

Recurso ordinario 848/06/02
Sala de lo Contencioso-Administrativo
Sección 8ª

AL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID

DON LUIS AMADO ALCÁNTARA, procurador de los Tribunales y de Doña Mª ÁNGELES LÓPEZ LAX, y LA ASOCIACIÓN PARA LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL ACIMA, según tengo acreditado en los autos de recurso ordinario nº 848/2006 como mejor proceda DIGO:

Que conforme a lo acordado en providencia de 22 de septiembre y 28 de noviembre de 2006, notificada el 15 de diciembre, paso a formalizar DEMANDA frente al MINISTERIO DE FOMENTO, COMISION INTERMINISTERIAL ENTRE DEFENSA Y FOMENTO, AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA, con domicilio en c/ Peonías 2, Edificio Piovera Azul de Madrid CP 28042, MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, con domicilio en Plaza San Juan de la Cruz, s/n de Madrid, COMISIÓN DE SEGUIMIENTO DE LAS ACTUACIONES DE AMPLIACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE MADRID (CSAM) con domicilio en la calle López de Hoyos, por la desestimación presunta del recurso de alzada interpuesto por mis representadas frente al Secretario General de Transportes contra la Resolución de 27 de enero de 2006 de la Dirección General de Aviación Civil para la autorización de la puesta en funcionamiento las pistas 36R/18L y 33R/15L del aeropuerto de Madrid-Barajas¹ la cual se adjunta, fundamentando la demanda en los siguientes

HECHOS

PRIMERO.- INTERÉS Y PERJUICIO DE DOÑA Mª ÁNGELES LÓPEZ LAX

A partir del 7 de julio de 2005 el Aeropuerto de Madrid-Barajas comenzó a operar con nuevas rutas de aproximación y despegue, inicialmente previstas para el momento de la puesta en servicio de las nuevas pistas objeto de ampliación, afectando con ello muy significativamente la calidad de vida e incluso la salud de los vecinos de urbanizaciones y municipios del norte y entre ellos la de mi representada Doña Mª

¹ Se adjunta como **DOCUMENTO N°1** la resolución de 27/01/2006 de la DGAC

Ángeles López Lax al tener su domicilio en la Urbanización de Ciudadcampo, de San Sebastián de los Reyes, en la calle Cerro del Toro nº 20, situada precisamente en el extremo nor-oeste más próximo a una de las nuevas rutas aeronáuticas.²

A partir de dicha fecha mi representada desplegó una amplia actividad a fin de obtener información y comprender el motivo, duración y legalidad de tal agresión, a cuya actividad se fueron incorporando otros muchos afectados y entre ellos la Asociación para la Comunicación e Información Medioambiental ACIMA, lo cual le consta sobradamente al Ministerio de Fomento y AENA, por las diferentes peticiones de información que desde entonces le ha formulado la Asociación y quejas de Doña M^a Ángeles López Lax.³

Como evidencia del perjuicio y daño producido por la contaminación acústica a mi representada tras la modificación de las rutas, se adjunta pericial acústica de IAG⁴ realizada en su domicilio el pasado 26 de julio de 2006 y un certificado médico psiquiátrico del Doctor Don Eusebio Mejías⁵ en el que se diagnostica a Doña M^a Ángeles López Lax un "Trastorno adaptativo crónico mixto, con ansiedad y estado de ánimo depresivo" a raíz del repetido cambio de rutas.

En la pericial acústica aportada se constata la afección actual del domicilio de mi representada como resultado de los **307 impactos acústicos de aeronaves** registrados el día de la medición (en septiembre de 2005, fecha de la primera peritación llevada a cabo por IAG, eran 195) **de los cuales 268 sobrepasaron el valor límite de 55dB en el exterior de la vivienda**, establecido por la legislación autonómica y la planificación urbanística del municipio de San Sebastián de los Reyes para viviendas residenciales y para la Urbanización Ciudadcampo, respectivamente, habiéndose **sobrepasado el límite de 35dB en el interior, en 172 ocasiones por los sobre vuelos de aeronaves. La secuencia de las aeronaves es frecuentemente de cada minuto o minuto y medio.**

Se adjunta PLANO⁶ de la zonificación acústica del Planeamiento Urbanístico de San Sebastián de los Reyes en vigor en el que se establece para Ciudadcampo un valor de inmisión **inferior a los 55dB.**

En su conjunto y dado que el perito IAG efectuó también mediciones en el exterior de la vivienda al poco de iniciarse las nuevas rutas en septiembre de 2005 y estudió la

² Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 2** ortofoto de la zona norte publicada por Google cuando la cuarta y la quinta pista (36R/18L y 33r/15L) todavía no estaban construidas. Se aprecia el entorno natural de la urbanización Ciudadcampo y el pasillo verde que todavía no estaba construido entre San Sebastián de los Reyes y la urbanización Fuente del Fresno.

³ Se adjuntan como **DOCUMENTOS 2 BIS** dos cartas de AENA a Doña M^a Ángeles López Lax de 1 y 22 de agosto de 2005 de respuesta a quejas por ruido y sobre vuelo de aeronaves.

⁴ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 3** informe pericial acústico de IAG llevado a cabo el 26 de julio de 2006 tanto en el exterior como en el interior de la vivienda de Doña M^a Ángeles López Lax en la urbanización Ciudadcampo, Paseo Cerro del Toro nº 20.

⁵ Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 4** informe copia del pericial del Psiquiatra Don Eusebio Mejías incorporado a la reclamación patrimonial.

⁶ Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 5** PLANO de la zonificación acústica del Planeamiento Urbanístico de San Sebastián de los Reyes .

afección acústica de Ciudadcampo antes de la modificación de las rutas, partiendo de datos de la estación de medición nº 24 del SIRMA⁷, su conclusión es que éstas nuevas rutas han supuesto para mi representada **un incremento de 14,5dB**, equivalente un incremento de 27,5 veces la sensación sonora.

Quiere ello decir que si bien, actualmente, hay días en que el leq total (no el parcial de cada avión) no llega a los 55dB, los valores de calidad acústica previas a la contaminación eran tan bajos (sólo se escuchaban ruidos naturales y algún vehículo aislado) que un aumento tan considerable de 14,5dB ha supuesto la pérdida de los valores y calidad de vida que precisamente constituían las señas de identidad de dicho espacio semi-urbano (junto al Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares) que es la Urbanización Ciudadcampo y especialmente su vivienda. Es decir, en este supuesto se habría de haber tomado en consideración el "ambiente sonoro" para apreciar la afección, pues no es el mismo impacto recibir un evento sonoro de 60dB en una ciudad donde el nivel de fondo es semejante que en el campo y prueba de ello es que la diferencia entre el ruido de avión del ruido total a penas llega a 1dB. Es decir el 98% del ruido en la vivienda de mi representada en Ciudadcampo, actualmente lo configuran los aviones.

La degradación de las condiciones ambientales y de habitabilidad del hogar de mi representada con respecto a la situación previa al 7 de julio de 2005 le impiden el descanso, el sosiego y el disfrute de su propiedad, habiéndole incluso producido la aceptación o acomodación a su nueva realidad, una afección psíquica por la pérdida sufrida, de la que todavía no se ha recuperado.

SEGUNDO. EL PERJUICIO Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO EXTEMPORÁNEA DE LAS NUEVAS PISTAS .

Forma parte del expediente administrativo el acta de la 11ª reunión de la CSAM de 28 de enero de 2004 por la que se aprobaron las huellas acústicas o isófonas correspondiente a la nueva operativa del aeropuerto tras la ampliación a las pistas 36R/18L y 33R/15L, en las que figuran las rutas asociadas a las huellas, aprobadas por CIDEFO en su reunión 02/04 (documento nº 2) según Acta de la Sesión del Plenario 02/04 de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIFEFO) incorporada al expediente, por la que se aprueban en el Punto 12 los nuevos procedimiento instrumentales de salida y maniobras de aproximación del aeropuerto de Madrid-Barajas que, una vez publicados en el AIP, deberían haber sido puestos en funcionamiento a partir del 5 de febrero de 2006, fecha acordada para la puesta en funcionamiento de las nuevas pistas en la Resolución objeto de recurso. La razón de ser o el motivo de dicha

⁷ Sistema de monitorización del ruido instalado por AENA en la senda de ruta de aviones.

aprobación lo constituye pues la adaptación de las rutas de salida y aproximación al nuevo campo de vuelos resultante de la ampliación.

Entre las rutas incorporadas a la configuración norte del aeropuerto, según se aprecia en los planos de las isófonas del acta nº 11 que se incorporan así mismo en color para su mejor apreciación ⁸, figuran la RDL 323 SSE que gira al oeste y a partir de la cual se han desarrollado varias rutas que es la que mas afecta durante el día a mi mandante, al transcurrir muy cerca de su vivienda y la RDL 003SSE, que al aproximarse más a Ciudadcampo por el sur también ha incrementado el ruido de fondo durante el día y durante la noche tal y como ha acreditado en la pericial.

Del plano de isófonas incorporado y de las mediciones efectuadas por IAG tanto en el año 2005 como en el 2006 se ve claramente que la isofona de 55db ha alcanzado a Ciudadcampo, **evidenciándose con ello un error manifiesto de cálculo de la huella**, pues según dicha huella, dicho valor sólo deberían alcanzarse para el año 2025 (fecha de saturación del aeropuerto y que es el peor de los casos) a una distancia al menos de 2km del extremo noroeste de la urbanización, que es donde se ubica la vivienda de mi representada.

Decimos que "deberían" haber entrado en funcionamiento tras la resolución de autorización objeto de recurso, (el 5 de febrero de 2006) porque la realidad es que su puesta en funcionamiento fue adelantada por AENA al 7 de julio de 2005 sin acuerdo previo que lo amparase pues la Resolución de 14 de abril de 2005⁹, de la Dirección General de Aviación Civil, por el que se autoriza el uso en situaciones de contingencia de las pistas 15L-33R y 18L-36R del Aeropuerto de Madrid-Barajas prevé el uso de las mismas para situaciones especiales, muy concretas y limitadas, dando aviso previo a los municipios afectados, circunstancias todas estas que no se dan en este caso tal y como se puso de manifiesto en la 17ª reunión de la CSAM. Además la frustrada que ha dado lugar a dicho cambio de ruta y su puesta en servicio antes de lo previsto es de una de las pistas antiguas la 33L que no tiene nada que ver con la ampliación del aeropuerto a las otras dos pistas 15L-33R y 18L-36R.

Según resulta del acta de la CSAM nº 17¹⁰ celebrada el 2 de septiembre de 2005, que queda incorporada, el Director del Aeropuerto informó que

... "como consecuencia de la entrada en vigor de la nueva trayectoria de aproximación frustrada de la pista 33L el pasado 7 de julio de 2005 se empezó a operar con parte de las trayectorias utilizadas para la elaboración de las huellas acústicas del aeropuerto de Madrid Barajas, aprobadas por la CSAM con fecha de 28 de enero de 2004..... generó un incremento del ruido y por tanto la queja de las urbanizaciones del norte.

En esta misma reunión el representante de San Sebastián de los Reyes dio cuenta de las quejas de sus vecinos que habían tenido que soportar elevados niveles de

⁸ Se incorpora como **DOCUMENTO Nº 6** isófonas aprobadas por la CSAM en 80% de configuración norte.

⁹ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 7** Resolución de 14 de abril de 2005

¹⁰ Se adjunta como **DOCUMENTO Nº** acta nº 17 de la CSAM

ruido y su disconformidad con la decisión tomada por AENA y el Ministerio de Fomento el 7 de julio de 2005, pues se debería haber producido antes una consulta previa a la CSAM.

El motivo de haber tenido que cambiar la frustrada de la pista 33L y con ello las rutas en configuración norte y las isófonas aprobadas por la CSAM, así como su puesta en funcionamiento adelantada, no obedece **a razones de utilidad pública de la navegación, ni son consecuencia de la ampliación del aeropuerto sino a actuaciones arbitrarias y de hechos consumados de la Administración por razones urbanísticas e interés particular** a favor del propietario de las nuevas torres que se están elevando en lo que fuera la ciudad Deportiva del Real Madrid según nota de prensa de 17 de mayo de 2004 del propio Ministerio de Fomento adjunta¹¹. En la expresada nota se hace constar:

El Ministerio de Fomento ha desbloqueado definitivamente los obstáculos para la construcción de un total de tres torres en los terrenos de la Ciudad Deportiva informando favorablemente la ejecución del Plan Parcial de Reforma Interior para el Desarrollo Urbanístico del ámbito APR 08.04 Ciudad Deportiva. Los edificios podrán tener la altura proyectada de 250 metros. Esta altura sólo podrá alcanzarse, sin embargo, cuando entren en servicio los nuevos procedimientos de vuelo marcados como consecuencia de la próxima entrada en uso de las nuevas pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas La situación ha cambiado completamente al estar previsto para finales de verano la entrada en servicio de las cuatro pistas de Barajas. Una vez efectuados los vuelos de comprobación, la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento ha aprobado los nuevos procedimientos de aproximación y salida de Barajas.....

Es decir, que aprovechando que se iba a reestructurar todo el campo de vuelos con motivo de la ampliación de todo el sistema aeroportuario, SE MODIFICÓ UNA RUTA (FRUSTRADA) DE UNA PISTA PREEXISTENTE, (33L) que nada obedece a razones de interés público como podría ser la ampliación del aeropuerto. Avala además este argumento, la prueba pericial practicada por encargo de la Comunidad de propietarios de Ciudadcampo por el perito Gesnaer, S.L. copia del cual incorporamos a este escrito¹²

Pero es que además, y debido a la **inseguridad de las condiciones de operatividad aprobadas que entrañan grave riesgo de accidentes** con daños para la salud de las personas y el medio ambiente, mi representada, en su **condición de usuaria del aeropuerto**, también tiene la condición de interesada en que se revise dicha puesta en funcionamiento y sus condiciones de operatividad.

