

Al Director de Planificación de Infraestructuras de AENA
Registro General de AENA,
C/ Peonías nº 12
28042 MADRID

Alegaciones al mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas

Que presenta la **Asociación para la Comunicación de Información Medioambiental ACIMA**, asociación de protección ambiental sin ánimo de lucro y ámbito nacional, inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con el número 161.685, con domicilio en San Sebastián de los Reyes, Madrid, paseo Cerro del Toro nº 20, y en su nombre y representación su apoderada y gerente, Doña M^a Angeles López Lax con DNI 2.180.014.

PRIMERA.- CONFUSIÓN EN EL OBJETO DEL MER del aeropuerto de MADRID-BARAJAS

Existe confusión y por consiguiente indefensión, respecto al objeto de este nuevo mapa, toda vez que si bien su título se encabeza diciendo que es una actualización del llevado a cabo en el 2007, lo cierto es que no se dice si el anterior queda anulado por completo por el actual, o sólo en parte o en algunos aspectos con los que entre en contradicción, ni si las alegaciones efectuadas respecto al anterior serán tenidas en cuenta. Esto es relevante no sólo como justificación o motivación de este nuevo documento y acto administrativo, sino a los efectos de no causar indefensión al público en general pues no se sabe si las anteriores alegaciones al documento de 2007 que sigan siendo de aplicación serán tenidas en cuenta en el documento final que se apruebe o si por contra, deberán repetirse en estas ante el riesgo de que no sean consideradas y contestadas.

La confusión respecto al objeto del MER se constata ya a partir del apartado 1. Objeto de estudio, repetido en ambos documentos, en el que el primero es mucho más amplio que el segundo, hasta el punto que parece que se trate de estudios diferentes, que cumplen finalidades distintas, cuando se supone que debería ser un recálculo o repetición del primero con datos más actualizados. Así mientras el MER del 2007

copia los objetivos de la ley del ruido (*Determinar la exposición al ruido, informar a la población sobre el ruido y sus efectos, posibilitar planes de acción*) el mapa del 2008 parece conformarse con *evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada o realizar predicciones globales sobre la misma*” lo cual es algo muy distinto y por cierto no cumple como veremos. Esta diferencia de enfoque se repite en el resto de los apartados de ambos estudios, aunque mejor tratados y más extensos en la versión del 2007.

Y si no queda claro a los afectados cual es el sentido de este mapa ni para qué sirve difícilmente podrán hacer alegaciones pertinentes.

La revisión de los mapas acústicos se contempla en el art. 16 de la Ley del Ruido, en el que se dice que la revisión y, en su caso la modificación, tendrá lugar cada 5 años, a contar de la fecha de su aprobación, por lo que está fuera de lugar esta revisión que AENA efectúa al año de su publicación y sin antes haber procedido a su aprobación, por lo que este nuevo MER resulta inválido, al menos como documento de revisión.

Tampoco nos hallamos ante un supuesto de rectificación del mapa de 2007 por errores materiales, de hecho o aritméticos, (posibilidad contemplada para la revisión de los actos de la administración por la ley 30/1992) sino a un cambio de criterios a la hora de efectuar el mapa por parte de las administraciones responsables, suponemos que como consecuencia de las quejas y alegaciones de los afectados al MER de 2007. Ante tal supuesto sólo cabía el rechazo por parte del órgano responsable de la aprobación del MER del documento inicial o propuesta de MER elaborado por AENA y el acuerdo de proceder a su nueva redacción conforme a los datos del último año, tal y como prescribe la ley y esta Asociación solicitó a la Sra. Ministra en su escrito de 30 de octubre de 2007, tras la intervención de esta ante el Parlamento en donde anunció la repetición (que no revisión) del MER. Sin embargo dicho acto administrativo por el que se acuerda la revisión o repetición del MER. no se ha producido y por lo tanto **esta nueva publicación resulta arbitraria al carecer de fundamentación legal y acto administrativo que lo justifique.**

También debería responder el MER que finalmente se apruebe sobre cual de las dos versiones será remitida a la Comisión en aplicación de la obligación de informar contraída en la Directiva 2002/49/CE.

Tampoco se informa ni en esta versión ni en la anterior, sobre cual es el órgano competente para la aprobación del MER, ni cual sea el procedimiento de aprobación y las fases de participación en el mismo, ni la entidad pública a la que pueda dirigirse para obtener informaciones pertinentes y consultas, tal como prescribe el artículo 6 del Convenio de Aarhus ratificado por España por instrumento publicado en el BOE 40 de 16 de febrero de 2005.

Con el fin de paliar la indefensión que denunciarnos, damos por reproducidas las alegaciones de esta asociación al anterior MER de 2007 en todo lo que no se oponga a las presentes, con el fin de que ambas sean tenidas en cuenta a la hora de su aprobación definitiva y en especial la relativa a la falta de competencia de AENA para aprobar el MER.

