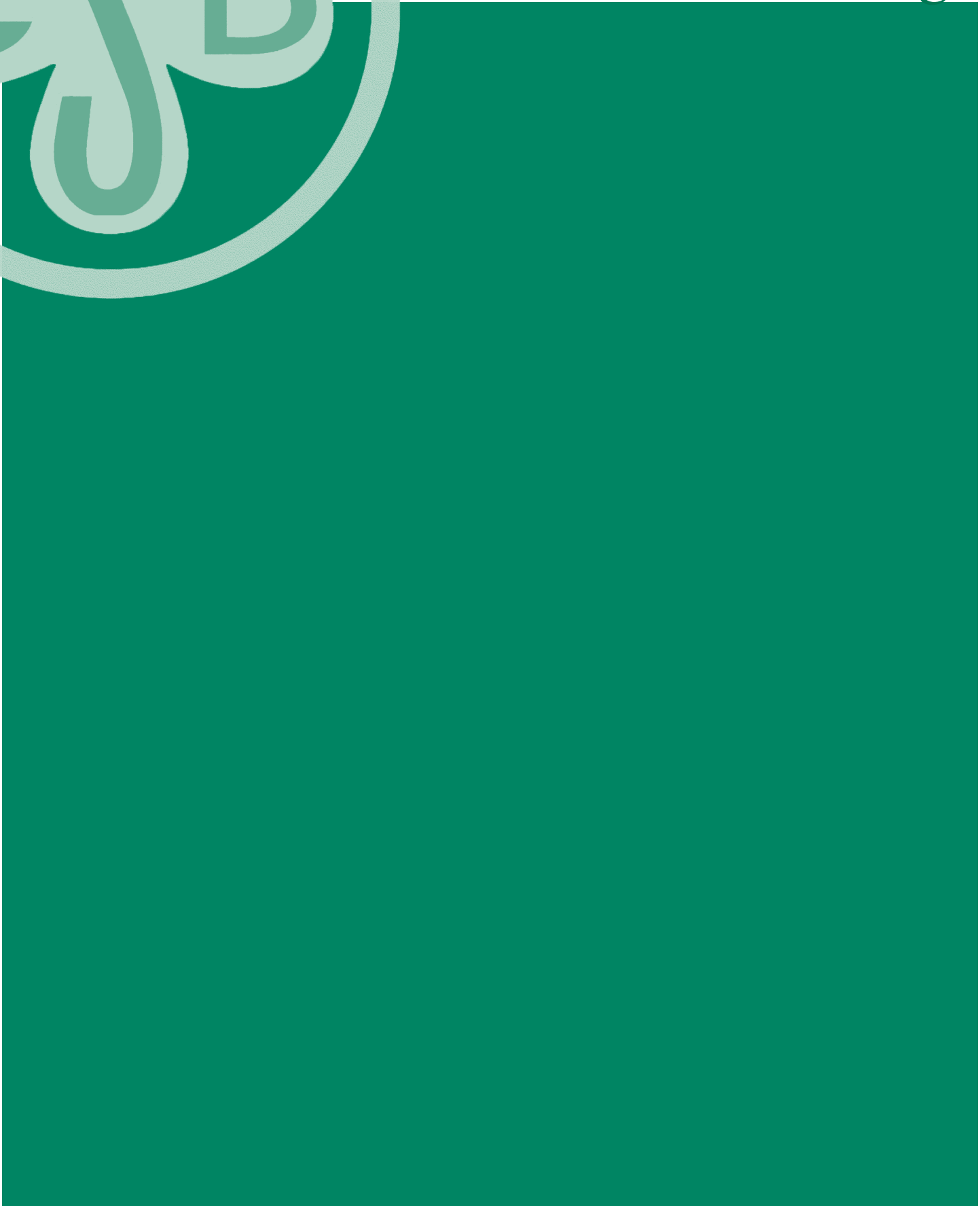




Ruido de aviones Ciudad Santo Domingo



Ruido de aviones ■

Ciudad Santo Domingo fue creada en los años 70. Por aquel entonces ya existía el aeropuerto de Madrid Barajas que empezó a operar en 1933, pero la urbanización no se veía afectada por los ruidos de los aviones. La orientación de las pistas definía unas trayectorias de vuelo alejadas de Ciudad Santo Domingo.

