares, Coslada, Mejorada del Campo, Torrejón de Ardoz...”



Finalmente **se pide que** “Se inste por el organismo municipal correspondiente a la Dirección General de Aviación Civil y al Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) a realizar el estudio informativo al que remite el anexo 1 del Real Decreto 1257/2003 por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos y que, atendiendo a las características meramente urbanas de la ampliación y del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas, se inste igualmente a la adopción de las medidas oportunas para su cierre operativo entre las 23.00 y las 07.00 horas, con el fin de garantizar los derechos a la salud y al descanso de la creciente población circundante afectada”.

He aquí el **manifiesto de abril de 2006** de las entidades vecinales y ciudadanas demandando el cierre nocturno del aeropuerto de Barajas.

	<p><b>Federacion Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid</b>          Calle Bocangel, 2... 28028-Madrid ... Telf: 91-725.29.09.....Fax:: 91-725.06.23          E-mail: fravm@aavvmadrid.org.....www.aavvmadrid.org</p>	
<p align="center"><b>MANIFIESTO</b>  <b>por el CIERRE NOCTURNO del</b>  <b>aeropuerto de Madrid-Barajas</b></p>		
<p>Los aeropuertos no pueden estar dentro de las ciudades si quieren, por un lado, ser un polo de desarrollo y por otro convivir con las normativas medioambientales que, por supuesto, incluyen los impactos ambientales. El aeropuerto de Barajas está entre los que están considerados en la Unión Europea como <b>aeropuertos urbanos</b>.</p>		
<p>Ya en mayo del año 1991, el estudio encargado por el director general de Transportes de la Comunidad Europea (DG-VII) a la consultora SRI Internacional sobre su capacidad aeroportuaria establecía que el crecimiento de Barajas iba a estar gravemente condicionado por la población que lo rodea y que las protestas de los vecinos iban a ir en aumento limitando su horario de operaciones. El informe publicado por el ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en “Estudios Territoriales nº 39”, se refiere a la ampliación del aeropuerto en estos términos: “Las poblaciones afectadas ascienden a cientos de miles de personas. Éstas no deben sufrir los costes del desarrollo”.</p>		
<p>La Carta Europea de Ciudades Aeroportuarias establece que la existencia de aeropuertos en el seno de zonas fuertemente urbanizadas, como es el caso de Barajas, hace necesaria una reflexión y la elaboración de nuevos condicionantes en la actividad aérea que tengan necesariamente en cuenta los factores urbanos y humanos.</p>		
<p>Esta es la razón por la cual es urgente que los Ayuntamientos, asociaciones de vecinos, urbanizaciones, organizaciones cívicas y grupos ecologistas de todos los municipios que circundan el aeropuerto de Barajas nos unamos en torno a las presentes reflexiones:</p>		
<p>CONSIDERANDO que el ruido emitido por las aeronaves es muy perjudicial para la salud de la población afectada que, en el caso de la región de Madrid, asciende a más de 500.000 ciudadanos;</p>		
<p>CONSIDERANDO que la liberalización del tráfico aéreo y el desarrollo abusivo de los vuelos</p>		

nocturnos en el aeropuerto urbano de Barajas perturba el sueño y las fases de recuperación de las poblaciones colindantes;

CONSIDERANDO que los residuos tóxicos emitidos por las aeronaves de altitud baja, media y alta, contribuyen de manera significativa a la contaminación del aire en las zonas próximas al aeropuerto, cuya situación orográfica y climática es de deficiente ventilación;

CONSIDERANDO que las medidas de aislamiento acústico que se aplican para mitigar el ruido que provoca este aeropuerto en las viviendas afectadas son de escasa eficacia, ya que el 50% de los días del año y debido al clima mediterráneo de la región de Madrid de altas temperaturas en verano, las ventanas de las viviendas tienen que mantenerse necesariamente abiertas;

CONSIDERANDO la desproporción existente entre la influencia de las poblaciones colindantes de este aeropuerto y los grupos de presión que constituyen los transportistas aéreos y los gestores del aeropuerto;

CONSIDERANDO que debe establecerse un justo equilibrio entre los intereses comerciales de las compañías aéreas y de los aeropuertos, por un lado y, por otro, de los intereses legítimos de las personas que sufren las graves molestias provocadas por el tráfico aéreo en su salud y en sus bienes;

CONSIDERANDO que hay que llegar a un desarrollo de la aviación compatible con el bienestar humano;

CONSIDERANDO que dada la proximidad de este aeródromo a las poblaciones densamente pobladas que lo rodean y al desarrollo operativo previsto en el mismo y al amparo 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 de los aeropuertos ateniéndose a las características meramente urbanas del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas, los vecinos de pueblos, barrios y urbanizaciones próximas al mismo, llegamos a la siguiente **CONCLUSIÓN:**

Ante el incremento continuo de sobrevuelos de aeronaves por zonas urbanas densamente pobladas, y el emplazamiento de los depósitos de queroseno, reclamamos que la Dirección General de Protección Civil del ministerio elabore un **Plan de Emergencia Exterior** en el entorno del aeropuerto de Madrid-Barajas, que incluya el traslado de los peligrosos depósitos.

La creación de una **Comisión de Protección Ambiental y de Seguridad de los Aeropuertos**, que emane del ministerio de Medio Ambiente, al amparo del derecho a la información y participación directa en materia de medio ambiente, que incluya a los ciudadanos afectados a través de sus entidades sociales representativas.

Para garantizar los derechos a la **salud, la vida privada** y los bienes de los afectados, se deberán imponer límites a los niveles de ruido sobre las zonas habitadas, así como una reducción progresiva de los movimientos de aviones durante el día y una **prohibición general** entre las **23.00 y las 07.00 horas**, quedando su uso exclusivo para vuelos humanitarios y de urgencia sanitaria, normas que, ya desde tiempo atrás, vienen aplicándose en algunos de los más importantes aeropuertos de la Unión Europea.

Madrid, 22 de abril de 2006

**Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM). Ecologistas en Acción. Amigos de la Tierra. Asociación de Vecinos Parque Henares y A.V. Jarama de San Fernando de Herares. A.V. La Unión del Bº de la Estación y Coordinadora de AA.VV. de Coslada. A.V. AFAO de la Alameda de Osuna.**

**Asociación de Mujeres Distrito 21. Asociación 21 Rafles-Verdes del distrito de Barajas. A.V. Paracuellos de Jarama y Plataforma Contra el Ruido de Paracuellos de Jarama. A.V. Talamanca de Jarama. Asociación Cerros y Barrancos de Paracuellos. A.V. Belvis de Jarama y A.V. la Defensa de Belvis. A.V. de Mejorada del Campo. A.V. de Velilla de San Antonio. A.V. Parque Cataluña de Torrejón de Ardoz. A.V. colonia Fin de Semana del distrito de San Blas. A.V. de San Sebastián de los Reyes. A.V. de Tres Cantos. A.V. “Dalix” de San Agustín de Guadalix. A.V. Miramadrid de Paracuellos de Jarama. A.V. de Rivas-Vaciamadrid**

## **2. REUNIÓN DE 26 DE SEPTIEMBRE DE 2006 MANTENIDA POR LA FRAVM CON LA SECRETARÍA GENERAL PARA LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN Y EL CAMBIO CLIMÁTICO DEL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE**

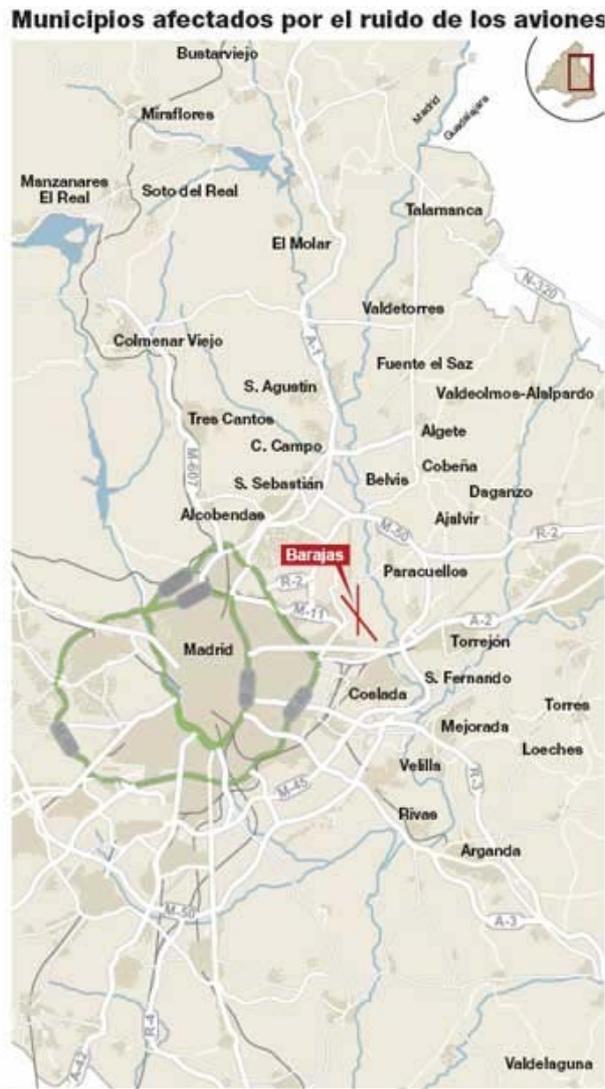
El 26 de septiembre de 2006, la ministra de Medio Ambiente delegaba en el Secretario General para la prevención de la contaminación y el cambio climático del Ministerio de Medio Ambiente que éste escuchara las, por tantas veces reiteradas, ya históricas reivindicaciones de la FRAVM en relación con el que hemos venido calificando de error de Estado, el nuevo Barajas:

- **Huella acústica** obtenida por medio de mediciones permanentes. Véase en **ANEXO 1** la *Crítica del Leq como índice del ruido de aeronaves y otras fuentes de ruido discontinuo* de Andre Loteen, publicado en el boletín informativo de la Asociación Familiar “Alonso de Ojeda” de Vecinos de la Alameda de Osuna (AFAO) en diciembre de 1993.
- **Comisión de seguimiento.** Véase en el **ANEXO 2** nuestra propuesta de julio de 1994 de *Reglamento de organización y funcionamiento de la “Comisión de protección ambiental y seguridad de los aeropuertos” (CPASA)*.
- **Plan de emergencia exterior** y cumplimiento de dicho plan de emergencia exterior.. Véase al respecto , en el **ANEXO 3** *Informe sobre depósitos de queroseno en el aeropuerto de Madrid-Barajas y la ausencia de un plan de emergencia exterior* de 14 de abril de 2006.
- **Cierre nocturno** del aeropuerto de Madrid-Barajas. Véase en el **ANEXO 4** la moción presentada, en el cuarto trimestre de 2004, a los ayuntamientos en relación con el cierre nocturno de Barajas.

Reivindicaciones que sistemática y específicamente hemos ido presentando a todas las instituciones responsables del aeropuerto de Madrid-Barajas desde los primeros periodos de información pública, en 1996, del Plan Director para la construcción del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas, y sobre las que hasta la fecha no hemos recibido contestación. La inhibición y el silencio por parte de las instituciones ha sido la constante permanente, a pesar de la reiterada constatación de las peores de nuestras previsiones que, sobre los efectos para la salud, está teniendo el nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas.

### 3. DETERMINACIONES DEL MAPA DE RUIDO DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

Simultáneamente a acabar de obtener el aeropuerto de Madrid-Barajas el dudoso honor de ser **el cuarto aeropuerto más grande de Europa en número de pasajeros** (24,5 millones de viajeros en los seis primeros meses de 2007, con un crecimiento del 13,5%, y con 96 operaciones/hora previstas para el otoño de un techo teórico de 120), con afecciones a los municipios del mapa adjunto, **sale a información pública el mapa estratégico del aeropuerto de Madrid-Barajas con datos de 2005, antes de que entrara en funcionamiento la T-4.**



### 3.1 Sometimiento a información pública de una huella acústica con datos de 2005

Con fecha 30.06.2007 la Dirección de Planificación e Infraestructuras del Ministerio de Fomento publica en el BOE y somete a información pública el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas.

En esta nueva fase, como en las anteriores, debemos seguir reiterando y enumerando las afecciones del ruido y de la contaminación atmosférica originadas por la actividad aeroportuaria, que influyen directamente en la salud de la población circundante al aeropuerto.

La permisividad y actuación que guía a los órganos que desempeñan funciones de seguimiento y control reside en gran medida en la intencionalidad que presidió su constitución, que no fue otra que la de la ocultación, en todo momento, del nivel real de contaminación. De aquel espíritu, de los informes, negociaciones y documentos oficiales es testigo directo, además de gestora, nuestra actual ministra de Medio Ambiente. Quizás por eso en la actualidad, como en momentos anteriores, ese ministerio actúa como convidado de piedra, renunciando a su principal función y responsabilidad: la protección de la salud por encima de cualquier consideración económica o política.

- **ÓRGANOS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL.** No solo son ineficaces sino que su orientación —dada su composición— es opuesta a la función que deberían desempeñar:
  - AENA controla y mantiene el sistema de monitorización del ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, emitiendo los informes que remite a la comisión de vigilancia que dirige y controla junto con la Dirección General de Aviación Civil y el Ministerio de Medio Ambiente.
  - Los vecinos afectados NO TIENEN NI PRESENCIA en estos órganos —a pesar de haber estado incluidos en la documentación de la Declaración de Impacto de 1996—.

No cabe alegar que están representados a través de sus respectivos municipios. Primero, porque no están representados todos los municipios afectados, algunos de ellos calculadamente para evitar responsabilidades o definir su posición. Segundo, porque se ha comprobado, como de antemano era de prever, que los intereses de los ayuntamientos “olvidan” en ocasiones la salud de los vecinos en pro de sus intereses urbanísticos frente a la Comunidad Autónoma o el Ministerio de Fomento. Existe un amplio catálogo que ilustra tales actuaciones.

