



"AFECTADOS IMPACTO AÉREO"

Peticiones a la Dirección General de
Evaluación y Calidad Ambiental

Asociación Nacional de Afectados
por el Impacto del Tráfico Aéreo

Febrero 2009



Peticiones que formula la Asociación Nacional de Afectados por el Impacto del tráfico aéreo a la Dirección General de evaluación y calidad Ambiental, con motivo de la entrevista que tendrá lugar el día 4 de febrero de 2008

1. Antecedentes y objeto de este escrito

La Asociación de Afectados por el Impacto del Tráfico Aéreo se constituyó el 4 de octubre de 2008 como asociación de ámbito nacional sin ánimo de lucro y está inscrita en el Registro Nacional de Asociaciones con el número 519.680. Forman parte de la asociación diversos colectivos y personas físicas afectadas por los aeropuertos de Alicante, Zaragoza, Barcelona y Madrid, estando así mismo en negociaciones con asociaciones vecinales afectadas por otros aeropuertos, sobre su incorporación a nuestra Asociación.

El objeto fundacional de la Asociación es lograr un cambio de modelo en la planificación, aprobación y gestión de las infraestructuras aeroportuarias, con el fin de propiciar un crecimiento sostenible del sector y la mejora de las actuales condiciones de explotación de las infraestructuras existentes. Los criterios y cambios que propiciamos vienen reflejados de forma muy general en el Manifiesto que se adjunta.

El presente escrito tiene como objetivo, dar a conocer a los responsables del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Medio Marino de la evaluación y control de la afección ambiental de las infraestructuras aeroportuarias, las medidas concretas que propugnamos como desarrollo y aplicación de nuestro Manifiesto que consideramos son competencia de este Ministerio, las cuales, a su vez, junto a otras de la competencia del Ministerio de Fomento, van a ser presentadas próximamente a la Presidenta de AENA, según acuerdo alcanzado el pasado 22 de diciembre.

Dado que el acuerdo con la Sra. Vivancos ha sido que AENA haría de ventanilla única en cuanto a la presentación y respuesta a nuestras peticiones, hemos querido aprovechar este encuentro para adelantarle el contenido de algunas de ellas, cuyas respuestas agradeceremos transmitan a la Presidenta de AENA, con el fin de facilitar la coordinación de las todas las respuestas a nuestras peticiones y respetar el acuerdo con la Sra. Vivancos.



II. Acceso a la información, participación , seguridad jurídica y control de la actividad

La falta de transparencia en la gestión y aprobación de las infraestructuras aeroportuarias civiles y militares entendemos que ha llegado a su fin, pues tienen poco que ver con los gobiernos y sociedades democráticas, y es abundante la normativa y jurisprudencia que repudian las actuaciones de hecho y arbitrarias de las administraciones, especialmente cuando ello conlleva una limitación de derechos fundamentales.

En nuestro ordenamiento jurídico, cualquier actividad molesta o contaminante, sea pública o privada, ha de ser aprobada, autorizada y publicada, tras un procedimiento en el que la administración ambiental, con carácter previo, ha evaluado la afección ambiental, el promotor y administración autorizante ha consultado a los posibles afectados y público en general, ha establecido unas condiciones de ejercicio de la actividad para evitar sus repercusiones negativas más allá de lo autorizado o aconsejable , ha determinado un procedimiento de control de la contaminación para evaluar si la actividad se ejerce conforme a lo autorizado o si se producen efectos no previstos, pudiendo finalmente adoptar dicha administración autorizante o la ambiental medidas coercitivas y sancionadoras para corregir las conductas que lo incumplan.

Los afectados no entendemos porqué la actividad del transporte aéreo, (especialmente cuando es una actividad comercial más de las muchas que el ser humano lleva a cabo) no se rige por estas normas básicas de convivencia que los ciudadanos nos hemos dado para la protección de la salud y el medio ambiente, por lo que nuestra primera y fundamental petición es que el transporte aéreo se someta a las mismas condiciones legales de ejercicio, control de dicha actividad y respecto ambiental, pues a la postre todos vivimos dentro de un mismo ambiente.