Alegación primera

- 1. Especificar si el MER de 2007 sigue siendo válido y en qué medida.**
- 2. Tomar en consideración como supletorias las alegaciones de los afectados al MER del 2007 a la hora de la aprobación definitiva del MER de Barajas.**
- 3. Justificar la legalidad de la revisión del MER del 2007**
- 4. Justificar cual de las dos versiones del MER va a ser remitida a la Comisión en cumplimiento de la obligación de informar con arreglo a la Directiva 2002/49/CE.**
- 5. Determinar cual es el órgano competente sustantivo para la aprobación del MER, el procedimiento de aprobación y sus fases de participación, así como el órgano al que se puedan formular consultas.**

SEGUNDO.- EL ESTUDIO REALIZADO NO CUMPLE LOS OBJETIVOS DE UN MER.

Dado que del propio documento no podemos extraer cual es el sentido y finalidad de este mapa de ruido, tendremos que ir a la Ley y Directiva del Ruido y sus reglamentos para ver cual sea este y si este estudio y el del 2007 cumplen o no con dicha finalidad.

Dice el preámbulo de la Ley del Ruido que *», la contaminación acústica a la que se refiere el objeto de esta ley se define como la presencia en el ambiente de ruidos o vibraciones, cualquiera que sea el emisor acústico que los origine, que impliquen molestia, riesgo o daño para las personas, para el desarrollo de sus actividades o para los bienes de cualquier naturaleza, incluso cuando su efecto sea perturbar el disfrute de los sonidos de origen natural, o que causen efectos significativos sobre el medio ambiente”*. Dicho concepto viene recogido en la definición de contaminación acústica del artículo 3.d).

Según la ley, los mapas de ruido tienen como finalidad y han de servir para:

“- *Determinar la exposición al ruido ambiental según métodos de evaluación comunes a los Estados miembros.*

- *Poner a disposición de la población la **información** sobre el ruido ambiental y sus **Efectos***

- *Posibilitar la **adopción fundada** de planes de acción en materia de contaminación acústica y, en general, de las **medidas correctoras que sean adecuadas.***

A su vez el preámbulo del R.D. 1513/2005 que desarrolla la ley en lo relativo a los mapas de ruido, atribuye a la evaluación del ruido, la función de PREVENIR, REDUCIR, o EVITAR los efectos nocivos del ruido, incluyendo las MOLESTIAS, derivadas de la exposición al ruido.

No hemos encontrado en ninguno de los mapas, tal y como pusimos de manifiesto en nuestras anteriores alegaciones, la menor alusión a los **efectos del ruido, ni sobre la evaluación de molestias**, que cuanto menos, y a falta de un estudio en tal sentido llevado a cabo conforme estipula la ley, se hubieran evidenciado a través de la información sobre denuncias formuladas por los afectados, que AENA sigue omitiendo.

Y como no se contemplan los efectos ni las molestias, este MER queda cojo y resulta inservible a los efectos pretendidos, por lo que ante tal déficit de información, no se podrán formular planes fundamentados en la realidad que permitan la reducción, corrección y prevención de las molestias , tal y como iremos viendo en los siguientes apartados.

Alegación segunda

- 1. Incluir un estudio de molestias**
- 2. Establecer una relación dosis-efecto del ruido**
- 3. Determinar los efectos del ruido sobre la población**
- 4. Incluir denuncias y quejas de los afectados**

TERCERO.- ERRONEA DELIMITACION DEL ÁREA DE ESTUDIO.

- a) Por razón de los índices y valores acústicos tenidos en cuenta.*

Para delimitar el área de estudio del MER se han tomado los ámbitos en los que se alcanza los valores de inmisión $L_{den} > 55\text{dB}$ y $L_{noche} 50\text{dB}$.

No tomar en consideración otros índices de ruido asociados a molestias y más apropiados a un ruido que no es continuo y con predominio de sonidos graves, reduce injustificadamente el ámbito de estudio, puesto que el artículo 9 del R.D. 1513/2005 establece los valores $L_{den} > 55\text{dB}$ y $L_{noche} 50\text{dB}$ con el carácter de **mínimos**. Esta injustificada reducción falsea la realidad de las molestias producidas por el tráfico aéreo (evidenciadas por las denuncias y reclamaciones judiciales de los afectados, la mayoría situados fuera del área de estudio) por lo que las medidas correctoras que se emprendan resultarán inútiles a la hora de establecer un plan de acción que prevenga, reduzca y evite la contaminación acústica y sus molestias.

La obligación de tomar en consideración otros índices y valores, se infiere de la propia ley cuando dice que los mapas de ruido deberán contener información sobre:

- “a) Valor de los índices acústicos existentes o previstos en cada una de las áreas acústicas afectadas,*
- b) Valores límite y objetivos de calidad acústica aplicables a dichas áreas y*
- c) Superación o no por los valores existentes de los índices acústicos de los valores límite aplicables, y cumplimiento o no de los objetivos aplicables de calidad acústica.”*

El MER no toma en cuenta los valores e índices “existentes” y “vigentes” el Decreto de Ruido de la Comunidad de Madrid, en algunos supuestos inferiores a los determinados por la norma estatal, especialmente en lo que concierne a la prohibición de toda actividad que suponga un incremento de ruido en más de 3dB. Esta prohibición, exigible en cualquier lugar del territorio de la CAM en que estando fuera de la huella de ruido, el ruido de aviones haya supuesto un incremento en más de 3dB respecto al ruido de fondo, debería haber sido contemplada, si de verdad se quiere informar al público sobre su afección acústica y sus efectos y, sobre todo, si se quiere cumplir con el objetivo de preservar la buena calidad acústica allí donde la halla establecidos tanto por la Ley del Ruido como su directiva.

