

## **MANIFIESTO POR EL CIERRE NOCTURNO DEL AEROPUERTO DE BARAJAS**

Los aeropuertos no pueden estar dentro de las ciudades, si quieren por un lado ser un polo de desarrollo y por otro y por otro convivir con las normativas medioambientales que, por supuesto incluyen, a los impactos ambientales. El aeropuerto de Barajas está entre los que están considerados en la Unión Europea como **aeropuertos urbanos**.

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".

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.

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:

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;

CONSIDERANDO que la liberalización del tráfico aéreo y el desarrollo abusivo de los vuelos 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 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 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 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:**

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 **22.00 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, marzo de 2006

**Firman: Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) \* Asociación Española contra el Ruido de los Aviones (AECRA) \* Asociación Contra el Ruido de Ciudad Santo Domingo (Algete) \* A.V. Parque Henares y Jarama (San Fernando de Henares) \* A.V. La Unión (Coslada) \* Coordinadora de AA.VV. de Coslada \* A.V. Paracuellos \* A.V. Cerros y Barrancos (Paracuellos)\* A.V. Talamanca de Jarama \* A.V. Belvis de Jarama \* A.V. Mejorada del Campo \* A.V. de Alameda de Osuna (AFAO) \* A.V. Plus Ultra (Barajas) \* A.V. San Roque (Barajas) \* A.V. Velilla de San Antonio \* A.V. Parque de Cataluña (Torrejón de Ardoz) \* A.V. Fin de Semana (San Blas) \* A.V. San Sebastián de los Reyes \* Amigos de la Tierra \* Ecologistas en Acción \* Asociación para la Defensa de Belvis \* Asociación contra el Ruido de Tres Cantos \* Asociación contra el Ruido de Ciudadcampo (San Sebastián de los Reyes) \* A.V. Tres Campos \* Asociación de Mujeres Distrito 21 (Barajas) \* 21 Raíles Verdes**