- **SISTEMA OPERATIVO.** Las sucesivas huellas del ruido que se han venido publicando son sencillamente un subterfugio, como hemos venido denunciando desde el principio. La que ahora se somete a información pública (BOE de 30 de junio de 2007) es otro engaño más, porque:
  - El **órgano** que determina el sistema **de medición de ruidos**, los límites, la base de datos de los tipos de aviones, los factores operativos, el control del tráfico aéreo es definido e informado por AENA. Dicho en pocas palabras, es juez y parte.
  - Los **sistemas operativos**, procedimientos de movimiento de aviones en plataforma (rodadura), entradas y salidas (STAR, SID) del aeropuerto Madrid-Barajas, se podrían denominar la historia interminable. Desde la primera Declaración de Impacto Ambiental, venimos denunciando que están basados en unos procedimientos indefinidos en todos los casos y en muchos de ellos irrealizables por incumplir procedimientos operativos de aeronaves —como se constato al tener que modificarlos por decreto y a ultima hora, un día antes de la entrada en servicio de la pista 36L, ante la denuncia del colectivo de pilotos y de esta FRAVM—. Las innumerables modificaciones de los procedimientos operativos son una consecuencia de las dificultades operativas intrínsecas del aeropuerto, dada su ubicación y las condiciones meteorológicas, orográficas y de población que le afectan. Gran parte de las modificaciones de los procedimientos operativos han sido realizadas por AENA para acallar las reiteradas protestas, teniendo plena conciencia de que no mejorarían los efectos, como denunciábamos en cada caso , lo que a posteriori se constataba.
  - El último capítulo de esta historia interminable, que afecta a la salud de cientos de miles de personas —y que corrobora nuestra reiterada calificación de “falsedad en documento público—, reside en aquello que es esencial para la determinación de la huella acústica, LOS PROCEDIMIENTOS SID, STAR, RODADURA, ARRANQUE DE MOTORES, UTILIZACION DE APU Y MOVIMIENTO EN PLATAFORMA.

Los procedimientos STAR, SID, etc., recogidos del AIP de fecha 14 de abril de 2005 para la determinación de la huella acústica que se somete a información pública, se han modificado en agosto, septiembre y octubre de 2006, y enero, abril, mayo y junio de 2007, sin mencionar las modificaciones producidas anteriormente, entre abril de 2005 y agosto de 2006.

**LAS HUELLAS de esta fase de información pública LLEVAN FECHA DE JUNIO DE 2007 PERO ESTAN BASADAS EN PROCEDIMIENTOS PUBLICADOS EN EL AIP DE 14 DE ABRIL DE 2005.**

**Las mencionadas modificaciones INVALIDAN LA HUELLA ACUSTICA PUBLICADA.** O bien se valora y cuantifica los efectos que cada modificación produce en áreas de afección y en los niveles afectados o, en caso contrario, la Administración del Estado —en este caso los ministerios de Fomento y Medio Ambiente— deben estar dispuestos a aplicar un sistema de mediciones aceptado y controlado directamente por los afectados.

- La indefinición operativa tenía desde el principio y sigue teniendo una razón, ya denunciada por nosotros y por el colectivo de pilotos, justificar, por una parte, la capacidad operativa a alcanzar, y justificar, simultáneamente, el gasto público. La capacidad a alcanzar no está en relación con el gasto y nunca será la que se declaró. Pero la indefinición ocultaba, por otra parte, el mayor de los engaños, el precio que tendrían que pagar en su salud las poblaciones afectadas. Las justificaciones se basaban y continúan basándose —como argumento determinante— en la disminución de ruidos emitidos por las nuevas generaciones de motores y de aeronaves; argumento absolutamente cuestionable a la vista de los informes de los fabricantes de motores y de aviones que inciden, en los desarrollos futuros, en una disminución del consumo de combustible a costa de un incremento de las emisiones acústicas. Por el contrario, se infrapondera el creciente aumento de las operaciones que se efectúan y declaran.
- No se cuantifican los efectos de las incidencias debidas a factores meteorológicos, que por la ubicación del aeropuerto y la orografía son considerables, tampoco las debidas a la discreción del control del tráfico aéreo por la congestión, en determinados momentos, del aeropuerto; hechos que en Madrid-Barajas son significativos y de los cuales ni se informa ni se tienen en cuenta dada la premeditada constitución de los órganos de seguimiento y control. Efectos que deben sufrir, a costa de su salud, las poblaciones afectadas.
- A pesar de estar recogida la obligación de AENA de informar detalladamente las denuncias de sobrevuelos —sobre áreas fuera de las establecidas en los procedimientos STAR y SID— presentadas por los vecinos, éstas son negadas y las reclamaciones presentadas a Medio Ambiente y a la Dirección General de Aviación Civil no obtienen respuesta. Los vecinos deben utilizar los registros de las observaciones directas de aeronaves para justificar sus protestas y las posibles actuaciones judiciales.

- **PLAN DE EMERGENCIA EXTERIOR AL AEROPUERTO.** No existe, a pesar del informe que lo menciona como necesario en el Plan de Emergencia Interior al aeropuerto de Madrid-Barajas.

Con posterioridad al atentado en la Terminal-4, el Ministerio de Fomento ha anunciado que iniciará el traslado de los depósitos de combustible situados a menos de cien metros del casco urbano de Barajas, situación denunciada de forma reiterada y alarmante en cada una de nuestras alegaciones desde 1996. ¿Que ha cambiado esencialmente desde que lo denunciemos por primera vez? ¿Era necesario algún costoso informe para percibir el riesgo evidente en un contexto de amenazas terroristas? Solamente la actuación irresponsable puede explicar tal situación.

#### **EN CONCLUSIÓN**

- Mantenemos la frontal oposición de la FRAVM al nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas, que calificamos de error de Estado.
- Se trata de un aeropuerto con una ubicación absolutamente errónea desde el punto de vista técnico, dadas la orografía circundante, la orientación de las pistas, la meteorología y, por último, la malla urbana en la que se incrusta.
- Se trata de un aeropuerto definido como urbano por hallarse a 12 km del punto kilométrico cero del centro de la ciudad (la Puerta del Sol) y en una región metropolitana de seis millones de habitantes que no pone freno a los planes y desarrollos urbanísticos sobre áreas que ya están afectadas.
- Las huellas publicadas en esta fase (BOE de 30.06.2007) no tienen ningún valor para determinar el nivel de afección acústica.
- Se trata de un aeropuerto con dificultades operativas para conseguir los objetivos propagados y publicitados de no ser a costa de una creciente —y por encima de los límites permitidos— agresión a la salud.
- No existe información de la afección atmosférica producida por la actividad aeroportuaria en el entorno del aeropuerto.
- No existe mapa real de las áreas afectadas en cada municipio o, en su defecto, mediciones en aquellas que presentan denuncias contra el ruido.

- El plan de aislamiento acústico no es un plan preventivo. Los planes preventivos pasarían por
  1. Cierre nocturno.
  2. Limitación del número de operaciones.
  3. Prohibición de operar a todas las aeronaves con CR-4 o superior.
- No se tiene constancia del resultado de la aplicación del Plan de Aislamiento Acústico (PAA), ni se conocen mediciones posteriores a su aplicación, tampoco la apreciación subjetiva ni los efectos sobre la salud.
- No existe un plan de emergencia exterior al aeropuerto.
- Los órganos de vigilancia y control no son los adecuados para los objetivos que se persiguen.
- No existe representación directa y efectiva de la población afectada.

Por todo lo anteriormente expuesto,

### **SOLICITA**

1. La modificación de los órganos de seguimiento y control para que cuenten con participación directa y efectiva de los ciudadanos afectados, e igualmente con la participación de los técnicos implicados en las operaciones del aeropuerto (controladores y pilotos), compañías implicadas y administraciones afectadas.

(Véase en el ANEXO 2 nuestra propuesta de Reglamento de organización y funcionamiento de la “Comisión de protección ambiental y seguridad del aeropuerto/os” (CPASA). La vigilancia y el control del aeropuerto para garantizar la protección de la salud de los afectados no será nunca posible sin un órgano como el que se propone en el ANEXO 2.)

2. La aplicación de mediciones directas en sustitución de las huellas que se publican y se someten a información pública.
3. Información precisa y concreta de todas las denuncias presentadas por los ciudadanos afectados.

Todo lo cual someto a la consideración de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente, en Madrid a veintitrés de julio de dos mil siete.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Andrés Martínez Jerez', with a horizontal line underneath.

Fdo. Andrés Martínez Jerez  
Responsable de medio Ambiente de la FRAVM

## ANEXO 1



**ASOCIACIÓN ESPAÑOLA CONTRA RUIDO DE AVIONES**

Calle Bocangel, 2 - 28028-Madrid Telf: 91 725 29 09 - FAX: 91 725 06 23

### **Crítica al Leq como índice del Ruido de Aeronaves y otras Fuentes de Ruido Discontinuo.**

Andre Loteen

Miembro Titular del Consejo del Ruido- Francia y Miembro del Instituto de la Ingeniería del Control del Ruido-USA

#### **Introducción**

Vale la pena recordar que la primera aplicación del Nivel Sonido Continuo Equivalente, ahora de uso generalizado, consistía en evaluar la exposición al ruido de personas en diferentes puestos de trabajo y en establecer los límites aceptables de energía acústica a que pueden exponerse para evitar daños inducidos en el oído, pero no en valorar las molestias inducidas por el ruido en las comunidades, y menos aún en evaluar la perturbación del sueño.

Obviamente, la duración de la exposición al ruido es tan importante como el nivel de presión del sonido y el espectro de este ruido para valorar el riesgo a desarrollar un problema auditivo. Se presentaron dos teorías, una basada en la cantidad total de energía acústica a la que se expone a una persona de forma continua durante una jornada laboral de 8 horas. La otra tiene en cuenta los valores extremos de sus fluctuaciones temporales. La mayoría de las normativas mundiales sobre la exposición al ruido están basadas en la teoría de la energía y no consideran niveles de sonido por debajo de 90 dB (A).

En EE.UU. tanto la Marina (1970) como la normativa OSHA de la industria (1971) han adoptado los 5 dB como valor de intercambio para reducir a la mitad la duración de las exposiciones. Pero no se permiten niveles de sonido superiores a los 115 dB bajo ninguna circunstancia. Sin embargo el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo recomienda que la dosis diaria de ruido no exceda los 85 dB (A) durante 8 horas con un nivel máximo de 110 dB (A) durante un máximo de 15 minutos. La aviación militar estadounidense ha adoptado un “modelo de 4 dB” y una dosis de ruido diario permisible de 84 dB (A) durante 8 horas; permitiendo sólo hasta 2 ½ minutos el nivel absoluto máximo de 115 dB (A).

La valoración de la Organización de Normativa Internacional (ISO 1999) aumenta un poco más la confusión arriba descrita. Permite un aumento del nivel sonido de sólo 3 dB cuando se reduce a la mitad el periodo de exposición. Lo más importante es que no hay límite superior a los 80 dB (A) de dosis diaria básica se extiende a un periodo de 40 horas semanales.

Esto significa, por ejemplo, que un empleado puede legalmente recibir una dosis nociva de ruido de 115 dB (A) durante 45 segundos o 120 dB (A) durante 14 segundos cada semana durante su vida laboral, siempre que las 40 horas Leq no excedan los 80 dB (A).

Las interrogantes surgen, obviamente, ¿qué grado de seguridad tienen los límites establecidos con estos modelos? ¿se puede aplicar la teoría de igual energía para valorar padecidas por las poblaciones cercanas a los aeropuertos o a las líneas ferroviarias de alta velocidad?.

#### **El ruido de los aviones**

Los primeros problemas producidos por el ruido en las proximidades de los aeropuertos civiles aparecieron con el aumento de las flotas de reactores. En 1969, la FAA presentó una normativa FAR-36 estableciendo los niveles de ruidos para la certificación tipo de las grandes aeronaves subsónicas de transporte y los aviones subsónicos turbo-reactores.

El Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional adoptó esta normativa con cambios menores (ICAO- Anexo 16) en 1971. La FAA y la OACI adoptaron el definidor de ruido “EPN dB”, derivado del “Nivel Ruido Percibido” creado por Kryter en 1959 (1). Aunque el objetivo principal de la FAR-36 y OACI-

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

Anexo 16 era la certificación de cualquier tipo de nuevo avión, se creó además un índice (ECPNL) para describir la exposición total al ruido de una sucesión de aviones. En 1976 OACI propuso además un proyecto (WECPNL-3) para sopesar el ECPNL con los diferentes factores presentes en los sucesos que ocurren durante el día, la tarde o la noche.

Desgraciadamente, el ECPNL y sus derivados no se incluían en todas las normativas nacionales. Sólo dos países, Italia y Finlandia, siguen fielmente las recomendaciones de la OACI y usan ECPNL y WECPNL. Japón eligió LA máx. y WECPNL. Australia mantiene el EPNL pero tiene su propio índice de exposición ANEF. Algunos países – Austria, Alemania, Los Países Bajos—prefieren LA máx. como definidor del ruido, otros –como El Reino Unido y Suiza—prefieren LPN máx. Los índices de exposición al ruido resultantes son incluso más diferentes. Los índices Q no son equivalentes en Austria y Alemania y no pueden compararse con el índice B de los Países Bajos. El Reino Unido estableció el NNI como índice de exposición al ruido en zonas aeroportuarias. Suiza adoptó también el NNI pero con diferente escala de tiempos (de 06 a 18 horas en Inglaterra, y de 06 a 22 horas en Suiza). EE.UU., Canadá, Dinamarca, Noruega y Suecia eligieron SEL como definidor del ruido y el LDN, LDEN, NEF O CNR para valorar la exposición al ruido. Esta jungla es, por supuesto, bastante insatisfactoria, y en Europa se ha observado una tendencia a presentar el Laeq 24 horas como índice válido para evaluar las molestias del ruido de aviones durante el día, la tarde y la noche (2).

