



DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS
REGISTRO GENERAL DE AENA
C/ Peonías, nº 12, planta baja, 28042 Madrid

ÁLEGACIONES A LOS MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO ACTUALIZADOS DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

D. Ignacio Murgui Parra, mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI 51.928.867-L, en su calidad de presidente de la FEDERACIÓN REGIONAL DE ASOCIACIONES DE VECINOS DE MADRID (FRAVM), con domicilio social en el número 2 de la calle Bocángel, distrito postal 28028 de Madrid,

E X P O N E: Que sometidos a información pública por un periodo de 60 días hábiles (BOE de 9 de diciembre de 2008) los mapas estratégicos de ruido actualizados del aeropuerto de Madrid-Barajas, en el plazo legal preceptivo presenta a los mismos las siguientes

ALEGACIONES

La Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) se ratifica en todos cuantos argumentos hemos venido defendiendo en relación con la huella y mapas acústicos del aeropuerto de Madrid-Barajas producidos por AENA y, en consecuencia, reitera, por su completa vigencia, las alegaciones por nosotros presentadas:

- en la ponencia de octubre de 1995 *Impacto social de la ampliación del aeropuerto de Madrid Barajas* (seminario convocado por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente del 4.10.1995),
- en el recurso de 13 de mayo de 2006 ante el Ministerio de Medio Ambiente impugnando el proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas y la Resolución 8242 de 10 de abril de 1996 que formula la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de ese proyecto,
- en las alegaciones de 17 de mayo de 2001 al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas,
- en el manifiesto de 22 de abril de 2006 de las entidades vecinales y ciudadanas demandando el cierre nocturno del aeropuerto de Barajas,

- en las alegaciones de 24 de julio de 2007 a los mapas estratégicos de ruido del aeropuerto Madrid-Barajas,

que no han sido consideradas, recogidas ni respondidas, por lo que no cabe, por nuestra parte, analizar ni detallar, de nuevo y otra vez más, las diferentes y evidentes deficiencias técnicas que contiene la *Actualización de los mapas de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas* que se somete a información pública ni, por tanto, contradecir sus conclusiones —nos atenemos a cuanto hemos dicho—, toda vez que la composición de los órganos de seguimiento y control establecidos son absolutamente inaceptables y germen de cuantos errores venimos denunciando¹.

La contumacia con que viene sosteniendo la composición de esos órganos el Ministerio de Fomento se corresponde con su rechazo a la participación directa de los afectados.

Nunca se cumplió la condición 2.3 de la DIA de 10 de abril de 2006 que dice respecto de la *Comisión de Gestión del plan de aislamiento acústico*: “... La Comisión de Gestión del plan podrá acordar la integración en la misma de miembros de las organizaciones más representativas de los vecinos afectados y, en concreto, de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM)”.

Tampoco se aplica la moción aprobada el 18 de septiembre de 2007 con 299 votos a favor y uno en contra por el Congreso de los Diputados (cuya interpelación reproducimos) y ni siquiera se contestan los requerimientos hechos por la FRAVM demandando el cumplimiento de las medidas aprobadas por el parlamento nacional de acuerdo con la siguiente enmienda transaccional de los grupos parlamentarios de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, grupo Socialista y grupo Popular.

¹ Decíamos en nuestras alegaciones de 24 de julio de 2007 a los mapas estratégicos de ruido (con datos de 2005, antes de entrara en funcionamiento la T-4), respecto de los:

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.

En esta enmienda transaccional hemos llegado a un acuerdo para **que el diseño de las nuevas rutas se realice teniendo en cuenta criterios de mínimo impacto y buscando el equilibrio con la capacidad operativa del aeropuerto pero no primando la capacidad operativa del aeropuerto².**

Hemos acordado **que las compensaciones ambientales de la DIA se lleven a cabo en los municipios afectados por el impacto y no en otros porque la compensación tiene que ir a los perjudicados.**

Hemos llegado al acuerdo de **ampliar los mecanismos de control de calidad del aire y de contaminación atmosférica a los municipios cercanos y a los barrios del municipio de Madrid cercanos al aeropuerto**, con una coordinación entre la comunidad autónoma, ayuntamiento y aeropuerto de Barajas. **Hemos pactado que una vieja reivindicación de los vecinos se haga realidad. Los vecinos, a**

² Decíamos en nuestras alegaciones de 24 de julio de 2007 a los mapas estratégicos de ruido (con datos de 2005), respecto del

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.

través de la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos, estarán presentes en la CSAM; lo llevan pidiendo ni más ni menos que doce años; se lo merecían.