Pieza fundamental de esta petición de base es el respeto y efectividad de los derechos de acceso a la información, participación pública y acceso a la justicia, recogidos en el Convenio de Aarhus, cuya infracción sistemática por parte de las administración ambiental y sustantiva, han motivado que esta Asociación haya formulado recientemente un escrito de alegaciones (mas bien una queja) al borrador de informe nacional sobre cumplimiento del Convenio, preparado en este mismo Ministerio, cuyo copia adjuntamos.

Pretendemos que en adelante los ciudadanos estén debidamente informados a la hora de la tomar decisión sobre dónde fijar su domicilio y lugar de realización personal respecto de las condiciones ambientales de cada lugar en relación con el transporte aéreo, estén informados sobre la afección a su salud y calidad de vida y seguridad que supone vivir en el



área de influencia de un aeropuerto, que esa área esté debidamente delimitada y que sus límites nos se modifiquen arbitrariamente, por razones que se le escapan o sin haber sido previamente informados, sin posibilidad de participar y pretendemos que toda posible afección sea evaluada ambientalmente, aprobada mediante acto recurrible y vigilada en cuanto a a su afección por un órgano independiente y transparente, en el que el ciudadano pueda confiar.

El ejercicio práctico y real de tales derechos requiere, a nuestro entender, entre otras y "prima facie", la adopción de las siguientes medidas a todo tipo de infraestructuras aeroportuarias, operaciones de aterrizaje y despegue y rutas aéreas, tanto civiles como militares.

1. La aprobación de una **planificación y estrategia** nacional y autonómica sobre el desarrollo de infraestructuras aeroportuarias civiles y militares, aprobadas tras un período de debate y participación pública, que permita a todo ciudadano elegir con libertad donde fijar su residencia y domicilio sin verse afectado por infraestructuras de este tipo y que propicie un debate social sobre el tipo de desarrollo sostenible que queremos para el transporte aéreo. Esta planificación, que debería estar armonizada con la planificación del resto de los sistemas de transporte y ordenación territorial a escala nacional, redundaría en una mayor optimización de los recursos públicos de todo tipo y el uso racional de recursos naturales.
2. La **revisión de los planes directores** de los aeropuertos civiles para adaptarlos a la realidad actual, cuya revisión será sometida a una evaluación ambiental estratégica, con arreglo a la legislación actual, toda vez que los aprobados hasta ahora no han sido sometidos a información pública ni evaluados ambientalmente y dado que, según su legislación reguladora, ya han transcurrido los 8 años previstos para su revisión.
3. La realización de **planes directores en los aeropuertos militares o mixtos.**
4. **La aprobación mediante acto administrativo recurrible y motivado**, publicado en BOE, **previo sometimiento a evaluación de impacto ambiental** (o decisión motivada sobre su exclusión, en su caso) **de todas las rutas aéreas de entrada y salida** de los aeropuertos que en adelante se pretendan poner en funcionamiento, de suerte que cualquier variación en las evaluadas y aprobadas, deban ser sometidas de nuevo a evaluación ambiental en aquellos aspectos significativos y aprobadas en igual forma. En cualquier caso toda ruta o su modificación deberá se comunicada a los posibles afectados en una fase temprana del procedimiento de aprobación,