A partir de 1977, se utiliza la síntesis de los estudios sociales sobre las molestias del ruido (3) de T.J. Schultz como una referencia global del impacto del ruido de aviones en una comunidad.

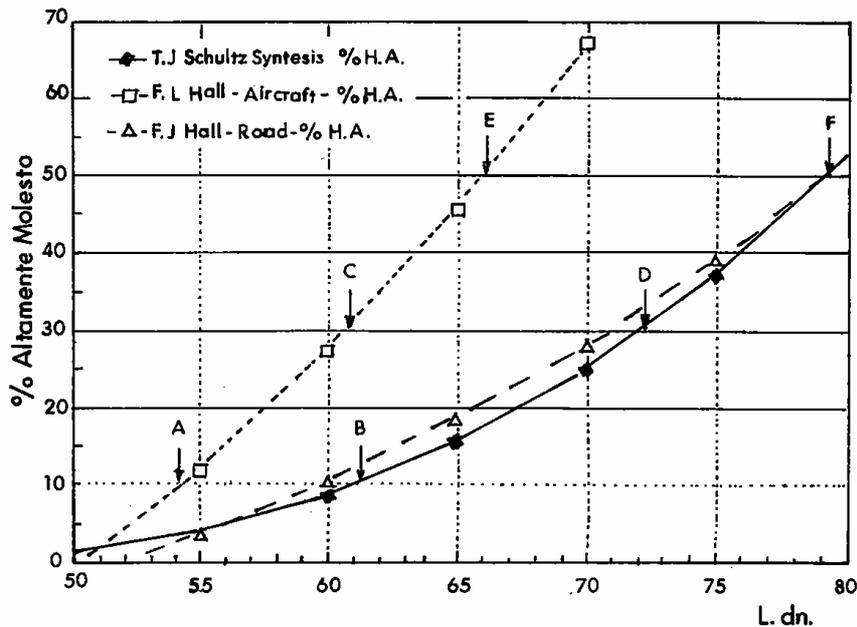


Fig. 1. Porcentaje de los muy afectados en función de la exposición al ruido.  
Fuente: T. J. Schultz (3), F. L. may (5). Adaptación de T. Gjestland (6).

Sin embargo, como S. Fidell apunta (4), “se debería usar con precaución, pues se basa en una conglomeración de datos sacados de estudios heterogéneos y, probablemente, no directamente aplicables a casos específicos”. En 1981, F. L. may y su equipo publicaron los resultados de un estudio sobre el ruido en los alrededores del aeropuerto de Toronto (5). En 1988, T. Gjestland re-analizó los datos originales del estudio canadiense (6), cuyo resultado se recoge en las figuras 1 y 2. *Es obvio que el ruido de los aviones es mucho más molesto que el ruido del tráfico por carretera.* (factor 3 a cualquier nivel superior a 50 Ldn), y es también evidente que la relación establecida por T. J. Schultz entre el porcentaje de personas altamente afectadas y los niveles de ruido de aviones es totalmente desacorde con el estudio canadiense.

Resulta interesante calcular la discrepancia entre las dosis de ruido para un porcentaje dado (A-B / C-D/ E-F). Los resultados siguientes:

<u>Altamente Afectados</u>	<u>Schultz (Ldn)</u>	<u>F. L. Hall (Ldn)</u>	<u>dB.</u>	<u>Dosis de Ruido</u>
10%	61,2	54,2	7	X por 5
30%	72,2	60,9	11,3	X por 13,4
50%	79,2	66	13,2	X por 20,8

Los resultados canadienses de la fig. 2 muestra una correlación de 0,36, bastante similar a los resultados obtenidos por E. Grandjean en los aeropuertos suizos (6). Las correlaciones con Laeq 16h eran de: 0,13 en Basilea, 0,30 en Ginebra y 0,46 en Zurcí. Vale la pena recordar que Suiza adoptó NNI porque las correlaciones con este índice eran mucho mejores que con el Laeq 16h: 0,53 en Basilea, 0,68 en Ginebra y 0,53 en Zurcí, respectivamente.

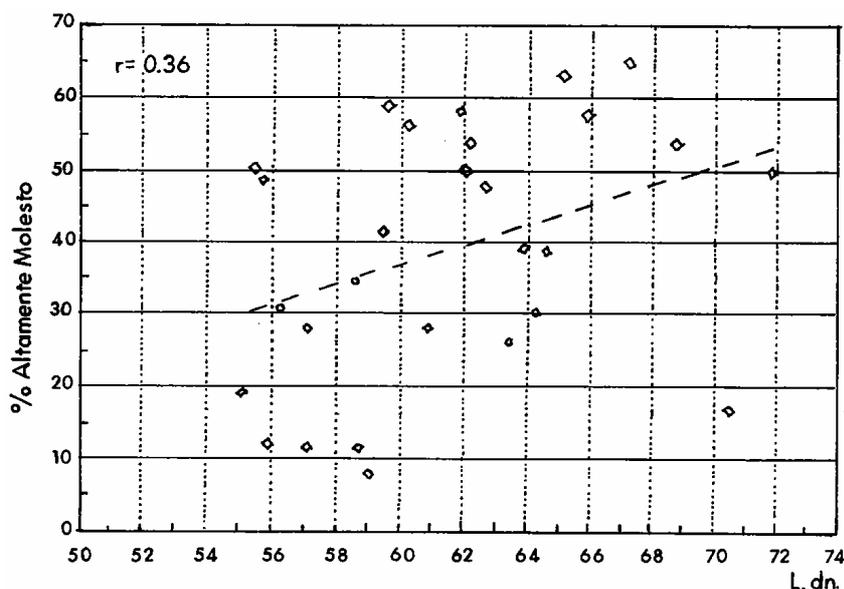


Fig. 2 Porcentaje de los muy afectados en función de la exposición al ruido.  
Fuente: Estudio canadiense sobre el ruido, 1979, de F. L. Hall  
Adaptación de T. Gjestland, 1988, (6)

La figura 3 muestra los resultados de un estudio sobre ruidos realizado en aeropuertos importantes de Inglaterra (2). El definidor de ruido es Laeq (24h, 1 semana) y la correlación es muy alta, 0,79. Nunca se había encontrado una correlación tan buena en ningún estudio de ruido de aviones. ¿Se están insensibilizando contra el ruido los habitantes de Heathrow?. Se puede ver que el porcentaje de los altamente afectados en función de la exposición al ruido difiere notablemente entre las figuras 2 y 3.

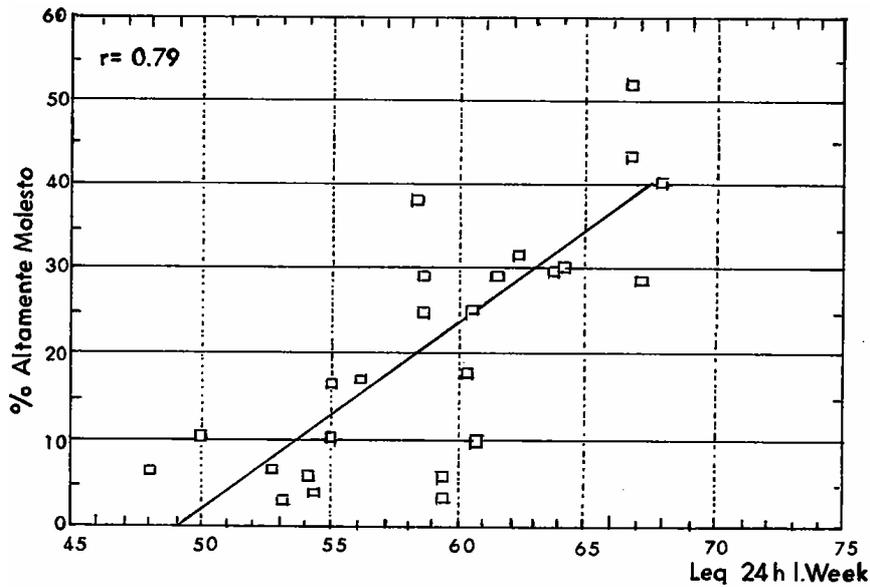


Fig. 3 Porcentaje de los muy afectados en función de la exposición al ruido.  
Adaptación del informe DR 8402- 1985 Ref. (2).

La figura 4 muestra el resultado de un estudio reciente de J. Vos Ref. (8). Se han calculado las molestias por diferentes ruidos en función de la Leq con peso A, y dentro de espacios cerrados. La catalogación del ruido de un avión de dos hélices y un turbo-reactor es bastante diferente, a pesar de tener el mismo nivel Laeq. Sorprendentemente, el tráfico de carretera está considerado más molesto que el ruido de los aviones reactores. Con un mismo índice de molestias, por ejemplo, de 6, el Laeq puede diferir en 3,3 Db, el ruido del B-727 y del H.S 121 Trident. Esto significa un aumento de más del doble en la exposición al ruido.

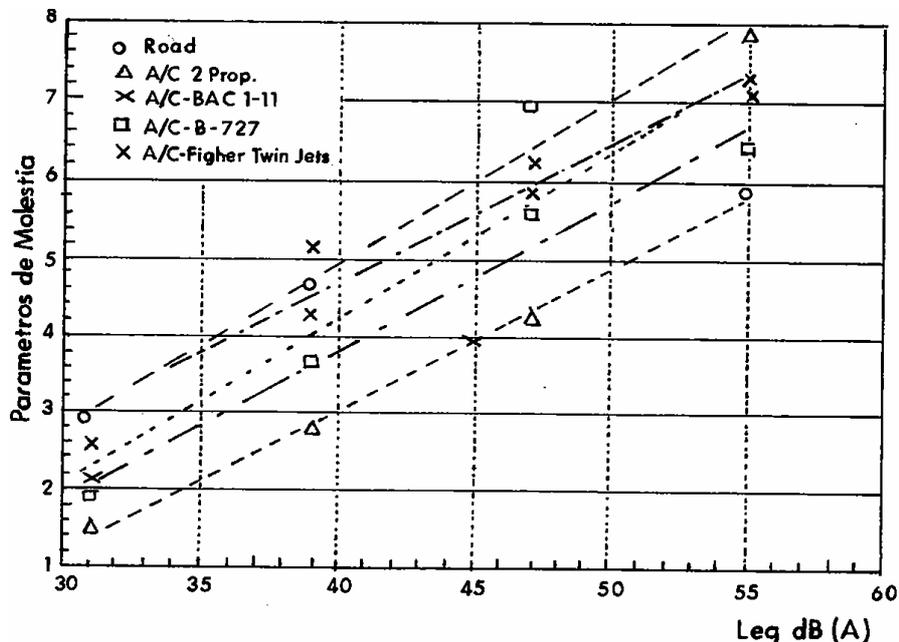


Fig. 4 Evaluación media de cinco ruidos diferentes en función de Leq dB (A).  
Adaptación de J. Vos (8).

La comparación de aviones muy distintos, como un ruidoso turbo-reactor (Boeing-727 o el Trident) con uno de dos hélices, muestra para un mismo índice de molestias, de 6, niveles Laeq de: 55, 51,3 y 48 dB,

respectivamente. Recordemos que 7 Db significa aumentar al quíntuplo la exposición al ruido. Vos dio las siguientes explicaciones tentativas de estos sorprendentes resultados:

“La diferencia en las molestias está relacionada con el nivel de sonido en la banda octava entre 500 y 4000 Hz: cuanto más alto es el nivel de molestias produce” y “los datos en fluctuaciones temporales del nivel durante los periodos de 45 segundos indican que las molestias aumentan con el índice de fluctuación: los sonidos más molestos (Trident y cazas bi-reactores) alcanzan sus niveles máximos dentro de los 6 primeros segundos, mientras que los sonidos menos molestos (Boeing 727 y aviones de dos hélices) lo alcanzan a los 19-23 segundos”.

Obviamente, estos dos relevantes parámetros no se tienen nunca en cuenta con el Leq de peso A. Esto es una prueba clara de lo impropio de un definidor del ruido basado en la teoría de igual energía para valorar molestias particulares bajo el ruido de aviones.

Aunque las mediciones de intensidad del sonido registradas con los métodos de Stevens o Zwicker (9-10) no son directamente aplicables a los sonidos que no son continuos, los resultados obtenidos por H. Fastl, con un medidor de intensidad del sonido para evaluar la molestia del ruido de aviones son muy significativas (11). En resumen, se había valorado subjetivamente la emisión de ruido de un avión reactor antiguo y de uno moderno. Observando el despegue de ambos aviones, con la misma capacidad de pasaje, cerca del final de la pista, registraron los parámetros físicos siguientes:

<u>Tipo</u>	<u>Lmax (A, F)</u>	<u>Sone LLZ</u>	<u>Sonido del Test Laeq</u>	<u>Índice L.</u>
antiguo	97 dB	115	78,8 dB	1,18
moderno	77 dB	35	69,9 dB	1,00

Los sonidos del test de evaluación duraron 15 minutos y contenían bien 4 sobrevuelos de un antiguo reactor muy ruidoso o 16 sobrevuelos de un reactor moderno menos ruidoso.

La enorme discrepancia entre los niveles Laeq de estos dos sonidos catalogados con casi igual evaluación demuestra la impotencia fundamental del Leq para catalogar las molestias producidas por el ruido de aviones. La siguiente tabla muestra una extrapolación lineal de los resultados de Fastl a una escala de tiempo de 16 horas, relacionados con otros índices de exposición al ruido. Se calcula que cada suceso de sobrevuelo dura 10 segundos (Lmáx. De 10 dB).

<u>Nº Suc.</u>	<u>T. suc. (S).</u>	<u>Lmáx.</u>	<u>Leq.</u>	<u>NNI.</u>	<u>R/Ip.</u>	<u>Q.</u>	<u>Índice L.</u>
256	2560	97	78,8	66,1	100	124	1,18
1024	10240	77	65,9	55,1	86	120	1,00

Si se aplicaran la teoría de igual energía y la regla de los 3 dB, el aumento al cuádruplo del número de sucesos habría que compensarlo reduciendo 6 dB de la exposición al ruido. Sin embargo, observamos aquí que la reducción debe ser de 12,9 dB para compensar el aumento de sobrevuelos. La aplicación estricta del concepto Leq nos llevaría a la conclusión de que 4,991 despegues de reactores modernos equivalen a 256 de reactores antiguos. Por supuesto que tanto particulares como comunidades se opondrían rotundamente a este cambio y nunca considerarían este nuevo “ruido ambiental” equivalente.