El aeropuerto de Barajas debe cumplir con los objetivos de calidad y límites establecidos por la CAM y los Ayuntamientos si éstos son más restrictivos, dada sus competencias para establecer normas de protección ambiental más restrictivas que las estatales y dado que la ley habla de INDICES EXISTENTES y VALORES LÍMITE APLICABLES.

Aplicar otros índices establecidos por la Ley del Ruido como el $L_{keq T}$, L_{Amax} , $L_{K,x}$ evidenciarían mejor las molestias de ruidos de aviones (ruidos no continuos con predominio de graves) que de haberse aplicado no cabe duda que habrían dado como resultado una zona de estudio más amplia.

Tampoco se menciona si las mediciones efectuadas en los SIRMA han sido la única referencia o si se ha tomado en consideración otras mediciones en zonas más alejadas como es la Sierra, en donde por razón de la altura del terreno, muchas urbanizaciones se quejan de tener el mismo ruido que si estuvieran en el entorno cercano al aeropuerto.

b) Por razón de la metodología y umbrales de evaluación del Leq

A la hora de medir el Leq de un período se ha utilizado la media de ruido en un período de tiempo, media que incluye tanto las horas y períodos en que no hay ruido de aviones como los que hay, por lo que el resultado no puede reflejar nunca la realidad de la molestia, pues ésta deviene sobre todo de la diferencia o clima sonoro, es decir del aumento brusco de la presión sonora.

El MER no informa sobre cuales sean los umbrales establecidos para evaluación del Leq ni si dichos umbrales son homogéneos tanto para zonas tranquilas como para zonas ruidosas.

Esta disfunción (media de un período y umbral “X” homogéneo para todas las zonas de sensibilidad acústica) tiene especial relevancia en zonas más alejadas del aeropuerto, fuera de los cascos urbanos, como son las urbanizaciones o en los municipios tranquilos o de la sierra, en los el ruido de fondo es muy bajo, y cada evento sonoro de ruido de avión tiene una mayor duración al no disponer de pantallas acústicas de edificios altos que acorten el impacto.

Así por ejemplo establecer como umbral 50dB en una zona tranquila en la que el ruido de fondo no supera los 40dB, es adjudicar como ruido de fondo, un ruido que es de aviones, cuando en dichas zonas tranquilas, a partir de los 30dB ya es perceptible y diferenciable el ruido de un avión, especialmente por la noche.

Utilizar umbrales adecuados a cada zona acústica y aplicar una metodología apropiada a ruidos no continuos en los que predominan los graves como son los aviones, tomando en consideración los picos e incremento del ruido, mejorará la definición del ámbito de estudio del MER.

c) Por la omisión de una evaluación dosis-efecto

Debido a los escasos índices y valores tomados en consideración, así como a unos umbrales homogéneos para todas las zonas de afección acústica y a la ausencia de un estudio de molestias o a la consideración de las quejas como reflejo de dichas molestias, el MER no puede determinar la RELACIÓN DOSIS-EFECTO, a partir de la cual se pueda determinar los efectos nocivos del ruido sobre la población, la

delimitación de distintos climas sonoros, el respeto de las zonas tranquilas, las alteraciones del sueño, etc, limitándose así una vez más el ámbito de estudio e imposibilitando el cumplimiento uno de los objetivos del mapa: “ *Poner a disposición de la población la información sobre el ruido ambiental y sus Efectos* ” y la adopción de “*las medidas correctoras que sean adecuadas*”.

d) Por razón de la metodología de cálculo de la isófona

Así mismo para la definición de la isófona se ha utilizado el SISTEMA INM versión 6.0, que si bien está “recomendado” tampoco es obligatorio, por lo que existiendo una versión posterior como es la 7.0 con bases de datos más actualizadas, resulta ser un fraude de ley utilizar un sistema superado y obsoleto, por cuanto la propia Ley del Ruido obliga al uso de las mejores tecnologías disponibles.

En todo caso, se debería haber optado por una versión u otra tras haber hecho la prueba con los dos sistemas y comprobar cual es el peor caso, es decir el que más refleja el ruido real o es más conservador con arreglo al principio de precaución.

Alegación tercera .

Redefinir el ámbito de estudio tomando en consideración:

- a) otros valores e índices de medición de ruido que reflejen la afección real de la población tales como el $L_{keq T}$, L_{Amax} , $L_{K,x}$**
- b) los índices y valores establecido por la normativa local y autonómica**
- c) umbrales diferenciados para zona, en función de la calidad acústica pre-existente a la infraestructura en cada una de ellas,**
- d) las zonas donde la infraestructura aeroportuaria ha supuesto un incremento superior en 3dB**
- e) las denuncias de la población afectada**
- f) la relación dosis-efecto sobre la población**
- g) la versión 7.0 del sistema INM**

CUARTO.- INFORMACIÓN INSUFICIENTE o INCOMPLETA

Parece evidente que para llevar a cabo un diagnóstico o evaluación global de la afección acústica de una infraestructura a partir del cual se pueda determinar un Plan de acción con medidas correctoras que permitan PREVENIR, REDUCIR, o EVITAR los efectos nocivos del ruido, incluyendo las MOLESTIAS, derivadas de la exposición al ruido, es necesario conocer no sólo la propia afección acústica de esa infraestructura sino también las condiciones económicas, físicas y operativas de prestación del servicio.

