



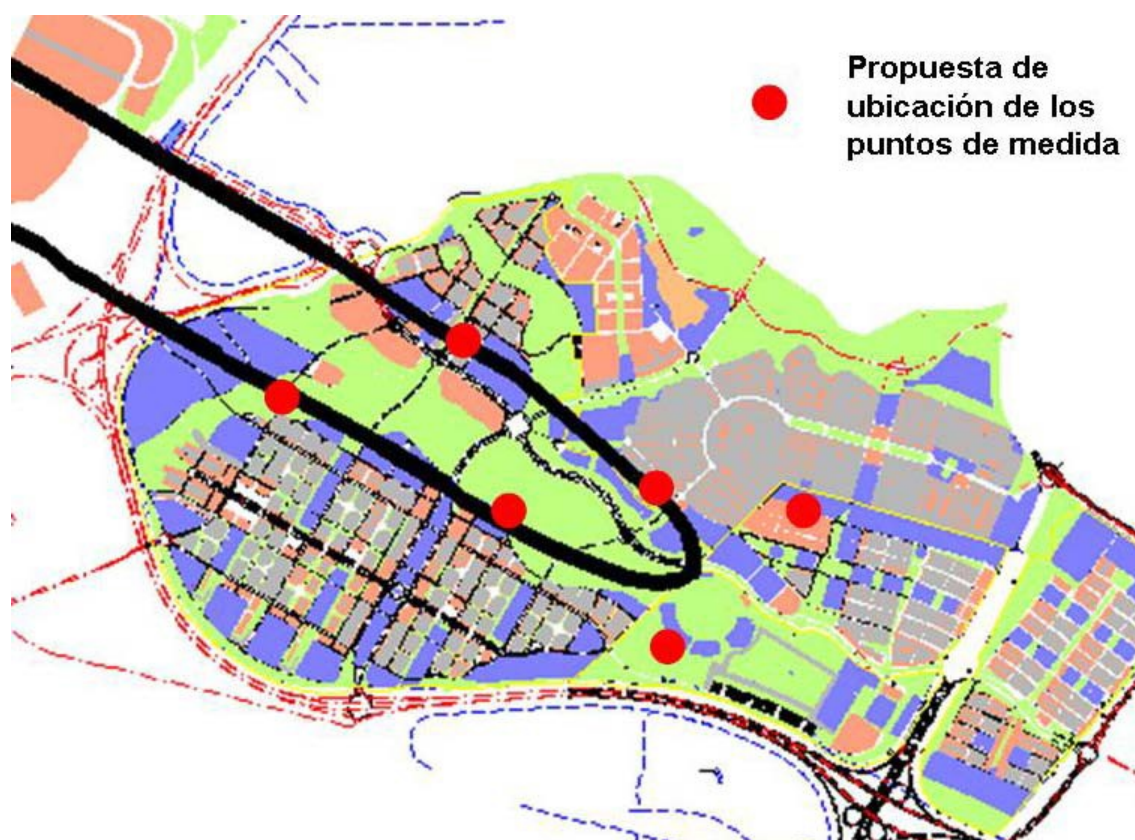
Hace años que venimos luchando por mejorar la calidad de vida de nuestro entorno los ribereños de los aeropuertos.

Zaragoza creció por el sur, algo lógico pero que escondía un problema que ha ido incrementándose con el paso del tiempo: los vuelos de los aviones. Estamos ubicados bajo el pasillo aéreo diversos barrios de la ciudad: Garrapinillos, Miralbueno, Oliver, Valdefierro, Rosales del Canal, Montecanal, Arcosur, Valdespartera, Casablanca, La fuente de la Junquera...

El Ayuntamiento, el Defensor del Pueblo, Aena, Defensa, el Justicia de Aragón todos y cada uno de los estamentos a los que hemos tocado nos han atendido, han tenido buenas palabras y se han comprometido a realizar en algún caso actuaciones que no se han llevado a cabo.