En la Resolución de 27 de enero de 2006 de puesta en funcionamiento de las nuevas pistas se acordó la **puesta en funcionamiento en las condiciones de operación aprobadas** por lo que, integrando las nuevas rutas que afectan a mi

¹¹ Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 9** nota de prensa de la Oficina de Información del Ministerio de Fomento de 17/05/2004

¹² Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 10** copia del informe pericial aeronáutico realizado por GESNAER

representada y sus isófonas, las nuevas condiciones de operación, está claro que entra dentro del ámbito de este recurso la protección de los derechos lesionados con motivo de la puesta en funcionamiento de la operatividad asociada a las nuevas pistas, incluida su puesta en servicio extemporánea, máxime si se tiene en cuenta que **no habiendo sido objeto de publicación separada alguna el acto de aprobación de la nueva operatividad del aeropuerto y las isófonas a ella asociadas**, (no se incluyó en la Declaración de Impacto Ambiental) **es ésta la única resolución o acto administrativo que las incorpora y por lo tanto que la hace recurrible.**

TERCERO.- RECONOCIMIENTO POR LA ADMINISTRACIÓN DE LA CONDICIÓN DE INTERESADOS

Contra la resolución de 27 de enero de 2006 mi representada en nombre propio y conjuntamente con la Asociación para la Comunicación e Información Medioambiental ACIMA, a la que también representa, interpuso **recurso de alzada** ante el Secretario General de Transportes, el cual se adjunta¹³, en el que se solicitaron además unas medidas cautelares que fueron resueltas negativamente según documento nº 8 del expediente administrativo, incorporándose a este recurso copia de su notificación.¹⁴

La legitimación e interés propio ha sido reconocida expresamente a Doña M^a Ángeles López Lax e implícitamente a ACIMA en vía administrativa, tal y como consta en el traslado de **Resolución de 6 de abril de 2006** del Ministerio de Fomento cuando dice en el Antecedente de Hecho:

*"Con fecha 2 de marzo de 2006 D^a María Ángeles López Lax **en nombre propio y como representante** de la Asociación para la Comunicación e Información Medioambiental ACIMA formula recurso...."*

y luego, acto seguido, en los FUNDAMENTOS DE DERECHO, PRIMERO acaba por reconocer a dicha señora su legitimación cuando dice:

*"En primer lugar cabe manifestar que de la documentación aportada no se desprende que la interesada ostente la representación que invoca. Por otra parte, sin perjuicio de la resolución que proceda sobre el fondo de las cuestiones planteadas en el escrito de recurso, **procede resolver de inmediato, y con carácter previo la solicitud de suspensión de la ejecución de la resolución formulada por la Sra. López Lax...."***

Es decir dicha resolución resuelve expresamente respecto a la petición formulada por la Sra. López Lax - sin cuestionamiento de su legitimación - habiéndose cuestionado (no negado) por el Ministerio de Fomento tan solo, la REPRESENTACIÓN (no la

¹³ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 11** recurso de alzada

¹⁴ Se adjunta de **DOCUMENTO nº 12** copia de la notificación de la resolución de 6 de abril de 2006 del Secretario General de Transportes desestimando la suspensión cautelar.

legitimación) de ACIMA. Baste ver el encabezado de la resolución para comprobar cómo la notificación va dirigida a ambas, debajo del número de referencia del expediente.

Coetáneamente a dicha resolución, el Ministerio de Fomento solicitó a mis representadas que acreditaran la REPRESENTACIÓN de Doña M^a Ángeles López Lax de la Asociación ACIMA mediante oficio de 04/04/2006,¹⁵ a lo cual se respondió con el escrito adjunto de fecha de presentación 22 de abril de 2006¹⁶ sin que la Administración se haya pronunciado al respecto. Dicho escrito confirma pues que el Ministerio de Fomento tan sólo ha cuestionado la legitimación procesal pero no la legitimación "ad causam" por lo que siendo dicha falta de legitimación subsanable y habiendose subsanado ésta, tal y como se acredita en el documento nº 14, la legitimación tanto procesal como "ad causam" de ACIMA es también incuestionable.

CUARTO.- INTERÉS DE LA ASOCIACIÓN PARA LA COMUNICACIÓN E INFORMACIÓN MEDIOAMBIENTAL ACIMA.

Según es de ver por los Estatutos de la Asociación, debidamente inscritos en el Registro Nacional de Asociaciones cuya copia se acompaña¹⁷ constituyen parte de sus fines según su artículo 3:

- La promoción, defensa y facilitación del derecho de acceso a la información , el derecho a la participación y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- La divulgación y defensa de la legalidad en materia de medio ambiente.

Para el cumplimiento de dichos fines, la Asociación podrá ejercitar todo tipo de acciones legales ante cualquier orden jurisdiccional conforme al apartado 8 del artículo 4.

La Asociación está **inscrita y en vigor desde hace mas de dos años**, según se acredita por la Resolución del Ministerio del Interior de fecha 08/11/1996 por la que se resuelve inscribir la asociación en el Registro Nacional de Asociaciones con el número 161.685, la Resolución del Ministerio del Interior de fecha 05/05/2003 relativa a la adaptación de sus estatutos a la nueva ley de Asociaciones, el certificado del Ministerio del Interior de 20/04/2006 sobre la existencia y vigencia de la Asociación y los cargos de la Junta Directiva y el Certificado del Ministerio del Interior de 02/10/2006 de los cargos de la Junta Directiva con facultades de certificación de acuerdos, todos ellos incorporados a este escrito por copia e incorporados incluso al expediente administrativo del recurso de alzada, constando además sus originales en el procedimiento 864/2006 seguido entre las mismas partes.¹⁸

¹⁵ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 13** oficio del Ministerio de Fomento de 5 de abril de 2006.

¹⁶ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 14** ESCRITO de la Asociación Acima al Ministerio de Fomento de fecha 22 de abril de 2006.

¹⁷ Se adjunta de **DOCUMENTO nº 15** copia de los estatutos de la Asociación ACIMA.

¹⁸ Se adjuntan e **DOCUMENTOS 16 al 18** inclusive certificados de resoluciones del Ministerio del Interior sobre inscripción, cargos y vigencia de la Asociación Acima.

Según consta en la Certificación adjunta del acuerdo de la Asamblea General Extraordinaria de 28 de febrero de 2006 por la Asociación ACIMA se ha adoptado conforme a derecho el acuerdo de interposición del presente recurso contencioso-administrativo.¹⁹

Habiendo sido vulnerados en el procedimiento de autorización y puesta en funcionamiento de las nuevas pistas los derechos de acceso a la información y participación en materia de medio ambiente que mi representada tutela, está habilitada para el ejercicio de la acción pública que a tal fin establece nuestro ordenamiento jurídico al tener la condición de público interesado según se desarrollará en los fundamentos jurídicos.

QUINTO.- INCUMPLIMIENTO DE LOS REQUISITOS DE SEGURIDAD APLICABLES.

a) Ausencia de información sobre requisitos de seguridad

Dice la resolución recurrida en su preámbulo y motivación del acto, que:

"Se han recibido de la Entidad Pública Empresarial de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea petición de puesta en funcionamiento del nuevo campo de vuelos, acompañada de certificación de cumplimiento de requisitos y obligaciones de seguridad aplicables"...

Constan en el documento 5 del expediente tanto la petición de puesta en funcionamiento formulada por AENA como tres certificados relativos a la seguridad de los operaciones, firmados respectivamente por Don Francisco Quereda Ruibio, Director de Navegación Aérea y Don Angel Gallego Ruiz, Director de Transición de Aeropuertos y Don José Manuel Hesse Martín, Director del Plan Barajas. Los tres certificados hacen referencia a **documentos de garantía de seguridad del aeropuerto que no obran en el expediente**, así como al cumplimiento de la normativa de OACI que no se especifica, por lo que la **motivación del acto es incompleta y con ello genera indefensión a esta parte.**

Hasta este momento y a pesar de las peticiones de información que la Asociación ACIMA ha formulado a las administraciones implicadas en la puesta en funcionamiento del aeropuerto, con el fin de comprobar el cumplimiento de dichas condiciones de seguridad - como podrían ser las verificaciones, pruebas, actas de comprobación, informes de seguridad, análisis de riesgos, etc. - no se ha podido tener constancia ni de cuales sean dichas condiciones de seguridad (pues no hay análisis de riesgos) y mucho menos si las supuestas condiciones de seguridad se dan, resultando por el contrario,

¹⁹ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 19** certificación de Asamblea de asociados de ACIMA acordando la interposición del recurso.

aparentemente, de la operatividad que conocemos del aeropuerto a través de lo acordado en la 11ª reunión de la CSAM²⁰, que existen múltiples riesgos de accidentes graves con posible afectación a terceros y al medio ambiente, toda vez que se quiere sacar un mínimo de 120 operaciones horas cuando la configuración de pistas no lo permiten.

Tanto de esa falta de información como de los de los graves defectos de procedimiento cometidos en la evaluación y autorización de la ampliación- no existe un ante-proyecto de conjunto o sistémico de la ampliación, ni un análisis de riesgos, ni por lo tanto una autorización del proyecto - así como de la evidente contradicción de la configuración de pistas tras la ampliación y su operatividad asociada, con la normativa aprobada por OACI y nuestro ordenamiento jurídico sobre la construcción y operatividad de los aeropuertos, deducimos no sólo que **no se ha llevado a cabo por la Administración una adecuada evaluación de riesgos de la obra de ampliación sino que actualmente existe un riesgo de accidentes que aún así podría ser evitado, si se modifica la operatividad del aeropuerto, con lo que además se reduciría la contaminación ambiental** que actualmente genera su operatividad en los municipios y urbanizaciones del norte, entre las que se encuentra la residencia de mi representada Sra. López Lax y otros muchos afectados que se han adherido a las acciones de la Asociación ACIMA.

b) Peticiones de información sobre la seguridad y sus respuestas

Tras la publicación de la Resolución de puesta en funcionamiento de las obras de ampliación del aeropuerto con su operatividad asociada, la Asociación ACIMA - dedica precisamente a facilitar, obtener y divulgar información ambiental y sobre la seguridad de las personas - dirigió peticiones de información a la Dirección General de Aviación Civil, al Ministerio de Defensa, a AENA y al Director del Aeropuerto copia de las cuales se acompañan.²¹

A estas peticiones ha respondido el **Ministerio de Defensa** el 7 de septiembre de 2006 diciendo que el Ministerio :

*"no es competente para la emisión de informe específico para autorizar la puesta en funcionamiento de las pistas del Aeropuerto de Madrid/Barajas, de su uso en situaciones de contingencia, ni de los requisitos y obligaciones de seguridad aérea de las operaciones y procedimientos aprobados."*²²

²⁰ Se incluye de **DOCUMENTO Nº 20**.documento de AENA incorporado al acta nº 11 de la CSAM como Anexo I. 1. con la denominación "Trayectorias iniciales de salida y finales de aproximación y frustradas en el futuro sistema aeroportuario Madrid-Barajas 2004".

²¹ Se adjuntan de **DOCUMENTOS números del 21 al 26** peticiones de información sobre las condiciones de operatividad y seguridad de las operaciones al Ministerio de Fomento, Ministerio de Defensa, AENA y Director del Aeropuerto.

²² Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 27** contestación de 07/09/2006 del Ministerio de Defensa

De dicha contestación y de la documentación que se adjunta se desprende que el Ministerio de Defensa tan sólo ha evaluado la utilidad (que no es equivalente a la facticidad) de las rutas, pero no su seguridad.

El **Ministerio de Fomento** contestó en su escrito de 14 de noviembre de 2006 adjunto,²³ en el que acompañó la misma documentación que se ha incluido en el expediente, si bien decía que se adjuntaba una voluminosa documentación de ANEXOS al procedimiento, de los cuales no tenemos constancia. Así mismo incorporó 50 partes de vuelo de las comprobaciones de rutas realizadas por el Grupo 45 de las FFAA en el aeropuerto de Madrid-Barajas, que no recogen las más de 100 rutas que actualmente publica el AIP, (tampoco está la nombrada frustrada de la 33L ni ninguna de las aproximaciones).

En escrito de réplica de la Asociación ACIMA a Don Manuel Bautista Pérez, Director General de Aviación Civil, de fecha 23 de noviembre de 2006²⁴, se cuestiona la veracidad y validez de las comprobaciones sobre la seguridad de las operaciones con argumentos como:

- Difícilmente se pudo validar una ruta por el Grupo 45 de las FFAA con un avión si la pista desde la que debía partir el avión de reconocimiento todavía no estaba construida ni en uso en el año 2003.

- Es imposible validar un rumbo si no se dispone de ayudas a la navegación en el final de pista, tal como sucede en la pista 36R en la que todavía a día de hoy no existen tales ayudas.

- **No pueden haber "documentos de garantía de seguridad" si no se ha procedido antes a hacer un análisis de riesgos, análisis que el propio Secretario General de Transportes reconoce que no se ha hecho** en su resolución de 6 de abril de 2006 (documento nº 8 al expediente) y cuando ese análisis de riesgos es el punto de partida para la posterior comprobación de que son asumibles las salidas.

c) Denuncia de los riesgos de accidentes

Ante la falta de contestaciones suficientes y convincentes por parte del Director General de Aviación Civil, sobre la seguridad de las operaciones del aeropuerto, se interpuso por la Asociación ACIMA el pasado 1 de diciembre denuncia ante don Javier Aguado del Moral, (uno de los dos y únicos inspectores independientes de la Aviación

²³ Se adjunta de DOCUMENTO Nº 28 escrito contestación del Ministerio de Fomento de fecha 14 de noviembre de 2006.

²⁴ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 29** réplica de ACIMA en escrito de 23 de noviembre de 2006 al Director de Aviación Civil.

Civil del Estado) con la esperanza de que por él se llevara a cabo una investigación que despejara las dudas sobre los posibles accidentes que se denunciaban²⁵.