- cuando todas las opciones son posibles, incluida la no aprobación de la ruta.
5. Los actos administrativos que aprueben rutas aéreas deberán informar sobre los **límites de ruido establecidos para cada punto de su trayectoria** - previamente determinados - los **desvíos** máximos permitidos en cuanto a desplazamiento lateral y altura, tipos de aviones que la usarán, y demás condiciones de utilización, seguimiento y control de su uso por las compañías aéreas.
 6. Los actos administrativos que aprueben rutas aéreas deberán informar sobre las repercusiones de la **contaminación química y emisiones** de gases derivadas de su uso previsto y su posible afección a la salud, deben establecer los límites permitidos y su control, al igual que para cualquier otra actividad.
 7. Respecto a las **rutas aéreas actualmente en vigor**:
 - a. Las que difieran de las tenidas en consideración en la evaluación de impacto ambiental de la infraestructura, serán sometidas a evaluación de efectos ambientales y corregidas si fuera menester.
 - b. De igual modo se revisarán y someterán a evaluación de impacto las rutas que tras su puesta en funcionamiento hayan tenido quejas significativas de los afectados.
 - c. Se publicarán en el BOE todas las rutas en vigor, expresando sus condiciones de uso para las aerolíneas
 8. La publicación en el BOE de las **condiciones de operatividad** de todos los aeropuertos en funcionamiento pues resulta un contrasentido que se publiquen las medidas restrictivas para las operaciones para atenuar el ruido y no se publique a qué operatividad se refieren dichas medidas restrictivas.
 9. La realización de **auditorías técnicas de seguridad** operativa y funcional de los aeropuertos y de todas las operaciones en vigor y proyectadas así como **los planes de emergencia** para el supuesto de colisión o accidente de aviones en vuelo y en el Área Terminal. La publicación estudios y análisis de riesgos es preceptiva según Convenio de Aarhus.
 10. Se dará información actualizada en la web de cada aeropuerto sobre **infracciones** de las condiciones de operatividad fijada para cada ruta por las distintas compañías, procedimientos sancionadores abiertos y resoluciones condenatorias.
 11. Se establecerá un servicio de **información on-line** a los ciudadanos independiente, permanente y fiable de la contaminación, régimen de



uso y afección del uso de las rutas aéreas llevadas a cabo por cada una de las compañías aéreas.

12. Se establecerá un servicio Web de formulación de denuncias por ruido de aviones y seguimiento de las mismas, con información periódica de volumen, tipo y procedencia de las **denuncias y su tramitación**.
13. Realización y publicación de **estudios de molestias** por ruido en las poblaciones circundantes de cada aeropuerto existente así como con carácter previo a la formulación de mapas de ruido y al diseño de infraestructuras y rutas aéreas.
14. Realización y publicación de **estudios de contaminación química** producida por cada una de las rutas en su entorno y su contribución a la contaminación atmosférica de la zona y al cambio climático en su conjunto.
15. La participación de la Asociaciones de afectados y de protección ambiental en los **órganos de participación** establecidos o por establecer para el asesoramiento y el seguimiento de la actividad del transporte aéreo y cada una de sus infraestructuras.
16. La formulación de **consultas previas** a las Asociaciones de afectados y de protección ambiental, universidades y demás instituciones de carácter científico que puedan aportar datos sobre la sostenibilidad del transporte aéreo en las fases iniciales de diseño de la infraestructura y, en cualquier caso previas a la formulación de los estudios de impacto ambiental, así como en la aprobación de disposiciones de carácter normativo o reglamentario o planes, con el fin de garantizar el derecho de participación reconocido a éstas, en las fases más tempranas del procedimiento de aprobación del plan, norma, ruta aérea o infraestructura, cuando todas las opciones, incluida la no realización, son posibles.
17. La consideración con el carácter de **"interesados" a la población** previsiblemente afectada por cualquier actuación relacionada con la aprobación o modificación de rutas, de su afección acústica o de isófonas así como los procedimientos anti-ruido y restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos, de las que son un ejemplo las circulares 1/2006 y 2/2006 por la que se establecen procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y Barcelona respectivamente



IV. Información y mediciones de ruido y calidad del aire

Tampoco entendemos los afectados por el impacto aéreo porque cuando se trata de cualquier otra actividad ruidosa, los valores límite de emisión de ruido o gases han de ser respetados por cualquier foco emisor, sea de titularidad pública o privada, pero cuando se trata de la contaminación producida por una aeronave, no, como si la forma de operar dicha aeronave no tuviera influencia en sus efectos contaminadores.

Esta incoherencia y quiebra del principio de igualdad se produce tanto para los residentes en las llamadas huellas acústicas (quienes además del derecho a insonorización deberían ser indemnizados de los derechos de uso y disfrute de sus espacios exteriores, tales como jardines o zonas públicas y su afección a la salud) como a los que están fuera de ella, que amén de no estar insonorizados, ven cómo la calidad acústica y ambiental en el interior y exterior de sus viviendas ha sufrido deterioro más allá de lo tolerable y legalmente establecido, sin apenas capacidad de defensa, ya sea por falta de desarrollo normativo o por falta de disponibilidad de datos sobre la actividad contaminante.