Mediante los presupuestos participativos de la ciudad queremos **que se instalen dos de las 5 estaciones a las que se habían comprometido el Ayuntamiento y Aena a ponerlas en funcionamiento antes del 2015**, queremos que haya un control efectivo sobre las aeronaves, que restrinjan el pasillo aéreo y no sobrevuelen por cualquier lugar y que tengamos medidas reales del ruido y la contaminación que soportamos.

Este era el plano de la propuesta que figuraba en " PLAN DE ACCIÓN CONTRA EL RUIDO DE ZARAGOZA 2010-2015" Anexo V: Integración en el MER de la evaluación acústica del aeropuerto civil





UN MODO DE PALIAR EL IMPACTO ERA CON EL PLAN DIRECTOR

Han pasado más de 16 años desde que en el 2001 fue aprobado el actual Plan Director del Aeropuerto de Zaragoza. debería haberse revisado en el 2009 según Real Decreto 251/1998 de 4 de diciembre sobre la ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, en ejecución de lo dispuesto por el art. 166 de la Ley 13/1996 de 30 de diciembre de medidas fiscales, administrativas y de orden social, que en su artículo 7 establece un plazo de 8 años para su revisión, o cuando las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido.

Es necesario incorporar la voz de las personas que viven bajo el pasillo aéreo y en los alrededores del aeropuerto a la hora de aprobar el nuevo Plan Director.

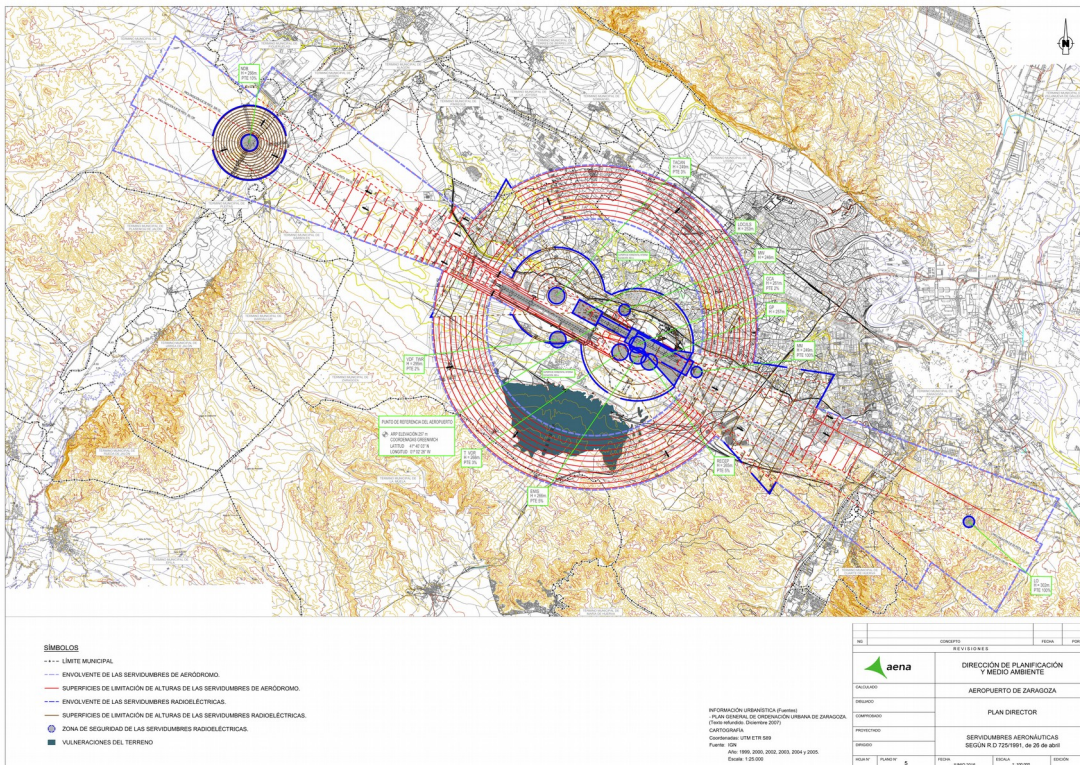
El aeropuerto de Zaragoza al ser mixto, es decir de uso militar y civil tiene unas afecciones ambientales por ruido y químicas aún mayor que el resto de los aeropuertos. Sin embargo las implicaciones ambientales las analizan como si fueran independientes Aena y Defensa cada uno de los organismos las suyas, mientras la ciudadanía viene sufriendolas juntas.

