



"AFECTADOS IMPACTO AÉREO"

LA ASOCIACIÓN CULPA AL DISEÑO Y LA OPERATIVIDAD DE BARAJAS COMO FACTORES DETERMINANTES EN EL CAOS

La Asociación Nacional de Afectados por el Impacto del Tráfico Aéreo ven que en el fondo de todo este caos que está sufriendo Barajas está su propio diseño, ya que éste no ha tenido en cuenta las recomendaciones de los Reglamentos de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional).

Consideramos que es el Gobierno del Estado, el responsable último del diseño, ejecución, aprobación y funcionamiento de esta compleja, caótica, cara, insegura e ineficiente infraestructura, por la que deben responder y dar soluciones tanto los gobiernos del PP como el PSOE, en vez de echarse reproches partidistas unos a otros, pues no olvidemos que si su puesta en funcionamiento y gestión es obra del gobierno del Sr. Zapatero, la aprobación de su diseño y operatividad, factores determinantes de este caos, son obra del gobierno del Sr. Aznar, gracias a la desastrosa e irresponsable gestión llevada a cabo por los respectivos responsables de AENA, y Ministerios de Fomento, Medio Ambiente y Defensa.

Las administraciones beneficiadas por esta infraestructura, (pues los ingresos e impuestos que Barajas genera a las arcas de la Comunidad de Madrid y los Ayuntamientos con suelo ocupado) y los ciudadanos y empresas que se benefician de este servicio y negocio, hasta hace poco en aumento, deberían compensar a los otros municipios y vecinos, que sin contraprestación alguna, ven limitados sus derechos y el descanso por las servidumbres aeronáuticas, entre las que se encuentran las acústicas, (tanto legales como de facto) necesarias para la realización de las operaciones de aterrizaje y despegue.

Víctimas: Pilotos, controladores, usuarios y afectados por el ruido de los aviones

Las compañías aéreas, que tras pagar sus tasas y cánones por la utilización del aeropuerto se vieran perjudicados por este caos de retrasos, desvíos a aeropuertos alternativos, cancelaciones de vuelos, pérdidas de enlaces y reclamaciones e indemnización a los usuarios, deberían reclamar a AENA y Ministerios, pues todo este mal funcionamiento o funcionamiento anormal del servicio aeroportuario se hubiera podido evitar de haberse observado para su diseño, funcionamiento y seguridad de las operaciones las recomendaciones de los Reglamentos de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional) y se podrían seguir evitando si AENA decidiese poner en práctica dichas recomendaciones y reglamentos.

Los pilotos y controladores, a los que se les obliga a trabajar a menudo prescindiendo de recomendaciones y normas de seguridad (cuando lo hacen, se les atribuye una huelga de celo o desobediencia), asumen el riesgo de enfrentarse a demandas de responsabilidad en caso de accidentes, si se probara dicha inobservancia como causa, cuando lo cierto que la configuración y uso de pistas y el actual sistema aeroportuario de Barajas no facilita la adopción de dichas medidas de seguridad en las operaciones, por lo que deberían ser más firmes en la petición de soluciones, y no limitarse a luchar por la reducción de ingresos o aumento de sueldos.

Los usuarios de los servicios aeroportuarios de Barajas que vienen padecido retrasos injustificados y perjuicios de todo tipo, así como molestias por cancelaciones de vuelos, falta de información y atención, si

consiguen aclararse de cómo, donde y a quien reclamar, harían muy bien en hacerlo, aunque sólo sea como terapia frente al estrés sufrido.

Los afectados y sufridores del impacto del tráfico aéreo que vemos como nos sobrevuelan o molestan los aviones, afectando a nuestro descanso y al goce pacífico de nuestras viviendas, compradas la mayoría antes de que el aeropuerto se ampliara y modificara sus rutas, o bien compradas bajo una huella acústica ilegal y de facto, silenciada o poco informada y, en cualquier caso no advertida en el momento de la compra ya hemos iniciado reclamaciones judiciales que, tras la reciente sentencia del Tribunal Supremo, se multiplicarán por miles, ante la injusticia de que unos padezcamos a costa del beneficio de otros y que los mismos decibelios de contaminación acústica sean aceptables para un avión e ilegales o prohibidos para cualquier otra infraestructura o maquinaria.