Un desarrollo sostenible de la aviación comercial exige no sólo respetar dichos derechos de igualdad y protección ambiental, sino la protección de aquellas zonas tranquilas y espacios naturales poco transformados donde se goce de buena calidad acústica y del aire, pues dichas normas, especialmente las de ruido y calidad del aire ambiente, se fundan en principios de protección de la calidad ambiental allí donde la haya y reducción de la existente hasta valores objetivo, cada vez más restrictivos, pero nunca, NUNCA, faculta para el incremento de la contaminación hasta alcanzar un valor límite determinado, como si hubiera alguna bula para contaminar, antes bien al contrario, dado que el actual grado de desarrollo ha puesto ya en peligro el equilibrio de los ecosistemas y nuestra calidad de vida, se trata de restablecer dicho equilibrio, preservando lo conservado y reduciendo la contaminación actual.

Esta impunidad y desigualdad está siendo propiciada por la actual regulación del ruido aeroportuario y el sistema de medición de ruido de AENA, así como por la inaplicación de la normativa de calidad del aire al transporte aéreo, quedando eximido de todo límite en su actual crecimiento, en el que no se toma en consideración su coste ambiental ni su coste económico.

En cuanto al ruido, actualmente sólo se contemplan como valores a partir de los cuales se ha de permitir o no una actividad, la media de ruido de todo un período horario, hayan eventos sonoros de aviones o no, en vez de medirse la media de los eventos sonoros producidos por los aviones en un período y su valor porcentual respecto a todo el período, así como los picos o Lmax. Esta disfunción está permitiendo el contrasentido de que las



poblaciones situadas en la huella acústica, gracias a la insonorización (si esta fuera efectiva) guarden en el interior de sus viviendas la calidad acústica exigida por la norma autonómica, mientras que las que están fuera no, pese a que los picos y medias de cada evento sonoro sobrepasen dichos valores límite. Así mismo se establecen mapas de ruido diferentes para las infraestructuras y para las poblaciones, como si de dos mundos diferentes se tratara, lo cual tampoco favorece el deber de cooperación y acuerdo entre diferentes niveles de la administración ni proporciona una información real y comprensible al ciudadano.

La desigualdad de trato tiene su máximo exponente cuando de infraestructuras **militares** se trata, pues en este caso la bula para contaminar parece de origen divino, pues desconocemos que exista alguna norma o sistema de control de la contaminación acústica y atmosférica para tales actividades, al menos al alcance del ciudadano.

En base a estos derechos a la igualdad y respeto de la buena calidad ambiental allí dónde la haya solicitamos:

18. La adaptación y respeto de todas las infraestructuras aeroportuarias a las normas reguladoras y valores límite y objetivo del ruido y contaminación establecidos en **cada Comunidad Autónoma** y municipio, como cualquier otra actividad potencialmente contaminante.
19. La definición de **valores límite** para cada uno de los valores SEL, Lmax, Leq 10, Leq 50, o cualquier otro que permita evaluar los ruidos discontinuos de los aviones, la diferencia con el ruido de fondo o clima sonoro, por ser esta diferencia la que causa en mayor medida la molestia. Dichos valores límite serán inicialmente consensuados con la Asociación a modo de ensayo, puestos en práctica y evaluados en cuanto a sus molestias para posteriormente ser aprobados mediante la norma reglamentaria que corresponda.
20. La **instalación de medidores** de ruido asociados a rutas aéreas en todas las zonas donde exista afección acústica por ruido de aviones y denuncias o quejas sobre su impacto.
21. La **prohibición de edificación en los pasillos aéreos** existentes o que se prevean ejerciendo a tal efecto, en su caso, el derecho a expropiación o estableciendo servidumbres con arreglo a las normas de expropiación forzosa.
22. La preservación de las **zonas tranquilas y espacios naturales** protegidos frente a la contaminación ambiental e impacto de los aviones, fijando, en caso de no poder evitarse, valores límite de emisión y condiciones de operación específicos para las rutas que los



sobrevuelen, de forma que se garantice la preservación de la calidad acústica existente cuando hayan de ser afectados por una ruta.