Así mismo para que dicha información posibilite una participación real y efectiva del público en la toma de decisiones al respecto, ha de ser fácilmente comprensible, veraz y contrastable. De no ser así, la información pública y la posibilidad de hacer alegaciones se convertiría en un mero un acto formal y de trámite, y un gasto de tiempo y dinero absurdo para la Administración y los administrados.

Los datos aportados por este nuevo MER, muchas veces inconexos e incompletos impiden a los afectados comprender la realidad de su afección de una forma sencilla y mucho menos, participar en la toma de decisiones para su corrección. Vemos algunos ejemplos que deberían ser corregidos.

a) Descripción física del aeropuerto y su operatividad

La definición de la infraestructura es inexacta pues define las cuatro pistas como paralelas dos a dos, pero omite que la prolongación de sus ejes se cruzan con un ángulo superior a 15°, por lo que sus pistas tienen la consideración de pistas cruzadas, dos a dos. Esta observación es relevante a la hora de poder proponer nuevas rutas y restricciones operativas.

No existe información sobre la operatividad del aeropuerto, información que debería hacerse pública mediante acto administrativo, pues resulta una contradicción que se hagan públicas las medidas restrictivas de las operaciones adoptadas para reducir el ruido sin explicar antes cual es el conjunto y detalle de las operaciones.

Los datos que se aportan sobre número anual de operaciones, destinos, rutas, etc. de nada sirven si no se ponen en relación con otros datos más útiles a los afectados, que les permitan conocer su afección real tales como rutas y dispersión de trayectorias reales (no las del modelo INM) sobre su vivienda, porcentaje de utilización de las rutas que les afectan, límites de ruido establecidos para los aviones que afectan a sus viviendas, alturas y desvíos permitidos en cada ruta y sus desvíos, grado de cumplimiento de las condiciones de operatividad para cada ruta, distribución de vuelos según períodos horarios, destinos y rutas, horas de máxima intensidad de tráfico y horas de menos,

contribución al ruido por cada tipo de avión y compañía, coste económico de las restricciones, ingresos que el uso del aeropuerto supone y su aplicación presupuestaria, así como un largo etc,

Estos datos que deberían haberse reflejado y publicado en el momento de aprobarse la ampliación del aeropuerto a través del propio proyecto y su aprobación (y ya que no existió aprobación alguna, al menos con su puesta en funcionamiento) deberían haberse hecho públicos al menos en este MER, por ser la primera oportunidad de participación e información que se nos brinda, facilitando su comprensión mediante gráficos y planos, puestos en relación con las viviendas y población afectada, de suerte que cada vivienda afectada pudiera conocer el ruido que soporta y destino, utilidad y necesidad o no de soportar dicha afección, pues **el ruido que no se comprende o no se acepta como legítimo afecta mucho más.**

La publicación de los planos con las isófonas $Leq_{\text{día}}$, Leq_{tarde} , etc, segmentado en trozos, sin otro plano global de toda la afección del aeropuerto, dificulta la comprensión de la afección global, pese a ser dicha afección global precisamente el objeto manifestado de este MER.

Y como no se describe el modo de operar ni se especifica el tipo de operaciones que se llevan a cabo o son posibles por razones de utilidad, economía o seguridad aéreas, tampoco se facilita al público la posibilidad de que pueda participar ofreciendo soluciones factibles o reales. Y como ejemplo tenemos el caso de Santo Domingo, que ha obtenido una Sentencia del Tribunal Supremo justa pero difícilmente ejecutable, salvo reducción considerable del número de operaciones, pues en configuración sur, la pista 18L por la que pretenden que se canalicen todos los aterrizajes, bloquean los despegues por las pistas 15L/R.

Dar a conocer al público que las operaciones independientes y simultáneas sobre las 4 pistas, no son posibles porque unas pistas bloquean a otras al ser pistas cruzadas, facilitaría la formulación de alternativas o la comprensión de la imposibilidad de otras.

Por otro lado, la forma gráfica en que se enmascara las dispersiones teóricas de las operaciones en relación con las rutas del Anexo V ni corresponde a la realidad ni sirve a los afectados para conocer el impacto de las rutas. Otro tipo de graficas con las trayectorias y su dispersión real sobre un plano de Google, del estilo del modelo adjunto, ya sea de un día o de un mes ayudarían mejor a su comprensión.

b) Omisiones en la descripción del entorno

Sorprende la descripción tan pobre que en este mapa se hace del entorno del aeropuerto, mucho más lograda en la versión del 2007, por lo que no alcanzamos a comprender el significado de esta redefinición, pues bastaba haberse remitido al anterior MER.

Ello no obstante pasamos a comentar algunas omisiones importantes que impiden considerar los efectos del ruido sobre las poblaciones y por lo tanto una medidas correctoras adecuadas.