Asimismo, vemos que el índice NNI también conduce a error. Una exposición al ruido de 66 NNI está catalogada como extremadamente molesta. Las casas en áreas que sobrepasan el límite de 65 NNI deben de ser evacuadas. El estudio de Fastl demuestra que una reducción de 10 NNI en una zona muy ruidosa no es suficiente para que su población aprecie la mejora. Esto viene a corroborar los descubrimientos de Grandjean (7) en torno al aeropuerto de Ginebra, donde el porcentaje de respuestas de vecinos altamente afectados por las molestias disminuye cuando la exposición al ruido aumenta: 69,4% para valores de 55 a 59 NNI; 67,7%, DE 60 A 64 NNI; y 63,6% de 65 a 70 NNI. En Suiza la exposición a un ruido entre 55 y 65 NNI es considerada aceptable para las personas asentadas en las casas construidas antes de convertirse en zona aeroportuaria, mientras que no se permite la construcción de nuevas viviendas. Esta tabla presenta también al índice Q como el mejor para evaluar la exposición al ruido. Finalmente, vale la pena recordar una de las conclusiones de Fastl: “Si el cambio de aviones antiguos por nuevos lleva consigo un aumento del número de

operaciones, hay que tener cuidado con las previsiones: unos simples cálculos basados en Leq estarían completamente equivocados”.

## **Conclusiones**

Las mediciones por el nivel de energía equivalente carecen de fundamento tanto psico-acústico como biológico. Tanto los estudios sobre el ruido como los experimentos en laboratorio demuestran lo improcedente del concepto de igual energía para evaluar las molestias por el ruido de aviones durante el día. Es obvio que el Leq 24 horas podría conducir a una reducción en la valoración de la exposición al ruido durante el día y la noche de los habitantes en la vecindad del aeropuerto o bajo las rutas aéreas. Cuando el ruido no es continuo se demostró que las perturbaciones del sueño están más relacionadas con los niveles máximos y el número de sucesos ruidosos.

Q y WECPNL siguen siendo los mejores índices de exposición al ruido y son además idóneos para evaluar la aceptabilidad de lugares expuestos al ruido de aviones. Las curvas/perfiles de ruido usando Leq o NNI en los alrededores de los aeropuertos no son válidas para valorar las respuestas de particulares o comunidades al ruido de aviones, y pueden hacernos pensar en falsas mejoras del “ruido ambiental” en las cercanías de los aeropuertos. La aplicación Leq y sus ordenanzas referentes al ruido para aeropuertos es muy cuestionable

Publicado en “El Alameda”, boletín informativo de la Asociación Familiar “Alonso de Ojeda” de Vecinos de la Alameda de Osuna (AFAO). Madrid, diciembre de 1993.

## ANEXO 2

---



REGLAMENTO DE ORGANIZACIÓN Y FUNCIONAMIENTO DE LA  
 “COMISIÓN DE PROTECCIÓN AMBIENTAL Y SEGURIDAD DEL AEROPUERTO/OS”  
 (CPASA)

**Titulo I.** De la naturaleza, composición y constitución de la *Comisión de protección ambiental y de seguridad del aeropuerto de Madrid-Barajas*.

**Titulo II.** De los miembros de la (CPASA).

**Titulo III.** De los órganos de la (CPASA).

- Capitulo primero. El presidente.
- Capitulo segundo. El secretario.
- Capitulo tercero. El Pleno.
- Capitulo cuarto. Los grupos de trabajo.

**Titulo IV.** Del funcionamiento de la CPASA

- Capitulo primero. Pleno.
- Capitulo segundo. Grupos de trabajo.
- Capitulo tercero. Disposiciones generales.

**Titulo V.** De la reforma del reglamento.

### TITULO I

De la naturaleza, composición y constitución de la CPASA.

#### Artículo 1. Naturaleza jurídica

La CPASA es el órgano para la protección medioambiental de los efectos derivados de la actividad aeroportuaria en todos aquellos aspectos susceptibles de ser protegidos: con competencias obligatorias y vinculantes para todas las administraciones, entes públicos o privados, implicados directa o indirectamente en la actividad aeroportuaria; así como disponer de los medios y asesoramiento técnico adecuado a las protecciones previstas por la CPASA.

La CPASA deberá estar adscrita, a la Secretaria de Estado de Medio Ambiente de dicho Ministerio.

Las decisiones de la (CPASA) serán OBLIGATORIAS Y VINCULANTES para los diferentes órganos administrativos, sobre los temas de su competencia, y, específicamente, en los siguientes:

- Determinación, aplicación y seguimiento del sistema de control acústico validado.
  - a) Medidores
  - b) Índices.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)  
 C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23  
[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

- c) Límites: prohibidos, permitidos, regulados.
  - d) Registros.
  - e) Magnitud e intensidad de las afecciones acústicas.
  - f) Publicación de parámetros en modo y forma predeterminados.
- Determinación, aplicación y seguimiento del sistema de control atmosférico validado.
    - a) Mediciones.
    - b) Registros.
    - c) Límites.
    - d) Desviaciones: medidas de corrección.
  - Determinación, aplicación y seguimiento del sistema de control hidrológico.

Con independencia del sistema de control de ruido aplicado, se establecerán las siguientes restricciones operativas:

1. Se prohibirá el tráfico aéreo nocturno desde las 23.00 a las 07,00 horas. Cualquier excepción a esta prohibición general será autorizada por la CPASA.
2. Se prohíbe la operación de AVIONES CERTIFICADOS CAPITULO 1 o NO CERTIFICADOS, Anexo 16 O.A.C.I. sin ninguna excepción.
3. En función de los sistemas de control aplicado para la protección acústica y atmosférica y de los índices o valores máximos permitidos la CPASA establecerá:
  - Número máximo de operaciones, horarios, en periodos diurnos operativos.
  - Número máximo de operaciones totales.

Cualquier ampliación de estos límites deben ser previamente autorizados por la CPASA.

Las operaciones dentro del TMA se efectuarán de acuerdo con los procedimientos publicados en el AIP-España, que los sistemas de control acústico y atmosférico aplicados hayan determinado como de mínimos efectos medioambientales.

Incluyen

- a) Pistas permitidas y no permitidas para aterrizajes y despegues.
- b) Procedimientos de salida-SID.
- c) Procedimientos de entrada-STAR.
- d) Procedimientos de fallo de motor.
- e) La utilización de la reversa limitada a estricta necesidad. Siendo obligatorio la justificación de los motivos por los cuales se usa.
- f) Las pruebas de motor se realizaran utilizando procedimientos de atenuación de ruidos, en lugares predeterminados

Las desviaciones a estas rutas y procedimientos sólo estarán permitidas si lo precisa la seguridad del avión.

4. Aviones Certificados Capitulo 2, Anexo 16 O.A.C.I. Las excepciones deben ser aprobadas por la CPASA y nunca para los horarios de 23.00 a 07.00 horas. Las tasas que se les aplicaran en los derechos de aterrizaje se incrementaran (de 100 a 200%).

5. Se establecerá un procedimiento de sanciones para las infracciones no justificadas a los procedimientos publicados por el sistema de control y seguimiento establecido por la CPASA, que puede llegar a:

1. Limitar el número de operaciones de los infractores.
2. Prohibir la operación de los infractores.

## Artículo 2. Régimen jurídico.

6. Se establecerá un sistema de penalizaciones y tasas aplicable en función del grado o índice de agresión acústico y atmosférico de cada aeronave, definido por el sistema de control aplicado por la CPASA.

El grado o índice de afección acústica y atmosférica tendrá en cuenta:

- a) Tipo de aeronave y año de fabricación.
- b) Motor tipo y serie.
- c) Peso certificación.
- d) Peso operativo.

7. La CPASA definirá las áreas en función de los niveles de afección acústica y atmosférica que los sistemas de control acústico y atmosférico determinan, 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 asentamientos que deben ser reubicados.

8. La CPASA determinará las cantidades que el explotador AENA, u organismo asignado según establezca <\*>(véase artículo 2) debe 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.

9. 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. Para ello el explotador del aeropuerto sufragará los gastos que se deriven de los estudios que apruebe efectuar el Pleno de la CPASA.

La CPASA se regirá por lo que establezca <\*> y por este Reglamento, en cuanto a su organización y funcionamiento <\*> la Ley o Real Decreto que recoja la CPASA.

En todo lo no previsto en las citadas disposiciones, se estará a lo dispuesto, respecto a los órganos colegiados, en el capítulo II del Título II de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

## Artículo 3. Sede social

El Aeropuerto de Madrid-Barajas, (cada aeropuerto será sede de la correspondiente CPASA), habilitará espacio suficiente y adecuado para la celebración de las reuniones y demás actividades propias de la CPASA. No obstante podrán celebrarse excepcionalmente sesiones plenarias en cualquier otro lugar, previo acuerdo del Pleno de la CPASA.

## Artículo 4. Composición

La CPASA tendrá la composición establecida en el artículo correspondiente de <\*>.

Estará constituida por:

- El Secretario de Estado de Medio Ambiente del Ministerio del mismo nombre o su representante, que será el presidente de la CPASA asistido por un secretario nombrado por esa Secretaria de Estado de Medio Ambiente y dependiente de ella, que actuará, a su vez, como secretario de la CPASA.

- **SIETE** representantes de : Administración Central, Autonómica, Local y compañías aéreas, distribuidas de la siguiente forma:
  - El Director General de Aviación Civil o su representante
  - Un representante de AENA-El Director del Aeropuerto o su representante.
  - Un representante de la Comunidad Autónoma de Madrid (CAM)- Consejero de Medio Ambiente o su representante.
    - Un representante de las compañías aéreas.
    - Tres representantes de las administraciones locales directamente afectados.
- **SIETE** representantes de organizaciones ciudadanas de interés público, asociaciones y urbanizaciones afectadas distribuidas de la siguiente forma:
  - Un representante de las Federaciones Regionales de los siete principales aeropuertos españoles Madrid, Barcelona, Palma de Mallorca, Valencia, Tenerife, Bilbao, Sevilla.  
Serán miembros también de la CPASA, dos representantes técnicos con carácter permanente, con las competencias y funciones que se les asigne:
    - Un representante del Colectivo Profesional o Asociación Profesional de Controladores.
    - Un representante del Colectivo Profesional o Asociación Profesional de Pilotos.

#### **Artículo 5. Duración del mandato**

1. El mandato de los miembros de la (CPASA) será de dos años, renovables por periodos de igual duración, y comenzará a computarse desde el día siguiente al de la publicación en el Boletín Oficial o según se establezca en <\*> del nombramiento de los mismos.

2. El mandato del miembro de la CPASA nombrado para ocupar una vacante producida por cese anticipado en el cargo de otro miembro, comenzará igualmente desde la publicación de su nombramiento en <\*> y expirará al mismo tiempo que el de los restantes miembros.

3. No obstante, los miembros de la CPASA continuarán en el ejercicio de sus funciones hasta la toma de posesión de los siguientes elegidos.

En ningún caso la renovación de todos los miembros paralizará el funcionamiento de la misma y los trabajos que se estuvieran realizando.

### **TITULO II**

#### **De los miembros de la CPASA**

#### **Artículo 6. Derechos.**

Los miembros de la CPASA, que actuarán en el ejercicio de sus funciones con plena autonomía e independencia, tienen derecho a:

a) Participar con voz y voto en las sesiones del Pleno y de los Grupos de Trabajo de que forman parte:

- El Presidente y los catorce miembros que determina el artículo 4 apartados a) y b) de este reglamento.

- El Secretario y los dos miembros técnicos de los colectivos de controladores y pilotos tendrán voz en el Pleno y voz y voto en todos los Grupos de Trabajo de que forman parte.

b) Asistir a las reuniones de cualesquiera de los grupos de trabajo en los que estén integrados, pudiendo hacer uso de la palabra, previa autorización del Presidente del Grupo de Trabajo.

c) Acceder a la documentación que obre en poder de la Secretaria de la CPASA.

d) Disponer de información de los temas o estudios que desarrollen el Pleno o los Grupos de Trabajo de los que formen parte y de aquellos otros grupos que expresamente solicitan a través de la Secretaria de la CPASA.

e) Recabar, y obtener a través de la Secretaria los datos y documentos que, no estando en posesión de la Secretaria, sean necesarios para el ejercicio de sus funciones.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

f) Presentar mociones y sugerencias para la adopción de acuerdos por el Pleno o para su estudio en los grupos de trabajo.

#### **Artículo 7. Deberes.**

Los miembros de la CPASA tienen el deber de:

- a) Asistir a las sesiones del Pleno y de los grupos de trabajo a los que hayan sido convocados, y participar en sus trabajos.
- b) Adecuar su conducta al presente Reglamento y a las directrices e instrucciones que, dicte la CPASA.
- c) Guardar reserva en relación con las actuaciones de la CPASA que, por decisión de sus órganos, se declaren reservadas.
- d) No hacer uso de su condición de miembro del Consejo para el ejercicio de actividades profesionales, mercantiles o industriales.

#### **Artículo 8. Incompatibilidades.**

No podrán ser designados como expertos las personas que sean titulares de alguno de los órganos a que se refiere el artículo 12 de la Ley 10/1983, de 16 de agosto, de organización de la Administración Central del Estado.

No podrán ser miembros de la CPASA todas aquellas personas que incurran en incompatibilidad según <\*> o lo dictamine el presente Reglamento.

#### **Artículo 9. Percepciones económicas.**

La pertenencia al Consejo no dará lugar a ningún tipo de remuneración.