La sorpresa de las recurrentes fue mayúscula cuando el inspector Sr. Aguado contestó a dicho escrito diciendo que: **pese a que los hechos denunciados "revisten suficiente verosimilitud de que efectivamente pudieran estarse realizando operaciones de vuelo en el aeropuerto de Madrid-Barajas que entrañarían un riesgo" con resultados catastróficos que requerirían un análisis profundo y exhaustivo** por su parte, seguido de la elaboración del correspondiente informe al Director General de Aviación Civil para que él tomase las **medidas correctoras que fuesen precisas a fin de corregir el riesgo para la seguridad aérea que parece más que probable que se está produciendo**, no podía cumplir su cometido al haber recibido órdenes del Director General de Aviación Civil, Don Manuel Bautista Pérez, según escrito adjunto, por las que **se le prohíbe la realización de cualquier averiguación de hechos relacionados con denuncias sobre presuntos atentados contra la seguridad aérea, así como la realización de informes**, pese a ser su obligación *por las funciones de inspección aeronáutica que debería desempeñar*".

Casualmente , recientemente, y a raíz del conflicto de Air Madrid, ha salido publicado un artículo en el periódico El Mundo en el que se pone de manifiesto la inexistencia de un cuerpo independiente de inspectores de la Aviación Civil ²⁶ y las graves dejaciones de la función inspectora sobre condiciones de seguridad de las operaciones aeronáuticas en las que está incurriendo la Dirección General de Aviación Civil.²⁷

Los riesgos de accidentes tanto en el campo de vuelos como en el aire, que se denuncian y que son los mismos que se hicieron constar en el recurso de alzada adjunto de documento nº 11 y que han dado lugar a la solicitud de medidas cautelares cuya denegación se ha recurrido en el procedimiento 588/2006 ante esta misma Sala, se deben fundamentalmente a la especial y única configuración de pistas del aeropuerto, en el que en vez de ser todas las 4 pistas paralelas (exigencia ineludible si lo que se pretende hacer operaciones segregadas y simultáneas para alcanzar las 120 operaciones hora) sólo lo son dos a dos, de forma que sus ejes se cruzan en un ángulo de 38º, algo que curiosamente no aconseja el propio Plan Director , documento I de la Memoria, apartado 7.1.4.4. cuando al hablar del Área de seguridad del extremo de pista, cuya inclusión recomienda, dice:

"Por este motivo se recomienda su implantación en la zona de los futuros umbrales 15L Y 36R de Madrid Barajas, aconsejándose además que se sitúen las nuevas pistas de modo que la

²⁵ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 30** copia de la denuncia interpuesta el 01/12/2006 ante Don Javier Aguado del Moral,

²⁶ los dos únicos existentes, Don Javier Aguado del Moral y Don José María Rosel Merino han sido retirados de facto de su función

²⁷ Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 31** publicación de la sección economía de el Mundo correspondiente al 7 de enero de 2007.

prolongación del eje de cualquiera de ellas NO CORTE al eje de la otra, produciéndose un incremento del riesgo de accidente con colisión por aterrizaje largo”.

Permitir operaciones segregadas (cuando una pista se destina sólo a despegues o aterrizajes) simultáneas (las salidas y las llegadas a las pistas se hacen a la vez) a pistas que no son paralelas (sólo son paralelas aquellas cuyos ejes de prolongación no se cruza o si se cruzan es con un ángulo no superior a 15^{o28}), como es la operatividad aprobada para el aeropuerto de Madrid-Barajas, vulnera la normativa de OACI y nuestro Reglamento de Circulación Aérea, además de entrañar un grave riesgo de colisión.

Cumplir con la normativa de OACI y el Reglamento de Circulación Aérea supondría que el aeropuerto de Madrid-Barajas apenas tuviera tráfico -no mas de 24 operaciones hora pues no debería despegar ningún avión hasta pasaran 5 minutos desde el aterrizaje del avión de la pista situada atrás²⁹ ya que todo aterrizaje lleva implícito un despegue llamado frustrada, porque nunca se sabe si un avión aterrizando va a encontrar una dificultad que le impida tomar tierra, y en ese despegue encontrarse con el que está despegando por las pistas de delante- y sin embargo actualmente se están llevando a cabo 78 operaciones hora con el objetivo de alcanzar las 120.

No se comprende pues cómo el Secretario General de Transportes en su resolución desestimatoria de las medidas cautelares solicitadas en el recurso de alzada (documento nº11) justifica que el análisis de riesgos no era preciso hacerlo por cuanto la construcción del aeropuerto se adapta a la normativa de OACI porque ésta ya los tuvo en cuenta en su normativa de construcción y diseño de aeropuertos en el Anexo XIV los cuales - justifica- han sido aplicados, cuando la realidad es que dicha configuración de pistas cruzadas para ser usadas de forma segregada y simultánea, no sólo no está prevista en la expresada normativa ni la tiene ningún otro aeropuerto del mundo, sino que tampoco está permitida dicha configuración y usos pretendidos, al cual se ha dado luz verde con la resolución objeto de este recurso.

Otros riesgos denunciados por no respetarse las zonas de protección libre de obstáculos que deben guardarse al final de pista, tal y como se aprecia en el plano de AENA incorporado,³⁰ denominadas de diferente manera según su función y extensión o la normativa que las regula (RPZ, RESA, OFA, OFA EXTENDIDA O AMPLIADA, AREA DE RIESGO) también tienen su origen en esta especial configuración de pistas, en que las dos pistas de despegue están situadas delante de las de aterrizaje y cruzadas, puesto que esas zonas son permanentemente invadidas por aeronaves que van a despegar, por las instalaciones anti-hielo, o por los depósitos de queroseno de CLH.

²⁸ Según definición del Reglamento de Circulación Aérea

²⁹ Según lo establece el punto 4.4.16.2 del Reglamento de Circulación Aérea.

³⁰ Se adjunta de **DOCUMENTO Nº 32** plano del aeropuerto en Configuración norte con las RPZ y las RESA

El plano de AENA adjunto de la configuración sur, en la que se despeja por las pistas del sur y se aterriza por las del norte, se ve como el área de riesgo alcanza la T1, T2 y la T3 y roza los depósitos de combustible.³¹

Tal y como pone de manifiesto el artículo de la revista Época de la semana del 20 al 26 de enero de 2006,³² el área de riesgo de 3.500 mts. que se debe dejar libre de obstáculos y edificaciones, según recomienda la Universidad de Cranfield y la ALPA (Asociación de Pilotos de líneas aéreas) y recoge el propio Plan Director en sus apartados 1.31 y 1.3.4 del Anexo 12 del Documento II³³, incluye de lleno a las terminales T1, T2 y T3.³⁴

El **Director General de Aviación Civil ha querido responder** no obstante nuestra denuncia al Sr. Aguado, con el oficio de fecha 15 de diciembre de 2006 que se incorpora,³⁵ en el sentido de desestimarla por considerar que ya se han respondido a estas cuestiones en el año 2.003 (hasta el año 2006 la Asociación ACIMA no ha intervenido para nada en el tema de Barajas) en base a un recorte de textos de esa supuesta respuesta, que en nada despejan las dudas sobre la seguridad del Aeropuerto, pues como dice el Inspector Sr. Aguado, el tema merece algo más que tres páginas de párrafos recortados de un supuesto escrito de hace 3 años.

Aún así resaltamos de esta contestación lo siguiente, a fin de demostrar que **todavía al día de hoy la DGAC no ha acreditado la seguridad de las operaciones de Barajas, ni está dispuesta a entrar en ese tema:**

1. No dice si la configuración del campo de vuelos y su operatividad cumple con los requisitos de OACI o nuestro Reglamento de Circulación Aérea indicando el texto del artículo, pues se limita a hacer alusión a unos supuestos estudios comparativos de 17 firmas de expertos que estudiaron la mejor configuración, sin permitirnos el acceso a ellas y tampoco nos indica cuales han sido dichas firmas a fin de consultarles.

2. Respecto a la invasión de las zonas de protección de final de pistas por aeronaves que están esperando para despegar, dice que han sido tenidas en cuenta en el Plan Director PERO NO QUE SE CUMPLAN EN LA ACTUAL CONFIGURACIÓN, pues tampoco niega que las aeronaves están invadiendo dicha zona de seguridad³⁶.

³¹ Se adjunta como **DOCUMENTO N° 33** plano de AENA con el dibujo de las zonas de riesgo en la Configuración Sur.

³² Se adjunta de **DOCUMENTO N° 34** recorte de artículo de la revista Época

³³ Se adjunta como **DOCUMENTO N° 35** copia de los apartados 1.3.1. y 1.4.1. del Anexo 12 del Documento II del Plan Director

³⁴ Con el fin de no alargar en demasía esta demanda damos por reproducidos en lo que fuera menester la descripción de los riesgos graves de accidentes del aeropuerto puestos de manifiesto en nuestro recurso de alzada y por reproducida la documentación en él adjunta.

³⁵ Se adjunta de **DOCUMENTO N° 36** oficio del Ministerio de Fomento de fecha 15/12/2006

³⁶ Según la Universidad de Cranfield El 70% de los accidentes de aeronaves ocurre en la vecindad de un aeropuerto dentro de un área delimitada por 100m a cada lado de la línea de centros de la pista y de 1200m de cada final de pista.

3. Para aeropuertos con gran actividad, se aconseja por la Universidad de Cranfiel el establecimiento de una zona de seguridad pública que se extienda 1.372 metros desde cada final de la pista mientras en su escrito el DGAC reconoce que la plataforma de deshielo, - en la que hacen cola los aviones en invierno antes de despegar - se encuentra en parte dentro de la OFA EXTENDIDA, que los hangares más próximos se encuentran a 1000m y que los depósitos están a 1.600, dentro de la zona de seguridad de 3.500m indicada en el Plan Director.

4. En cuanto a los riesgos de colisión de los aterrizajes frustrados por la 33R y la 18L afirma que se han tenido en cuenta la presencia de aeronaves por la pista 36L en el diseño de las operaciones, pero no aclara en que consiste ese diseño ni que elementos se han tenido en cuenta. Y como suponemos que será algo parecido al procedimiento recientemente publicado por AENA y el SEPLA cuyo folleto adjuntamos,³⁷ en el que dice que cuando un avión que se acerque por la 33R vaya a frustrar deberá dar aviso a la torre de control para que no haya ningún avión en la pista 36L nuestra pregunta es ¿ cómo deberá actuar un avión que en esa situación tenga un fallo de comunicaciones, algo nada infrecuente en aviación?³⁸ ¿Cómo es posible que los controladores de Barajas se deban coordinar con las operaciones del Aeropuerto de Torrejón (cuyo eje de pista se cruza con las de Barajas) y no se coordinen las del propio Barajas, haciendo depender esta coordinación de un aviso del avión que va a frustrar?

5. Omite toda explicación sobre la práctica de operaciones segregadas y simultáneas en pistas que no son paralelas tan repetidamente cuestionada por mis representadas, limitándose a decir que es frecuente el uso de pistas segregadas. Y respecto a los estudios del uso de pistas, y en general de la configuración de las mismas que se contempla en el Plan Director, hemos de indicar que en el mismo no existe ningún estudio ni análisis respecto a la seguridad. Sí existen por el contrario análisis de tráfico, de demandas, de capacidades y de alternativas en las que tan sólo se contempla el rendimiento o número posible de operaciones en cada configuración o uso y a lo sumo, su incidencia ambiental, pero **nunca se contempla el valor de la seguridad como determinante de la elección**. Y si existe algún estudio que trate de la seguridad de las operaciones creemos que ha llegado el momento de que se haga público aunque sólo sea para conocimiento del Secretario General de Transportes.

6. En cuanto a la seguridad de las maniobras de despegue (SID) o aterrizaje (STAR) no sabemos a qué se refiere cuando dice que fueron sujetas a examen de la Ponencia de Navegación Aérea de la Comisión Interministerial de Defensa y Fomento

³⁷ Adjuntamos de DOCUMENTO Nº 37 FOLLETO de AENA y el SEPLA sobre operaciones del aeropuerto de Madrid-Barajas

³⁸ La misma pregunta y otras mas que cuestionan el folleto anterior ha sido formulada al SEPLA por el piloto jubilado Don Luis Guil Pijoan al SEPLA el 6 de octubre de 2006, a la cual todavía no ha tenido respuesta, lo cual indica lo acertado de sus manifestaciones. Se adjunta como **DOCUMENTO 37** consulta de Don Luis Guil al Decano del SEPLA

(CIDEFO) antes de su aprobación, pues como ya nos ha manifestado el Ministerio de Defensa, no es de su competencia el aprobar o verificar la seguridad de las operaciones.

d) Conclusiones sobre la seguridad de las operaciones

Consideramos que con los argumentos y documentación aportada existe ya un principio de prueba mas que suficiente para desvirtuar la presunción de legalidad que acompaña a todo acto administrativo y que ha quedado justificadamente cuestionada la validez y certeza de la fundamentación de la resolución de 27/01/2006 de la DGAC por la que se autoriza la puesta en funcionamiento de las pistas 36R/18L y 33R/15L en base a haberse cumplido los requisitos y obligaciones de seguridad aplicables, presunción que trataremos de consolidar a lo largo del procedimiento no obstante considerar que **corresponde a la Administración y no a los administrados, demostrar que sus actos se adaptan a la legalidad y son conformes con el interés público, cuando dicha presunción ha sido desvirtuada.**

SEXTO.- INCUMPLIMIENTO DE REQUISITOS MEDIOAMBIENTALES. Nulidad del procedimiento de evaluación del impacto ambiental.

El segundo pilar de la motivación del acto que se recurre es el haberse cumplido los requisitos medioambientales establecidos por la declaración de impacto ambiental (DIA). A nuestro entender, el procedimiento de declaración de impacto ambiental, del que surge la DIA, **adolece de los requisitos imprescindibles de validez de los actos administrativos (haber sido adoptado por órgano que carece de competencia) y por haberse omitido en el mismo trámites fundamentales para la formación de la voluntad del órgano que resuelve (falta de información y estudios)** y los que posibilitan **el ejercicio del derecho de acceso a la información y participación pública de los afectados por la obra** o proyecto, derechos que alcanzan el valor de derechos fundamentales cuando afectan, como es el caso, al derecho a la vida, a la salud, la propiedad y a gozar de un medio ambiente adecuado.