Cuando se habla de **distancia de las poblaciones** con respecto al aeropuerto no se dice el punto de medida de unas y otras, lo cual es importante si se tiene en cuenta la enorme extensión del aeropuerto, con una distancia máxima entre extremos de pistas que supera los 9km. Decir que el aeropuerto está a una distancia del centro de Madrid de 12 km es querer negar que Madrid y el aeropuerto están pegados, que su urbanización llega ya a las propias pistas y consecuentemente, que Barajas es un aeropuerto URBANO.

Hacer referencia a distancias entre aeropuerto y municipios tomando en consideración el centro del municipio pero sin hacer referencia a urbanizaciones alejadas al núcleo urbano, pero más próximas al aeropuerto y sus SID es seguir ocultando la realidad del error de la ampliación de Barajas en un entorno urbanizado, al que no se han preservado pasillos aéreos.

Ocultar que muchas poblaciones de afectados se encuentran situados en zonas altas de la sierra, densamente pobladas que se ven tan afectadas como las poblaciones del entorno tomadas en consideración es seguir negando la realidad.

Omitir una estudio de la afección del ruido a espacios naturales protegidos como es el Parque de la Cuenca Alta del Manzanares y los valores fau mejor nísticos de la ZEPA del Soto de Viñuelas (cuya afección a las aves por ruido y operaciones debería haberse llevado con carácter previo a la puesta en funcionamiento del nuevo TMA, conforme establece la normativa de evaluación de impacto ambiental) es omitir una evaluación significativa del ruido sobre el medio ambiente.

Alegación cuarta.

Incluir información sobre:

- 1. Modo de operación de las 4 pistas, en especial sobre el bloqueo de pistas y su interdependencia.**
- 2. Frecuencias de salidas por pista o intervalos entre despegues o aterrizajes**
- 3. Operaciones máximas que se consideran objetivo a alcanzar**

- 4. Número máximo de operaciones/hora permitidas por pista y cada par de pistas**
- 5. Horas punta y valle y promedio de operaciones por ruta en función de franjas horarias**
- 6. Plano completo de la huella total del aeropuerto**
- 7. Punto de referencia del aeropuerto y poblaciones tomado para medir la distancia**
- 8. Distancia del aeropuerto y las pistas con respecto a las viviendas y edificaciones más próximas.**
- 9. Información sobre la afección del ruido sobre la fauna en espacios protegidos como es la ZEPA del Soto de Viñuelas**
- 10. Información de la afección a zonas tranquilas en campo abierto**
- 11. Información gráfica de todas las trayectorias en un día y un mes, según configuraciones y pistas, con sus dispersiones “reales” respecto a la ruta nominal.**

QUINTO .- INEFICACIA DE LAS MEDIDAS EN LA LUCHA CONTRA EL RUIDO

Con vistas a que el Plan de Acción que deba surgir de este MER sea más eficaz que las medidas hasta ahora llevadas a cabo para mitigar las molestias por ruido del aeropuerto, se debería informar en el MER sobre:

a) Medidas de gestión del territorio.

Se desconocen las medidas adoptadas para evitar que el desarrollo urbanístico cierre los pasillos tradicionales, pues dicha labor hasta ahora ha brillado por su ausencia o se ha rebelado a todas luces inútil pues al cerrarse con construcciones y viviendas pasillos como el de la Granjilla o permitir el crecimiento urbano hasta prácticamente pie de

pistas en la zona sur, el aeropuerto se ha transformado en urbano y además, encapsulado.

Esta información debería contemplar, además, cuales son los desarrollos urbanísticos pendientes de aprobación a la espera de la definición de las servidumbres acústicas o isófonas, así como si existen todavía pasillos aéreos operativos y las medidas adoptadas para su preservación.

La huella que finalmente resulte y sea aprobada debería ser incorporada al Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas aprobado por Resolución de la Secretaría General Técnica de la Consejería de Medio ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid, cuya fecha desconocemos, pero que fue publicado su anuncio de aprobación, en el número 275 del BOCAM, el 18 de noviembre de 2005.

Se debería informar sobre la compatibilidad y correspondencia de las isófonas del MER con el Plan de Aislamiento acústico, es decir si dicho plan ha de variarse en relación con la afección acústica objeto de estudio y de paso, hacer públicas las condiciones aprobadas o en vigor para la realización de dicho aislamiento por ser esta una medida correctora que la DIA del 2001 debería haber contemplado y no hizo.

Se debería informar sobre la declaración de impacto ambiental de la huella acústica toda vez que la DIA del 2001, a diferencia de la del año 1996 no incorporó una declaración de impacto ambiental de la huella acústica del aeropuerto y ser ésta una competencia que el órgano ambiental no puede delegar en ningún otro, como la CSAM.

Se debería informar finalmente de la eficacia de las medidas adoptadas para compatibilizar el crecimiento del Barajas con el crecimiento urbanístico de los municipios afectados objeto de estudio y de las medidas que se van a emprender en el futuro en relación con futuros crecimientos, especialmente de la eficacia de los informes sectoriales del Ministerio de Fomento en relación con el planeamiento urbanístico.

b) Reducción de los niveles de emisión en la fuente y restricciones operativas

Es difícil comprender para un no experto el alcance y significado de las restricciones operativas adoptadas para el aeropuerto que se hacen constar en epígrafe 3.2.2. y si éstas tienen algo que ver con la reducción de los niveles de emisión en la fuente, cual ha sido su eficacia y sobre todo si es posible establecer aún más restricciones susceptibles de producir mejoras.