23. La adopción de las medidas reglamentarias necesarias para la puesta en funcionamiento de un **procedimiento sancionador por** sobrepasar los valores límites de ruidos previamente establecidos como valores límite de emisión para cada punto de las trayectorias y espacios preservados.
24. La medición e información al público sobre la **contaminación atmosférica** producida por el tráfico aéreo en relación con la contaminación total de cada ámbito geográfico determinado y su afección a la población local, autonómica y nacional, para lo cual se establecerán estaciones de medición conforme a lo establecido por la reciente Directiva de calidad del aire.
25. El establecimiento de procedimientos operativos de aeronaves y rutas que maximicen el mínimo impacto ambiental, tanto acústico como de gases.
26. Dotar a las infraestructuras aeroportuarias, aviones y pilotos de **“las mejores tecnologías y conocimientos disponibles** para evitar la contaminación.
27. La **redefinición de rutas** con arreglo a valores límite de emisión de ruido y gases, previamente determinados y consensuados con los afectados, pues no aceptamos que los Ayuntamientos nos representen en esta tarea, toda vez que en casos como en Madrid o Barcelona, sus intereses urbanísticos han estado en conflicto con los nuestros.

III. Medidas compensatorias y de carácter económico

Toda actividad humana tiene una afección ambiental en mayor o menor medida y cuando dicha afección ha de recaer inevitablemente sobre un espacio protegido o especie de fauna, o puede afectar a la salud o generar molestias a las personas se establecen medidas correctoras para evitarlo, con carácter previo a la puesta en funcionamiento de la actividad o, si ello no fuera posible por necesidad imperiosa justificada, medidas compensatorias.

En el supuesto de tener que afectar a especies protegidas se suelen establecer como medidas correctoras y compensatorias el traslado de dicho hábitat, la protección de otra especie equivalente, previéndose en último caso, cuando nada de esto es posible, su resarcimiento económico. En cualquier caso, para tomar una decisión correcta sobre qué medida adoptar



y evaluar su efectividad se ha de partir de un conocimiento previo del hábitat, del comportamiento y usos de la especie afectada, de su posible evolución en el tiempo, y de un conocimiento exhaustivo de las repercusiones de la actividad en cada uno de los elementos a proteger, tras lo cual es posible determinar qué tipo de medidas se han de contemplar para la preservación en buen estado de conservación y desarrollo de dicha especie, o de la biodiversidad en su conjunto, si dicha especie se viera afectada irremediablemente. También se entiende que existe afección cuando se produce cualquier alteración “sensible” o “apreciable” tanto del hábitat como de la propia especie.

Sin embargo cuando se trata de evaluar la afección de tráfico aéreo a las personas no se tiene el mismo cuidado, ni se legisla en forma semejante (tal vez porque somos especie invasora en vez de a proteger) por lo que sólo se contempla como valor límite al crecimiento el daño grave a la salud, (difícil de determinar al ser una contaminación ambiental en la que intervienen muchos factores) considerándose que éste sólo puede tener lugar cuando el ruido del avión supera los 85dB, como si de un hecho aislado se tratara, en contra de otros criterios sostenidos por la OMS, para ruidos discontinuos pero constantes, como es el tráfico aéreo, que con índices más bajos, también consta acreditado por sus estudios la afección a la salud. Tampoco se evalúan las molestias, las alteraciones de nuestro hábitat, las alteraciones de nuestras conductas como el descanso y sosiego, la afección a la convivencia familiar y la pérdida del valor de nuestras propiedades, alteraciones todas ellas apreciables y sensibles en todos nosotros y, por ende, ni se corrigen ni se compensan, contraviniendo así principios reguladores de nuestro ordenamiento jurídico que nos protegen con carácter general frente a las inmisiones y daños originadas por actividades llevadas a cabo por otros y obliga a éstos a resarcirnos del daño moral, físico o patrimonial producido, por esta “bula” que no comprendemos, con la que cuenta el tráfico aéreo.

