

DIRECTOR GENERAL DE PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURAS

SR. JOSÉ MANUEL HESSE MARTÍN

REGISTRO GENERAL DE AENA

C/ Peonías, nº 12, planta baja, 28042 Madrid

Don Fernando Ortego Vázquez mayor de edad, vecino de Madrid, con DNI 3.109.624 R en su calidad de Presidente y en representación de la **PLATAFORMA DE AFECTADOS DE PARACUELLOS POR LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS**, nº de Asociación 28960, respetuosamente,

EXPONE:

Que de conformidad con lo dispuesto en la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, El Director General de Planificación e Infraestructuras de AENA someten a información pública *el Mapa estratégico de ruido actualizados del aeropuerto de Madrid-Barajas*, por un período de 60 días hábiles, contados a partir de la fecha de publicación BOE número 296, de 9 de diciembre de 2008, y en el plazo legal preceptivo presenta las siguientes,

ALEGACIONES

PRIMERA: Respecto al punto 1 de la Memoria: Introducción y objeto de estudio.

Que en dicho apartado se expresa que un Mapa Estratégico de Ruido tiene por objeto evaluar globalmente la exposición al ruido en una zona determinada o realizar predicciones globales sobre la misma y que para ello se conforma en de dos partes diferenciadas:

“Mapas de niveles sonoros: Mapas de líneas isófonas realizados a partir del cálculo

de niveles de inmisión en puntos receptores que abarcan toda la zona de estudio.

Mapas de exposición al ruido: Representan la población expuesta a diferentes niveles de los indicadores sonoros”

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera que en descripción de la zona de estudio en la que se analizan las características principales de la infraestructura del entorno territorial en el que se enclava; RESPECTO AL MUNICIPIO DE PARACUELLOS DEL JARAMA **no recoge la información disponible a la zona.**

Por tanto la metodología seguida para la evaluación de niveles sonoros mediante una descripción del modelo de cálculo empleado y el escenario de simulación representado: **no representan la población colindante a la zona aeroportuaria AL EXLUÍRSE DIRECTAMENTE DEL CALCULO LA ZONA LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ , ALTOS DEL JARAMA, BERROCALES, RESIDENCIAL JARAMA Y MIRAMADRID**

De ésta manera el proceso para la de obtención del Mapa Estratégico de Ruido respecto a las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen/destino en el aeropuerto de Madrid-Barajas, de acuerdo con el Documento N° 29 de la ECAC.CEAC, versión 1997, procedimiento recomendado para la evaluación del ruido aeroportuario según el Anexo II, punto 2 del Real Decreto 1513/2005, **no toman en cuenta el impacto sonoro en las viviendas que están a escasos metros de las pistas 36R/18L y 33R / 15L.**

SEGUNDO: Respecto al punto 2 de la Memoria:

a) Descripción general del ámbito de estudio y 2.1. Descripción del aeropuerto

En la Memoria se describe que *“el aeropuerto de Madrid-Barajas se encuentra situado a una distancia de 12 km. al nordeste de la capital y ocupa una superficie aproximada de 1.925 hectáreas distribuidas entre los municipios de Alcobendas, Madrid **y Paracuellos de Jarama**”.*

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera **que no se ha tenido en cuenta el impacto que tiene en la zona el Aeropuerto de Madrid-Barajas, ya que es innegable la proximidad de éste a las zonas como LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ, ALTOS DEL JARAMA, BERROCALES, MIRAMADRID Y RESIDENCIAL JARAMA,** con el consiguiente impacto.

b) Respecto 2.2. Delimitación de la zona de estudio

La Memoria considera que *“el área de estudio considerada en la elaboración de los Mapas Estratégicos de Ruido viene delimitada por la ubicación del aeropuerto, la disposición de sus instalaciones y sus rutas de acceso aéreo y los niveles de tráfico que desarrolla.*

*De acuerdo con el artículo 9 del Real Decreto 1513/2005, el ámbito territorial que deberá ser analizado, alcanzará los puntos del entorno de los grandes aeropuertos en los que se alcancen los valores de inmisión de **Lden >55 dB(A)** y **Lnoche > 50 dB(A)**.*

En el estudio llevado a cabo, además de estos indicadores principales, se ha analizado las repercusiones acústicas de Ldía y Ltarde que participan en la definición de Lden. Por lo tanto, el nivel sonoro mínimo representado para ambos coincide con el de Lden, es decir 55 dB(A).

Así, será la envolvente de todos los indicadores analizados lo que se considerará como ámbito de estudio.”

