



*"AFECTADOS IMPACTO AÉREO"*

Alegaciones a la Estrategia Española de  
Movilidad Sostenible

Asociación Nacional de Afectados  
por el Impacto del Tráfico Aéreo

7 de Febrero de 2009



## ALEGACIONES A LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

que formula la **ASOCIACIÓN NACIONAL DE AFECTADOS POR EL IMPACTO DEL TRÁFICO AEREO**, NIF G85559615 Registrada en el Registro Nacional de Asociaciones, Grupo 1, Sección 1, número nacional 591860 y con domicilio social en Madrid, Plaza Basilea nº 4, entreplanta izquierda, y en su nombre y representación su presidente **Don Luis Ramírez Vera**, DNI nº 1.084.031, siguiendo la propia numeración que consta en el documento sometido a información pública.

### 2. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD EN ESPAÑA

En relación con el transporte interurbano, no consta la contribución al mismo del transporte aéreo, del que se dice que es prácticamente despreciable, pese a es el de mayor ritmo de crecimiento (4,5%).

Como estrategia a largo plazo debería constar una previsión de dicho incremento y su contribución al total pues de otra forma no es posible determinar la necesidad de incrementar la capacidad de los aeropuertos, la de construir nuevos, la combatir el cambio climático, ni saber en qué medida es más sostenible mejorar la comunicación por ferrocarril en vez de potenciar la del avión.

#### 2.4.3. EMISIÓN DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

Falta una evaluación de lo que supone la contribución de los aeropuertos y el tráfico aéreo al ruido y contaminación del aire local y global, especialmente su contribución al cambio climático y producción de ozono troposférico, tampoco consta su afección a especies y hábitats protegidos.

### 4. OBJETIVOS PARA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE

De debería incluir en los objetivos económicos la satisfacción de necesidades "reales" no forzadas, para lo cual se habrá de hacer una consulta no sólo al sector comercial e industrial, sino a la población que va a ser afectada, si realmente desea un incremento "sostenible" de las infraestructuras de transporte.

Se debería incluir entre los objetivos sociales el proporcionar una mejora en las molestias que los ciudadanos sufren a causa del transporte, especialmente el aéreo.



#### 4.1. TERRITORIO, PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y SUS INFRAESTRUCTURAS

Incluir como objetivo genérico el reequilibrio modal, de forma que el transporte por tren mejore en precio y servicio al transporte aéreo, que es menos sostenible.

#### 5.1. TERRITORIO, PLANIFICACIÓN DEL TRANSPORTE Y SUS INFRAESTRUCTURAS

Sería un objetivo diseñar pasillos aéreos libres de viviendas e impedir que se construya debajo de ellos.

Se deberían delimitar “zonas tranquilas” sin afección de infraestructuras de transporte, no sólo para preservar espacios naturales, flora y fauna libres de presión urbana que favorezcan la vida silvestre en el medio rural, sino también zonas urbanas libres con buenas condiciones ambientales, aunque ello sea en detrimento de una facilidad de acceso, pues existe una mayoría creciente de personas que quieren poder ejercer el derecho a elegir un lugar de realización personal alejados de la contaminación vinculada al transporte, ahora que las nuevas tecnologías permiten poder trabajar desde cualquier lugar.

#### 5.2. CAMBIO CLIMÁTICO Y REDUCCIÓN DE LA DEPENDENCIA ENERGÉTICA

Se debería sensibilizar al público sobre la contribución del transporte aéreo al cambio climático, para lo cual es necesario previamente hacer estudios, publicar datos y hacer transparente dicha información.

#### 6.2. CAMBIO CLIMÁTICO Y REDUCCIÓN DE LA DEPENDENCIA ENERGÉTICA

Incluir como estrategia priorizar el transporte por tren frente al avión.

#### 6.2.3. MEDIDAS OPERACIONALES PARA EL TRANSPORTE AÉREO

Crear pasillos aéreos y servidumbres acústicas aeroportuarias para los que habiten en dichos pasillos.

Prohibir el uso de los aviones más contaminantes en las infraestructuras aeroportuarias con mayor incidencia ambiental.

Prohibir el uso nocturno de los aeropuertos próximos a las poblaciones.



#### 6.2.5. EFICIENCIA ENERGÉTICA Y SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE

Se debería incluir a en esta estrategia al transporte aéreo, que no está.

#### 6.2.9. ETIQUETADO ENERGÉTICO

Para facilitar el consumo responsable se debería trasladar un etiquetado energético en cada billete de avión, de forma que el usuario conozca su contribución a la producción de ruido y gases que produce el avión en que se traslada.

#### 6.3.2. ESTABLECIMIENTO DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES EN LAS CIUDADES

(ZBE) aquí solo se toma en consideración a los vehículos pero no las emisiones de los aeropuertos y las aeronaves y su contribución a la producción de ozono. Se deberían crear criterios para impedir que en áreas con dificultades para cumplir con los estándares de calidad del aire establecidos, se incrementara el tráfico aéreo.

#### 6.4.4. MEJORA DE LA SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL Y DE LOS AEROPUERTOS

Hacer auditorias técnicas de seguridad de las operaciones de los aeropuertos.

#### 6.5.5. APOYO A LA PROMOCIÓN DE LA INTRODUCCIÓN DE CONSIDERACIONES DE SOSTENIBILIDAD EN LA FISCALIDAD SOBRE VEHÍCULOS Y CARBURANTES EN EL ÁMBITO DE LA UNIÓN EUROPEA

Eliminar los beneficios fiscales al transporte aéreo y en el ámbito de la aviación civil, como la exención de IVA o el impuesto sobre hidrocarburos, pues ello es contrario al principio quien contamina paga y distorsiona la competencia entre otros modos de transporte como es el tren, tal y como estamos viendo con el AVE.

Establecer una tasa por ruido y contaminación al transporte aéreo que refleje la realidad de la contaminación, pues la actual es de efectos muy reducidos.



#### 6.5.7. INFORMACIÓN AL CIUDADANO

Establecer programas de ayudas a las ONGS en materia de educación y sensibilización sobre la sostenibilidad del transporte.

#### 6.3.3. DISEÑO DE MAPAS DE RUIDO

Incluir en los mapas de ruido estudios de molestias

INCLUIR OTRO APARTADO 6.3.5. para la ELABORACIÓN DE PLANES DE ACCIÓN PARA PRESERVAR LA BUENA CALIDAD ACÚSTICA ALLÍ DONDE LA HALLA.

#### 7.2. PLAN DE FORMACIÓN

Incluir alternativas al tren frente al avión por ser menos contaminante

En Madrid, a 7 de febrero de 2008

Fdº. Don Luis Ramírez Vera  
Presidente de la Asociación