Por otro lado, **y no existiendo en el procedimiento de ampliación del aeropuerto, ni autorización alguna ni aprobación alguna del proyecto de ampliación, en el que se haya podido incardinar la declaración de impacto ambiental, la nulidad de ésta puede ser recurrida a través del presente recurso,** pues tal y como tiene establecida la jurisprudencia, la DIA es un mero de trámite de informe que no puede obviarse, pero tampoco es recurrible al ser un trámite dentro de

un procedimiento administrativo de autorización de un plan o proyecto, siendo pues la resolución o acto que ponga fin a dicho procedimiento de autorización, el acto recurrible a los efectos de discutir la validez de los condicionados medioambientales de la DIA.

a) Inexistencia de AUTORIZACIÓN DEL PROYECTO

Si jamás existió un ANTE-PROYECTO o PROYECTO - pues ambos términos se utilizan indistintamente en nuestro ordenamiento- DE AMPLIACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO difícilmente puede haber habido una AUTORIZACIÓN del proyecto de ampliación del aeropuerto, siendo inaceptable la explicación del Secretario General de Transporte en su resolución de 6 de abril de 2006 denegando la medida cautelar (documento nº) de que sí existió proyecto porque no puede contratarse una obra si no hay un proyecto constructivo previo, pues con ello confunde autorizar la construcción de una pista (la obra global además de dividió en proyectos parciales y singulares con muy escasa o nula coordinación) con autorizar todo un sistema aeroportuario, sin que tampoco sirva a éstos efectos el conocido como proyecto FSAM, al que aluden el Plan Director del Aeropuerto y la propia Declaración de impacto ambiental formulada por resolución de 30/11/2001 en su Anexo III , pues tan sólo son "*trabajos de planificación*" – según la DIA- y no un verdadero proyecto, que por supuesto ni fueron sometidos a evaluación de impacto ambiental, ni fueron publicados o dados a conocer al público.³⁹

Por esto, la Resolución de 27/01/2006 de autorización de puesta en funcionamiento de las nuevas pistas y el nuevo campo de vuelos con su operatividad asociada, como parte de todo un sistema aeroportuario ampliado, al no poder hacer referencia a ninguna autorización previa del proyecto de ampliación, se ampara o justifica como puede en el Plan Director cuando dice:

"Dentro del marco general de necesidades de infraestructura aeroportuarias definidas en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999, se ha establecido una configuración ampliada del campo de vuelos incluyendo la construcción de dos nuevas pistas"

Quiere ello decir, que a falta de autorización del proyecto o ante-proyecto, para saber si la puesta en servicio de lo proyectado se adapta o no a lo acordado, como presupuesto para la revisión de su legalidad, habrá que ir o bien al Plan Director, atribuyéndole la condición de proyecto, - que no tiene por propia definición y por su particular y singular contenido- o bien a la propia DIA, a la que al parecer se le atribuye tal condición jurídica en la propia resolución recurrida, violentando con ello en ambos

³⁹ Como ampliación de las consecuencias de falta de proyecto que fueron denunciadas por el ingeniero aeronáutico Don Pedro Cerrato, contratado por AENA para el Plan Barajas, adjuntamos uno de sus artículos publicados bajo el rótulo "Lecciones aprendidas de la obra de ampliación del aeropuerto de Barajas" en la Revista Milestones, de la Asociación Española de Project Management, como **DOCUMENTO Nº 38.**

casos nuestro ordenamiento, con grave quiebra del orden y la seguridad jurídica, pues la declaración de impacto ambiental nunca aprueba nada, simplemente formula en sentido positivo o negativo el impacto de un proyecto que ha de ser aprobado o rechazado posteriormente, en base al condicionado ambiental (o no, ya que en el ámbito estatal aún resultando ser negativa la declaración de impacto se puede aprobar el proyecto).

La ausencia de anteproyecto o proyecto de ampliación ha comportado además de serios problemas jurídicos para el control de su legalidad, de su utilidad pública y funcional, una total imprevisión de su coste y la imposibilidad de hacer una planificación de la ejecución, resultando de todo ello un incremento desorbitado del coste presupuestado ⁴⁰ y un retraso de 2 años respecto a la fecha prevista de finalización de las obras tal y como ya predijo don Pedro Cerrato en su artículo adjunto de documento nº 38.

b) Evaluación de efectos ambientales de la ampliación del sistema aeroportuario de Madrid

Hemos de partir del dato muy significativo e importante, de que en las diversas evaluaciones ambientales llevadas a cabo, con mayor o menor extensión y acierto, desde los orígenes del desconocido "proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de MADRID" o FSAM (Plan Director, Estudio de Impacto ambiental, Declaración de Impacto Ambiental y actas de la CSAM) jamás se ha publicado un estudio sobre las ventajas e inconvenientes, conveniencia u oportunidad, de **hacer otro aeropuerto en vez de ampliar el de Madrid-Barajas**, pues aunque encontramos alusiones en el Plan Director a que hacer otro llevaría mas tiempo y dinero que ampliarlo, esos estudios, imprescindibles en la aprobación de un Plan Director o en una evaluación de impacto ambiental, o se nos ha ocultado a los ciudadanos o no existen, con lo que la "evaluación de impacto ambiental del proyecto de ampliación del SISTEMA aeroportuario de Madrid" (como reza la Resolución de 30 de noviembre de la Secretaría General de Medio Ambiente por la que se formula DIA) en realidad es una Declaración de impacto ambiental de la ampliación del AEROPUERTO de Madrid-Barajas, con lo que ya, de inicio, dicha evaluación queda coja de entrada.

Si en el ámbito de la seguridad de las operaciones, tal y como ya hemos puesto de manifiesto anteriormente, no existen datos ni estudios en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas no ocurre lo mismo en el ámbito del impacto acústico a la

⁴⁰ (6.300. millones de euros a diciembre de 2004 frente a los 1.724 presupuestados en el Plan Director y 1.300 millones mas de los presupuestados por la propia AENA en 1999 según se explica en el acuerdo del **PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS**, en el ejercicio de su función fiscalizadora por el que se ha aprobado, en su sesión de 24 de octubre de 2006, el "**Informe de Fiscalización de las principales actuaciones realizadas por AENA en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobado el 19 de noviembre de 1999 y de su situación a 31 de diciembre de 2004**" y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento, cuyos archivos designamos a efectos probatorios.

cual dedica el Documento II, en el que se hace un estudio mas o menos pormenorizado de dicho impacto, con el fin de que sirva de instrucción e indicación al planeamiento urbanístico, siguiendo los criterios establecidos por la Comisión de Vigilancia del Ruido en documento de 27 de abril de 1999 y buscando **aunar la funcionalidad con el menor impacto acústico** (omite de nuevo la seguridad) **y partiendo siempre del estudio del "peor caso"**.

Buscando este objetivo de aunar máxima funcionalidad y menor impacto, en el Documento III, Anexo 13 del Plan Director, se **desarrolla el diseño de varias posibilidades de rutas** con sus correspondientes isófonas o huellas de ruido asociadas, que se repiten en el estudio de impacto ambiental presentado a evaluación y que son por tanto LAS ÚNCIAS que se sometieron a información pública, siendo de destacar que en ninguna de las dos opciones de rutas en configuración norte se contempla la ruta que actualmente gira al oeste por el radial 323 aprobada por la CIDEFO y la CSAM tal y como pone de manifiesto el informe Pericial Aeronáutico de Gesnaer, incorporado como documento nº10.

Según recoge la Resolución de 30/11/2001 en la que se formula **Declaración de Impacto Ambiental** del "PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE MADRID" tan sólo se presentó a evaluación una memoria resumen del proyecto - pues tal proyecto no existía- por lo que quedaron pendientes, sin evaluar, para un momento posterior, afectaciones muy importantes a través de la figura del **"informe o estudio a realizar por el promotor en el plazo de ..."**. Es decir que la principal función asignada al órgano ambiental, la de evaluación de efectos sobre el medio ambiente y la población antes de iniciarse un proyecto, no solo no la cumple en tiempo y forma sino que, para establecer un mínimo de control y salvar el escollo procedimental y funcional de ausencia de proyecto, se transforma en una **"pseudo-autorización"**, adoptando, además, competencias que no tiene de carácter decisorio e incluso reglamentario, con clara extralimitación de sus funciones, pues:

- establece índices de inmisión acústica para las poblaciones afectadas por la huella de ruido y franjas horarias superiores a las aprobadas en la legislación autonómica y local,
- establece procedimientos administrativos para la compensación de la afección acústica determinando además quienes son los que tendrán derecho a indemnización, etc.
- modifica el procedimiento de evaluación ambiental dejando el estudio de la afección para un momento posterior a resolver por un órgano "ad hoc" que en ella se crea, todo ello impropio de una "formulación" de declaración de impacto ambiental, con evidente contradicción y desprecio de los estudios y propuestas contempladas en el Plan Director del Aeropuerto.

Son ejemplos de evaluación de efectos postergadas y delegadas que deberían haberse contemplado en la Declaración de Impacto Ambiental:

- Condición primera relativa a la Protección del sistema hidrológico e hidrogeológico: "el promotor tendrá que realizar un estudio de detalle que permita valorar las repercusiones que estas actuaciones pueden tener en el conjunto del sistema hidrológico de la zona e incluso aguas abajo. De las condiciones de este estudio se determinarán las medidas de acondicionamiento hidráulico a adoptar....., en el proyecto que se redacte deberán justificarse las soluciones, .. "en previsión de que existan suelos contaminados ... se deberá hacer un estudio de caracterización de suelos" ... "se harán estudios de acondicionamiento del río Jarama estudio de solucionesdeberán definirse con mayor detalle y concreción aspectos relacionados con las aguas residuales,... **se redactará un informe de evaluación de riesgos de las instalaciones de suministros de combustible**, se definirán planes de seguimiento de et.

- Condición tercera relativa a la calidad del aire:.. "se realizarán estudios para caracterizar la situación previa a la entrada en funcionamiento de las pistas, y predecir las inmisiones futuras ... se realizarán estudios para diseñar programas de actuaciones sobre operaciones de aeronaves, se elaborará un plan de reducción de la actuación aeroportuaria en el dique sur...., se harán estudios para comprobar la eficacia de las medidas adoptadas, se harán estudios de emisiones e inmisiones ... etc.

- Condición cuarta., relativa a la protección acústica: ... se realizarán estudios de predicción valorando el incremento del ruido durante la fase de construcción,, se realizarán estudios para evaluar la necesidad de instalar pantallas acústicas se realizarán estudios para definir medidas de protección se elaborará un plan de aislamiento acústico para las viviendas situadas en las nuevas áreas de afección ... **se elaborarán las isófonas** se estudiarán las restricciones horarias para los diferentes tipos de aeronaves y rutas...., **se estudiarán y propondrán rutas para minimizar el impacto acústico sobre las urbanizaciones** se determinarán las mejoras operativas y/o constructivas **se establecerán los procedimientos** que se seguirán en maniobras de salida y entrada....., se realizará un estudio que de solución al impacto acústico que produce la plataforma de prueba de motores...., realizará estudios para reordenar y ampliar el SIRMA⁴¹...etc.

- Condición duodécima: "El promotor redactará un **programa de vigilancia ambiental** para el seguimiento de los impactos y control de la eficacia..."⁴²

También se dejó para un momento posterior previsiones importantes como la **evaluación de riesgos de las instalaciones de suministro de combustible** cuyo riesgo de accidentes ya hemos denunciado en apartado anterior y cuyo cumplimiento todavía al día de hoy se desconoce.

c) Constitución y funciones de la CSAM

La Secretaría General de Medio Ambiente, en la misma Resolución que aprobó la DIA, creó la *Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas*, (CSAM) (fue posteriormente recreada por Orden Ministerial) cuyo cometido, bajo la apariencia de aprobación de los informes y estudios que debía hacer AENA, ha consistido DE HECHO la finalización de la pseudo-evaluación de los efectos ambientales que no hizo la DIA.

En lo que a la contaminación acústica se refiere, esa pseudo-evaluación que es la DIA del 2001 fue más allá por cuanto a través de la delegación para una evaluación

⁴¹ Sistema de Monitorizado de Ruido y Sendas de Vuelo

⁴² El artículo 2 del R-D.L. 1302/1986 de Evaluación de Impacto Ambiental establece en su apartado e) que el Programa de Vigilancia Ambiental formará parte del Estudio de Impacto Ambiental que la promotora presente a evaluación.

postergada ha llegado a constituir de hecho verdaderas servidumbres acústicas, mal llamadas isófonas o huella acústica, diferentes a las aprobadas en el Plan Director y las presentadas a Evaluación de Impacto Ambiental e información pública, cuya huella acústica habrá, además, deberá ser corregida y fijada definitivamente al año de la puesta en servicio de las pistas (según acuerdos adoptados dentro de la propia CSAM), generándose, a partir de ese momento, derechos a los particulares que se hallen dentro de la huella definitiva para exigir el asilamiento de sus viviendas, y liberándose en el planeamiento urbanístico los terrenos afectados por la también "pseudo-servidumbre acústica" establecida tras la aprobación del Plan Director.⁴³

Así pues en la Declaración de Impacto Ambiental (ratificada en este aspecto por la Orden de creación de la CSAM que le siguió) se produjeron varias DELEGACIONES DE FACTO:

- la de seguimiento del cumplimiento de las condiciones impuestas en la AUTORIZACIÓN (en este caso DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL) cuando dicha competencia corresponde sólo al órgano sustantivo, es decir, la Dirección General de Aviación Civil,

- la de evaluación del impacto ambiental de las actividades aeroportuarias
- la evaluación ambiental de la situación pre-operacional
- la de establecimiento de servidumbres acústicas aeroportuarias,
- la de fijación de derechos y procedimientos de reparación de los efectos adversos que no se puedan corregir.