Suponemos que dependiendo de cómo se opere un despegue y un aterrizaje se produce más o menos ruido, algo que debería estar explicado de forma sencilla y comprensible.

Evaluar medidas como el cierre nocturno del aeropuerto, la limitación de vuelos en horarios nocturnos y de tarde o la supresión de los aviones más ruidosos, tal y como viene siendo solicitado por los afectados o explicar porqué no se pueden adoptar estas u otras semejantes, sería una información complementaria más útil que la que se contempla.

Mejorar la explicación y el alcance del establecimiento de un sistema de cuota de ruido, porqué el uso de unas pistas es preferente al de otras, cuando aparentemente debería haber una equidistribución, y demás condiciones de operación de aeronaves haría más fácil la comprensión y aceptación del ruido y la participación ciudadana.

Alegación quinta

1. Ampliar información sobre:

- a) Existencia de pasillos aéreos y su preservación**
- b) las medidas adoptadas para compatibilizar el crecimiento del aeropuerto y el tráfico aéreo con los desarrollos urbanísticos presentes y futuros de los municipios del entorno.**
- c) la afeción de este MER sobre otros planes como el de Aislamiento acústico o el Plan y Plan Especial del Sistema General Aeroportuario de Madrid-Barajas**
- d) la declaración de impacto ambiental de la afeción acústica del aeropuerto y las medidas correctoras de la contaminación de dicha DIA.**

2. Mejorar la explicación de las medidas restrictivas en las operaciones de aeronaves y las adoptadas para la reducción del ruido en la fuente.

3. Informar motivos que impiden atender demandas ciudadanas como el cierre nocturno, limitación de vuelos en horarios de tarde y noche y eliminación de aviones más ruidosos.

SEXTO.- DÉFICIT DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN PÚBLICA. ILEGALIDAD DE LA AMPLIACIÓN.

A) Aprobación y puesta en funcionamiento de la ampliación del aeropuerto.

Dado que este MER entra a detallar cual ha sido el procedimiento seguido para aprobar la actual huella del aeropuerto no podemos dejar de reiterar nuestros comentarios y advertencias sobre el gran déficit de información y participación pública en la toma de decisiones que han llevado al actual estado de contaminación y que han propiciado que muchos de los afectados hayan visto de la noche a la mañana como los aviones pasaban por encima de sus viviendas o cómo el ruido de aviones, antes lejano, terminaba por invadir sus domicilios, sin haber sido consultados, avisados ni tenidos en consideración. Lamentablemente para estos afectados AENA sigue haciendo oídos sordos a sus quejas pues no aparecen en su mapa acústico.

Por poner un ejemplo de lo que decimos, las isófonas aprobadas en la 11ª por la CSAM, sin competencias para ello (correspondía hacerlo al Ministerio de Medio Ambiente) han sido sustraídas del trámite de información pública y no han sido publicadas y tampoco se conocen cuales son los criterios adoptados para el aislamiento de las viviendas, los criterios adoptados para la optimización de trayectorias y si otras trayectorias, como las contempladas en el Plan Director como de menor contaminación, son posibles. Y si no se ha dado publicación de todo ello, a pesar de afectar a un gran público en general ¿cómo puede ser controlada su legalidad y razonabilidad por los afectados?

Sin embargo este déficit podría ser subsanado con tan solo corregir los vicios de procedimiento que han determinado la ilegalidad de la ampliación del aeropuerto, al tiempo que facilitaría la aceptación de la contaminación que no pueda ser corregida.

Estos son algunas de las informaciones exigibles conforme a la Ley 27/2006, y objeto de subsanación :

1. Publicar la declaración de impacto ambiental de todas las rutas en funcionamiento y las medidas de corrección o compensación de la contaminación.
2. Publicar la autorización de la ampliación en la que venga recogidas las medidas correctoras, compensatorias y plan de vigilancia de la DIA aprobada o que se apruebe conforme al apartado anterior.
3. Publicar todas las autorizaciones de las actividades que en el aeropuerto de Madrid-Barajas comportan afección acústica (Ej: rutas y sus condiciones de operación) así como sus estudios de impacto ambiental, declaraciones de

impacto ambiental y sus medidas correctoras (planes de aislamiento, límites de ruido para cada punto de las trayectorias, etc.)

B) Sistemas de información y participación

1. Información

También la denegación del acceso a la información y participación pública, de la que el MER parece hacer gala, es continuo en la fase de explotación, por lo que se debería reflejar la situación actual en relación con la demanda social, con el fin de poder articular medidas correctoras adecuadas. Esto son algunos ejemplos:

- La información a los ciudadanos sobre la operatividad del aeropuerto viene siendo sistemáticamente rechazada bajo la excusa de no entrar dentro del ámbito de la ley 27/2006 de 18 de julio de acceso a la información, participación pública en la toma de decisiones y acceso a la justicia, pese a que el artículo 2.c de la expresa ley define como información ambiental accesible, las actividades que puedan afectar al ruido. No cabe duda que dependiendo de cómo se opere un avión, una ruta y un aeropuerto, el ruido puede ser uno u otro, mayor o menor y afectar a unos y otros, por lo que resulta una información ambiental pertinente incluida dentro del ámbito de la referida Ley. Y como muestra de ello el propio texto del MER que comentamos nos habla de procedimientos de optimización de trayectorias, de análisis ambientales llevados a cabo y de control de excesos de ruido por parte de las aeronaves que supuestamente se lleva a cabo por AENA, pero que sin embargo os afectados desconocen pues tampoco se detallan en este mapa.