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera, **que no se han tomado en cuenta para el análisis los datos que se disponen, ya que NO SE HAN TENIDO en cuenta las mediciones realizadas en Lomas del Jarama POR LA PROPIA AENA a petición de esta Plataforma conjuntamente con el Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama,** tal como se desprende del documento remitido por el Jefe de la división de Medio Ambiente de AENA y que aportamos como documento número uno.

A consecuencia del desconocimiento absoluto de estos núcleos de población arriba referenciados y colindantes con las pistas, **36R/18L se excluye como zona afectada en la actualización del Mapa Estratégico de Ruido a estos núcleos.**

De esta manera el escenario acústico obtenido, **no refleja en este caso, las variaciones que se debieran haber analizado, a pesar que se reconoce que se ha consolidado la “operativa del empleo de las pistas paralelas”, con el consiguiente impacto.**

c) 2.3. Descripción del entorno territorial

La MEMORIA, en este punto cuando hace la descripción y las fichas que resumen las principales características territoriales de los municipios incluidos en el ámbito de estudio; a Paracuellos del Jarama en su *“descripción dice que el término municipal de Paracuellos del Jarama está formado por cinco núcleos de población: Paracuellos de Jarama, La Granja / ElCruce, Los Berrocales del Jarama, Belvis de Jarama y la barriada del I.N.T.A.”*

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera **que no se han observado con exactitud los núcleos poblacionales ya que no se mencionan las urbanizaciones localizadas en LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ , ALTOS DEL JARAMA, BERROCALES, MIRAMADRID Y RESIDENCIAL JARAMA.**

Respecto a la zona de Lomas del Jarama formada entre otras por las siguientes calles: Italia, Valti, Portugal, Camino Viejo de Cobeña..., sencillamente para el Mapa Estratégicos de Ruido **NO EXISTEN;** ya que no las incluye en la zona de la Granja el Cruce, ni en otras, siendo ésta zona junto con las anteriores mencionadas **las que sufren un GRAN IMPACTO ACÚSTICO POR LA OPERATIVO DEL AEROPUERTO MADRID-BARAJAS Y MÁS CONCRETAMENTE CON EL FUNCIONAMIENTO DE LA AMPLIACIÓN CON LAS PISTAS 36R / 18L.**

TERCERO: Respecto al punto 3 de la Memoria: Medidas desarrolladas en la lucha contra el ruido.

a) En el punto 3.1. Introducción del enfoque equilibrado. Medidas generales.

La Memoria dice que ante la evidencia del riesgo implícito en la falta de una política homogénea para abordar el problema del ruido en el entorno de los aeropuertos, se propone el desarrollo de programas nacionales y regionales coordinados para aliviar los problemas de ruido podría desvincular la relación tan estrecha existente entre el crecimiento del mercado de la aviación civil y el desarrollo económico.

Como consecuencia de ello se introduce el concepto de «*enfoque equilibrado*» como instrumento de acción para tratar el problema del ruido en los aeropuertos.

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas **suscribe en su totalidad estos principios rectores y EXIGE QUE SE CUMPLAN.**

La propia Memoria dice: *“que ésta herramienta consiste en identificar el problema acústico existente en un determinado aeropuerto para posteriormente describir y valorar la variedad de medidas disponibles para reducir los niveles acústicos.”*

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas junto con el Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama históricamente **HA REIVINDICADO LA INSTALACIÓN DE SONÓMETROS FIJOS** en las zonas de afección **LOMAS DE JARAMA, MIRAMADRID, RESIDENCIAL JARAMA y ALTOS DE JARAMA** y sólo hemos logrado después de persistentes peticiones la instalación de **un** sonómetro móvil **en la CALLE PORTUGAL zona LOMAS DE JARAMA que ha acreditado fehacientemente el altísimo nivel de ruido** ocasionado por la operativa del Aeropuerto Madrid- Barajas, tal como lo refleja el **documento uno** aportado en **este escrito, anexo 1, 2,y 3.**

La Memoria se dice que se fijan *“las líneas de trabajo fundamentalmente en cuatro: reducción de los niveles de emisión en fuente, gestión y planificación*

idónea del territorio, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruidos y adopción de restricciones operativas”.

También se dice en la MEMORIA que “las autoridades estatales, junto con Aena como gestor de infraestructuras aeroportuarias, suscriben y apoyan las recomendaciones que desde los organismos internacionales se encaminan hacia paliar y reducir el ruido en el entorno de los aeropuertos.

Por ello, esta línea de innovación a nivel supranacional ha conducido a la adopción de una serie de medidas generales que han afectado a la totalidad de los aeropuertos españoles, incluido el aeropuerto de Madrid-Barajas.”