El caos de estos últimos días, está afectando en mayor medida a todos los colectivos enumerados, (salvo a los afectados por ruido, quienes hemos tenido ocasión de experimentar por pocas horas el paraíso que sería nuestro hogar sin el aeropuerto) y podría dar lugar a múltiples reclamaciones judiciales y en cadena, con desbordamiento de la capacidad de AENA, sin que por ello se llegue a una solución para Barajas, pues debido a *la complejidad del tema* (en donde la satisfacción del interés de unos perjudica a otros, la complejidad, incoherencia y lagunas de la legislación facilitan interpretaciones y sentencias contradictorias, hay corresponsabilidades en cadena, más propias del sistema que de personas y cargos concretos, y el elevado tecnicismo de la materia impide comprender la problemática), *la falta de información y pruebas* (no hay transparencia en los datos, que sólo tiene o debería tener AENA), *la falta de peritos independientes* (no existen expertos en materia de navegación aérea en nuestro país que no trabajen de una forma u otra para AENA) y la dificultad en suma de llevar a nuestros tribunales *una visión del conjunto* con las herramientas procesales y medios de que dispone el justiciable, llevará a que los Tribunales sólo puedan propiciar soluciones parciales o parches, que no harán más que alargar, si no agravar, la solución definitiva del problema del Aeropuerto, con un coste inútil que muy bien podría ser aplicado a solucionar los problemas desde su origen.

Si el aeropuerto de Barajas fuera una empresa privada, y si todos los perjudicados por su mal funcionamiento decidieran emprender las acciones de reclamación someramente enumeradas, lo más seguro es que entraría en quiebra o concurso de acreedores, en el que su Consejo de Administración no podría alegar como causa de exoneración de responsabilidad el hecho fortuito, tal como la niebla o la nieve, pues todos los aeropuertos sufren a menudo las mismas inclemencias con escasas y limitadas repercusiones.

Soluciones técnicas

Existe tecnología (de la cual dispone Barajas) para aterrizar sin apenas visibilidad y para deshelar y retirar la nieve de las pistas conforme va cayendo, de forma que al menos una de ellas (si el aeropuerto tiene 2 pistas) siempre esté libre, tanto para aterrizar como para despegar, por lo que disponiendo Barajas de 4 pistas, sólo se puede comprender tal paralización y caos (que le ha llevado incluso a cerrar a cal y canto el aeropuerto por falta de seguridad) en base a su desacertado diseño de pistas y su errónea operatividad, ya que, a diferencia de todas las pistas del mundo, en Barajas, éstas, sólo sirven para aterrizajes o para despegues, pero no para ambas funciones, y porque los aterrizajes y los despegues son interdependientes, es decir, sólo se puede aterrizar por las nuevas pistas si el piloto que va a aterrizar "VE" que no existe riesgo de colisión con los aviones que están dispuestos a despegar por las pistas que tiene delante, riesgo éste, el de colisión entre aterrizajes frustrados o fallidos y despegues, que ningún sistema de ayudas a la navegación puede solucionar cuando se quieren hacer operaciones simultáneas a pistas cuyos ejes de prolongación se cruzan, como es el caso de Barajas.

Estos problemas tal vez no habrían sido tan graves, y desde luego el aeropuerto no se habría cerrado, si AENA hubiera aceptado utilizar sólo dos pistas paralelas (y no cruzadas como ha hecho) al menos temporalmente, mientras las condiciones de escasa visibilidad y nieve se dieran, ya que existen y están en vigor rutas que lo permiten. La explicación de porqué no se ha hecho quizás esté en que ello supondría reconocer el grave error en que se ha incurrido con el diseño y operatividad del aeropuerto.