Sin embargo, Barajas ha tenido sucesivas ampliaciones que realmente han transformado el aeropuerto, inicialmente pensado para 1 pista, en un super hub aeroportuario de 4 pistas. En diciembre de 1998 se inauguró la pista denominada 18R/36L en cuya prolongación se encuentra nuestra Urbanización. La declaración de Impacto Ambiental, necesaria para una ampliación de este tipo obvió nuestra existencia. No fuimos considerados en huella sonora, lo que por un lado es negativo pues no nos da derechos de insonorización, pero por otro nos justifica la posición de que no tenemos obligación de soportar el ruido de aviones. Esta última es nuestra postura ante el Gobierno y la Administración. En mayo de 2007, se inauguraron otras 2 pistas en paralelo a las ya existentes junto con la edificación de la terminal T4. Esta "ampliación", en realidad, significó la práctica construcción de un nuevo aeropuerto, con cuatro pistas paralelas totalmente nuevas. Actualmente es el primer aeropuerto español y el vigésimo cuarto del mundo por número de pasajeros.

La puesta en funcionamiento de las nuevas pistas exigió, como es preceptivo, una Declaración de Impacto Ambiental. En ella se determinan las áreas afectadas por el ruido de los aviones y se determina qué poblaciones tienen "servidumbre aeronáutica", cuyas viviendas, deben ser insonorizadas. También se diseñan las rutas tratando de sobrevolar la menor cantidad posible de poblaciones, dentro de los márgenes de seguridad y operatividad del aeropuerto. Ciudad Santo Domingo quedó entonces fuera de las poblaciones "oficialmente" afectadas por el aeropuerto.

Los aviones operan siempre en contra del viento, tanto para los despegues como para los aterrizajes. En esta línea el Aeropuerto de Barajas, opera de dos formas, según la orientación del viento. Cuando el viento sopla de norte a sur, aproximadamente el 80% del tiempo, los aviones realizan la maniobra de aproximación desde el sur, sobrevolando poblaciones como Coslada y San Fernando de Henares. Cuando el viento proviene del sur, los aviones inician su maniobra de aproximación para aterrizar desde la sierra de Guadarrama. Esto ocurre aproximadamente un 20% de los días. En estos casos, con la denominada Configuración Sur, es cuando Ciudad Santo Domingo se ve especialmente afectada por el ruido de los aviones, ya que sobrevuelan la urbanización todos los aviones que aterrizan por la pista 18R.

Dado que Ciudad Santo Domingo no se encuentra en ninguna circunstancia oficial de servidumbre aeronáutica, los vecinos de la urbanización constituyeron en el año 2000 la Asociación Contra el Ruido e iniciaron movilizaciones sociales, manifestaciones y diversas acciones de protesta, además de una intensa actividad de reclamación a todas las autoridades implicadas. Paralelamente, la asociación inició acciones legales contra el aeropuerto para exigir que en configuración sur, se operase con la pista alternativa 18L para evitar el sobrevuelo de la urbanización. Además, la asocia-