Se nos impone el deber de soportar el ruido (Recordar que existe el derecho fundamental a la inviolabilidad del domicilio) y cualquier contaminación o afección o impacto ambiental derivado de una infraestructura aeroportuaria o sobrevuelos sin distinción de cómo hayan sido autorizadas o gestionadas, por lo que necesitamos de una reforma de la ley de Navegación Aérea, en la que además de incorporar las normas de protección ambiental se tomen en consideración el estado actual de las autonomías y sus competencias en materia ambiental, la evaluación de la seguridad aérea y los procedimientos administrativos de autorización de aeropuertos y rutas aéreas.

Viajar en avión no es un derecho, es la forma más insostenible pero más segura, eso sí, de viajar. Transportar mercancías por avión es un despropósito energético del que no deberíamos abusar dada la incidencia que tiene en el cambio climático, deberíamos aplicar el consumir, sano, cercano y ético.

La contaminación por la quema de combustible que produce la aviación es en altura por lo que su impacto es mucho mayor que en superficie. Deberían tomarse medidas para reducir y compensar esas emisiones, no comprando derechos de algún país lejano sino invirtiendo en el territorio que se producen en colaboración con la administración local o autonómica como por ejemplo reforestando con especies autóctonas.

Enumeramos a continuación los **MOTIVOS** que queremos sean tenidos en cuenta:



AEROPUERTO DE ZARAGOZA

1. *Impedir que se construyan nuevas viviendas o equipamientos en la zona de afección acústica del aeropuerto y **asegurar que en el futuro no se incremente la afección** para evitar que las construidas queden desprotegidas y se superen los niveles máximos para el uso respectivo establecido. Se deberán introducir medidas correctoras para que el impacto acústico y aeronáutico siempre cumpla con normativa europea y estatal y si es necesario realizar una nueva Declaración de Impacto ambiental.*
2. ***Colocación de estaciones de medición de ruido y calidad del aire para hacer un seguimiento de rutas en el final de la Av. De la Ilustración y otra Junto al Campo de Golf de Arcosur con el fin de controlar las emisiones de gases provenientes de las aeronaves y asegurarnos que vuelan a la altura adecuada y dentro del pasillo aéreo.***
Si tenemos mediciones reales podrá sancionarse a la aeronave concreta y hará desistir de incumplimientos.



Por tanto pedimos la realización de un mapa acústico con mediciones reales o huella de ruido del total de la infraestructura, tanto en la vertiente civil como militar. (cada cual puede hacer la suya pero el impacto debe poder sumarse y ser consultado para que cuando queramos situar una vivienda, un colegio o un hospital veamos qué niveles se soportan). Si es necesario se deberán adquirir aquellos solares afectados y crear una zona de servidumbre. Hay que tener en cuenta que