#### **Artículo 10. Cese y provisión de vacantes.**

1. Los miembros de la CPASA cesarán:

- o Al término del periodo de dos años para el que fueron nombrados
- o Por incurrir en la causa de incompatibilidad prevista en el párrafo tercero del artículo 4 del Real Decreto 244/1994 y en el artículo 8 del presente Reglamento.
- o Por renuncia a propuesta de las organizaciones, instituciones o autoridades que promovieron su nombramiento.

En caso de que algún miembro de la CPASA incurra en ausencia reiterada e injustificada o incumplimiento grave de sus deberes, la CPASA, mediante acuerdo adoptado en el Pleno, podrá dirigirse a la organización, autoridad o instrucción que lo propuso para que proponga su cese y sustitución como miembro de la CPASA.

2. En el caso de que se produzcan vacantes por cese anticipado, la organización, institución o autoridad a la que pertenezca la vacante deberá presentar la oportuna propuesta de nuevo nombramiento al Presidente de la CPASA, quien le dará la tramitación legalmente establecida, a efectos de proceder a dicho nombramiento en los términos establecidos en el artículo 4 del Real Decreto 244/1994.

#### **Artículo 11. Ausencia y sustitución.**

En caso de ausencia o de enfermedad y, en general, cuando concurra causa justificada, los miembros titulares de la CPASA podrán ser sustituidos por sus suplentes, que ostentarán los mismos derechos y obligaciones.

**TITULO III**  
De los órganos de la CPASA

**Artículo 12. Órganos.**

Son órganos de la CPASA:

- a) El Presidente.
- b) El Secretario.
- c) El Pleno.
- d) Los Grupos de Trabajo.

**Capítulo Primero**

El Presidente

**Artículo 13. Funciones.**

Son funciones del Presidente:

1. Dirigir, promover y coordinar la actuación de la CPASA.
2. Ostentar la representación de la CPASA y ejercer las acciones que correspondan al mismo.
3. Convocar y presidir las sesiones del Pleno, marcando las directrices generales para el buen gobierno del mismo y moderando el desarrollo de los debates.
4. Fijar el orden del día de las sesiones del Pleno teniendo en cuenta las propuestas y peticiones formuladas por sus miembros, en los términos previstos en el presente Reglamento.
5. Visar las cartas y disponer y velar por el exacto cumplimiento de los acuerdos de la CPASA, así como asegurar su difusión.
6. Solicitar, en nombre de la CPASA, la colaboración que estime pertinente a instituciones, autoridades, organismos, entidades, asociaciones y particulares.
7. Cumplir y hacer cumplir el Reglamento, proponiendo al Pleno su interpretación en los casos de dudas y omisiones.

**Capítulo Segundo**

El Secretario

**Artículo 14. Funciones.**

El Secretario es el órgano de asistencia técnica y administrativa de la CPASA, tendrá voz pero no voto, siendo sus funciones:

1. Adoptar las medidas necesarias, en el marco de sus atribuciones, para la aplicación de las líneas generales de actuación de la CPASA, aprobadas por el Pleno.
2. Tramitar y distribuir las consultas, demandas y propuestas formuladas a la CPASA, de acuerdo con lo previsto en el Reglamento.
3. Solicitar consultas y dictámenes externos, a propuesta del Pleno o de los grupos de trabajo.
4. Requerir, en nombre de la CPASA, información complementaria sobre los asuntos que, con carácter preceptivo o facultativo, se le sometan a consulta, siempre que dicha información sea necesaria para la remisión del dictamen, informe o estudio.
5. Pedir al órgano demandante, en el caso de que el asunto lo requiriese y previa consulta al Presidente, la ampliación del plazo fijado en la orden de remisión o en la solicitud de la consulta.
6. Elevar al Presidente la propuesta de fijación de orden del día de las sesiones del Pleno y la fecha de su celebración, teniendo en cuenta las peticiones formuladas.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

7. Efectuar la convocatoria de sesiones por orden del Presidente.

8. Fijar directrices y disponer lo necesario para la elaboración del borrador de Memoria anual para su aprobación y elevación al Pleno dentro de los tres primeros meses de cada año.

9. Levantar las actas de las sesiones del Pleno, y dar el curso correspondiente a los acuerdos que se adopten.

10. Archivar y custodiar la documentación de la CPASA, poniéndola a disposición de sus órganos y de los miembros de la CPASA cuando le fuera requerida.

11. Expedir certificaciones de las actas, acuerdos, dictámenes, votos particulares y otros documentos confiados a su custodia.

12. Remitir a la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente la Memoria Anual de las actividades desarrolladas por la CPASA, así como comunicarle los informes emitidos y las iniciativas acordadas por la CPASA, de conformidad con lo dispuesto en <\*>.

13.- Informar a los miembros de la CPASA de la Constitución de Grupos de Trabajo, de su composición y del calendario de reuniones.

La sustitución excepcional del Secretario en supuestos de ausencia o enfermedad la efectuará el Presidente según lo descrito en el artículo. 4 de este Reglamento.

### **Capítulo Tercero**

El Pleno

#### **Artículo 15. Composición:**

El Pleno de la CPASA estará integrado por la totalidad de sus miembros, bajo la dirección del Presidente y asistido por el Secretario.

#### **Artículo 16. Funciones**

a) Las que establece <\*>, esto es, las siguientes:

- o El control medioambiental:
  - 1.- Atmosférico.
  - 2.- Acústico.
  - 3.- Hidrológico.
  - 4.- Lumínico.
  - 5.- Flora y fauna.
- o El control de Seguridad y riesgo de accidentes.

Este control se realizará conjuntamente por la CPASA, Protección Civil, Bomberos, y autoridades competentes que deben definir el específico Plan de Emergencia Exterior para el aeropuerto de Madrid-Barajas (y el específico para cada aeropuerto).

- o Actuando sobre los elementos de alto riesgo como:
  - 1.- Depósitos de combustible.
  - 2.- Mercancías peligrosas.
  - 3.- El potencial riesgo de accidentes aéreos.

b) Solicitar información complementaria sobre los asuntos que se le sometan a consulta.

c) Aprobar la Memoria anual regulada en <\*>.

d) Aprobar el régimen de organización y funcionamiento interno de la CPASA.

#### **Artículo 17. Estudios o informes por propia iniciativa.**

La decisión de acometer la elaboración de un informe o estudio por propia iniciativa, la adoptará el Pleno a instancias de:

- a) El Presidente.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

b) La mitad más uno de los miembros del Pleno.

#### **Capítulo Cuarto**

Los Grupos de Trabajo

#### **Artículo 18. Grupos de Trabajo permanentes y específicos.**

Son grupos de Trabajo de carácter permanente los siguientes:

- a) Control de contaminación acústica.
- b) Control de contaminación atmosférica.
- c) Todos aquellos que se creen por normas específicas o cuya creación apruebe el Pleno por mayoría.

#### **Artículo 19. Composición y constitución de los grupos de trabajo**

1. La composición de los grupos de trabajo se ajustará a lo dispuesto en el presente Reglamento o en la correspondiente norma o acuerdo del Pleno por el que se creen.

En cualquier caso, y siempre que la composición de los Grupos de Trabajo no se determine en la norma o acuerdo del Pleno por el que se creen, podrá formar parte de los mismos cualquier miembro de la CPASA que lo desee y así lo manifieste expresamente.

2.- A las reuniones de los Grupos de Trabajo podrán asistir, previa comunicación al Presidente del Grupo hecha por el miembro del Grupo de Trabajo que lo proponga, personas que no sean miembros de CPASA, en razón de su conocimiento de los temas a tratar y del interés que su participación tenga en el funcionamiento del Grupo.

#### **Artículo 20. Constitución y actuación de grupos no permanentes.**

El Pleno podrá acordar la constitución de grupos de Trabajo no permanentes, para el estudio de temas no concretos.

El acuerdo del Pleno por el que se determine la creación de Grupos no permanentes establecerá su composición en base a las peticiones presentadas por los miembros de la CPASA para formar parte de los mismos, así como el plazo en que deberán constituirse y en el que deberán cumplir con el encargo que se les haya encomendado por el Pleno.

### **TÍTULO IV**

#### **Del funcionamiento de la CPASA**

Capítulo Primero

Pleno

#### **Artículo 21. De las sesiones**

El Presidente de la CPASA por propia iniciativa o a propuesta del Pleno, podrá invitar a toda persona, grupo o entidad cuya participación sea de utilidad reconocida para las deliberaciones o trabajos de la CPASA.

#### **Artículo 22. Convocatoria de sesiones**

1. El Pleno celebrará sesión ordinaria el primer martes de los meses de enero, marzo, mayo, julio, septiembre y noviembre, trasladándose al martes siguiente si es festivo o puente laboral publicado en el calendario laboral del año.

2. Las sesiones extraordinarias del Pleno podrán ser convocadas por el Presidente, con una antelación mínima de setenta y dos horas, en cualquiera de los casos supuestos:

- a) Por propia iniciativa.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

b) Mediante solicitud de la mitad más uno de los miembros de la CPASA, dirigida al Presidente, en la que, además de las firmas, consten los motivos que justifiquen la convocatoria y el asunto a tratar. En este caso, el plazo máximo para su celebración será de quince días.

3. A la convocatoria, que contendrá el orden del día de la sesión, se acompañará la documentación específica sobre los temas del orden del día. Podrá ampliarse el orden del día o remitirse la documentación complementaria por parte de la Secretaria hasta cuarenta y ocho horas antes de la celebración del Pleno.

4. En las sesiones ordinarias podrá ser objeto de deliberación o, en su caso, de acuerdo, cualquier asunto no incluido en el orden del día, siempre que esté validamente constituido el Pleno y sea declarada la urgencia del asunto por el voto favorable de la mayoría.

#### **Artículo 23. Quórum de constitución.**

Para la válida constitución del Pleno será necesaria la presencia del Presidente y del Secretario, o en personas que les sustituyan y, en cualquier caso, la de al menos dos tercios de sus miembros.

#### **Artículo 24. Deliberaciones.**

1. El Presidente abrirá la sesión, dirigirá los debates y velará por la observancia del Reglamento.

2. El Presidente por propia iniciativa, podrá limitar el tiempo de que disponen los oradores, antes de iniciar un debate o durante el mismo. El Presidente acordará el cierre del debate.

3. El Pleno, a propuesta del Presidente, podrá acordar la suspensión de la sesión, fijando el momento en que ha de reanudarse la misma.

4. El Presidente, previo acuerdo del Pleno, podrá proponer cualquier punto del orden del día para la próxima reunión del Pleno.

### **Capítulo Segundo**

#### **Grupos de Trabajo**

#### **Artículo 25. Composición, sesiones y quórum de constitución de los Grupos de Trabajo.**

1. Los Grupos de Trabajo, en su sesión constitutiva, determinarán las normas de convocatoria y funcionamiento respetando, en todo caso, lo que establece el presente Reglamento.

2. Las sesiones de los Grupos de Trabajo serán convocadas por su Presidente y, para su válida constitución, será necesaria la presencia del mismo, del Secretario del grupo y de la mitad al menos de sus miembros.

#### **Artículo 26. Presidencia y Secretaria de los Grupos de Trabajo.**

1. En el acto de constitución, cada Grupo de Trabajo elegirá de entre sus miembros un Presidente y un Secretario, salvo lo establecido, en su caso, en normas específicas.

2. El Presidente deberá organizar y dirigir las actividades del Grupo, presidir las sesiones, ordenar y moderar los debates y trasladar las propuestas correspondientes al Secretario de la CPASA para conocimiento del Pleno.

3. El Secretario del Grupo redactará las actas e informes y convocará las reuniones a través del Secretario de la CPASA. Para la realización de estas tareas contará con el apoyo técnico y administrativo del personal designado por el Presidente de la CPASA.

#### **Artículo 27. Procedimiento ordinario de envío a los grupos de trabajo.**

1. Acordada por el Pleno la elaboración de un dictamen o informe por iniciativa propia, el Pleno decidirá el traslado al Grupo de Trabajo que corresponda.

2. Del acuerdo de remisión a un Grupo de Trabajo se dará traslado a todos los miembros de la CPASA.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

### **Artículo 28.- Trabajo en grupos.**

1. Los Grupos de Trabajo se ocuparán de aquellos estudios, informes y dictámenes que le sean encargados por el Pleno, o en su caso, por normas específicas.

2. Una vez recibido el encargo, el Grupo de Trabajo nombrará un ponente o varios componentes para que formulen una propuesta de acuerdo en un plazo no mayor de la mitad del que haya señalado para su cumplimiento del cometido del Grupo. El plazo restante será utilizado para los debates del Grupo.

3. El resultado de los trabajos del Grupo, junto con las opiniones particulares y los informes previos o complementarios será entregado al Secretario de la CPASA para que proponga su inclusión en el orden del día de la siguiente sesión del Pleno.

4. El Grupo de trabajo, a través de su Presidente, solicitará al Secretario de la CPASA la aportación de la información específica existente necesaria para el desarrollo de sus labores, incluyendo, en su caso, la elaboración de informes adicionales con cargo a los fondos que se prevean a este fin, cuya realización se decidirá en función de su necesidad, prioridad y recursos económicos disponibles.

### **Artículo 29. Nuevo examen en Grupo de Trabajo.**

El Presidente de la CPASA podrá pedir al Grupo de Trabajo un nuevo examen si considera que no se ha alcanzado el grado de consenso necesario, no se han respetado las disposiciones de este Reglamento o que es necesario un estudio complementario.

Capítulo Tercero  
Disposiciones Generales

### **Artículo 30. Presentación de enmiendas**

1. Todos los miembros de la CPASA podrán presentar enmiendas en el Pleno, individual o colectivamente.

2. Las enmiendas podrán presentarse hasta un día antes del inicio de la reunión en la que se debata el acuerdo determinado y deberán ser formuladas por escrito y firmadas por sus autores.

3. Las enmiendas, que irán acompañadas de una exposición de motivos sucinta, deberán indicar si son a la totalidad o parciales y, en este último caso, a que parte se refieren. Las enmiendas a la totalidad deberán incluir un texto alternativo.