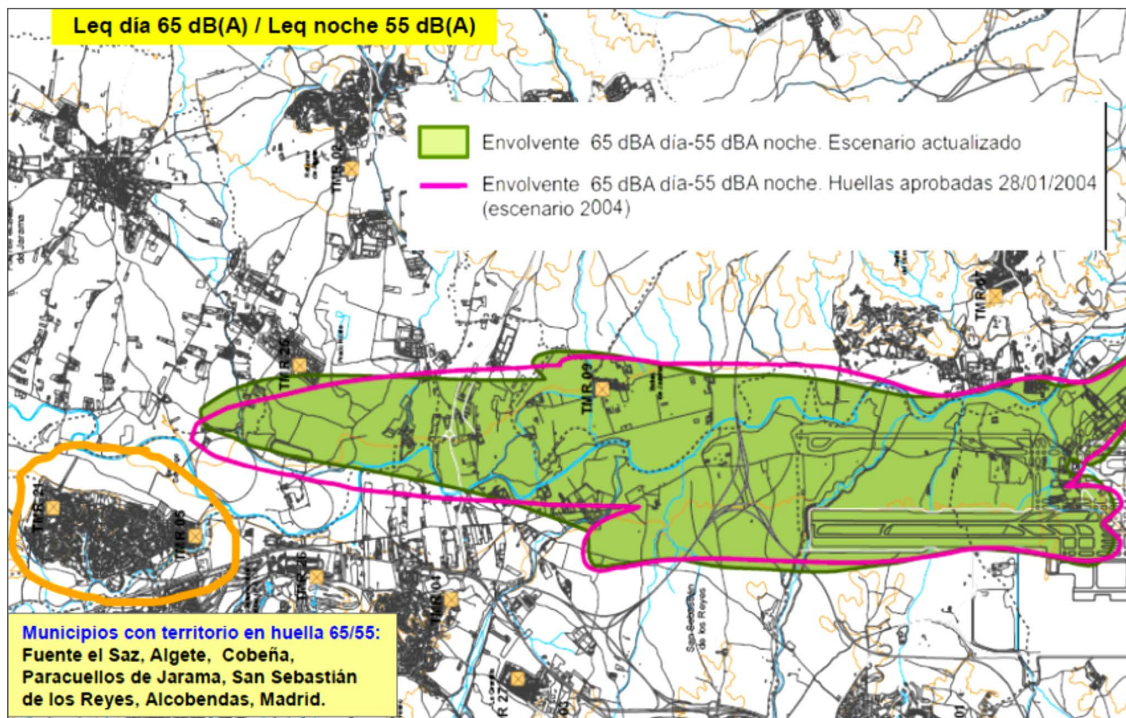
ción, ha negociado con el operador aeronáutico, ha estado siempre y continúa estando vigilante para que el conjunto de las rutas de despegue y aterrizaje produzcan un impacto mínimo en la urbanización. La Asociación Contra el Ruido, apoyada por el ayuntamiento de Algete es considerada un activo interlocutor para consulta de cualquier modificación de las actuales rutas aéreas.

En 2008, con el apoyo de la asociación, 5 vecinos de Santo Domingo, ganaron una sentencia histórica en el Tribunal Supremo. El juez ordenó el cese inmediato del daño sobre Ciudad Santo Domingo por *"Vulneración del Derecho Fundamental a la Intimidación Domiciliaria por el ruido causado por el sobrevuelo por aviones de la Ciudad Santo Domingo en la maniobra de aterrizaje en la pista 18 R del aeropuerto de Barajas cuando opera en "Configuración Sur"*.

Sin embargo, el aeropuerto es un lobby muy poderoso, que ha logrado, en la práctica, "torcer el brazo" a los propios tribunales y que la sentencia original, así como dos ratificaciones posteriores de la misma, se hayan incumplido sistemáticamente. Este proceso jurídico que ya se extiende durante quince años, ha llevado a Ciudad Santo Domingo a cursar demandas en el Tribunal Constitucional, el Tribunal de Derechos Humanos de Estrasburgo y ante el comité de Derechos Civiles y Políticos de la ONU.

Ciudad Santo Domingo, a través de la Asociación Contra el Ruido, y apoyada por el Ayuntamiento de Algete, persevera en sus reivindicaciones, está plenamente persuadida de que le asiste la razón, y es un actor tenaz y vigilante de que el Aeropuerto de Madrid Barajas no produzca mayores ruidos sobre la urbanización.

4



En la actualidad hay varios avances logrados y que entre todos debemos mantener:

1. Uso de la pista 18L en exclusiva por la noches. (de 23.00 a 7.00 en laborables y de 23.00 a 9.00 los sábados y domingos, no se puede utilizar la pista 18 L.
2. Uso del procedimiento UTP durante el día (de 7.00 a 23.00), para utilizar la pista 18L en exclusiva cuando el número de aterrizajes previstos está por debajo de un límite (aprox. 20 a la hora). En este caso el aeropuerto puede operar con solo 1 pista, por lo que la 18L tiene preferencia.
3. La configuración Sur solo puede ponerse cuando hay una componente sur superior a 10 millas (es decir 16 km/hora). Es verdad que cuando hay ráfagas superiores a esta velocidad deben operar en Configuración Sur, pero por la tarde / noche, a partir de las 20.00 el viento suele estar más en calma por lo que deberían retornar a la Configuración norte, que es la prioritaria.
4. Por la noche, en configuración norte, deben ir por el valle intermedio entre Prado Norte y nosotros.
5. En la ley de Navegación Aérea, modificada en 2010, se recuerda que todas las personas están obligadas a soportar el ruido de aviones para beneficiar el bien común del transporte aéreo. Nosotros estamos excluidos de esta obligación, ya que antes de la modificación contábamos con una Sentencia firme que nos protegía.