Estas actuaciones de facto, al margen de la ley, son conocidas por AENA y la DGAC al haberles sido comunicadas por EL DEFENSOR DEL PUEBLO en sus actuaciones por las muchas quejas por ruido de aviones que recibe, de las cuales también se ha dado cuenta al Congreso de los Diputados. Hemos seleccionado dos de las contestaciones dadas por el Defensor del Pueblo a las quejas recibidas que nos han facilitado los destinatarios, sin perjuicio de que una información más amplia sobre el tema se puede encontrar en el informe sobre Contaminación Acústica del año 2005, publicado por dicho organismo que se puede descargar de su web. De las cartas aportas ⁴⁴ extractamos los siguientes párrafos:

Respuesta al Alcalde de Algete

⁴³ Efectivamente, a partir de la aprobación del Plan Director en diciembre de 1999, los nuevos desarrollos urbanísticos de los municipios afectados por la ampliación fueron informados con la huella establecida en el mismo, obligándoseles a insertar una "nota informativa" de la afección en el Registro de la Propiedad y desautorizando el desarrollo del suelo incluido dentro de la afección de 65dB día y 55dB noche. Tras la aprobación de la huella que resulte definitiva habrá suelo que quedará liberado y otro que resultará afectado, haya o no población preexistente con derechos adquiridos de calidad acústica conforme al planeamiento vigente, todo ello sin derecho a indemnización alguna por el momento.

⁴⁴ Se insertan como **DOCUMENTOS 39 Y 40** Contestaciones del Defensor del Pueblo al Alcalde de Algete y a Don Luis Guil.

La práctica real consiste en soslayar la ley, llamar a las cargas acústicas “huellas de ruido” o “afecciones”, aprobarlas mediante órganos no competentes para instituir cargas reales, e imponer a los demás (ayuntamientos y vecinos) los efectos adversos, al menos hasta que se aíslan los inmuebles, desde luego sin posibilidad de aislar los espacios libres (parques, jardines). Esta Defensoría no puede calificar positivamente tal modo de interpretar la ley, de ejercer las potestades públicas ni de administrar los aeropuertos y sus ampliaciones. En particular, no se tiene noticia de que haya habido publicidad, ya no máxima como pide la legislación sino siquiera mínima, de las “zonas sometidas a servidumbres aeronáuticas, fundamentalmente acústicas ... [sobre] San Sebastián de los Reyes, Paracuellos de Jarama, Madrid, Torrejón, Fuente el Saz, Colmenar, Tres Cantos, Alcobendas, El Molar...”, en expresión de la propia Dirección General de Aviación Civil.

Respuesta del Defensor del Pueblo a Don Luis Guil

“En primer lugar , y como AENA conoce sobradamente, no cabe aceptar, más que en sentido de comprobación o verificación técnica y con efectos jurídicos limitado, que órganos como la CSAM y la CIVR⁴⁵ aprueben instrumentos aptos para imponer sobre terrenos de particulares cargas acústicas. Estas cargas son cabalmente servidumbres, acústicas y aeronáuticas porque el gravamen consiste en ruido causado por aeronaves en maniobras aeroportuarias y en nuestro ordenamiento tal tipo de sujeciones reales sólo son admisibles mediante Real Decreto aprobado por Consejo de Ministros.”

*...” La CSAM prevé revisar las isófonas del aeropuerto **tras** la entrada en servicio de nuevas pistas, no antes; y ése será el momento **a partir del cual**, si la vivienda quedara incluida en las isófonas se le comunicaría a usted al objeto de **iniciar** las actuaciones de aislamiento acústico. Esta Defensoría entiende de esta exposición que primero es la puesta en servicio, con el ruido que arbitrariamente resulte, y después vendrá su comprobación , y –aún mas tarde- la posibilidad de las medidas de reparación. A nuestro juicio **no hay aquí ninguna previsión ambiental** propiamente dicha, **sino por la vía de los hechos consumados una anticipación de la contaminación** – cualquiera que sea- a las obligadas, pero evitables, si se procediera de otro modo, medidas compensatorias. Mas **la ley no permite contaminar primero y reparar después, mas bien obliga a prever primero y reparar cuando la previsión es incorrecta e insuficiente**. Del informe de AENA deducimos una vez mas que en la actividad aeroportuaria en absoluto se procede así, sino que se interpreta la ley incorrectamente, a favor del agente ruidoso y **en perjuicio antijurídico de quienes padecen el ruido sin tener el deber de padecerlo**.*

EN TODAS LAS ACTUACIONES DE LA CSAM SE OMITE, tal y como señala el Defensor del Pueblo, EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA Y PARTICIPACIÓN, Y SUS ACTAS Y SUS ACUERDOS NO SE PUBLICAN.

d) La CSAM como órgano de participación

Y como no podía ser de otro modo, esa pseudo-participación de los afectados que se ha pretendido dar en el seguimiento y desarrollo de las obras de ampliación y su puesta en funcionamiento, mediante la incorporación de los ayuntamientos a la CSAM, ha resultado inútil y una verdadera falacia, tal y como se evidencia de la simple lectura

⁴⁵ Comisión Interministerial de Vigilancia del Ruido

de sus actas, en las que los Ayuntamientos se quejan reiteradamente de los efectos adversos no contemplados de la contaminación acústica en sus municipios, sin avance ni efectividad aparente hasta el momento, de la ineficacia de la DGAC y AENA a la hora de sancionar y corregir los incumplimientos de rutas, de la falta de información con la que se presentan los acuerdos para su adopción, etc. Basta ver la propia acta nº 11 incorporada al expediente en la MAYORÍA de los Ayuntamientos afectados por la huella acústica se opusieron a la aprobación de la huella presentada por AENA y se quejaron de no haber podido examinar la documentación en base a la cual se aprobaban éstas e incluso denunciaron que se había aprobado sobre cartografía y población no real sin efectividad alguna. Muestra de la inutilidad y falacia que es la CSAM es la carta del Alcalde del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes a la CSAM, adjunta como anexo nº 3 a dicha acta⁴⁶ en la que un día antes de la aprobación de la huella de Barajas (28/01/2006) por la CSAM tiene conocimiento de que la propuesta elegida por AENA para someter a aprobación no es la que él esperaba de entre las presentadas por AENA y denuncia que no se han evaluado de forma adecuada y objetiva.

También de las actas de la CSAM, de la que es una muestra la que se adjunta, correspondiente a la nº 22 de 29 de marzo de 2006⁴⁷, se infiere que no se han cumplido todos los condicionamientos medioambientales pues se dice que las nuevas rutas no se han puesto en marcha tal y como se acordó en la CSAM, QUE EL CÁLCULO DE LAS ISÓFONAS ES ERRÓNEO, se **exige por el Ayuntamiento de Algete un certificado de la seguridad de las operaciones, se denuncia el incremento de ruido sin que haya habido incremento de vuelos**, se discute que no se ha tomado en cuenta el ambiente sonoro, que no se ha llevado a cabo un estudio de la población afectada, que no se pone en marcha el reglamento sancionador para la corrección de las dispersiones y salidas de rutas, y que no se utiliza el prometido procedimiento PRNAV contemplado en el Plan Director para evitar las dispersiones, entre otros. A todas estas quejas sin embargo AENA contrapone la complejidad de la materia.

La disconformidad general de los Ayuntamientos afectados con lo actuado por AENA bajo el escudo de protección de la CSAM se ha visto forzada a salir de dicho entorno tal y como evidenciada el Comunicado de los Alcaldes de 19 de abril del 2006 de protesta y exigencia al Ministerio de Medio Ambiente y a la Comunidad de Madrid de compensaciones por el considerable aumento de ruido producido tras la ampliación, incremento que en modo alguno había sido tenido en cuenta en la fase de proyecto.⁴⁸

⁴⁶ Incorporamos como **DOCUMENTO Nº 41** carta del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes a los CO-PRESIDENTES de la CSAM presentada el 28 de enero de 2004 en la 11ª reunión de la CSAM e incorporada a ésta como anexo nº 3 en la que se expresa su sorpresa por la opción de rutas finalmente decidida por AENA.

⁴⁷ Se adjunta como **DOCUMENTO Nº 42** acta nº 22 de la CSAM.

⁴⁸ Incorporamos como **DOCUMENTO Nº 43** Comunicado de los Alcaldes de 19 de abril del 2006 celebrada en la sede del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes

También nos consta que AENA, arropada por algunos municipios, se ha venido negado a que los ciudadanos participen en la CSAM ya sea de modo directo o mediante representación de sus asociaciones.

e) La contaminación acústica resultante de la ampliación.

En la etapa de planificación del aeropuerto de Madrid-Barajas que conocemos (Plan Director y Evaluación de Impacto Ambiental) se ha tenido en cuenta el incremento de la contaminación acústica como factor de decisión, pero el resultado hasta ahora nos dice que o bien los estudios realizados carecen de rigor o que finalmente el nuevo sistema aeroportuario que se ha puesto en marcha con la resolución que se recurre no cumple con los requisitos establecido y estudios realizados.

Es de conocimiento público, por las frecuentes apariciones en prensa, las manifestaciones de protesta vecinales de las urbanizaciones y municipios del norte que se han llevado a cabo desde la puesta en funcionamiento de las nuevas pistas y sus rutas asociadas, manifestaciones que en varias ocasiones han sido presididas por sus Alcaldes.

AENA es consciente por el considerable aumento de las denuncias de ruido que ha tenido desde la puesta en funcionamiento de las nuevas rutas.

Otra muestra del rechazo social del que se han hecho eco los alcaldes son las actas de la CSAM, de las cuales hemos aportado dos como ejemplo, así como el comunicado de Alcaldes del norte de fecha 19 de abril adjunto de documento nº 43 que comienza así:

“Dos meses después de la puesta en marcha de las nuevas pistas y una vez consolidado el funcionamiento regular de las nuevas rutas los municipios afectados hemos comprobado que:

*- El ruido se ha incrementado notablemente en la gran mayoría de los núcleos poblados afectados por las rutas, demostrándose así que **los cálculos que sirvieron para aprobar la huella sonora en enero de 2004 son claramente erróneos, un error que conocían los que aprobaron las rutas y las huellas.***

*- Los sobrevuelos se han multiplicado, aumentando así el **riesgo para las personas que vivimos debajo** y demostrando que las rutas no se han diseñado pensando en las personas, sino única y exclusivamente en el funcionamiento del Gran Barajas, tal y como hemos denunciado siempre los municipios afectados.*

*Todo ello teniendo en cuenta que **el número de aeronaves que despegan y aterrizan en el Aeropuerto de Madrid-Barajas a día de hoy es el mismo que antes de la ampliación**, por lo tanto se está sometiendo a la población a **riesgos y molestias innecesarias.***

Además el inminente incremento en el número de operaciones hace pensar que esta situación va a ir claramente a peor, al ser, aproximadamente el doble los despegues y aterrizajes previstos en el futuro en el Aeropuerto.

Todos estos problemas han sido puestos de manifiesto en las reuniones que la CSAM celebra periódicamente, sin embargo la gravedad y el fondo de la situación trasciende a la propia Comisión y necesita de la implicación directa del Ministerio de Fomento en la búsqueda de soluciones....”

Esta constatación del incremento de la zona afectada por el ruido aeroportuario sin que por otra parte haya habido un incremento significativo de operaciones (en el Plan Director, como punto de partida constan 75 operaciones/hora punta con tres pistas, en el momento del comunicado de alcaldes 78 op/h y actualmente se han llegado a alcanzar las 96 op/hora punta según último comunicado de AENA) nos hace pensar que la política seguida por AENA ha sido la de **dispersar el ruido** (repartir, en su lenguaje) **en vez de**

corregirlo y prevenirlo como corresponde a quien contamina. De esta manera, abandonado los corredores o pasillos aéreos tradicionales sin apenas edificaciones , con los que los vecinos ya estaban conformados o adaptados y sustituyéndolos por un tejido de rutas por todo el norte han conseguido molestar a muchos y que la huella de 65dB sea mas reducida de lo que debieran ser si se hubieran mantenido los pasillos aéreos previstos en el Plan Director y el Estudio de Impacto Ambiental a los que hace referencia el informe pericial de Gesnaer (documento nº 10) cuando dice que las rutas previstas en el Plan Director no incluyen el giro al oeste pues todas discurren por el cauce natural del Jarama.

En prueba de ello aportamos:

- del Plan Director, Documento II, el unto 4.1.4.3 Comparación de la afección acústica en los distintos escenarios ⁴⁹ en el que se indica sorprendentemente que la huella sonora es mas favorable para los escenarios futuros que para el actual y que la huella afecta casi en su totalidad a suelos clasificados como no urbanizables.

- Publicidad de AENA ⁵⁰buzoneada sobre los beneficios económicos del Gran Barajas y todo ello CON MENOS RUIDO porque se retirarán los aviones ruidosos y se emplearán tecnologías que impiden las dispersiones (¿para cuando espera AENA cumplir estas promesas?)

- Del Anexo VIII del Estudio de Impacto Ambiental , relativo a las Afecciones por ruido en la fase de operación, se adjuntan las páginas 34 a 42⁵¹ con los resultados de la afección acústica contemplada, en el que partiendo de la afección valorada en el año de partida 1999 en el que aparecen afectadas 2.854 personas durante el día y 13.971 durante la noche en configuración norte, al pasar a la configuración sur se afectan a 6.573 por el día y 20.897 durante la noche. Milagrosamente, en el año 2010, gracias a las rutas diseñadas (que no son las aprobadas en 2004 y las operativas en este momento) en configuración norte sólo se verán afectados 605 y por la noche 224 y en configuración sur, 6.089 durante el día y 247 durante la noche.

Como complemento de la documentación aportada en soporte papel se adjunta en formato de CD el Plan Director del aeropuerto y el estudio de impacto ambiental presentados por AENA para su evaluación⁵².

Con todo lo expuesto:

⁴⁹ Se adjunta como **DOCUMENTO nº 44** las páginas 4.26 y 4.27 relativas al punto 4.1.4.3 del Documento II del Plan Director

⁵⁰ Se adjunta como **DOCUMENTO nº 45** folleto de AENA sobre el gran Barajas

⁵¹ Se adjunta como **DOCUMENTO nº 46** páginas 34 a 42 del Anexo VIII

⁵² Se adjuntan como **DOCUMENTO nº 47** CD del Plan Director y como **DOCUMENTO nº 48** CD del Estudio de impacto ambiental.