4. Como consecuencia del debate de las enmiendas, podrán formularse otras transaccionales.

### **Artículo 31. Votaciones y adopción de acuerdos**

1. Los acuerdos se adoptarán por mayoría de votos, dirimiendo los empates el Presidente mediante su voto de calidad.

2. La votación será secreta si así lo acuerdan un tercio de los miembros de la CPASA presentes.

3. Los miembros de la CPASA podrán delegar por escrito su voto en otro miembro de la CPASA siempre que hayan estado presentes en la constitución de la sesión.

### **Artículo 32. Votos particulares**

1. Los miembros de la CPASA discrepantes, en todo o en parte, del sentir de la mayoría podrán formular individual o colectivamente votos particulares, que deberán quedar unidos al texto aprobado.

2. Los votos particulares habrán de presentarse ante el Secretario en un plazo máximo de cuarenta y ocho horas a contar desde el final de la sesión.

### **Artículo 33. Acta de las sesiones**

1. De cada sesión se levantará por el Secretario un acta con las especificaciones establecidas en el Artículo 27 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, que será remitida a cada miembro de la CPASA antes de la convocatoria de la sesión siguiente, en la que deberá someterse a votación.

2. El acta, en su forma definitiva, será firmada por el Secretario con el visto bueno del Presidente.

### **Artículo 34. Dictámenes**

Los acuerdos del Pleno se expresarán bajo la denominación de Resoluciones de la CPASA, con la firma del Secretario y el visto bueno del Presidente; tendrán carácter OBLIGATORIO y vinculante para todos los órganos administrativos, entes públicos o privados, implicadas según el Artículo 1º de este Reglamento.

## **TITULO V**

### **De la reforma del Reglamento**

### **Artículo 35. Reforma del Reglamento.**

Cualquier propuesta de reforma del presente Reglamento deberá ser presentada al Presidente de la CPASA para su elevación al Pleno por, al menos, un tercio de los miembros de la CPASA. Presentada una propuesta de reforma, el Pleno decidirá, según el alcance y contenido de la misma, someterla a debate y votación en sesión plenaria, bien remitirla a un Grupo de Trabajo que se creará específicamente para ello, con la composición que determine el propio Pleno.

Las reformas del Reglamento deberán ser aprobadas por mayoría de los miembros de la CPASA y se entenderán incorporadas al mismo desde el momento de su aprobación por el Pleno.

Este proyecto de Reglamento ya fue presentado por la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM), junto con las alegaciones al Estudio de Impacto Ambiental (EIA), en el proceso de información pública de la primera fase de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas en los años 1994 y 1995, la carencia de una reglamentación específica sobre protección medioambiental y de seguridad en los aeropuertos españoles, pero que ya venían funcionando con resultados muy positivos en algunos de los principales aeropuertos europeos, fue la razón que nos movió a presentar éste en el grupo de alegaciones al EIA.

La escasa, por no decir nula eficacia, que están demostrando tener la actual Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM), dirigida con prepotencia por Aeropuertos Nacionales y Navegación Aérea (AENA), en la que participan únicamente las tres administraciones, durante todos estos años para controlar los efectos nocivos derivados de transporte aéreo, hace necesaria y urgente la creación de una auténtica **Comisión de Protección Ambiental y de Seguridad de los Aeropuertos (CPASA)** en España, Comisión que deberá estar integrada por las tres administraciones central, autonómica y locales, así como la participación directa de todos los entes implicados en el transporte aéreo, grupos de profesionales, pilotos y controladores, compañías del transporte aéreo, así como la de los ciudadanos afectados a través de sus organizaciones más representativas vecinales y ecologistas.

Madrid, 11 julio de 1994

## ANEXO 3



## INFORME SOBRE DEPÓSITOS de QUEROSENO en el AEROPUERTO de MADRID-BARAJAS y la AUSENCIA de UN PLAN de EMERGENCIA EXTERIOR

### Depósitos de CLH Aviación S.A. en el aeropuerto de Madrid- Barajas

A menos de 80 metros de las viviendas de la calle Ayerbe en el Distrito de Barajas, y elevados 20 metros sobre el conjunto del aeropuerto, están ubicados 13 depósitos de la empresa CLH Aviación S. A., conteniendo entre 60 y 70 millones de litros de queroseno (JET A-1 combustible para aeronaves altamente inflamable. Hay que señalar además que ya el propio Plan Director en su página 8.23 del Documento I. Memoria, se dice que los depósitos están localizados cerca de la zona de pasajeros antigua (T1, T2 y T3) y por ello sería recomendable su traslado hacia el norte, lejos de las zonas de pasajeros y Campo de vuelos, POR SEGURIDAD.

Estas instalaciones de almacenamiento de combustible a cielo abierto están únicamente protegidas por una cerca de obra de 2 metros de altura separada 10 metros de los tanques y de libre acceso hasta la propia cerca.

Conviene señalar, que los depósitos explosionados recientemente en Londres, por causas aún hoy desconocidas por el público en general, contenían el 50% de la capacidad que albergan los depósitos de Barajas, y la explosión se detectó en las costas francesas a 300 kilómetros de distancia. Otra hecho a tener en cuenta es que las viviendas más próximas estaban a más de dos kilómetros de distancia de la deflagración

El 13 de enero de 2000 se presentó al Pleno de la Junta Municipal del Distrito de Barajas por parte de los grupos de la oposición, una Moción que proponía la retirada para de los depósitos de CLH Aviación S.A. Moción que no prosperó por la abstención del grupo Municipal del P.P. en el Gobierno.

Esto dio lugar a un informe del Departamento de Protección Civil del Ayuntamiento de Madrid, en la que la determinación de las distancias mínimas admisibles, se toman como referencia, las que para este tipo de instalaciones están señaladas en el Real Decreto 1.523/99 que modifica el anterior Real Decreto 2.085/94. Modificación que no se veía justificada, si no es por la reciente construcción de nuevos bloques de viviendas en la calle Ayerbe, frente al almacenamiento de hidrocarburos.

Hoy en día, es evidente que la mera "legalidad", de estas instalaciones, no justifica ignorar el alto riesgo de proporciones incalculables. La deflagración que, en cadena, provocaría la explosión de cualquiera de estos depósitos, arrasaría literalmente, las viviendas más próximas, sus moradores y parte del aeropuerto. La secuencia e internacionalización de los constantes atentados terroristas, y los que tuvieron lugar en este mismo aeropuerto (afortunadamente fallidos), de hace unos años, son motivo suficiente para su traslado lejos de la población más cercana.

Un aeropuerto internacional como el de Barajas alberga constantemente en sus pistas aeronaves y turistas de todas las nacionalidades. Es frecuente que 3 o 4 aparatos de origen estadounidense y algún otro de nacionalidad israelita, por ejemplo, estén aparcados en el aeropuerto. En el aeropuerto trabajan diariamente más de 10.000 personas y discurren por sus instalaciones más de 100.000.

Los depósitos de queroseno de CLH Aviación S.A. constituyen hoy en día un riesgo inaceptable dado su emplazamiento, su vulnerabilidad perimetral totalmente accesible.

Si bien el riesgo aludido se refiere a vulnerabilidad frente a atentados, la propia operación del aeropuerto, sin necesidad de contemplar ningún otro factor exógeno, supone un riesgo de enormes dimensiones. La orientación de la pista recién

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

construida 18R deja dichos depósitos dentro del área libre de obstáculos (OFA). Es decir, del área de seguridad en las inmediaciones de una pista, que todas las recomendaciones internacionales consideran debe quedar despejada.

Este hecho se reconoce en el propio Plan Director de la ampliación de Barajas (página 8.23): "El actual centro de almacenamiento de combustible se encuentra en zona poco idónea, muy cerca de la Zona de Pasajeros actual". Pero además, el propio Plan Director anticipa que el incremento de operaciones hace necesario ampliar la capacidad de almacenamiento de combustible hasta alcanzar 94 millones de litros en ese mismo emplazamiento (Páginas 6.21 y 6.22). Esto ha tenido lugar recientemente con la implantación de un nuevo depósito.

Otro hecho a tener en cuenta es la situación de las poblaciones de San Fernando y Coslada son sobrevoladas justo en las operaciones de aproximación y despegue, a menos de 400 metros del final de la pista, momento en el que las estadísticas demuestran que se producen el 35% de los accidentes. En el último caso los aviones llevan la máxima carga de combustible. Un fallo de motor, por ejemplo, disminuye drásticamente la capacidad de ascensión del aparato, que en este caso, se encontraría rozando los tejados de los edificios más próximos. Semejante situación, también se da en las poblaciones del norte, que aunque algo más separadas de las cabeceras de pista también se ven sobrevoladas a baja altura.

Todas estas poblaciones a pesar de lo prevenido en la Ley 2/1985 de Protección Civil, en los planes de emergencia citados y en el anexo C (anexo VI) del Real Decreto 952/1990 de 29 de junio, la población potencialmente afectada nunca han sido informadas sobre los riesgos de un posible accidente, ni se han realizado ningún ensayo de simulacros de salvamento, ya que como denunciamos al principio, no existen Planes de Emergencia Exterior para las inmediaciones de esta gran infraestructura.

La ausencia tanto en el Estudio de Impacto Ambiental como en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 12/4/1996, sobre la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, de un **Plan de Emergencia Exterior**, ha sido motivo de varias denuncias presentadas por la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM), ante el Fiscal de Medio Ambiente del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, el (18/7/95),(18/7/98), (6/11/98) y (1/2/99), sin que hasta la fecha tengamos ninguna respuesta de las denuncias comunicadas.

A pesar, de que no hay referencia expresa en la DIA de 12/4/96, sobre ningún plan de emergencia exterior, parece lógico que esta instalación petrolífera a escasos ochenta metros de las viviendas más próximas, y dadas las responsabilidades que tienen tanto el Ayuntamiento de Madrid con su Plan de Emergencia Municipal como igualmente la Comunidad de Madrid, según lo que previene la Ley 2/1985 de Protección Civil, los vecinos afectados deberían haber sido informados, en

cualquier caso, incluso en el supuesto de que no se aprecie un riesgo cierto, algo que no ha ocurrido hasta la fecha. La táctica del avestruz ha sido la tónica llevada hasta hoy, por parte de ambas administraciones.

La DIA de 30/11/01, emitida como consecuencia de la segunda fase de ampliación del aeropuerto de Barajas, no contempla ningún Plan de Emergencia ni Interior, ni exterior, a pesar de que la creación de dos nuevas pistas de vuelo (33R-15L) y la (36R-18L) doblaran el número de aviones que aterricen y despeguen del aeropuerto de Madrid- Barajas, pasando de las previstas 1.200 operaciones de aterrizaje y despegues de la fase anterior, a las 2.400 operaciones día que se producirán con la entrada en funcionamiento de las cuatro pistas y consiguientemente se aumenten las previsiones del tráfico aéreo previsto. Razón esta, que si se tuvo en cuenta en la primera DIA y fue motivo para la revisión del Plan de Emergencia Interior en la anterior fase de ampliación del aeropuerto de Barajas.

Este almacenamiento es causa una honda preocupación entre los vecinos de la zona que desde hace tiempo reivindican el desmantelamiento de estas instalaciones. Ya en las sugerencias al Avance del Plan General de Ordenación Urbana de Madrid de 1993 solicitaron su transformación en suelo municipal para la instalación de servicios públicos municipales, tales como mercados, aparcamientos para residentes y otra serie de servicios públicos para cubrir las carencias de la zona. Más adelante, tanto en el proceso del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) de 1994 como en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de 1996 los vecinos sugirieron y alegaron que, en tanto las previsiones de incremento del tráfico aéreo apuntaban a la necesidad de mayores reservas de combustible, se trasladaran los depósitos a un lugar más seguro, alejado de las zonas urbanas habitadas.

Sin embargo, tanto la DIA emitida el 12 de abril de 1996 como la posterior de 30 de noviembre de 2001 adolecen según los vecinos de la zona, de imprecisión en lo que respecta en las acciones a tomar a fin de garantizar la seguridad de los

vecinos próximos a esta instalación. Hasta la fecha, ni antes ni después de la puesta en funcionamiento de la pista tercera y, a pesar de lo que establece la DIA en el último párrafo de la punto 3.1 en el que dice: ***Prevención de accidentes y medidas de actuación en emergencia*** (*“La población potencialmente afectada deberá ser informada, antes de la citada fecha, (la puesta en servicio de la nueva pista), según lo previsto en la Ley 2/1985 de Protección Civil*). El silencio por parte de las administraciones responsables hasta hoy, es absoluto.

Protección Civil aprobaba el Plan de Emergencia Interior de esta instalación considerando **innecesario llevar a cabo un Plan de Emergencia Exterior, que diera garantías de seguridad a la población circundante en caso de accidentes fortuitos o ataques intencionados**. Tampoco se ha implementado ninguna medida adicional de seguridad a pesar del posterior emplazamiento de los mil taxis junto a los depósitos, ni a la instalación de la estación de servicio para abastecimiento de gas propano para los taxis y de los accidentes que han demostrado la falta de garantías. Para muestra un botón: la tuneladora de la línea 8 de Metro pinchó un acuífero a su paso por debajo de los depósitos poniendo de manifiesto que, junto al agua, había una gran cantidad de queroseno debido quizá a fugas o a un lento proceso de transpiración. En este contexto, la Administración se vio obligada a paralizar las obras durante dos meses y a depurar las tierras contaminadas.

Todas estas poblaciones a pesar de lo previsto en la Ley 2/1985 de Protección Civil, en los planes de emergencia citados y en el anexo C (anexo VI) del Real Decreto 952/1990 de 29 de junio, la población potencialmente afectada nunca han sido informadas sobre los riesgos de un posible accidente, ni se han realizado simulacros de salvamento, ya que no existen Planes de Emergencia Exterior en las inmediaciones de esta gran infraestructura.

La Comisión de Protección Civil en su informe de 15/11/1998, hace referencia a las: *operaciones susceptibles de generar riegos, (aterrijajes, despegues, depósitos de combustible)*.