Para corregir este desequilibrio o desigualdad, en el que el beneficio directo de unos se hace a costa de la merma directa de los derechos, patrimonio y calidad de vida de otros, y que además afecta a nuestros ecosistemas y al clima, es decir a todos, solicitamos:

28. La **indemnización** económica de los directamente afectados por ruido de aviones superiores a los valores límite de emisión establecidos para las diferentes áreas de sensibilidad acústica y el resto de focos emisores en cada comunidad autónoma, hasta tanto y en cuanto no se le restituya la calidad acústica ambiental preexistente a la infraestructura.
29. La adopción de medidas **compensatorias** para las poblaciones y municipios afectados en su ambiente público por ruido de aviones.



30. Establecimiento de impuestos o **tasas** al tráfico aéreo que reflejen el coste efectivo de su contaminación toda vez que las existentes no han sido formuladas con arreglo a criterios de eco-economía, es decir no reflejan el coste de la afección a las personas y sus patrimonio, ni el coste de la descontaminación los daños derivados del cambio climático, al que en gran parte contribuyen.
31. La eliminación de la exención de **impuestos como el especial sobre los hidrocarburos o el IVA** a favor de la aviación pues ello contraviene el principio de quien contamina paga y es contradictorio con la tasa de ruido.
32. Información puntual de las **compañías** que haciendo uso de las rutas aéreas infrinjan las normas de uso cuyo establecimiento solicitamos en los anteriores apartados pues ante la afirmación de AENA de que ella o los aeropuertos no son los responsables del ruido y contaminación, necesitamos información puntual sobre las condiciones de utilización de las rutas y compañías que las infringen para poder reclamarles a ellas el resarcimiento de los daños que nos producen.

IV. Medidas para la seguridad jurídica

La normativa relativa a la navegación aérea en nuestro país está poco desarrollada, no se adapta a las normas de protección ambiental vigentes para el resto de las actividades, y hasta resulta contradictoria, apreciándose una falta de definición de términos, conceptos y distribución de competencias que empobrecen su aplicación y sobre todo causan una gran inseguridad jurídica.

La adopción de las medidas que hasta ahora hemos interesado, muchas de ellas precisarán un desarrollo o modificación normativa, pero hay otras que por ser básicas destacamos en este apartado:

33. Definición de lo que es una **infraestructura aeroportuaria**. Según la legislación aplicable a los Planes Directores este concepto incluye tan sólo el espacio físico ocupado por el aeropuerto y sus instalaciones y a lo sumo el área de afección de sus servidumbres entre las que se encuentran las acústicas, pero no las huellas acústicas o isófonas pues estas no reúnen los requisitos de una servidumbre aeroportuaria.
34. Definición y desarrollo del concepto **de servidumbre acústica aeroportuaria** y **procedimiento** y condiciones para su establecimiento, derechos y deberes derivados, etc. La utilización de conceptos como huella acústica, isófona, área de afección acústica como sinónimos de servidumbre acústica aeroportuaria produce



confusión, indefensión, inseguridad jurídica y sobre todo un desconocimiento de los derechos y deberes derivados de una situación u otra. La definición de estos otros conceptos similares y sus efectos también precisan una revisión de la legislación actual.

35. Redefinición de **competencias** y **órganos responsables** de forma que haya una clara separación e independencia entre órgano regulador, órgano ejecutivo, órgano consultivo, órgano de control y órgano sancionador en todas las áreas y materias afectadas por el tráfico aéreo, tales como el medio ambiente, la seguridad de las operaciones, la realización de mapas acústicos, la aprobación y certificación de infraestructuras y sus rutas, la rendición de cuentas de la explotación, entre otras.
36. Establecer el carácter de **vinculante de los informes** sectoriales relacionados con la navegación aérea y su afección ambiental y su prevalencia frente los planes urbanísticos, con el fin preservar pasillos aéreos e impedir que bajo huellas o zonas de afección acústica de facto o legales, se aprueben planes urbanísticos o se den licencias para usos incompatibles.

En Madrid a 4 de febrero de 2009