¿REALMENTE PUEDE PENSARSE QUE EFECTIVAMENTE SE HAM CUMPLIDO TODOS LOS REQUISITOS DE CARÁCTER MEDIOAMBIENTAL PARA LA AMPLIACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE MADRID?

f) Certificación de cumplimiento de requisitos medioambientales

Dice la resolución de puesta en funcionamiento de la ampliación de Barajas que

"se han recibido certificados del Director del Plan Barajas de cumplimiento de requisitos de medioambientales establecidos por la Declaración de Impacto Medioambiental de noviembre de 2001, en relación con la ejecución de las obras; y del Secretario de la Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM) de tramitación de todos los estudios de su competencia establecidos por la citada declaración"

Dentro del sistema de actuaciones de hecho y al margen de la ley propios de la administración aeroportuaria, esta resolución es coherente, es decir, otra arbitrariedad mas, pues sólo el Ministerio de Fomento tiene facultades de seguimiento y verificación del cumplimiento de las condiciones establecidas en la declaración de impacto ambiental (en el supuesto de que existan) como órgano sustantivo que es. Y lo mas grave es que el propio Plan Director reconoce dicha responsabilidad cuando dice:

Responsabilidades

Con independencia de la responsabilidad específica de las distintas partes que intervienen en la ejecución y explotación del proyecto, la responsabilidad global del cumplimiento, control y seguimiento del Programa de Vigilancia Ambiental corresponderá a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. Para facilitar esta tarea, Aena, en la fase de construcción, designará un Director Ambiental de Obra que se responsabilizará de velar por la efectiva ejecución de las medidas protectoras, correctoras y compensatorias correspondientes, de la ejecución del Programa de Vigilancia Ambiental y de la emisión de los informes de cumplimiento.

Por lo tanto **las expresadas certificaciones carecen de toda validez legal** a los efectos pretendidos.

CONCLUSIÓN : Si la evaluación ambiental practicada es nula e ineficaz, si la certificación de cumplimiento de requisitos medioambientales también lo es y si es falso que la operatividad aprobada reúna los requisitos y condiciones de seguridad aplicables, la Resolución de 27 de enero de 2007 es nula de pleno derecho al carecer de fundamento y motivación.

SÉPTIMO.- EFECTOS DE LA NULIDAD DE LA RESOLUCIÓN

A la vista de los riesgos de accidentes que al parecer comportan las operaciones del aeropuerto de Madrid-Barajas y los graves defectos de nulidad de todo el procedimiento de ampliación que han culminado en una resolución de puesta en

funcionamiento nula y contraria al interés público que debería proteger, esta parte solicitó en vía administrativa y , posteriormente en vía contenciosa mediante el procedimiento 588/2006 de esta misma sección, unas medidas cautelares para la salvaguarda de la seguridad de las personas y la protección del medio ambiente consistentes en modificar la operatividad del aeropuerto utilizando siempre pistas paralelas - y no cruzadas como las actuales - con lo cual ni se penalizarían las operaciones que AENA pretende obtener y además disminuiría la contaminación acústica en las poblaciones del norte, al trasladar la mayor parte de las salidas en configuración norte (el 80% de las operaciones) y las llegadas en configuración sur, 5 kilómetros mas al sur, pues se propone el uso preferente de las dos pistas paralelas del sur de forma segregada y simultánea. Esta propuesta, además de no suponer ningún incremento de ruido para las poblaciones del sur pues el mayor impacto recaería sobre el propio aeropuerto, tendría la ventaja de alejar más los despegues de la sierra de Madrid, un problema con el que se encuentran los pilotos actualmente al haberse trasladado las operaciones esos 5 kilómetros al norte, problema que aún ha sido agravado más al desplazar 500 metros el umbral de pista (se ha acortado la pista) como medida paliativa del ruido. Otra ventaja adicional es que para operar en la forma que propone esta parte, no sería preciso validar nuevas rutas ya que, éstas ,ya están validadas y publicadas en el AIP, con lo que el coste del cambio sería mínimo comparado con los perjuicios.

Quiero ello pues decir, que en el supuesto de estimarse la nulidad de la Resolución de 27 de enero de 2006, y los documentos y actos que le preceden como presupuesto y motivo, en vez de volver a la situación previa anterior a dicha resolución que sería lo legal (el aeropuerto funcionando con 3 pistas y con las rutas aprobadas para dicha configuración en el año 1999, lo cual implicaría cierto coste en el número de operaciones actualmente realizadas y reducción de los contratos y slots), hasta tanto la DGAC no dicte nueva resolución de puesta en funcionamiento con arreglo a nuestro ordenamiento jurídico y a los pedimentos de esta demanda, la propuesta de nuestra medida cautelar podría ser adoptada de forma transitoria, sin coste para el interés publico y como salvaguarda precisamente de éste.

OCTAVO.- REPARACIÓN DE DAÑOS E INDMNIZACIÓN DE PERJUICIOS

Conjuntamente con la nulidad del acto administrativo se solicita la indemnización de daños y perjuicios producido a mis representadas y las costas de este procedimiento.

A tales hechos son de aplicación los siguientes

FUNDAMENTOS DE DERECHO

I. LEGITIMACIÓN.

Doña **M^a Angeles López Lax** está legitimada para la interposición de este recurso al tener la condición de afectada e **interesada**, condición que le ha sido reconocida por la Administración recurrida conforme al artículo 31 de la ley 30/1992. La legitimación procesal le viene además expresamente reconocida en el **artículo 20 de la Ley 27/2006 de 18 de julio** por la que se regulan los derechos de acceso a la información y participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente al tener la condición de público interesado por haberse visto privada de los derechos de acceso a la información y participación públicas reconocidos y protegidos en dicha ley.

La Asociación para la Comunicación e Información Ambiental ACIMA cuya representación "ad processum" se cuestionó en vía administrativa, ésta se acreditó en su momento ante la Administración, según escrito presentado el 21/04/2006 (**documento n^o**) por lo que se entiendo ha sido subsanado el defecto. Así mismo su legitimación activa o "ad causam" al no haber sido cuestionada en vía administrativa debe ser reconocida en vía contencioso-administrativa en virtud del principio de los actos propios (Sentencias TS de 1 de febrero, 20 y 26 de septiembre de 1989, 21 de enero y 3 de julio de 1991 y 18 de junio de 1998, entre otras)

Corresponde además a la Asociación ACIMA el ejercicio de la **acción pública** articulada en los **artículos 22 y 23 de la Ley 27/2006 de 18 de julio** por la que se regulan los derechos de acceso a la información y participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente, por tener la consideración de "**público interesado**" y al haberse vulnerado los derechos de acceso a la información y la participación pública durante la tramitación del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto, una de las materias que componen el marco objetivo de la ley, según su **artículo 18**.

Mis representadas tienen ámbas la condición de "**público interesado**" que establece el artículo 2 de la Convención sobre el Acceso a la Información, la Participación Pública en la toma de Decisiones y el Acceso a la Justicia en Materia de Medio Ambiente celebrada en Aarhus (Dinamarca) firmado en el seno de las Naciones Unidas y por supuesto por España el 25 de junio de 1998, y ratificada mediante Instrumento de 15/12/2004, (BOE 16/02/2005) cuando, partiendo del concepto de público interesado, definido en el artículo 2 como:

*4. Por "**público interesado**" se entiende el público que resulta o puede resultar afectado por las decisiones adoptadas en materia medioambiental que tiene un interés que invocar en la toma de decisiones.*

5. A los efectos de la presente definición, se considerará que tienen tal interés las organizaciones no gubernamentales que trabajan a favor de la protección del medio ambiente y que cumplen los requisitos exigidos por el derecho interno.

La acción pública que establece dicho Convenio y que la Ley 27/2006, recientemente aprobada para su aplicación, recoge en sus artículo 20 y 22 dice así:

“2. Cada Parte velará, en el marco de su legislación nacional, porque los miembros del público interesado:

a) Que tengan un interés suficiente o, en su caso,

b). Que invoquen la lesión de un derecho, cuando el Código de procedimiento administrativo de una Parte imponga tal condición, podrán interponer recurso ante un órgano judicial u otro órgano independiente e imparcial establecido por la ley para impugnar la legalidad, en cuanto al fondo y en cuanto al procedimiento, de cualquier decisión, o cualquier acción u omisión que entre en el ámbito de las disposiciones del artículo 6 y, si el derecho interno lo prevé y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 3 infra, de otras disposiciones pertinentes del presente Convenio.

Lo que constituye interés suficiente y lesión de un derecho se determinará con arreglo a las disposiciones del derecho interno y conforme al objetivo de conceder al público interesado un amplio acceso a la justicia en el marco del presente Convenio. A tal efecto, el interés de toda organización no gubernamental que cumpla las condiciones previstas en el apartado 5 del artículo 2 se considerará suficiente en el sentido de la letra a) supra. Se considera igualmente que esas organizaciones tienen derechos que podrían ser lesionados en el sentido de la letra b) supra.

Las disposiciones del presente apartado 2 no excluyen la posibilidad de presentar un recurso preliminar ante una autoridad administrativa ni eximen de la obligación de agotar las vías de recurso administrativo antes de entablar un procedimiento judicial cuando el derecho interno imponga tal obligación.

3. Además, sin perjuicio de los procedimientos de recurso a que se refieren los apartados 1 y 2 supra, cada Parte velará porque los miembros del público que reúnan los eventuales criterios previstos por su derecho interno puedan entablar procedimientos administrativos o judiciales para impugnar las acciones u omisiones de particulares o de autoridades públicas que vulneren las disposiciones del derecho medioambiental nacional.

Al igual que el **artículo 45 de nuestra Constitución**, el Convenio de Aarhus tiene su fundamento en **el derecho de todos a disfrutar un medio adecuado y el deber de conservarlo**, deber y derecho que el convenio confiere tanto a las personas físicas como a sus asociaciones. También se ampara el Convenio en otros derechos fundamentales como son el derecho a la vida y la transparencia de la gestión, derechos también vulnerados en el procedimiento de ampliación del aeropuerto.

En el mismo sentido se pronuncia la **Directiva 2003/35/CE** del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de mayo de 2003 por la que se establecen medidas para la participación del público en la elaboración de determinados planes y programas relacionados con el medio ambiente y por la que se modifican, en lo que se refiere a la participación del público y el acceso a la justicia, las Directivas 85/337/CEE y 96/61/CE del Consejo la cual ha sido de aplicación directa a partir del 18 de julio de 2005, fecha de finalización del plazo de transposición a derecho interno, cosa que no tuvo lugar hasta la publicación de la Ley 27/2006.

Por todo ello y conforme al artículo **19 de la ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa** mis dos representadas disponen legitimación procesal de por ostentar un interés legítimo.

II. COMPETENCIA FUNCIONAL Y TERRITORIAL

Es competente la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior De Justicia de Madrid, con arreglo al artículo **10.j)** y 14 de **ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa**

III. OBJETO DEL RECURSO y PLAZO

Procede el recurso contencioso-administrativo frente a la desestimación presunta del Secretario General de Transportes de 6 de abril de 2006 del recurso de alzada frente a la Resolución de 27/01/2006 de la Dirección General de Aviación Civil conforme al artículo **25 de la ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa**, al tener la condición de acto administrativo presunto que pone fin a la vía administrativa.

El recurso se interpone en el plazo de 6 meses establecido por el artículo **46 de la ley 29/1998, de 13 de julio**, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa

IV. CUANTÍA

Con arreglo al artículo **42 de la ley 29/1998, de 13 de julio**, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-administrativa se valora el acto cuya nulidad se pide en **250.000€**.

V. EN CUANTO A LA FORMA

A) Anulabilidad por carecer el acto del requisito formal de motivación

El artículo **54 de la ley 30/1992 de 26 de noviembre** que serán motivados los actos, con sucinta referencia de hechos y fundamentos de derechos cuando se limiten derechos subjetivos y los que se dicten en virtud de potestades discrecionales. La decisión de construir o ampliar un aeropuerto corresponde al poder discrecional de la Administración, al mismo tiempo que su impacto comporta una restricción de derechos para los afectados por su impacto acústico.

Siendo motivación del acto recurrido el cumplimiento de requisitos de seguridad y medioambientales establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental, **el acto deviene anulable conforme al artículo 63.2 del mismo texto legal**, al carecer de motivación, si se demuestra que no se han cumplido los requisitos de seguridad o que las condiciones impuestas en la Declaración de Impacto ambiental devienen nulas por nulidad del propio procedimiento de evaluación ambiental.

La motivación del acto ha sido siempre un requisito imprescindible para la revisión jurisdiccional de los actos y el control de la discrecionalidad consagrados en los **artículos 9.2 y 103 de la Constitución**.

B) La formulación de proyecto como requisito para la validez del acto.

Sin un proyecto global de todo el proceso de ampliación del sistema aeroportuario es imposible realizar con eficacia, coordinación y objetividad un proyecto tan complejo como es la ampliación de un sistema aeroportuario de la magnitud del de Baraja.

Es imprescindible también en la fase de proyecto, evaluar las mejores alternativas de ubicación y de configuración y uso en relación con la contaminación ambiental, el coste, los riesgos, la amortización de la inversión, el tiempo de ejecución y la satisfacción de las necesidades todo ello a partir de datos objetivos y fiables.

Cuando dicha fase se elimina o adolece de vicios esenciales que desvirtúan su función, queda viciada la declaración de voluntad de la administración que dicta el acto y en consecuencia el acto deviene nulo por la imposibilidad de atender al "motivo" que originó el acto.

Este vicio de nulidad está recogido en el artículo **62.1.c de la Ley 30/1992** de 26 de noviembre cuando dice que son nulos de pleno derecho los actos dictados prescindiendo total y absolutamente del procedimiento legalmente establecido o de las normas que contienen las reglas esenciales para la formación de la voluntad de los órganos colegiados.

La necesidad de realizar un proyecto en toda obra pública lo establece el art. **58 del Reglamento General de Contratación** aprobado por **Real Decreto 3410/1975 de 25** de noviembre, por ser este texto el que estaba en vigor en el momento en que se debió tomar la decisión de ejecutar la obra, cuando exige que la redacción del proyecto sea global, sin fraccionamiento en varios proyectos, previéndose incluso la redacción de un **ANTE-PROYECTO** en el **artículo 60** en obras de cierta entidad y complejidad como requisito ineludible para el control del gasto.

