

Manifestación en la A-1 contra AENA y TSJM

Unos 200 vecinos de Ciudad Santo Domingo, incluyendo familias enteras con niños, se han manifestado de manera pacífica en puente y rotonda de la autopista A-1 contra AENA, gritando consignas como: *“Basta Ya, Sentencia Ejecución, Cese de Lesión”* y *“Aena, Fomento se ríen del Supremo”*.



Asociación contra Ruido y Riesgo de Aeronaves de CSD, ha indicado en Asamblea previa que hace 19 meses que el **Supremo falló en Sentencia firme**, condenando a AENA por violación del Derecho Fundamental a intimidad domiciliaria y **ordenando el cese de la causa – sobrevuelos-**, pero el ruido ha **aumentado 50 por ciento** el primer trimestre de 2010, con 10.577 eventos - 200/día-, cada tres minutos y máximo de **84,8 decibelios**.

Ha recalcado que AENA puede pasar todo el tráfico por el Valle del Jarama, sin sobrevolar población alguna y señalado que los vecinos han presentado demanda por daños psíquicos, además de reclamación de indemnización para más de 2.000 personas. Se ha referido a Auto del TSJM de 22 de abril 10 como “insólito” en Derecho, que en cualquier caso ha suspendido “cómo” se va a ejecutar, pero no

la ejecución misma. Se ha presentado súplica.



Ante presencia de dotación de guardia civil, que se ha mostrado igualmente pacífica, los manifestantes, con sonadas de silbatos y sirenas, han desplegado pancartas en el puente con el lema:

“¡SEGUIMOS SUFRIENDO! Tribunal Superior de Justicia de Madrid ¡BASTA YA!”.

Jesús Coca, presidente de la

Tren de aterrizaje y flaps tras sobrevolar CSD

Aena ha informado que las aeronaves que aterricen en el aeropuerto de Madrid-Barajas **desplegarán el tren de aterrizaje y los flaps tras sobrevolar la urbanización de Santo Domingo**, en Algete. La medida entrará en vigor el 1 de julio. El procedi-

miento ha sido aprobado por la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (AESA) y remitido para su publicación en AIP (Publicación de Información Aeronáutica). Además Aena está analizando las franjas horarias los fines de semana en las que la demanda de tráfi-

co es menor, para utilizar únicamente la pista 18L sobre el Valle del Jarama **“mientras la demanda existente lo permita”**.

Un abogado y vecino ha señalado que se trata de **“una recomendación que se realizará en tanto la operatividad lo permita solo**

se justifica y gana tiempo. Tenemos que pedir se respete la Declaración de Impacto Medioambiental (somos zona sin afectación), que los aterrizajes se hagan por el Valle del Jarama, como dice la Sentencia del Supremo y por reconocerse por Aena. Debemos cargar contra Fomento”.

Un piloto y vecino ha indicado que “esta recomendación no se puede obligar, pero en general, los pilotos cumplen las recomendaciones, excepto avería, fallo de motor ó emergencia.

Se da la circunstancia de que los controladores reconocen que en aproximación a Barajas, durante muchos años, han flexibilizado

el uso de las dos pistas de llegadas, permitiendo que las aeronaves aterricen indistintamente por cada una en función del rodaje para su aparcamiento. Han señalado que “ahora lo tenemos prohibido... la (nueva) ley permite a los gestores de Aena fiscalizar la labor de los controladores”. Precisamente debiera reducir la arbitrariedad.

Interpuesto recurso de súplica, previo a casación Supremo.

Los vecinos demandantes de Ciudad Santo Domingo han **interpuesto recurso de súplica -previo a casación- ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM).**

Requieren la completa ejecución del auto del mismo Tribunal de 3 de noviembre de 2009, que ordena con carácter inmediato la **reducción en un 50 por ciento de los sobrevuelos** sobre sus viviendas de aeronaves que aterrizan en Barajas.

