

CELEBRACIÓN DE COMPARECENCIAS PARA INFORMAR EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE MODIFICA LA LEY 48/1960, DE 21 DE JULIO, DE NAVEGACIÓN AÉREA. POR ACUERDO DE LA COMISIÓN DE FOMENTO. (Número de expediente 121/000054.

-DEL SEÑOR ALCALDE DE SAN FERNANDO DE HENARES (SETIÉN MARTÍNEZ). (Número de expediente 212/000984.)

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, para cerrar el turno de intervenciones de los comparecientes, de los alcaldes, tiene la palabra el alcalde de San Fernando de Henares, don Julio Setián.

El señor **ALCALDE DE SAN FERNANDO DE HENARES** (Setián Martínez): Señor presidente, señorías, en primer lugar agradezco la posibilidad de hablar en esta Comisión sobre un proyecto de ley que nos preocupa extraordinariamente. Mi intervención va a estar, lógicamente, muy basada en la experiencia de San Fernando de Henares, aunque buena parte de los problemas, como habrán visto SS.SS., son compartidos por muchos o por todos los municipios afectados.

La exposición de motivos de la ley arranca con el reconocimiento de una situación que sufrimos y que venimos denunciando -hay que decir que con nulo resultado hasta hoy- ayuntamientos de distinto signo político, en el caso concreto que conozco, del entorno del Aeropuerto de Barajas. Dice el texto: se está produciendo una situación de inseguridad jurídica que perjudica a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes afectados por la navegación aérea.

Esta situación se ha agravado hasta poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones próximas. Totalmente de acuerdo. Sin embargo, inmediatamente después, la misma exposición de motivos ya declara imprescindible, dice el proyecto, establecer un marco jurídico claro que permita a sus usuarios conocer con certeza la capacidad operativa de tales infraestructuras y la que puede esperarse de las mismas. Pero sorprendentemente no recoge esa misma necesidad para los vecinos del aeropuerto y para los empresarios que invierten en nuestros municipios, que son quienes han sufrido precisamente esa inseguridad jurídica y esos perjuicios. Este desequilibrio entre intereses de las compañías aéreas e intereses de los vecinos afectados atraviesa todo el proyecto de ley y es lo que nos lleva a ser muy críticos respecto del mismo. Como es natural, no voy a hacer propuestas relacionada con su actividad parlamentaria, pero sí voy a plantear las inquietudes y las propuestas que vienen en este caso desde mi municipio.

Entrando en el articulado, nos sorprende, de entrada, que en el apartado 1. se reconozca el derecho de los afectados a ser resarcidos por los daños y perjuicios ocasionados por su deber de soportar la navegación aérea solamente a efectos del capítulo 13 de la Ley de navegación aérea de 1960, que se refiere exclusivamente a los accidentes aéreos. Se supone que eso no estaba en discusión. Y no recoge ese mismo derecho en relación con el objeto de este proyecto, que son específicamente las servidumbres acústicas. Ello haría más congruente, pero, como digo, eso es una cuestión parlamentaria, no de este alcalde, vincularlo al capítulo 9 de la Ley de navegación aérea. Me figuro que lo habrán notado ya SS.SS. En cuanto al apartado 2.a), la experiencia en las operaciones aéreas que se efectúan sobre nuestros municipios nos lleva a rechazar la falta de condicionantes a esa obligación que proclama el texto de soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales. En cualquier caso, la medición de índices acústicos que expresan valores medios de ruido a lo largo de un año en el exterior de las edificaciones hace abstracción de que una parte muy importante de la vida cotidiana de nuestros vecinos se desarrolla al aire libre. El paso de un avión tras otro durante horas, que provoca picos de ruido de hasta 90 decibelios y más en nuestro casco urbano, es un suplicio, aunque la media anual medida en decibelios equivalentes indique que no se han superado los objetivos de calidad acústica. Nosotros sabemos que sí se han superado y sí se han superado los umbrales de la agresión a la salud y al bienestar de nuestros vecinos. Pero, aún así, hay que tener en cuenta que hay una cantidad muy importante sobre vuelos irregulares cuando no abiertamente ilegales. Por ejemplo, cuando se utiliza la pista 15-R-33-L, que es la pista más cercana del municipio de San Fernando a nuestro casco urbano en horas nocturnas, lo que está expresamente prohibido según la propia normativa del aeropuerto. Para hacernos una idea, en el último mes, más de veinte operaciones diarias de media en estas horas, operaciones absolutamente irregulares y que no se deberían producir en ningún caso. O mucho más grave, cuando cientos de aviones al año sobrevuelan nuestras calles, nuestros edificios, nuestras

viviendas a 600 u 800 metros de altura, poniendo en un riesgo grave a nuestros vecinos y sometiéndonos a una tremenda agresión sonora, aunque por encima del casco urbano de San Fernando de Henares no transcurre ninguna ruta aérea. Para darles una idea, hemos denunciado 74 casos solamente en los últimos quince días. Les ofrezco un pantallazo de la página web de AENA, donde se ve perfectamente cómo un avión, no voy a dar su matrícula para no hacer publicidad encubierta, nos sobrevuela aproximadamente a unos 600 metros de altura solamente en nuestras edificaciones y a un kilómetro de distancia al oeste de la ruta que tenía que estar siguiendo. Seguramente no será sancionado, o a lo mejor sí una vez traído el asunto, pero lo que no cabe duda es que ese vuelo es ilegal. No hay ninguna ruta por encima de San Fernando y un avión no puede despegar poniendo proa a nuestros vecinos, no puede pasar por encima porque eso, insisto, es ilegal.