Del mismo modo que cae de su peso que no se puede aprobar o ejecutar una obra sin un proyecto también es inviable su evaluación ambiental si éste falta y por eso La evaluación de impacto ambiental de cualquier obra, instalación o plan sólo puede ser hecha sobre proyectos según el artículo **1 del Real Decreto Legislativo 1302/1986** de 28 de junio de Evaluación de Impacto Ambiental, pues sólo se evalúan obras todavía no realizadas, en proyecto y antes incluso de ser aprobadas. Lo que se presentó a evaluación ambiental por AENA, según dice la propia Resolución de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente a la hora de formular la declaración de

impacto ambiental es una versión resumida del proyecto, la memoria-resumen con la que se inicia el procedimiento de evaluación.

Y es tan necesario el proyecto para realizar una evaluación de impacto que el artículo **2 del R.D.L 1302/1986** dice que son los proyectos los que se presentarán a evaluación, y dentro de esos proyectos se incluirá un estudio de impacto ambiental, y el proyecto junto con el estudio, LOS DOS, se someterán a información pública. En el mismo sentido el artículo **7 del Real Decreto 1131/1988** de 5 de noviembre por el que se regula el Reglamento del procedimiento de evaluación ambiental habla de un proyecto dentro del cual el estudio de impacto ambiental es un documento más.

Y por si quedaba alguna duda el **art. 16 del Reglamento** cuando dice que se remitirá al órgano ambiental para que formule la declaración, **el expediente de autorización o realización** de la obra o actividad, expresamente dice que dicho expediente estará integrado al menos por el **DOCUMENTO TÉCNICO DEL PROYECTO**, el estudio de impacto ambiental y el resultado de la información ambiental.

Ese expediente de autorización o realización de la obra de ampliación es el que esta parte esperaba haber podido examinar en este procedimiento y no lo que nos ha presentado el Ministerio de Fomento. Y ese expediente de autorización, con su evaluación y declaración de impacto ambiental incluida, es el que debería haber sido la motivación del acto que se recurre de puesta en servicio de las obras de ampliación.

Y siendo la realización de proyectos de infraestructura e instalaciones de los aeropuertos es una de las competencias que el Artículo 82 (en su redacción anterior a la modificación de la ley 53/2002) de Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990 por la que se crea el ente público AENA, confiere a este organismo, y siendo AENA gestor de aeropuertos de interés público, no entendemos en base a qué principio de eficacia de gestión decidió abordar semejante obra sin la formulación de un anteproyecto primero y de un proyecto técnico constructivo "global" después.

La falta de proyecto unido a la falta de información del estudio de impacto ambiental es lo que originó la mutilación e ineficacia del procedimiento de impacto ambiental, debiéndose recurrir a la técnica de la delegación de facto en la CSAM para acabar una evaluación inacabada.

C) La falta de autorización o acuerdo de realización del proyecto como defecto esencial de procedimiento.

Y como no había proyecto, por lógica tampoco pudo haber autorización del proyecto, resolución o acto administrativo alguno que recogiera la declaración de voluntad de realización de la obra de ampliación en condiciones determinadas, por lo

que ahora, una vez finalizada, es imposible evaluar si la obra se adapta a la formulación de voluntad adoptada en su día. Esta falta de planificación ha comportado que la obra se dilatara mas de lo previsto y que su coste excediera tanto a lo presupuestado pues, tal y como dice el Tribunal de Cuentas en su informe los contratos de ejecución sufrieron continuos cambios, rehechos y ampliaciones.

La falta de acto administrativo por el que se acuerde o autorice la realización de la obra pública produce indefensión a los afectados por ella al impedirles poder opinar y participara en el proceso de formulación del proyecto, e impide el control de su legalidad convirtiéndose así ésta en un ejercicio de arbitrariedad.

Dice el artículo 16 del Reglamento de evaluación de impacto ambiental que el expediente de autorización se remitirá al órgano antes de adoptarse ésta, por lo que la respuesta de AENA a la crítica de carecer de autorización y proyecto diciendo que el proyecto y su autorización están implícitos en el Plan Director, aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999, es decir 2 años antes de la formulación de la declaración, tampoco se adapta a la legalidad, por lo que si ello fuera cierto el Plan Director adolecería de un vicio de nulidad absoluta de pleno derecho al haber sido dictado prescindiendo de un trámite esencial del procedimiento establecido conforme al artículo 62.1.e de la Ley 2/1992.

El Plan Director no puede asumir las funciones de proyecto ni autorización del proyecto desde el momento en que como su propia orden de creación dice en el apartado Primero, su función es definir las grandes directrices de ordenación al tiempo que delimita la zona de servicio que se va a afectar. Por carecer de las especificaciones suficientes y concretas, el Plan Director no fue sometido a evaluación de impacto ambiental, ni siquiera a modo de memoria-resumen pues su función es mas la de recomendación y estudio dentro de un marco muy general determinado.

VI. EN CUANTO AL FONDO

D) Nulidad de la Declaración de impacto ambiental

A falta de proyecto, la declaración de impacto ambiental aprobada por Resolución de 30 de noviembre de 2001, ha venido desarrollando las veces de autorización, con una evidente extralimitación de sus funciones, incumpliendo a su vez las que en todo caso le corresponden: evaluar y prevenir de forma anticipada las repercusiones ambientales de un proyecto.

Así vemos que cuando finalmente AENA cumplió con la elaboración de todos los estudios e informes que se le pidieron en la declaración (el certificado de Don José Manuel Hesse Martín , Director del Plan Barajas es de 20/01/2006) para evaluar la obra,

(ver apartado b) del Hecho SEXTO) ésta ya estaba finalizada , lo cual incumple como hemos visto el artículo **16 del R.D. 1131/1998 y el artículo 4 del R.D.L 1302/1986**, sobre evaluación de impacto ambiental.

El no haber previsto en la propia DIA las isófonas o huella acústica resultante del proyecto de ampliación - tal y como hizo la DIA de ampliación a la tercera pista aprobada por Resolución de 10 de abril de 1996 (BOE 89 de 12 de abril) - ni fijado las rutas asociadas a esas isófonas vulnera el artículo **18 del R.D. 1131/1998** que determina que la Declaración de Impacto ambiental determinará a los efectos ambientales, la conveniencia o no de realizar el proyecto y, en caso afirmativo, FIJARÁ LAS CONDICIONES EN QUE DEBE REALIZARSE, condiciones que deberán tener especificaciones concretas y se integrarán con las previsiones contenidas en los planes ambientales existentes.

También se vulnera el mismo artículo citado cuando se aprueban (aunque fuera posteriormente y por otro órgano incompetente como es la CSAM) huellas de ruido y rutas diferentes a las comprendidas en el marco general del Plan Director y a las contempladas en el estudio de impacto ambiental pues supone aprobar algo diferente a lo evaluado lo cual lo cual determina la INCONGRUENCIA DE LA RESOLUCIÓN con el procedimiento además de indefensión a los afectados.

El haber sometido a información pública un estudio de impacto ambiental diferente al finalmente aprobado por la CSAM y el no haber sometido a información el repetido proyecto vulnera del **derecho de acceso a la información** y en materia de medio ambiente y el artículo y crea indefensión a los perjudicados por el proyecto

Otras vulneraciones del procedimiento de evaluación establecido en el R.D. **1131/1998** son no incluir un programa de vigilancia ambiental en el estudio de impacto ambiental y postergarlo a otro momento (artículo 18.4 y 11) y no presentar alternativas de localización del proyecto (evaluar otra ubicación del aeropuerto o la creación de un segundo aeropuerto en otra localidad) (art.8)

E) Nulidad de las isófonas aprobadas el 28/01/2004

Orden 926/2005 de 21/03/2005 **publicada en el BOE el 13/04/2004** por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general determina que sólo es el Plan Director el que define la huella y su repercusión en el planeamiento urbanístico .

La disposición adicional segunda de la **Ley del Ruido**,(Ley 37/2003 de 17 de noviembre) relativa a Aeropuertos y equipamientos vinculados al sistema de navegación y transporte aéreo reconoce la vigencia de las regulaciones sobre materia de servidumbres acústicas dispuestas en la ley **48/1960 de 21 de julio de Navegación**

Aérea, especialmente en su disposición adicional única, establecida por la **ley 55/1999 de 29** de diciembre de medidas fiscales, administrativas y de orden social. Y es precisamente por ese reconocimiento del orden competencial establecido en la legislación aeronáutica que la mencionada disposición adicional determina que *la competencia para la determinación de las servidumbres legales impuestas por razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústica, corresponde a la Administración General del Estado a propuesta, en su caso, de la Administración competente del aeropuerto.*

La Ley 48/1960 de 21 de julio de Navegación aérea establece en su artículo 51 que las servidumbres referentes al área de maniobra y espacio aéreo de aproximación serán fijados por **Decreto acordado por el Consejo de Ministros**, el cual fijará además la naturaleza y extensión de dichas servidumbres, conforme a las disposiciones vigentes por lo que dicha norma, al ser de rango superior, debe prevalecer sobre lo dispuesto en la Orden **926/2005 de 21/03/2005** respecto a que es el Plan Director el que fije la huella acústica, ya que éste se acuerda por Orden ministerial.

El **Decreto 584/1972, de 24 de febrero** de servidumbres aeronáuticas establece en su artículo 27 que la naturaleza y extensión de las servidumbres aeronáuticas de cada aeródromo serán establecidas, confirmadas o modificadas para cada caso concreto, mediante Decreto a propuesta del Ministerio del Aire, lo cual también contraviene lo que dispone la Ley de Navegación aérea.

Disposición adicional única de la Ley de Navegación Aérea, introducida por la ley 55/1999 de 16 de abril de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social a la cual se remite la ley del Ruido, incluye las servidumbres acústicas dentro de las aeronáuticas, y determina que su régimen se establecerá mediante "*disposición reglamentaria*" con sujeción al **interés general, definido éste como protección de las personas, del medio ambiente y de la seguridad de la navegación aérea.**

Quiere ello decir que ni el desarrollo urbanístico de las Torres del Real Madrid, ni el derecho a la vivienda invocado por algunos municipios en la CSAM para hacer valer su criterio de permitirles liberar suelo para urbanizar mediante la modificación de la huella, se consideran causas de interés general que justifiquen una modificación de una servidumbre acústica y mucho menos su incumplimiento. Antes bien al contrario, dicha disposición establece que el planeamiento territorial y urbanístico incorporarán las limitaciones que dichas servidumbres acústicas aeronáuticas comporten, correspondiendo al Ministerio del Aire (actualmente el de Fomento) el hacer efectivas las servidumbres.

En el mismo sentido, la ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido al hablar en su art. 10 de las servidumbres acústicas (entre las cuales se incluyen expresamente las aeroportuarias) establece que se determinaran "*reglamentariamente*" pudiendo ser "gravado" el territorio afectado por la **servidumbre** y, siendo el *Gobierno* quien

determinará los criterios técnicos para calcular o delimitar dichas servidumbres en los mapas de ruido y, para mayor claridad, la Disposición Transitoria Tercera determina que en tanto no se aprueben los mapas de ruido o las servidumbres acústicas de cada una de las infraestructuras de la Administración General del Estado, se entenderá como zona de servidumbre acústica de las mismas el territorio delimitado por los puntos del territorio o curva isófona, en los que se midan los objetivos de calidad.

A la luz de la legislación contemplada y pese a que todavía no ha sido desarrollada en su totalidad la Ley del Ruido, lo que sí parece claro es que las isófonas o huellas acústica son servidumbres acústicas, una clase más de las aeronáuticas y **sólo pueden ser establecidas mediante Real Decreto aprobado por el Consejo de Ministros** tal y como reconoce además **el Real Decreto 905/1991**, de 14 de junio, por el que se aprueba el Estatuto del Ente Público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea en el artículo 40 cuando dice: *El Ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea propondrá al Ministerio de Obras Públicas y Transportes el establecimiento de las servidumbres que estime pertinentes para el correcto desarrollo de sus actividades, así como la naturaleza y extensión de dichos gravámenes, que deberán determinarse mediante Real Decreto en el marco de la legislación vigente.*

Es pues evidente, y además AENA y la DGAC lo saben, tal y como dice el Defensor del Pueblo que el acta de la CSAM de 28 de enero de 2004 carece de validez como acto administrativo e instrumento por el que se puede establecer una isófona, dada la condición de servidumbre acústica que ésta incorpora.

Del mismo modo y por carecer de los requisitos legales imprescindibles para la validez de los actos, una declaración de impacto ambiental, aprobada mediante resolución, tampoco es el instrumento adecuado ni para crear una huella acústica ni para definir reglamentariamente los criterios que hayan de establecer dicha servidumbre, como por ejemplo los límites de decibelios a partir de los cuales se considerará que existe o no servidumbre o incluso el método de cálculo que se empleará para su definición, competencia que la ley del Ruido atribuye al Gobierno.

La falta de competencia de la CSAM para crear o aprobar una huella acústica es tan manifiesta, que su nulidad de pleno derecho conforme al artículo **62.1.b de la Ley 30/1992** es incuestionable y por lo tanto acordar la puesta en servicio de las nuevas rutas y pistas conforme a lo acordado su acta 11ª que obra en el expediente administrativo, convierte a dicha resolución en un acto arbitrario, una mera cuestión de hecho sin amparo legal alguno.

F) Necesidad del análisis de riesgos

Dice el Secretario General de Transportes en su Resolución de 6 abril que obra al expediente bajo el número 8 que no se cita dónde consta la obligación legal de hacer un análisis de riesgos tanto en la circulación en el campo de vuelos como en el aire.

Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil, identificada doctrinalmente como protección física de las personas y de los bienes, en situación de grave riesgo colectivo, calamidad pública o catástrofe extraordinaria, en la que la seguridad y la vida de las personas pueden peligrar y sucumbir masivamente, encuentra actualmente su fundamento jurídico, dentro de la **Constitución**, en la obligación de los poderes públicos de garantizar el derecho a la vida y a la integridad física, como primero y más importante de todos los derechos fundamentales, contemplado en el **artículo 15**. Por lo tanto, habiéndose adoptado por AENA una configuración de campo de vuelos y unas operaciones con contempladas por la OACI ni el Reglamento de Circulación del Aire, estaba obligada a efectuar todos los estudios y análisis pertinentes antes de proceder a la aprobación del proyecto de ampliación y por supuesto, si éste no existe, antes de la puesta en servicio.