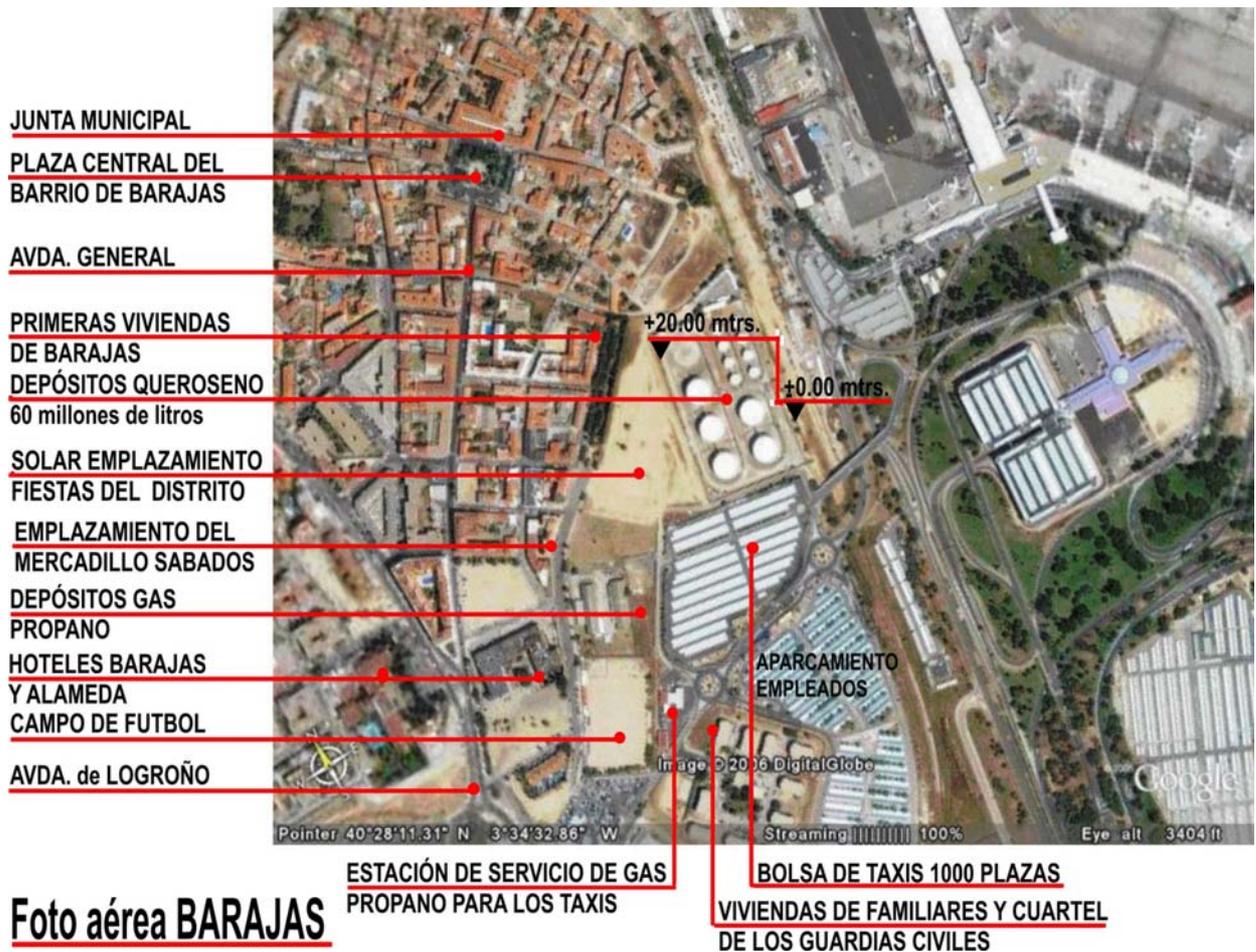
Estas maniobras en todos los aeropuertos están consideradas de posibles riesgos y la OACI, registra cada año los accidentes que se producen en todos los aeropuertos del mundo, y su porcentaje se localiza en un radio próximo a los mismos como consecuencia de las maniobras de aterrizaje y despegue de las aeronaves.

#### **Fugas de combustible en el subsuelo de los depósitos de CLH en Barajas**

El 12-4-1999, una mancha de queroseno en el subsuelo justo debajo de los depósitos que tiene la Compañía Logística de Hidrocarburos Aviación S.A. (CLH), para los carburantes de los aviones del aeropuerto, activó las alarmas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Comunidad de Madrid, cuando este Departamento se disponía a arrancar una de las tuneladoras para ejecutar el tramo de la línea de Metro entre las estaciones de Aeropuerto y Barajas, (1.442 metros de túnel) al toparse con una fuga de queroseno de 90.000 litros, hecho que obligó a paralizar la ejecución del túnel. El combustible mezclado con agua del acuífero que hay bajo los depósitos, correspondía a filtraciones de los tanques a cielo abierto que tiene CLH al borde de una depresión de 20 metros de altura entre las primeras viviendas del Casco Histórico de Barajas y el Área de Servicios del Aeropuerto, y ambos líquidos resbalaron por esta pared hasta el viejo trazado de la vía de ferrocarril que se utilizó para hacer llegar dicho carburante hasta el aeropuerto.

El convenio entre la Comunidad de Madrid, AENA y CLH Aviación S.A. compromete a todas las partes a asumir conjuntamente las tareas de limpieza de los vertidos de queroseno, sin que quepa el trastorno del normal e inminente funcionamiento del Metro (junio de 1999) o de las actividades propias del aeropuerto. El organismo público y AENA manifiestan no ser responsables de la subsanación desde el punto de vista económico, ya que no tienen actividad alguna relacionada con el queroseno y el importe de las tareas de limpieza habrán de ser financiadas en su totalidad por CLH Aviación S.A. La limpieza del subsuelo fue realizada por una compañía holandesa, con un coste de 1.200 millones de pesetas, para poder continuar con la tuneladora del Metro sin peligro.

Según la foto aérea de conjunto, bajo estas líneas, puede verse que pegado a la tapia que separa los depósitos de queroseno, se encuentra un aparcamiento para mil taxis, al lado a menos de 100 metros, una estación de servicio de Gas Propano con dos tanques (capacidad para 50,000 litros), la estación de servicio y frente a esta las viviendas de los familiares de los guardias civiles y el propio cuartel de estos.



El cerramiento del emplazamiento de estos depósitos de gas propano, está separado con una simple alambrada metálica. donde hay unos carteles a todo lo largo de la misma que están avisando "Peligro Gas Inflamable, prohibido fumar y hacer fuego".

La distancia que separa esta estación de servicio de gas propano de las viviendas donde residen las familias y el cuartel de la Guardia Civil no supera los 30 metros, y ello provocó en su momento, que los familiares de los guardias civiles, protestaran manifestándose en el propio aeropuerto como muestra de sus justificados temores, todo esto sucedía, cuando en España padecíamos únicamente el terrorismo interno. La protesta de los familiares de los guardias por la proximidad de esta estación no se hizo esperar y desembocó en una manifestación en las terminales del propio aeropuerto como muestra de sus justificados temores. En aquel entonces no conocíamos en España más terrorismo que el nuestro interior.

Las observaciones que hace en su informe previo el Centro de Estudios de Técnicas Aplicables (CEDEX) al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barajas de noviembre de 1994, pág./12 dice; *También faltan por identificar algunos impactos de importancia, de manera muy especial los referentes al riesgo de siniestros en el entorno aeroportuario.*

Los depósitos están con todas las bendiciones y todos los permisos preceptivos y cumplen con todas las normas legales en vigor para este tipo de instalaciones, sin embargo, es evidente que en los tiempos que corremos suponen un riesgo de proporciones incalculables. Nadie, antes de los hechos del 11 de septiembre en Estados Unidos, en Madrid, en Londres, etc... hubiera reparado en su enorme potencial de riesgo, añadido al de las causas fortuitas, como el recientemente

ocurrido en Londres, con unas instalaciones mucho menores que sin duda cumplían con todos los reglamentos establecidos en su país.

Es evidente que la mera "legalidad", de las instalaciones, basada en normas del año 1998, no son ninguna garantía y no justifican el riesgo de proporciones tan grandes. La deflagración que en cadena, se provocaría por la explosión de cualquiera de los depósitos ahí instalados, arrasaría literalmente una buena parte de la población de Barajas más próxima y el propio aeropuerto.

Un aeropuerto internacional como el de Barajas alberga constantemente en sus pistas aeronaves y turistas de todas las nacionalidades. Es frecuente que 3 o 4 aparatos de origen estadounidense y algún otro de nacionalidad israelita, por ejemplo, estén aparcados en el aeropuerto. En el aeropuerto trabajan diariamente más de 10.000 personas y discurren por sus instalaciones más de 100.000.

En la mayoría de los principales aeropuertos europeos, la instalación de los depósitos de combustible para los aviones están enterrados, con más razón debería ser así, para un aeropuerto como el de Barajas por su condición de aeropuerto dentro del municipio de Madrid y rodeado por una población de más de 500.000 habitantes. Esta instalación de almacenamiento a cielo abierto y elevados 20 metros sobre el conjunto del aeropuerto, es sin duda un riesgo innecesario.

Es necesaria y urgente una decisión política que lleve a efecto el traslado a otro lugar del aeropuerto, el actual almacenamiento de combustible altamente inflamable, que hoy se sitúa en el límite fronterizo entre la población residente del Distrito de Barajas de Madrid y el propio aeropuerto, hecho que tendrá que venir dado y justificado en la lógica de la aplicación por un cambio de la normativa legal y en la redacción y publicación de un **Plan de emergencia exterior al aeropuerto**, hasta nuestros días inexistente, como garantía para la seguridad e integridad física, tanto de las personas residentes próximas al aeropuerto, como asimismo para los miles de trabajadores que a diario transitan por el propio recinto aeroportuario.

Madrid, 14 de abril de 2006

## ANEXO 4

**Moción en favor del cierre nocturno del aeropuerto de Madrid-Barajas que se presenta al Pleno de [Junta Municipal /Ayuntamiento].....**

D/D<sup>a</sup>....., mayor de edad, vecino/a  
 de ..... con DNI ....., en su calidad de  
 ..... de la [asociación, comisión, comunidad].....  
 ....., con domicilio social en .....  
 .....del municipio de .....

E X P O N E : Que de acuerdo con el concepto de **enfoque equilibrado**, con arreglo al cual —según la **Directiva 2002/30/CE** (que recoge los contenidos de la Resolución A31/7 de la 33ª Asamblea de la Organización de Aviación Civil Internacional)— se examinarán las posibles medidas disponibles para hacer frente al problema del ruido en un aeropuerto, atendiendo en particular a las repercusiones previsibles de una reducción de la contaminación acústica generada por las propias aeronaves, a las de la ordenación y gestión del suelo, a las de los procedimientos de explotación que permitan reducir los niveles de ruido y a las de las restricciones operativas; y con el artículo 4. 1 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 de los aeropuertos, según el cual la Dirección General de Aviación Civil adoptará un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido en los aeropuertos, presenta al Pleno esta moción en base a las siguientes

**CONSIDERACIONES****1. Afecciones de la ampliación y del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas**

Los graves problemas medioambientales derivados de la ampliación, primero, y de la construcción, después, del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas han sido objeto de una sistemática y sostenida denuncia de las asociaciones de vecinos y entidades ciudadanas, las cuales llevan años advirtiendo de las nocivas consecuencias que para los residentes en las urbanizaciones, los barrios, distritos y municipios de su área de influencia acarrearía lo que hemos calificado de error de Estado y GRAN DESPROPÓSITO, demandando, simultáneamente, un segundo aeropuerto.

Si en 1994 (según el controvertido Estudio de Impacto Ambiental de la propia AENA) las personas afectadas eran más de 157.000 en configuración norte y más de 164.000 en configuración sur (y ello pese a las exclusiones de Algete, Barajas y San Blas), 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 (y ello sin considerar, entonces, los nuevos desarrollos residenciales previstos por el planeamiento

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

general en los municipios y en los distritos madrileños de Barajas y San Blas, ni las afecciones de la cuarta y quinta pistas, adscritas éstas al fraudulento Estudio de Impacto Ambiental de AENA de marzo de 2001).

Las entidades vecinales, por su parte, alertaban también en 1994 –en su estudio de afecciones de la primera ampliación— que la huella acústica perjudicaría, en mayor o menor grado, a unas 500.000 personas, considerando el impacto sobre la población de 1991.