Hemos convenido **impulsar el proyecto de tasas ambientales, reforzar los recursos técnicos y humanos para la disciplina ambiental, evaluar y proponer nuevas medidas para el horario nocturno sin excluir ninguna y** revisar el mapa de ruido publicado en el Boletín Oficial el 30 de junio, con objeto de adecuarlo a los datos reales de ruido.

Con estas medidas se inicia una nueva etapa, con estas medidas esta Cámara insta al Gobierno a llevar adelante otras fórmulas de actuación, con estas medidas estoy convencida de que 800.000 madrileños podrán vivir muchísimo mejor (la negrita y los subrayados son nuestros).



Calleja San Jerónimo, 40
28074 MADRID
Tels.: 913807672
913806168-3626712
Fax: 91 3807688
91 3808722

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento del Congreso, el grupo parlamentario de IU- ICV presenta la siguiente Interpelación Urgente sobre iniciativas políticas del Gobierno frente al impacto ambiental que genera el Aeropuerto de Madrid Barajas en las poblaciones cercanas, para su debate en el Pleno de la Cámara.

El Aeropuerto de Barajas es una de las mayores infraestructuras de la Comunidad de Madrid y se encuentra rodeada de poblaciones que vienen padeciendo de un modo constante las molestias que provoca.

Los problemas se incrementaron con las sucesivas ampliaciones que se fueron llevando a cabo desde el año 1996.

Ese año se dio luz verde a la construcción de una tercera pista en el aeropuerto, lo que supuso un incremento del impacto acústico tan importante que la propia Declaración de Impacto Ambiental, que autorizaba la ampliación, obligó a poner en marcha un plan de insonorización que afectó a numerosas viviendas de las poblaciones cercanas, para garantizar el desarrollo de las actividades cotidianas de la vida con normalidad.

En el año 2001, y a pesar de la constatación evidente de que el Aeropuerto de Barajas provocaba un impacto casi insuportable para más de medio millón de madrileños, el Ministerio de Fomento aprobó una nueva ampliación con la construcción de dos nuevas pistas y una nueva Terminal, la T-4.

Esta decisión fue contestada frontalmente por el conjunto de los Ayuntamientos de la zona de afección del aeropuerto, por el movimiento vecinal y social de los municipios, por el movimiento ecologista madrileño... que denunciaron la falta de rigor de los estudios presentados y el enorme impacto que esta infraestructura provocaría en más de 800.000 personas y en los espacios naturales afectados por las obras de construcción, como el río Jarama en una zona declarada LIC.

A pesar de la existencia de estas dificultades el proyecto continuó adelante construyéndose la ampliación prevista, que entró en funcionamiento en marzo del 2006.

En cumplimiento de lo previsto en la D.L.A. (formulada por la Secretaría General de Medio Ambiente en Resolución de fecha 30 de noviembre del 2001), en febrero del año 2004 se aprobó por parte de la CSAM la huella acústica que "presumiblemente" provocaría el nuevo aeropuerto y que, sorprendentemente, era inferior a la existente hasta ese momento (aprobada en 1.999), a pesar de que se ampliaba la capacidad del Aeropuerto y se multiplicaba el tráfico aéreo.

Igualmente en el mes de Julio del presente año, el promotor AENA ha presentado un mapa de ruido en el que curiosamente el impacto del Aeropuerto de Barajas es muy bajo, ya que para su elaboración ha utilizado como base datos de ruido del año 2005, fecha anterior a la puesta en marcha del Gran Barajas.