En su deber de garantía de la seguridad de las personas, los bienes y el medio ambiente, la Dirección General de Aviación Civil como responsable del proyecto y AENA como ente gestor, conforme al artículo 14 de dicha ley, estaba obligadas cuanto menos a a realizar pruebas o simulacros de prevención de riesgos y calamidades públicas (algo que no parece que se corresponde con las pruebas hechas por el Grupo 45 de las FFAA) y a asegurar el cumplimiento de la normativa vigente en materia de prevención de riesgos, mediante el ejercicio de las correspondientes facultades de inspección y sanción, lo cual no encaja con la prohibición al Inspector Aguado de hacer averiguaciones y un informe respecto a la denuncia de riesgos formulada.

Como desarrollo de la Ley de Protección Civil el Real Decreto 1254/1999 de 16 de julio por el que se aprueban medidas de control de los riesgos inherentes a los accidentes graves en los que intervengan sustancias peligrosas, de aplicación al aeropuerto de Barajas (cuyas instalaciones reúnen la condición de establecimiento) al almacenarse sustancias consideradas como peligrosas, en cantidades que superan las establecidas en su anexo I , no sólo en los depósitos de combustibles y queroseno cuya peligrosa ubicación ya ha sido denunciada, sino en las propias aeronaves, que en espera pueden colisionar con los que salgan de las pistas de aterrizajes, su artículo 5, obliga a los responsables del establecimiento a la adopción de las medidas necesarias para prevenir accidentes graves y limitar sus consecuencias para las personas, los bienes y el medio ambiente, estando **obligados a demostrar que han tomado dichas medidas y** en el

artículo 6 se les obliga a notificar con carácter previo a su autorización a la Comunidad una serie de datos relacionados en el Anexo II.

Deberán tener una política de prevención de riesgos escrita en la que se incluirá entre otros, **una plan de actuación ante emergencias, una política de auditoria** y revisión, documentos éstos que deberían constar en el expediente.

Dice este Real Decreto que la puesta en práctica de ésta política de prevención de accidentes graves deberá garantizar en un grado elevado la protección de las personas, los bienes y el medio ambiente a través de los medios, estructuras y sistemas de gestión aprobados, lo cual no casa bien con el desprecio a posibles accidentes, por considerar que sus probabilidades no son lo suficientemente altas. También se prevén medidas especiales ante la posibilidad de efecto dominó, como sería el caso antes citado de las naves en espera, estando obligados a elaborar un informe de seguridad en el que se habrá de demostrar **que se han identificado y evaluado los riesgos de accidentes**, con especial rigor en los casos en los que éstos puedan generar consecuencias graves, y que se han tomado las medidas necesarias para prevenirlos y para limitar sus consecuencias para las personas, los bienes y el medio ambiente y a **demostrar que el diseño, la construcción, la explotación y el mantenimiento de toda instalación, zona de almacenamiento**, equipos e infraestructura ligada a su funcionamiento, **que estén relacionados con el riesgo de accidente grave en el establecimiento, presentan una seguridad y fiabilidad suficientes.**

Además deberán demostrar que se han elaborado planes de emergencia interior y facilitar los datos necesarios que posibiliten la elaboración del plan de emergencia exterior a fin de tomar las medidas necesarias en caso de accidente grave, debiendo en todos los establecimientos sujetos a las disposiciones de este Real Decreto, el industrial elaborar un plan de autoprotección, denominado **plan de emergencia interior**, en el que se defina la organización y conjunto de medios y procedimientos de actuación, con el fin de prevenir los accidentes de cualquier tipo y, en su caso, limitar los efectos en el interior del establecimiento.

Es pues evidente que toda esta documentación debería haber obrado en el expediente o al menos se nos debería haber permitido su acceso en vía administrativa si tan voluminosa resultaba.

G) INCUMPLIMIENTO DE NORMATIVA AERONÁUTICA

Las operaciones con las que se han acordado la puesta en servicio de las obras de ampliación del sistema aeroportuario incumplen la normativa aeronáutica con motivo de su especial configuración de pistas y el uso pretendido de ellas.

El Reglamento de Circulación Aérea aprobado por Real Decreto 57/2002 de 18 de enero (BOE suplemento nº 17 de 19 /01/2002) que literalmente calca el Anexo XIV de OCACI define en su apartado 1.1. las **pistas casi paralelas** como aquellas que no se cortan pero cuyas prolongaciones de eje forman un ángulo de convergencia o de divergencia de 15º o menos.

Las operaciones paralelas segregadas se definen como las Operaciones simultáneas en pistas de vuelo por instrumentos, paralelas o casi paralelas, cuando una de las pistas se utiliza exclusivamente para aproximaciones y la otra exclusivamente para salidas, lo cual presupone que la normativa aeronáutica NO PREVE OPERACIONES SIMULTÁNEAS a PISTAS QUE NO SON PARALELAS O CUASIPARALELAS como las de Barajas, pues éstas se cruzan en un ángulo de 38º.

De igual forma el Anexo XIV de OACI cuando habla en el punto 13.1 cuando habla de operaciones dependientes, independientes o segregadas, siempre se esta refiriendo a operaciones a pistas PARALELAS.

El punto 4.4.16.2 del REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN AÉREA, no permite realizar 78 operaciones horarias , lo que equivale a 39 aterrizajes horarios, porque no cumple el requerimiento de impedir los despegues durante los cinco (5) minutos precedentes a un aterrizaje de aproximación directa.

Por ello, efectuar operaciones no previstas en nuestro ordenamiento ni el de OACI obliga a efectuar un estudio de riesgos muy exhaustivo.

H) NULIDAD DE LA APROBACIÓN DE LAS RUTAS POR CIDEFO

La aprobación de la rutas asociadas al nuevo campo de vuelos y sistema aeroportuario de Madrid ha sido llevada a cabo por la Comisión Mixta de Fomento y Defensa según consta en el acta nº 12 de la sesión plenaria 02/04 obrante al expediente.

El motivo de la aprobación de las rutas es el que se haya aprobado su impacto ambiental tal y como se hacer en el acta, en el que este presupuesto figura como motivación a la vez. Por ello, de apreciarse la nulidad o invalidez de evaluación ambiental, el motivo del acto de aprobación desaparecería, resultando así ser un acto discrecional y por tanto fuera del ordenamiento jurídico.

A mayor abundamiento, habiendo sido impugnado el motivo o razón de ser de la modificación de la frustrada de 33L, por no obedecer al interés público y ser contrario a derecho (el planeamiento o aprovechamiento urbanístico no es causa para motivar una modificación de servidumbre aeronáutica, como es la que afectaba a las torres del Real Madrid según lo establece la Ley de Navegación Aérea) la aprobación de la nueva frustrada y por tanto la modificación de las rutas con giro al noroeste mediante el establecimiento del radial 323 (actualmente 322) deviene así mismo inválido.

I) LA REPARACIÓN DE LOS DAÑOS Y LA INDEMNIZACIÓN DE PERJUICIOS

Dice el **Artículo 10 del RDL1302/1986** sobre evaluación de impacto que el titular de los proyectos que produjeran una alteración en la realidad física estará obligado a su restitución y en cualquier caso deberá indemnizar los daños y perjuicios ocasionados. Dicho artículo tiene además su raíz en el principio conocido como "QUIEN CONTAMINA PAGA" el cual ha sido incorporado al tratado de la Unión Europea.

También el artículo **139 de la ley 30/1992** establece el principio de responsabilidad patrimonial de la administración por los daños causados a los particulares como consecuencia del funcionamiento normal o anormal.

El artículo **33. 2 y 3 de la Constitución** establece que nadie podrá ser privado de sus bienes y derechos sino por causa justificada de utilidad pública o interés nacional, mediante la correspondiente indemnización y de conformidad a lo dispuesto por las leyes, así como que la función social de la propiedad será delimitada de acuerdo con las leyes.

La **Disposición adicional ley 48/1960 de Navegación Aérea** reconoce la necesidad de indemnizar las limitaciones al derecho de propiedad por razón de las servidumbres acústica cuando dispone:

1. Las servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea, entre las que deben incluirse las acústicas, constituyen limitaciones del derecho de propiedad del suelo de acuerdo con su función social, regulando las condiciones que exigieren la igualdad esencial de su ejercicio en todo el territorio nacional.

2. Mediante disposición reglamentaria ha de establecerse el régimen jurídico de las servidumbres citadas y las condiciones de uso de los precios y sujeción parcial al interés general que comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad de la navegación aérea.

3. La disposición de desarrollo ha de delimitar las zonas de incompatibilidad, afectación e influencia de uso, instalaciones, actividades y edificaciones.

La única disposición reglamentaria en el ámbito de la navegación aérea que hace alusión a unos posibles derechos expropiatorios es el **Real Decreto 2592/1998** por el que se establece que los Planes Directores de los Aeropuertos de interés general llevarán implícita la declaración de utilidad pública a efectos expropiatorios. Sin embargo la declaración de utilidad pública de un aeropuerto debería haberse hecho mediante ley tal y como prescribe la ley de Expropiación Forzosa, lo cual no hizo la **ley 13/1996 de 30** de diciembre de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social en su artículo 166 cuando crea la figura de los Planes Directores.

Quiere ello decir que existe actualmente razones legales de suficiente peso, a pesar de que no haya una reglamentación coherente y sistemática sobre las servidumbres acústicas aeroportuarias, como para concluir en el caso que nos ocupa que las afecciones acústicas o isófonas (al margen de la legalidad de su procedimiento de creación) no pueden establecerse sin llevar aparejada una indemnización a los afectados pues de lo contrario, además, se estaría vulnerando el principio de igualdad reconocido en el **artículo 14 de la Constitución**, ya que se estaría sacrificando el derecho a la calidad de vida, a gozar de un medio ambiente adecuado y al uso y disfrute del hogar, - todos ellos también derechos constitucionales- a favor de una actividad comercial que beneficia a unos pocos.

Estos derechos indemnizatorios por razón de la contaminación acústica o isófonas además que están reconocidos en el propio Plan Director cuando al hablar de las servidumbres – que precisamente manifiesta que deberán establecerse por DECRETO, - en el punto 8.2.3.2 de la Memoria dice:

"Los impactos medioambientales del Aeropuerto pueden acarrear limitaciones de la calidad de vida de su entorno por lo que, a tenor de lo que en su día determina la perceptiva Declaración de Impacto Medio Medioambiental dará lugar tanto a medidas correctoras como a compensaciones económicas por parte de Aena."

Por todo ello es ajustado a derecho el establecimiento de una reparación a favor de mi representada M^a Ángeles López Lax por los daños morales que viene sufriendo por razón de la puesta en funcionamiento de las nuevas pistas según se ha acreditado con el certificado psiquiátrico así como una indemnización a mis dos representadas por los gastos y perjuicios en que haya incurrido por razón de todas las acciones emprendidas a fin de obtener información y conocimiento necesario para poder emprender tanto en vía administrativa como contencioso-administrativa, la nulidad de la resolución objeto de recurso, habida cuenta además, de la carga que dicha empresa ha supuesto para un particular y una organización no gubernamental sin ánimo de lucro, que carecen de medios públicos para defender, como es el caso, la salud y el medio ambiente del público en general.

Por todo lo cual

SUPLICO A LA SALA que teniendo por presentado este escrito junto con la documentación anexo y sus copias, se sirva admitirlo, tener por formulada demanda frente a la DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL y AENA y a la vista de sus consideraciones, dictar sentencia por la que admitiendo el recurso, se acuerde:

1. La nulidad del acto la Resolución de 27 de enero del 2006 del Director General de Aviación Civil para la autorización de la puesta en funcionamiento de las pistas 15L/33R y 18L/36R del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
2. La nulidad de la resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid.
3. La nulidad del acuerdo de aprobación de las huellas acústicas o isófonas del nuevo sistema aeroportuario de Madrid-Barajas adoptada en la 11ª Reunión de la Comisión de seguimiento de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM) de fecha 28 de enero de 2004.
4. La nulidad del acuerdo adoptado en el punto 12 del Acta de la Sesión Plenaria 02/2004 de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento por la que se aprueban las nuevas rutas relativas a la ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas.
5. Se reconozca a Doña M^a Ángeles López Lax el derecho de reparación de los daños morales ocasionados por la puesta en servicio de las pistas 15L/33R y 18L/36R del Aeropuerto de Madrid-Barajas.
6. Se reconozca a Doña M^a Ángeles López Lax y la Asociación para la Comunicación e Información Medioambiental ACIMA el derecho a ser indemnizados por los gastos y perjuicios ocasionados con la interposición del recurso de alzada y el presente procedimiento frente a la Resolución de 27 de enero del 2006 del Director General de Aviación Civil para la autorización de la puesta en funcionamiento de las pistas 15L/33R y 18L/36R del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Por ser justicia que pido en Madrid a 12 de enero de 2007

Fdº. Mª Ángeles López Lax

Fdº. Luis Amado Alcántara

OTROSI PRIMERO DIGO: que interesa a esta parte sea recibido el pleito a prueba respecto a los hechos relacionados en los hechos y documentos adjuntos a cuyo fin se propone la ratificación de los peritajes incorporados y el nombramiento de nuevo perito judicial si fuera menester, así como los archivos de la Dirección General de Aviación Civil, de Aena, del Ministerio de Defensa, de la Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid-Barajas (CSAM) y Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes y de las testificales relativas a los hechos y documentos incorporados y el interrogatorio de las partes y la documental aportada.

OTROSI PRIMERO SUPPLICO, se sirva tener por solicitado el recibimiento a prueba del procedimiento para su momento procesal oportuno y por designados los archivos expresados.

OTROSI SEGUNDO DIGO: que interesa se celebre el trámite escrito de conclusiones para su momento procesal oportuno.

OTROSI SEGUNDO SUPPLICO; se sirva tener por formulada dicha pretensión para su momento procesal oportuno.

Por ser justicia que pido en Madrid, a 12 de enero de 2007

Fdº. Mª Ángeles López Lax

Fdº. Luis Amado Alcántara