O es lo que ocurre cuando se abusa de la utilización de la configuración sur, es decir, del despegue en dirección a San Fernando, fuera de las condiciones meteorológicas recogidas en la normativa que son vientos de 10 nudos o superiores en componente sur. Ese abuso de la configuración sur ocurre sistemáticamente o a menudo en las horas cercanas a los cambios de turno o al cierre nocturno de la pista más cercana, seguramente por comodidad del control aeroportuario y por ello, en todo caso, esta obligación de soportar deberá estar condicionada al cumplimiento estricto de la normativa aeronáutica y aeroportuaria, de lo contrario, vulneraría gravemente nuestros derechos. Por cierto, no tenemos noticia de ninguna sanción impuesta ni expediente abierto por estos cientos de vuelos. Hasta hoy quiero decir que no hemos encontrado la colaboración de AENA para sancionar ni para conocer irregularidades que nos permitieran incoar denuncias. Yo espero que la aparición de esta aplicación, de la página web de AENA que hemos saludado como un ejercicio de transparencia, tenga capacidad probatoria, de manera que podamos denunciar, como estamos haciendo día tras día el Ayuntamiento de San Fernando, todas las irregularidades y todas las ilegalidades que se están produciendo desde la puesta en marcha de esta página web o de esta aplicación.

El primer párrafo del apartado b) habla curiosamente de superar objetivos de calidad acústica, cuando se refiere realmente a reducir la calidad acústica de las poblaciones circundantes. No es la primera vez que en el conjunto de esta ley tan corta se produce este tipo de lenguaje. El hecho de que las medidas correctoras recogidas en los planes de acción se refieran solamente al espacio interior de las edificaciones redundan en la ignorancia de la vida cotidiana en nuestras calles, plazas, parques, en los espacios públicos, en los que durante muchos meses al año, afortunadamente, nuestros vecinos, sobre todo los más pequeños y los más mayores, pasan la mayor parte de su tiempo cotidiano. El segundo párrafo de ese apartado b) es un monumento al neolenguaje orwelliano cuando asegura que: Para mayor protección de las poblaciones podrá ampliarse el ámbito de las servidumbres; lo que ocurrirá intuyo debido a la ampliación del espacio afectado y, por tanto, de las personas y de los bienes afectados por el incremento de esas servidumbres, porque hay un incremento del ruido producto del incremento del número de vuelos o de las rutas utilizadas. Se amplían las servidumbres, y se dice así, porque en nuestra opinión el objetivo de la ley no es defender Barajas frente a la inoperatividad o frente a su cierre, el objetivo es aumentar de forma brutal el número de vuelos y, por tanto, el ruido que supone, para que se hagan SS.SS. una idea, el equivalente a abrir una nueva pista. Estamos hablando de un porcentaje tan alto de operaciones, que se pretenden aumentar en Barajas, que es como si ahora, después de haber estado en contra de la primera y de la segunda ampliación por los efectos traumáticos que ha tenido sobre nuestra población, ahora de nuevo nos abrieran otra pista más que sobrevolaría nuestro término municipal. Se produce aquí el contrasentido de que inmediatamente después de la aprobación de las nuevas servidumbres acústicas la Administración General del Estado puede ampliar, por cierto en ningún caso reducir, las servidumbres, sin que este nuevo proceso de fijación de servidumbres esté delimitado en el tiempo, como se hace con el inicial. Con este apartado podría ocurrir, podría recogerse al menos como hipótesis, que pudieran limitarse las servidumbres, que pudieran disminuirse las servidumbres; por poner un ejemplo, con la aplicación de normas fiscales y ambientales diferentes. Decían hace poco en Copenhague: ¿Hasta dónde es sostenible económica y ambientalmente que sea más barato el billete a Londres que el taxi a Barajas?, ¿hasta dónde se puede llegar en ese sinsentido? Por eso sorprende que no se remita esta ley a la futura aprobación de una estrategia de movilidad sostenible, que sería el marco lógico.