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas junto con el Ayuntamiento de Paracuellos sostiene que el diseño de las nuevas rutas de debe realizar teniendo en cuenta criterios de mínimo impacto y buscando el equilibrio con la capacidad operativa del aeropuerto pero **NO PRIMANDO LA CAPACIDAD OPERATIVA DEL AEROPUERTO.**

En este caso AENA controla y mantiene el sistema de monitorización del ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, emitiendo los informes que remite a la comisión de vigilancia que dirige y controla junto con la Dirección General de Aviación Civil y el Ministerio de Medio Ambiente “siendo AENA juez y parte”.

Los vecinos afectados **NO TIENEN PRESENCIA** en estos órganos, a pesar de haber estado incluidos en la documentación de la Declaración de Impacto de 1996. Al Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama no se ha atendido en sus peticiones que son acordes con lo expresado en la Memoria y tampoco se considera la resolución del Congreso de los Diputados 18-09-2007 que considera la representación de los afectados, en la CSAN.

Lamentablemente estas medidas **sólo es un instrumento de buenas intenciones que no tienen su correlativa plasmación en Paracuellos de Jarama.**

b) En el Punto 3.2. Descripción de las Medidas específicas existentes en el Aeropuerto de Madrid-Barajas en cuanto a las medidas relativas a Procedimientos Operacionales Restricciones Operativas y Restricciones Generales.

La memoria dice *“que el aeropuerto de Madrid-Barajas se encuentra en continuo desarrollo y optimización de sus procedimientos operativos para mejorar los niveles acústicos en el entorno del aeropuerto. Entre las que se destaca la modificación de procedimientos cuya adopción es decidida y consensuada en el marco de la CSAM.”*

También se dice que el aeropuerto de Madrid-Barajas tiene establecidas las siguientes restricciones operativas para mejorar los niveles de emisión acústica, los cuales están recogidos en el documento *“Publicación de Información Aeronáutica”* (AIP) y deben ser seguidos por todas las aeronaves, salvo por motivos de seguridad.

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas junto con el Ayuntamiento de Paracuellos: apoya en su integridad dichas restricciones operativas y **DENUNCIA LA INOBSERVANCIA DE DICHAS RESTRICCIONES** a pesar de especificar la capacidad técnica para la detección del INCUMPLIMIENTO ya que los **ÓRGANOS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL** no sólo son ineficaces sino que su orientación —dada su composición— es opuesta a la función que deberían desempeñar.

Hasta el **momento no se ha informado** pública y detalladamente de las denuncias de sobrevuelo, del seguimiento realizado por AENA ni de las sanciones contra las compañías aéreas, ni tampoco sobre el cumplimiento de dichas sanciones.

Esta Plataforma solicita, que las sanciones impuestas por el incumplimiento de dichos **PROCEDIMIENTOS, SEAN SUFICIENTEMENTE ELEVADAS PARA QUE LAS COMPAÑÍAS AÉREAS NO LES COMPENSE LOS AHORROS DE TIEMPO Y COMBUSTIBLE, Y QUE DICHAS SANCIONES SE REINVIERTAN EN LAS POBLACIONES AFECTADAS.**

Además exige la efectiva y urgente **implantación del sistema PRNAV** y la obligatoriedad de su uso a las aeronaves que lo tienen con el fin de acotar las desviaciones en las entradas y salidas del aeropuerto. Sancionar los virajes fuera de ruta con el consiguiente sobrevuelos de las viviendas en la zona de **LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ, ALTOS DEL JARAMA, Y BELVIS DEL JARAMA.**

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas junto con el Ayuntamiento de Paracuellos CONSIDERA IMPRESCINDIBLE, tal como se hace en todos los países de nuestro entorno que tienen un aeropuerto dentro del núcleo urbano, EL CIERRE NOCTURNO DEL AEROPUERTO en horario de 23:00.-07:00 hora local.

c) Respecto al Plan de Aislamiento Acústico

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas como hemos adelantado considera que en la zona de estudio del entorno de Aeropuerto Madrid-Barajas **no se ha tenido en cuenta al MUNICIPIO DE PARACUELLOS DEL JARAMA** y en la metodología seguida para la evaluación de niveles sonoros mediante una descripción del modelo de cálculo empleado y el escenario de simulación representado: **no representan la población colindante a la zona aeroportuaria AL EXLUÍRSE DIRECTAMENTE DEL CALCULO a LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ, ALTOS DEL JARAMA, BERROCALES, MIRAMADRID Y RESIDENCIAL JARAMA.**