En concreto reclaman **revocación de auto de 22 de abril de 2010** de TSJM, con **multas coercitivas** de mil quinientos dos euros a los funcionarios encargados, **identificación de otros posibles responsables**, testimonio de particulares para exigir responsabilidad penal y “**ejecución comisarial**” de la Sentencia de 13 de octubre de 2008 del Tribunal Supremo.

Dicha Sentencia estimó que los sobrevuelos sobre Ciudad Santo Domingo, cuando las aeronaves aterrizan desde el Norte en Barajas, vulneran el derecho fundamental a la intimidad domiciliaria de sus residentes y ordena la adopción de las medidas precisas para que cese la causa de la lesión. Pero el auto de TSJM de 22 de abril de 2010 deniega la

adopción de medidas de ejecución forzosa que el propio TSJM ordenó.

El abogado de los demandantes ha señalado que “*sólo cabe una conclusión: la suspensión (de la ejecución forzosa de reducción a la mitad de los sobrevuelos) no procede*”.

Indica que la inexecución de la Sentencia del Alto Tribunal permite el mantenimiento de la lesión de derechos fundamentales, “*circunstancia de todo punto sorprendente en un Estado de Derecho*”... “*más teniendo en cuenta que ninguna de las partes ha cuestionado la ejecutividad de la Sentencia ni del Auto de 3 de noviembre de 2009*”.

Señala es obligado cumplir las Sentencias y demás resoluciones firmes de los Jueces y Tribunales (artículo 118 CE): “*es pilar básico del derecho la tutela judicial efectiva y trascendente que el ciudadano obtenga la ejecución de una Sentencia firme*”. Además señala que el artículo 105 LJ dispone que no podrá suspenderse el cumplimiento ni declararse la inexecución total o parcial del fallo.

“Convertiría en papel mojado cualquier intento de ejecución”.

Además pone de manifiesto que el TSJM (en auto 22 de abril de 2010) adopta “*una tesis inédita que haría inejecutable cualquier Sentencia sin otra exigencia que la sucesiva interposición de recursos de casación contra los autos*

Protestas por los aviones en Ciudad Santo Domingo

ABC

Rearme judicial contra el ruido

Los perjudicados por los sobrevuelos de Barajas interponen otro recurso — Tienen una decena de frentes abiertos desde su «victoria» en 2008 en el Supremo

TATIANA G. RIVAS
MADRID. La última acción judicial que han emprendido los vecinos de Ciudad Santo Domingo, en el municipio de Algete, ha sido un recurso de súplica previo a casación ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid (TSJM). Estos afectados por el ruido de los aterrizajes en la pista 18-R del Aeropuerto de Barajas pretenden que se cumpla el auto de ejecución de sentencia que

miciliaria» de estas personas y ordenó, en sentencia firme, el cese de la causa de violación de esta lesión. Se puede decir que judicialmente ganaron la batalla contra Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) y el Ministerio de Fomento, pero la realidad es otra. El órgano encargado del

Cronología del litigio

1997-1999. Ampliación del Aeropuerto de Barajas. Se inaugura la tercera pista, la 18-R. Comienzan los problemas para Ciudad Santo Domingo.

2002. Instalación de la estación VOR en el Valle de Jarama para evitar que las aeronaves pasasen por la urbanización. Se dejó de utilizar.

2004. Termina la segunda ampliación del aeropuerto: la T-4. Se construye una pista paralela a la problemática 18-R: la 18-L.

2004. Demanda contra Aena y Fomento por violación de derechos fundamentales.

Noviembre de 2008. TS falla a favor de los afectados en sentencia firme.

Nov. de 2009. TSJM establece la reducción de vuelos en un 50% en la pista 18-R con carácter inmediato.

Abril de 2009. TSJM deniega sus medidas de ejecución forzosa.

Mayo de 2009. Recurso de súplica ante el TSJM. Entre medias hay otros recursos, demandas por daños psíquicos y reclamaciones donde se solicitan indemnizaciones a los más de 2.000 demandantes.

dictados en ejecución”.

Se da la circunstancia de que el auto recurrido insta la ejecución provisional del propio auto del TSJM de 3 de noviembre de 2009, que es de ejecución forzosa.