Sufren como digo, con este apartado, varios principios que deben ponerse en valor. En primer lugar, en cuanto al proyecto de llevar Barajas a su máximo posible de operatividad y pasar de 70, que es la media actual, o 98 (pico) operaciones aeroportuarias a 120 operaciones/hora a costa de los intereses de cientos de miles de vecinos y empresarios del entorno del aeropuerto que son intereses tan generales como los de los accionistas de las compañías aéreas. En segundo lugar porque esa política aeroportuaria deslizando produce una tremenda inseguridad jurídica para los vecinos y para las empresas que se instalen en nuestros municipios y ello redundan en una pérdida efectiva de la competitividad de nuestra base

económica, de nuestros municipios y de la creación de puestos de trabajo en nuestros pueblos y ciudades. Fíjense que es un retroceso esto que se plantea en la ley respecto a las huellas acústicas existentes, que son absolutamente falsas como reconoce prácticamente la propia exposición de motivos pero que al menos planteaban ya desde hace años, desde 2004, cuál iba a ser el horizonte máximo de operatividad de Barajas. Aquí se plantea que se establecen nuevas servidumbres porque va a haber más vuelos y sobre ese "más vuelos", y sobre ese ruido, al día siguiente de establecerse esas nuevas servidumbres se podrían volver a establecer otras más amplias. Eso lógicamente significa una auténtica agresión a nuestros municipios. Y quiero decir que en nuestros municipios viven efectivamente muchos vecinos cuyos puestos de trabajo dependen directa o indirectamente de Barajas. Hemos negociado y negociamos con AENA, pero también hemos sufrido y sufrimos en muchos casos la opacidad y, si se pudiera decir así, la soberbia de la administración aeronáutica. Esos vecinos sufren a la vez el impacto de las operaciones en su vida cotidiana y por eso lógicamente tratamos de compatibilizar sobre qué principios, porque hay que tener en cuenta que un número importante de empresas ligadas a Barajas radican efectivamente en nuestros municipios, pero también hay que decir que las servidumbres acústicas y aeronáuticas ligadas al aeropuerto limitan el crecimiento de la economía en nuestros municipios y de los puestos de trabajo que se crean en los mismos. ¿Cómo compatibilizamos eso? Nosotros hemos planteado siempre que deben compatibilizarse esos intereses como ocurre en relación con cualquier otra infraestructura o actividad. La operatividad del aeropuerto no puede ser ilimitada. No puede serlo por motivos de seguridad, no puede serlo por motivos ambientales y no puede serlo por motivos sociales tanto de salud y bienestar de los ciudadanos como del desarrollo equilibrado de los territorios afectados, algo a lo que tenemos el mismo derecho como a cualquier otra actividad. Y decía que el apartado uno de la disposición transitoria parece redactado ad hoc saliendo al paso de una sentencia judicial, algo que no tiene cabida en nuestro ordenamiento jurídico. Si hay derechos reconocidos de facto, la administración no puede aplicarles retroactivamente una norma que los desconoce. El apartado dos de dicha disposición, que suspende los objetivos de calidad acústica, supone de igual manera una vulneración de la normativa estatal sobre el ruido vigente; aunque sea provisionalmente.

Señorías, escuché atentamente el otro día el debate parlamentario y he visto una cierta voluntad de reconsiderar algunos de los apartados más polémicos del proyecto y la incorporación de otros. Por eso me permito sugerir, como hemos aprobado por unanimidad en nuestro pleno municipal, las siguientes propuestas.

Primero, que se tenga en cuenta no solo a dueños y ocupantes sino también a las personas trabajadoras o usuarias de servicios en las zonas afectadas como de hecho ya se recoge en la Ley del Ruido, que establece objetivo de calidad acústica para el interior de las edificaciones tanto residenciales como hospitalarias, educativas y culturales.

Segundo, que si se crean comisiones mixtas su composición sea similar a la comisión de seguimiento de Barajas, que funciona con el voto de los ayuntamientos afectados territorialmente y la presencia de todos los ayuntamientos afectados por la huella de ruido y no solamente con la presencia de un ayuntamiento en representación de todos, en primer lugar porque no existe -y sería grave desconocer esto- una administración municipal, existen ocho mil y pico administraciones municipales en este país, figúrense el sinsentido de que en un organismo de coordinación se pretendiera que todas las comunidades autónomas estuvieran representadas por una sola; lógicamente, no se podría reunir ese organismo de coordinación ni serviría para coordinar. En segundo lugar, porque la problemática de los ayuntamientos situados en una u otra dirección de las pistas no es la misma. Y en tercer lugar, porque los intereses de cada municipio son diferentes y hay que evitar el riesgo, que en Madrid hemos conseguido eliminar, de que el único ayuntamiento supuestamente representado en la comisión pugnara -ese sería el legítimo derecho del alcalde o alcaldesa correspondiente- por situar los intereses de su municipio por delante de los del resto. Eso en Madrid lo hemos conjurado, y hacer una comisión mixta de vigilancia de desarrollo de la ley en concreto en el aeropuerto de Barajas que tuviera una composición diferente sería realmente un retroceso histórico que no aceptaríamos en ningún caso.