- a. Ninguna norma europea o de OACI hace referencia al deber de soportar la navegación aérea y sus daños sin derecho a indemnización.
- b. La Resolución A35/5 de la OACI relativa al procedimiento de "enfoque equilibrado" para la resolución de conflictos entre aeropuertos y poblaciones, ya ha sido tratada por el Real Decreto 1257/2003 de 3 de octubre por el que se regulan los procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido de los aeropuertos que traspone a su vez la Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de marzo.
- c. **Las servidumbres acústicas tienen por objetivo el "reducir el número de personas afectadas por el ruido de los aviones"** y limitar las emisiones a la atmósfera, esto se ha de llevar a cabo a través de 4 elementos principales: **reducción en la fuente, planeamiento urbanístico adecuado, procedimientos operativos de reducción de ruido y restricción de las operaciones.**
- d. *Se obliga al Estado a garantizar que en las poblaciones circundantes a los aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal*
- e. Y las CCAA tienen competencia para dictar normas de desarrollo ambiental y fijar valores límite de contaminación o valores índice de calidad ambiental más protectores que la norma estatal.

3. Necesidad de evaluar continuamente el impacto producido y adoptar las medidas necesarias para compatibilizar su explotación eficiente con los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.



La necesidad de evaluar la contaminación acústica viene impuesta como obligación a las Administraciones competentes en el art. 5 de la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del ruido "quienes podrán establecer en la correspondiente autorización, licencia u otra figura de intervención, un sistema de autocontrol de las emisiones acústicas," según su art. 19 , "debiendo los titulares de los correspondientes emisores acústicos informar acerca del autocontrol y de los resultados de su aplicación a la administración competente."

4. **Antes de ampliar el uso de las instalaciones civiles y militares debe tenerse en cuenta a los afectados y a las entidades que representan sus intereses y los del medioambiente. Debe primar el derecho a la salud y el descanso de las personas antes que la necesidad de volar.**
5. **SOPORTAR LA NAVEGACIÓN AEREA: Establecer la obligatoriedad de los aterrizajes verdes y eliminar los vuelos nocturnos salvo casos de emergencia.**

Establecer un plan de vuelo de forma que se produzcan los menores impactos posibles en ruido y contaminación química, adaptando las rutas a las condiciones meteorológicas. El descenso continuo en la aproximación al aeropuerto está comprobado que ahorra combustible, por tanto es bueno para el medioambiente y para las compañías que operan en el aeropuerto y para el estado. Las compañías aéreas deberían estar obligadas a readaptar, más pronto que tarde, los motores a las novedades en combustibles más ecológicos.

Por otra parte es innecesario que el aeropuerto esté operativo las 24h para vuelos de carga porque sea interesante para la plataforma logística. Existe el derecho al descanso.

La ley de Navegación Aérea en su disposición adicional determina que el **interés general "comprende la protección de las personas, del medio natural y de la seguridad aérea" es decir no incluye el interés económico** como razón de interés general o interés que haya de proteger la navegación aérea.



No es admisible pues, que al socaire de pérdidas se pretenda vulnerar derechos constitucionales y ratificar actuaciones de hecho, llevadas a cabo sin procedimientos de publicidad, transparencia y sin posibilidad de control de su arbitrariedad.

5. Respecto a la terminal del aeropuerto se debería haber hecho un diseño ecológico y que debería incorporar energías renovables y la recuperación de aguas pluviales. Debería estar calificado energéticamente, y tener un plan de ahorro de energía para tender a la autosuficiencia.

El almacenamiento de agua para 30 días que propone el nuevo plan director no entendemos en qué criterios se ha basado ya que la tendencia debe ser a minimizar el consumo de agua y a su reciclado. Hay lavabos que reutilizan el agua usada para el inodoro.

6. El aeropuerto no debería permitir el establecimiento de rutas a las compañías que operan que entren en competencia con el ferrocarril para trayectos inferiores a los 600km.

7. En cuanto a las afecciones a la fauna no hemos visto reflejado ningún estudio en el que la aproximación al aeropuerto de las aeronaves se cruza de forma perpendicular con el trayecto que siguen las grullas tanto a su marcha a Europa como en su vuelta hacia Africa. Debería hacerse un informe pormenorizado de sus horarios, altura y temporalidad para evitar una catástrofe.

Rosa María Burgos Pérez
Presidenta ANAITA