“La Sala convierte la ejecución definitiva de una Sentencia en ejecución provisional a través de la suspensión del auto que ordena llevarla a efecto...tan irracional efecto simplemente pone de relieve lo errado de la decisión adoptada”, apunta el abogado. “En esta ejecución –en cualquier

ra- los autos que se dictan para llevar a efecto una Sentencia firme pueden ser muy numerosos.

Las partes pueden promover incidentes que han de ser

resueltos mediante auto, susceptibles de ser recurridos en casación que, según la doctrina de la Sala, producen la suspensión del auto.

Ello supondría un encadenamiento de casaciones dotadas de efecto suspensivo que, sin necesidad de abusar de la picaresca, convertiría en papel mojado cualquier in-

tento de ejecución”.



Fomento remitirá borrador de Propuesta de Delimitación de servidumbre acústica en Madrid-Barajas.

Los alcaldes del PP de municipios afectados por el ruido de Barajas -Algete, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Torrejón de Ardoz, Valdetorres del Jarama, Fuente El Saz, El Molar, Soto del Real, Colmenar Viejo y Tres Cantos- han planteado propuestas ante la Secretaria de Estado de Transportes Concepción Gutiérrez.

Esta no ha dado da ninguna solución ante su petición de que sean parte de la comisión de Fomento sobre el ruido de las aeronaves que prevé la modificación de Ley de Navegación Aérea. Otro de los planteamientos ha sido el cierre nocturno de Barajas.

Los alcaldes han declarado que

recurrirán al Defensor del Pueblo y a Bruselas

Mientras el Ministerio de Fomento remitirá borrador de Propuesta de Delimitación de servidumbre acústica en Madrid-Barajas a los ayuntamientos con el fin de que aporten sugerencias antes de aprobación definitiva.

En concreto la Secretaria de Estado de Transportes ha informado sobre el avance de trabajos de la norma que regulará la servidumbre al amparo de la Ley 5/2010 de Navegación Aérea y se ha comprometido a enviar borrador.

Asimismo ha ofrecido colaboración del Ministerio para encontrar las fórmulas que garanticen el “justo equilibrio que debe existir

entre intereses generales y demandas de los vecinos”.

Antes el pleno del Ayuntamiento de Algete dio luz verde a una moción en la que se rechaza la Ley de Navegación Aérea. La consideran injusta ya que, entre otras cosas, creen que vulnera el derecho al descanso o a la intimidad.

Por su parte el Defensor del Pueblo ha criticado la nueva ley de navegación aérea

El Defensor del Pueblo ha contestado a las quejas de San Fernando de Henares. En una carta, el alto comisionado reconoce que la nueva legislación sobre navegación aérea supone un “auténtico retroceso de las instituciones respecto al bienestar de los ciudadanos”.

Aena podría estar usando el Valle del Jarama en exclusiva.

Jesús Coca, presidente de la Asociación contra Ruido y Riesgo de Aeronaves de CSD señala que *“siguen pasando más aeronaves de día por la 18R (encima de CSD) que por la 18L (Valle del Jarama): 8.643 frente a 7.569 . Es decir el 53 por ciento sigue pasando por encima nuestro.*