- La información solicitada respecto a vuelos concretos o mediciones concretas excede del plazo máximo fijado de 30 días cuando podría ser facilitada a los pocos días y sobre todo sin necesidad de reiterar la petición como frecuentemente sucede.

- Los afectados desconocen si tras sus denuncias se sigue o no algún procedimiento sancionador y como también se desconoce cual es el límite de ruido autorizado para cada avión en cada punto de la trayectoria, no saben si la Administración está cumpliendo o no con su deber de vigilancia y de sancionar conductas ilegítimas.

- La información que se da por Internet del SIRMA es insuficiente pues además de facilitar la información sobre ruido medida por los TMR se debería informar al público sobre cómo se mide, la relación dosis-efecto, lo que significa estar dentro o fuera de una huella e incluso la propia huella o isófona debería estar publicada en la Web de AENA, sobre un plano de Google con el fin de que cualquiera que desee comprarse en zonas próximas una vivienda supiera cómo le va a afectar el tráfico aéreo.

Pero es que además, a la hora de ampliar información sobre el contenido y los datos de este propio MER nos ha sido imposible contactar con ningún responsable que nos facilitara información, ni en la calle Peonías, sede de AENA, ni en García Paredes, lugar de información designado por el anuncio, en donde nos han pedido que cualquier pregunta se haga por correo postal y escrito (¡ni siquiera hay un correo electrónico!) y en donde no hemos podido siquiera conseguir un mapa completo de la huella acústica.

Como ya hemos dicho no facilitar ni publicar ningún mapa completo de la huella impide evaluar globalmente la afección del aeropuerto, pese a ser este su objeto, según apartado primero y no informar en la publicidad de la convocatoria sobre el órgano competente para aprobar o resolver sobre la aprobación definitiva del MER contraviene el Convenio de Aarhus, y la comprensión del alcance de estas alegaciones.

2. Participación

Los afectados y público en general no han tenido ocasión de participar ni alegar respecto al ruido aeroportuario hasta el momento de hacer alegaciones al MER, no existiendo tampoco en la actualidad ningún otro instrumento de participación en la gestión y control del ruido ambiental disponible por lo que sería muy recomendable arbitrar dichos cauces de participación constantes y fluidos.

Así mismo, para que la participación sea real y efectiva, el MER que finalmente se apruebe deberá pronunciarse sobre todas las alegaciones formuladas tanto a este documento como al anterior de 2007.

Alegación sexta

1. Incluir en el MER información sobre los déficit de información, participación y publicidad de las actuaciones de ampliación del aeropuerto de Barajas observados que han sido denunciados por ACIMA y otras personas y organizaciones, o que se denuncien en las alegaciones.

2. Recoger la petición expresa de publicación de la DIA de las rutas aéreas en vigor, el estudio de impacto ambiental llevado a cabo de las mismas, y de la autorización de la ampliación del aeropuerto y condiciones de operatividad de su nuevo TMA.

3. Ampliar información sobre las condiciones de operatividad del aeropuerto y sus pistas tales como condiciones de utilización de las rutas, límites de ruido autorizados a los aviones para cada punto de la trayectoria, distribución del tráfico por franjas horarias y rutas, etc.

4. Incorporar información sobre número y objeto de las peticiones de información y participación y quejas formulados por los afectados y sus respuestas.

SÉPTIMO.- SOBRE CÁLCULO DE ISOFONAS

La falta de datos concretos sobre las magnitudes introducidas en el sistema INM para cálculo de la huella impiden su verificación y contraste y por ende la posibilidad de que el público pueda alegar sobre el acierto, omisiones, errores o desviaciones de la huella calculada.

La forma de exponer el porcentaje de operaciones soportado por cada pista induce a error e impide conocer el volumen total de operaciones soportado por cada pista en función de la configuración, pues se han mezclado y unificado todas las operaciones en una sola tabla, cuando se debería haber hecho una tabla del 100% para la configuración norte y otra del 100% para la configuración sur. Así por ejemplo, se observa que el 13,14% de operaciones de configuración sur se ha restado de las operaciones de las pistas 36, por lo que se desconoce realmente si ambas pistas han soportado el mismo número de operaciones, pues aunque una de ellas soporte el 40,92% y otra el 45,87% para completar el 100% le falta un 13,14% que suponemos es el correspondiente a la configuración sur, desconociéndose a qué pista ha sido atribuido.

Se omite toda información sobre dispersiones reales (se emplean las del modelo INM) , o de los efectos de dicha desviación sobre el cálculo de la huella. Si a esto se le añade que no se facilitan las trazas de los desvíos es imposible que los afectados puedan conocer la realidad de su afección y por lo tanto aceptar o proponer medidas correctoras.