Ahora bien, **en la década 1991-2001 la población de derecho ha crecido en el ámbito en 127.439 personas, el 17,3 %.**

Población de derecho por municipios afectados por la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas

Municipio	Población año 1991	Población año 1996	Población año 2001
Ajalvir	1.309	1.622	2.479
Alcobendas	78.825	83.031	92.090
Algete	9.984	12.335	15.870
Arganda del Rey	28.878	29.224	33.432
Cobeña	1.169	2.074	3.365
Coslada	73.740	76.001	77.884
Daganzo de Arriba	1.627	2.429	4.755
Fuente el Saz de Jarama	2.658	3.208	4.813
Loeches	2.238	2.672	3.295
Madrid (distr. 16, 19, 20, 21)	324.500 (dist. 16, 19, 20, 21)	335.070 (dist. 16, 19, 20, 21)	358.561 (dist. 16, 19, 20, 21)
16 Hortaleza	139.000	140.517	144.018
19 Vicálvaro	41.000	41.366	50.140
20 San Blas	114.500	119.395	129.317
21 Barajas	30.000	33.792	35.086
Mejorada del Campo	13.599	14.677	17.195
Paracuellos de Jarama	4.362	5.293	6.287
San Fernando de Henares	25.472	29.688	36.244
San Sebastián de los Reyes	53.914	57.632	61.884
Tres Cantos	23.000	27.715	36.927
Torrejón de Ardoz	87.000	88.821	97.887
Valdeolmos-Alalpardo	1.094	1.625	1.917
Valdelaguna	540	540	605
Velilla de San Antonio	2.344	4.597	8.202
Totales	736.253	778.254	863.692

Fuente: año 1991, Coordinadora contra la ampliación del aeropuerto; año 1996, Anuario estadístico de la C.M. 2002; año 2001, Censo de población 2001 (Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid) excepto distritos municipales, éstos en [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es)

Y si los perjuicios de la huella acústica han incrementado su afección **en el decenio** a 127.439 nuevas personas, **las viviendas familiares** (viviendas principales, fundamentalmente) **se han incrementado en el ámbito en 100.459 unidades, el 40 %**, según se refleja en el siguiente cuadro:

Viviendas familiares por municipios afectados por la ampliación del aeropuerto Madrid-Barajas

Municipio	Viviendas familiares año 1991	Viviendas familiares año 1996	Viviendas familiares año 2001
Ajalvir	512	714	1.313
Alcobendas	24.948	28.396	32.096
Algete	4.354	5.252	7.148
Arganda del Rey	9.072	10.505	12.654
Cobeña	605	981	1.961
Coslada	22.812	24.216	27.579
Daganzo de Arriba	662	1.156	2.143
Fuente el Saz de Jarama	1.450	1.463	2.740
Loeches	922	1.161	1.732

<b>Madrid (distritos 16,19,20,21)</b>	116.189 (dis. 16, 19,20, 21)	126.725 (dis 16, 19, 20,21)	126.725+30.123 (*) =156.844
16 Hortaleza	47.293	53.312	53.312+6.928 (*) = 60.240
19 Vicálvaro	13.837	15.876	15.876+7.531 (*) = 23.407
20 San Blas	43.384	45.095	45.095+12.990 (*) = 58.085
21 Barajas	11.675	12.442	12.442+2.670 (*) = 15.112
Mejorada del Campo	4.838	5.217	6.760
Paracuellos de Jarama	2.130	2.395	3.291
San Fernando de Henares	9.404	11.429	14.642
San Sebastián de los Reyes	17.442	20.729	24.936
Tres Cantos	6.675	10.573	13.365
Torrejón de Ardoz	26.593	30.774	35.936
Valdeolmos-Alalpardo	571	654	1.364
Valdelaguna	441	461	698
Velilla de San Antonio	905	1.770	3.791
Totales	250.525	284.571	350.984

Fuente: 1991 y 1996 Anuario estadístico de la C.M. 2002; 2001 Censo de población y vivienda 2001 (Instituto de Estadística de la C.M.), excepto distritos municipales (vivienda 1996 en [www.munimadrid.es](http://www.munimadrid.es), vivienda 2001 estimación propia).

(\*) Estimación: suelo vacante en nº de viviendas por figuras de planeamiento (Memoria PG97) – remanente para la construcción de nuevas viviendas a enero de 2001 (*4 años de gestión del Plan General de Ordenación Urbana 1997*, GMU 2002).

## 2. Operaciones diurnas y nocturnas declaradas

La Memoria resumen de enero de 2000 sobre la ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas declara que de 833 operaciones diurnas y 96 nocturnas se pasa a 1.605 operaciones diurnas y 357 nocturnas en configuración norte y a 1.308 operaciones diurnas y 324 nocturnas en configuración sur; de modo que si **las operaciones diurnas casi se duplican, las nocturnas casi se multiplican por cuatro**, a la vez que no se establece límite máximo de operaciones y sólo se señala que el nivel de saturación estará en las 1.962 operaciones diarias. Ello implica –basándonos en la larga experiencia acumulada— que cuando la demanda de tráfico lo requiera los valores declarados se sobrepasarán (puesto que los valores máximos permitidos no se fijan) y que, por consiguiente –considerando el número de operaciones previstas, la configuración de pistas con separación mínima y la orografía circundante—, se incrementará el ruido sobre los distritos madrileños de Barajas y San Blas y sobre los municipios de San Sebastián de los Reyes (La Granjilla, Santo Domingo), Fuente del Fresno, Belvis de Jarama, Valdetorres, Fuente el Saz, Algete, Cobeña, San Fernando de Henares, Coslada, Mejorada del Campo, Torrejón de Ardoz...

## 3. Ordenación y gestión del suelo en torno al aeropuerto

No obstante el artículo 2.4 de la Resolución de 10 de abril de 1996, de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas estipula que “las autoridades urbanísticas competentes, en el ámbito de sus responsabilidades” **deben revisar** “los planes urbanísticos vigentes, o en proceso de aprobación o elaboración, que, a la publicación de esta declaración, contengan calificaciones de suelo urbanizable residencial, o previsiones en este sentido, bien dentro de las zonas delimitadas actualmente por las isófonas de nivel de presión sonora Leq (7-23) 65dB(A) y/o Leq(23-7) 55 dB(A), o bien dentro de las zonas limitadas por las mismas isófonas en los horizontes años 2000 y 2010” **para que** “el número de ciudadanos afectados por ruidos disminuya”, e **igualmente que** “Cada dos años, en base a los informes que preceptivamente deberá elaborar AENA según lo establecido en la condición 2.52 de la presente declaración, la Comisión de Vigilancia y Control del Ruido informará a las autoridades regionales y municipales, responsables del planeamiento territorial y urbanísticos, quienes, a la vista de las mejoras que se vayan obteniendo con el problema del ruido, podrán proceder, en su caso, a modificar nuevamente la calificación del suelo mediante los correspondientes instrumentos previstos en la Ley y Reglamento del Suelo y en las disposiciones regionales de ordenación territorial aplicables”, **una simple**

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)

C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23

[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)



			[estimación según crecimiento interanual 1991-2001: 105 unidades/año x 9 años= 945 viv ]
San Fernando de Henares	PG 2001	PG 2001	14.642 + 1.060 (PG 2001)=15.702 viv.
San Sebastián de los Reyes	Documento de aprobación inicial 2000 (DAI 2000) de la revisión del PG: 7.600 viv.	DAI 2000: 7.752 viv.	24.936 + 15.352 = 40.288
Tres Cantos	DAI PG Tres Cantos	DAI PG Tres Cantos	13.365 + 4.500 (DAI PG Tres Cantos)= 17.865 viv
Torrejón de Ardoz	PG 1986	PG 86	35.936 +7.641 = 43.577 viv [estimación según crecimiento interanual 1991-2001: 849 unidades/año x 9 años= 7.641 viv ]
Valdeolmos-Alalpardo	NSP 1987	NSP 87	1.364+ 657 = 2.021 viv. [estimación según crecimiento interanual 1991-2001: 73 unidades/año x 9 años= 657 viv ]
Valdelaguna	NSP 1976	NSP 76	698+207= 905 viv. [estimación según crecimiento interanual 1991-2001: 23 unidades/año x 9 años= 207 viv ]
Velilla de San Antonio	PG 1995: 200 viv.	PG 95: 1.296 viv.	3.791 + 2.358 = 6.149 viv [capacidad PG 95: 3.568 viv. superada en 2001; estimación según crecimiento interanual 1991-2001: 262 unidades/año x 9 años= 2.358 viv. ]
Totales			511.523 viviendas
			+ 160.539 viviendas respecto de 2001
			+ 226.952 viviendas respecto de 1996

NSP: Normas subsidiarias de planeamiento; PG: Plan General de Ordenación Urbana; UZI: Suelo urbanizable incorporado, UZP: Suelo urbanizable programado; DAI PG: documento de aprobación inicial de la revisión del Plan General

#### 4. Normas de evaluación de las medidas restrictivas relacionadas con el ruido del aeropuerto

Al referirse a las normas de evaluación de las medidas restrictivas a adoptar, el artículo 5 del Real Decreto 1257/2003 por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos remite al anexo 1, que determina la información a considerar:

##### 1. Inventario actual

- 1.1 Descripción del aeropuerto (capacidad, situación, alrededores, volumen de tráfico aéreo, composición de éste y composición de las pistas de despegue).
- 1.2 Descripción de los objetivos medioambientales para el aeropuerto y el contexto nacional.
- 1.3 Detalles sobre las curvas de ruido (y descripción del método de cálculo de las mismas) correspondientes al año en curso y a los dos años anteriores, incluida una evaluación del número de personas afectadas por el ruido de las aeronaves.
- 1.4 Descripción de las medidas ya aplicadas para reducir los niveles de ruido de los aviones:
  - ✓ Información sobre la ordenación y gestión del suelo,
  - ✓ Programas de aislamiento acústico,
  - ✓ Procedimientos operativos: PANS-OPS,
  - ✓ Restricciones operativas:
    - Limitaciones de los límites acústicos,
    - Límites de vuelos nocturnos,
    - Prohibición de vuelos nocturnos,
    - Tasas sobre ruido,
  - ✓ Uso de pistas preferentes,
  - ✓ Rutas preferidas para minimizar el ruido/control de las rutas y mediciones del ruido.

##### 2. Previsiones en caso de que no se adopten nuevas medidas

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)  
C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23  
[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)

- 2.1 Descripción de las ampliaciones del aeropuerto ya aprobadas y programadas (aumento de capacidad, ampliación de las pistas y/o de las terminales, composición prevista del tráfico futuro, crecimiento previsto...)
- 2.2 Ampliación de la capacidad del aeropuerto y beneficios de esa capacidad adicional.
- 2.3 Descripción del efecto sobre el nivel general de ruido en caso de que no se adopten nuevas medidas, así como de aquellas medidas ya previstas para minimizar el impacto del ruido en ese mismo periodo.
- 2.4 Curvas de ruido previstas, incluida una evaluación del número de personas susceptibles de verse afectadas por el ruido de las aeronaves. Distinción entre zonas residenciales antiguas y de nueva construcción.
- 2.5 Evaluación de las consecuencias y costes posibles de la inacción para reducir el impacto de un aumento de la contaminación acústica.

### **3. Evaluación de medidas adicionales**

- 3.1 Descripción de las medidas adicionales disponibles y de las medidas elegidas, número previsto de personas que vayan a beneficiarse y plazos, así como clasificación de las medidas según su eficacia global.
- 3.2 Evaluación de la relación coste/eficacia o costes/beneficios de la introducción de medidas específicas, habida cuenta de los efectos socioeconómicos de las medidas sobre los usuarios del aeropuerto: operadores (pasajeros y mercancías), viajeros y comunidades locales.
- 3.3 Examen de las posibles medidas propuestas, desde el punto de vista medioambiental y de la competencia, sobre otros aeropuertos, los operadores y otras partes interesadas.
- 3.4 Razones de la elección de la opción preferida.
- 3.5 Resumen no técnico.

### **4. Relación con otros instrumentos de evaluación y gestión del ruido ambiental**

- 4.1. Cuando se hayan elaborado mapas de ruido o planes de actuación contra el ruido [...] éstos servirán para proporcionar la información exigida en este anexo [...].
- 4.2. La evaluación de la exposición al ruido (esto es, el trazado de las curvas de ruido y la determinación del número de personas afectadas) se efectuará mediante, al menos, los indicadores de ruido comunes Lden y Lnigt, si se dispone de ellos.

El estudio informativo al que remite el anexo 1 del Real Decreto 1257/2003: inventario actual (del que destacamos de entre las restricciones operativas la **prohibición de vuelos nocturnos**), previsiones, evaluación de medidas adicionales, relación con otros instrumentos de evaluación, se corresponde con las características de la ampliación y nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas, un aeropuerto situado en el centro de una gran aglomeración urbana donde un número significativo (y creciente) de personas se ven objetivamente afectadas por el ruido de las aeronaves y donde cualquier incremento de los movimientos de las aeronaves representa una molestia adicional especialmente alta habida cuenta de la situación de ruido extremo (artículo 3, a y b del Real Decreto 1257/2003).

## **5. Armonización de las normas medioambientales**

Si la asamblea general de la UNIÓN EUROPEA CONTRA EL RUIDO DE LOS AVIONES celebrada en el Parlamento Europeo (Luxemburgo) el 6 de mayo de 1995 adoptó la resolución de que se prohibiera, de manera general, el tráfico nocturno en todos los aeropuertos desde las 22.00 hasta las 07.00 horas (horarios locales), la CONFERENCIA EUROPEA DE AVIACIÓN CIVIL viene demandando desde su congreso de julio de 1998 la armonización de las normas medioambientales concernientes al ruido y las emisiones de los aviones<sup>2</sup> a fin de evitar que las medidas al respecto adoptadas por

---

<sup>2</sup> Airbus Industrie ya señalaba en 1995 (“Tráfico aéreo y medio ambiente”) que la tendencia a la disminución de ruido – de entre 5 y 10 dB— observada desde 1950 en las sucesivas generaciones de motores Turbofan, se invertiría a partir de 2010 con el objetivo prioritario de reducir el consumo de combustible, puesto que los nuevos motores (Ducted Prop)

determinados aeropuertos supongan para éstos desventajas económicas y distorsiones en lo relativo a la competencia aeroportuaria.

Por todo lo anteriormente expuesto, presenta la siguiente

**M O C I Ó N:** Que se inste por el organismo municipal correspondiente a la Dirección General de Aviación Civil y al Ente Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) a realizar el estudio informativo al que remite el anexo 1 del Real Decreto 1257/2003 por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos y que, atendiendo a las características meramente urbanas de la ampliación y del nuevo aeropuerto de Madrid-Barajas, se inste igualmente a la adopción de las medidas oportunas para su **cierre operativo entre las 23.00 y las 07.00 horas**, con el fin de garantizar los derechos a la salud y al descanso de la creciente población circundante afectada.

En ..... a ..... de.....de 2004

Fdo.

---

obtienen una disminución del consumo a costa de incrementar en más de 10 dB, respecto de las últimas generaciones de Turbofan, el ruido emitido.

Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)  
C/ Bocángel 2 28028 Madrid Tlf. 91 725 29 09 Fax 91 725 06 23  
[fravm@aavvmadrid.org](mailto:fravm@aavvmadrid.org) [www.aavvmadrid.org](http://www.aavvmadrid.org)