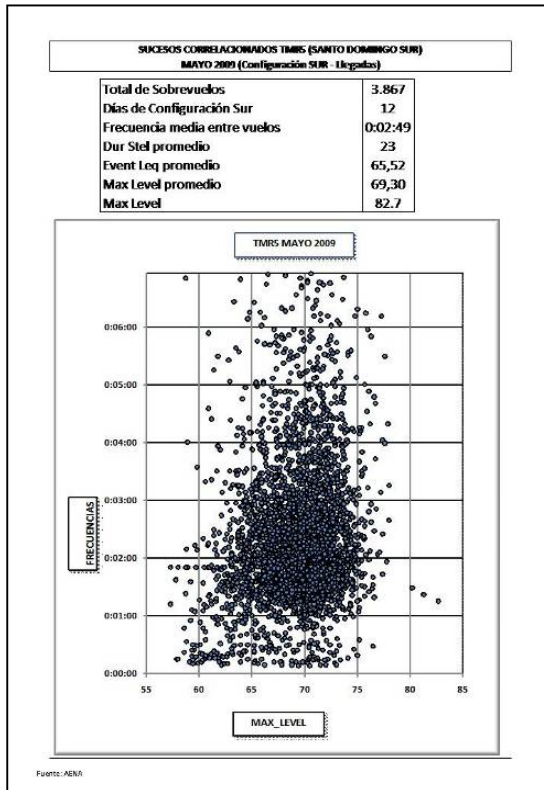
En 2009 operaron un total de 426.053 aviones. En el primer cuatrimestre de 2010 137.042, que multiplicando por tres para extrapolarlo a todo el año, conlleva 411.126 operaciones, es decir, 3,6 por ciento menos que en 2009.

De hecho tenemos en 2010 las mismas operaciones que a principios de 2005, cuando había dos pistas en lugar de cuatro actuales (las cuatro pistas entraron en operación

el 7 de julio de 2005). Otra razón más para entender que podrían estar usando al 18L en exclusiva.

Año	Operaciones
2004	401.503
2005	415.704
2006	434.959
2007	483.292
2008	469.746
2009	426.053
2010	411.126

Por su parte la Comunidad de Propietarios ha reiterado constantemente requerimiento de la información de **carácter diario de ruido y sobrevuelos**, que no se encuentra publicada ni en memorias de AENA ni Internet. Aena no ha proporcionado



La población Ciudad Santo Domingo es de los años 60-70. **Cero sobrevuelos.**

Con la primera ampliación de Barajas (noviembre de 1998) se diseñó una ruta sobre la vertical, que colocó a la población en aproximaciones y preaterrizajes. Se puso en funcionamiento la pista 18R/36L, cuya prolongación pasa por medio de la población, de manera que

sobrevuelan la totalidad de aeronaves que aterrizan en Barajas desde el Norte.

CSD no se encuentra dentro de los límites sonoros de afección significativa en el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas ni en zonas de afección de Declaración de Impacto Medioambiental de 1.996 y de 2.001. La población no figura en el Plan Director, ni las Declaraciones de Impacto Medioambien-

tal de 1999 y 2003, ni en huella acústica.

La capacidad máxima del aeropuerto es 1.754 operaciones/día en periodo diurno, muy lejos de 1.100 actuales. Del informe AENA de 11/07/2007 se desprende que la pista sobre el Valle del Jarama -sin sobrevolar poblaciones- admite todo el tráfico: un mínimo de 39 aeronaves/hora en picos de tráfico puede ir por el Valle.

Cuota familiar asociado



Es necesario afrontar con recursos suficientes una problemática muy grave y compleja.

De lo cobrado para abogados, notarios y procuradores, nada ha ido para Asociación. Por favor todos los que no hayan abonado la cuota de 35 Euros correspondiente a 2010 hacedlo ahora. Los hijos que viven en casa forman parte de la familia bajo misma cuota. Los hijos mayores con familia son asociados por su cuenta.

Si no son socios deben abonar además 135 Euros . Ello pretende equilibrar las contribuciones con el resto de asociados, que llevan pagando más de ocho años.

Tienen disponible en Comunidad de Propietarios informes de actividades principales y cobertura destacada, con DVD y CD, así como ejemplares de la revista, ambos trimestrales. Pueden incorporarse, bajo petición, en grupo de trabajos y diario de asuntos y noticias de interés.



Para formar parte de la distribución de informaciones y asuntos de interés relacionados con ruido y riesgo de aviones en CS Domingo:

- Si desea suscribirse, envíe un correo electrónico a esta dirección, indicando sus datos: nombre y apellidos y dirección, indicando si:
 - Desea figurar en copia visible
 - Desea figurar en copia oculta
- Correo electrónico: acrcsd@acrcsd.org**