A pesar de estos documentos la realidad constatada refleja que la puesta en marcha en el año 2006 de las nuevas pistas del Aeropuerto de Barajas provoca un impacto acústico realmente insoportable para muchos madrileños, la protesta unánime de más de 30 Ayuntamientos de la comunidad madrileña y la movilización del conjunto del movimiento social para exigir que se tomen las medidas adecuadas para garantizar el derecho a la salud y al descanso a las personas afectadas en diverso grado.

En estos años, y especialmente desde el año 2006, el tráfico aéreo se ha incrementado notablemente, las denuncias por incumplimientos de rutas se han multiplicado y con ello los problemas se han agravado para más de ochocientos mil madrileños que sufren diariamente los impactos ambientales generados por el Aeropuerto.

Esta contaminación acústica impide a muchos ciudadanos realizar con normalidad actividades cotidianas de la vida como pasear, estudiar, disfrutar de su entorno, descansar o dormir. Esta situación resulta especialmente dura para los niños y las personas mayores.

A la contaminación acústica que provoca el Aeropuerto de Barajas habría que añadir otro elemento no por menos visible menos importante: la contaminación atmosférica. Sin duda el aeropuerto es un gran emisor de contaminación que está influyendo de un modo muy negativo en el entorno y en la calidad del aire que respiran cientos de miles de ciudadanos.

Por todo ello se presenta la siguiente,

Interpelación Urgente para su debate en Pleno para que explique las medidas y propuestas que el Gobierno ha adoptado y piensa adoptar para paliar las consecuencias del impacto acústico y atmosférico del Aeropuerto de Barajas sobre más de ochocientos mil madrileños y para garantizar su derecho a la salud y al descanso.

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid, 6 de septiembre de 2007

Montserrat Nájera de Diego
Diputada Gr.P. IU-ICV

Joan Herrera Torres
Portavoz Gr.P.IU-ICV

Frente al mandato del Congreso de los Diputados (véase diario de sesiones de 18 de septiembre de 2007, que adjuntamos como anexo), el Ministerio de Fomento ignora y se inhibe —faltando al más elemental sentido común, político y de representación, que es norma habitual de aplicación en la gran mayoría de ciudades europeas afectadas por la actividad aeroportuaria— de incorporar a los órganos de seguimiento (a través de sus organizaciones representativas) a las de las poblaciones directamente afectadas, mientras encarga a AENA, la entidad que genera la afección ambiental, que elabore y produzca las huellas acústicas³ a su conveniencia.

³ Decíamos en nuestras alegaciones de 24 de julio de 2007 en relación con la huella acústica que, en aquella fase de información pública llevaban fecha de junio de 2007 pero estaban basadas en procedimientos publicados en el AIP de 14 de abril de 2005:

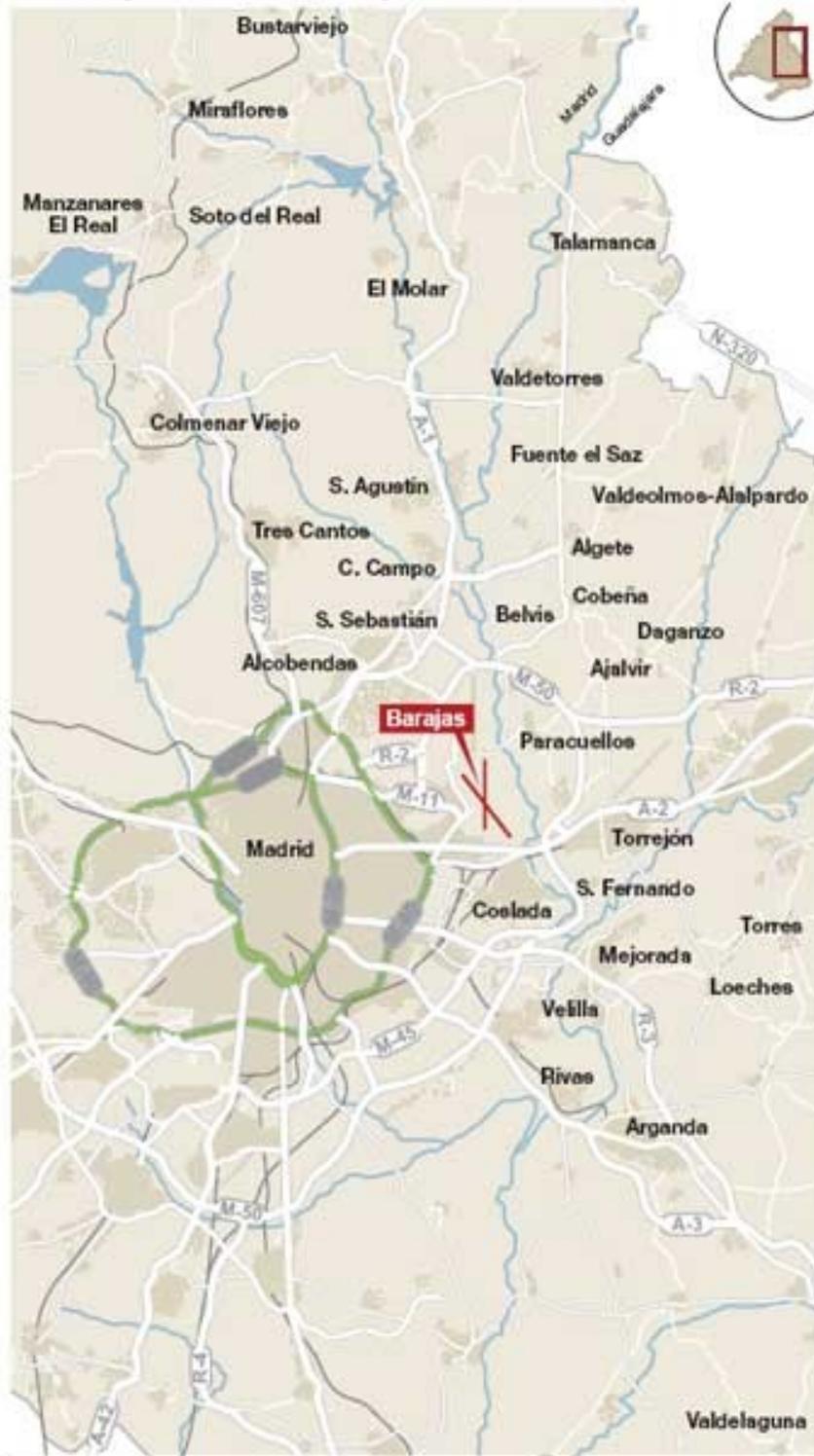
Las mencionadas modificaciones INVALIDAN LA HUELLA ACUSTICA PUBLICADA. O bien se valora y cuantifica los efectos que cada modificación produce en áreas de afección y en los niveles afectados o, en caso contrario, la Administración del Estado —en este caso los ministerios de Fomento y Medio Ambiente— 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.

Municipios afectados por el ruido de los aviones



Por todo lo anteriormente expuesto,

S O L I C I T A:

1. La retirada de los *MAPAS ESTRATÉGICOS ACTUALIZADOS DEL AEROPUERTO DE Madrid-Barajas* y la reelaboración de los mismos cumpliendo las determinaciones del Congreso de Diputados de 18 de septiembre de 2007.
2. 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.
3. El inmediato cumplimiento de la resolución del Congreso de los Diputados de 18 de septiembre de 2007 y, por ello, la inmediata incorporación de la organización representativa de los afectados, la Federación Regional de Asociaciones de Vecinos de Madrid (FRAVM) a la CSAM.

Todo lo cual someto a la consideración de los ministerios de Fomento y Medio Ambiente y de la Dirección General de Planificación e Infraestructuras de AENA, en Madrid a treinta de enero de 2009.

Fdo. Ignacio Murgui Parra
Presidente de la FRAVM

ANEXO

Páginas 13937 a 13940 del diario de sesiones
del Congreso de los Diputados
Sesión plenaria nº 260 de martes 18 de septiembre de 2007