Se omite información sobre los valores de contaminación acústica que han sido manejados para realizar el cálculo, y aunque los datos pueden ser obtenidos de los TMR , éste no explica cómo se establece el cálculo del valor anual, si se contabilizan los días en los que no aparecen datos, el umbral a partir del cual se toma en consideración el ruido de avión, la altura a la que están ubicados los micrófonos, etc-

Tampoco se informa sobre la relación de esta huella con las otras calculadas por la CSAM o el Plan Director, ni los efectos y consecuencias de una y otras.

La omisión de tal información vulnera además lo contemplado en el artículo 4.1.5 de la Ley 27/2006 relativo al contenido mínimo de la información objeto de difusión, en el que figuran “*los datos o resumen de los datos derivados del seguimiento de las actividades que afecten o puedan afectar al medio ambiente*”.

Alegación séptima

- 1. Completar el cálculo de la huella en base a dos escenarios diferenciados, uno para configuración norte y otra para la sur, además del global, de forma que el 100% de las operaciones sean contempladas en ambas configuraciones.**
- 2. Anexar el total de las magnitudes de todos los datos tomados en cuenta para el cálculo de las diferentes huellas, tales como número de operaciones, tipos y modelos de aviones, utilización por rutas y por pista de los aviones, mediciones de los TMR, condiciones climáticas, altura respecto al suelo y trayectoria de los vuelos. Etc. indicando el prototipo resultante en cada caso.**
- 3. Recalcular la huella en base a datos de dispersiones reales, incorporándose resumen de los datos introducidos.**
- 4. Relacionar y comparar las isófonas calculadas en el MER con las aprobadas por la CSAM y Plan Director, determinando los efectos y el alcance de unas y otras.**

OCTAVO.- INFORMACIÓN SOBRE POBLACIÓN Y CARTOGRAFÍA

Estamos disconformes con la caracterización geográfica y poblacional llevada a cabo así como con los datos resultantes del cruce de datos entre isófonas y población y viviendas afectadas por cuanto si de hacer una prospección se trata, no basta con obtener datos de los planeamientos vigentes a fecha de 2007, sino que se deberían haber relacionado los planeamientos pendientes de aprobación, especialmente en las zonas donde su aprobación ha sido paralizada a la espera de la aprobación definitiva de las huellas acústicas. De otra forma no podrá llevarse a cabo una eficaz gestión del territorio, conforme al “enfoque equilibrado” que debe regir este proceso de aprobación del MER.

Tampoco es acorde a la realidad y a la legalidad, tomar en consideración un concepto restringido de viviendas y población, como es el de POBLACIÓN EFECTIVA o el de VIVIENDAS PRINCIPALES, SECUNDARIAS Y VACÍAS para calcular la población expuesta al ruido pues la Ley del Ruido habla simplemente de población y de viviendas, y si hubiera querido precisar más sobre el tipo de viviendas y población lo habría hecho. Esta diferenciación es contraria a la ley y por tanto nula de pleno de derecho pues supone REDUCIR ARBITRARIAMENTE EL NÚMERO DE VIVIENDAS Y POBLACIÓN AFECTADAS, como si, en el mejor de los casos, la población que ocupa dichas viviendas vacías en vacaciones o fines de semana por ser viviendas vacacionales, no sufriera afección acústica.

A mayor abundamiento se ha utilizado el censo del 2001, muy distinto al real del 2007, por lo que si no se disponía de otro debería haberse adoptado algún criterio de corrección para aproximarse a la realidad del año 2007, tal y como prescribe la Ley del Ruido cuando hace regencia a la necesidad de obtener datos del año anterior a la realización del MER.

Así mismo nos parece de “cuento de hadas” acudir a la encuesta de Ocupación en Apartamentos Turísticos realizada nada menos que en el año 2001 para conocer la “demanda” de ocupación de este tipo de viviendas y en base a dicha encuesta de “demanda” llegar a la conclusión, de que en el 2001 el grado de ocupación de las viviendas alcanzó el 75,30% y por lo tanto, el número de viviendas actuales registradas en el Catastro, debía reducirse en igual proporción, porque se presupone que el 24.70 están vacías.

Y como no podía ser de otro modo, tampoco a la hora de determinar el número de viviendas y población afectadas, se indica de que cifras se ha partido, por lo que la más mínima transparencia y fiabilidad exigiría informar sobre el número total de edificios, de ese total cuanto se considera vivienda, y cuanto se considera vacía, qué se entiende por tamaño medio de familia y por lo tanto, cuantos miembros o número de afectados se han calculado en cada vivienda “ocupada”, de ese modo se podría valorar si las cifras finales son acertadas o si hay omisiones relevantes.

Alegación octava

1. Deberá rehacerse el cálculo de viviendas y población afectadas con arreglo a datos transparentes y actualizados a 2007 sobre edificios, viviendas y población inscrita, sin distinción de si son viviendas ocupadas o vacías.

- 2. Se aportarán al MER datos tenidos en cuenta para hallar el número de viviendas y población afectados.**
- 3. Se indicará de estas viviendas, en cada municipio cuantas han sido ya insonorizadas y cuantas no o están pendientes de insonorizar.**

Por todo lo cual

SOLICITAMOS se rectifique el mapa de ruido estratégico del aeropuerto de Madrid-Barajas con arreglo a las alegaciones efectuadas, incorporándose la información que se precisa en las mismas, con carácter previo a su aprobación definitiva.

En San Sebastian de los Reyes, a 16 de febrero de 2009