De ésta manera el proceso para la de obtención del Mapa Estratégico de Ruido respecto a las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen/destino en el aeropuerto de Madrid-Barajas, **no toma en cuenta el impacto sonoro en estas zonas.**

Del documento uno aportado en este escrito, Anexos 1, 2, y 3 refleja las mediciones del Portátil de Lomas del Jarama, (calle Portugal) con un valor promedio LAeq diurno de 60-65 **que representan valores máximos de 78 a 87,3 de máximo nivel diurno** y un valor promedio LAeq nocturno de 55-60

que representan valores máximos de 69,7 a 81,7 de máximo nivel nocturno, sin embargo y sorprendentemente **ESTAS ZONAS ESTÁN FUERA DE LA HUELLA SONORA Y NO SON TENIDAS EN CUENTA EN ESTE MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO YA QUE NO TOMAN EN CUENTA EL IMPACTO SONORO EN LAS VIVIENDAS QUE ESTÁN A ESCASOS METROS DE LAS PISTA 36R/18LY33R/15L.**

Se destaca por esta parte, el reconocimiento judicial, tal como refiere la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo **RESPECTO A LA MEDICIÓN DEL RUIDO GENERADO POR EL SOBREVUELO DE AVIONES** (STS de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, secc 7ª de 10 de octubre de 2008) “*que reconoce que las mediciones del ruido son globalmente expresivas de una situación de contaminación acústica..... A juicio de la Sala, cuanto se ha expuesto es suficiente para considerar infringido el derecho de los recurrentes a su intimidad domiciliaria y a desarrollar libremente su personalidad en el recinto donde tienen su morada porque la perturbación causada por el ruido del que se viene hablando es suficiente, por su entidad, naturaleza y duración, para generar molestias que lo trastornan más allá de los límites aceptables. En este sentido, hay que indicar que las directrices de la OMS consideran una molestia severa **la exposición a ruidos de 55 db por 16 horas en el exterior** y moderada la exposición en ese tiempo a ruidos de 35 db en el interior de las viviendas y que la normativa sobre edificabilidad recomienda un máximo de 45 db dentro de las casas.*

Nos parecen especialmente significativos los valores máximos del ruido exterior A este respecto, conviene señalar, además, que, según las directrices de la OMS, las molestias que causa un ruido determinado pueden depender de la medida en que sobrepase el ruido ambiente cuando aquél sea relativamente constante pero no cuando varíe con el tiempo, como sucede con el emitido por los aviones....Y DEBE SUBRAYARSE LA RELEVANCIA DE LOS VALORES MÁXIMOS en un caso como éste en el que, a diferencia del que causan otros emisores, **EL RUIDO DEL SOBREVUELO NO SE PRODUCE DE FORMA CONTINUA SINO A INTERVALOS DE ENTRE DOS MINUTOS Y MEDIO Y TRES MINUTOS, RUIDO QUE NO ES CONSTANTE SINO QUE AUMENTA**

PROGRESIVAMENTE SEGÚN SE APROXIMA EL AVIÓN, ALCANZA EL PICO MÁS ALTO, y a continuación, vuelve a disminuir paulatinamente conforme se aleja. Precisamente, por esas características del ruido emitido por los aviones, las directrices de la OMS, cuando se ocupan de la forma en que debe ser medido, dicen QUE LOS VALORES MEDIOS DEBEN COMPLETARSE CON LOS MÁXIMOS...”

La Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas junto con el Ayuntamiento de Paracuellos CONSIDERA que el Mapa Estratégico de ruido planteado **NO HA TENIDO EN CUENTA NINGUNA MEDICIÓN, NI LAS MEDIAS, NI LOS PICOS,** aunque existe la Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid (CSAM), que es quien asume las funciones de seguimiento y control del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollan durante las fases de construcción y operación del proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, así como las funciones de la Comisión de Vigilancia del Ruido y tienen cumplido conocimiento a través de esta Plataforma como del Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama de las propias mediciones de AENA y que no han sido tenidas en cuenta, a pesar de la documentación aportada por esta parte.

Como consecuencia de no tener en cuenta a las zonas **LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ, ALTOS DEL JARAMA, BERROCALES, MIRAMADRID Y RESIDENCIAL JARAMA** en el Mapa Estratégico de Ruido, no tienen reflejo en el **Plan de Aislamiento Acústico. PARA EL MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO ESTA ZONA, NO EXISTE.**

Además ésta Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera, que el **sistema de monitoreo de ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas** y Sendas de Vuelo (SIRMA) del aeropuerto de Madrid-Barajas, **o bien ES UNA HERRAMIENTA INCAPAZ** DE DETECTAR, MEDIR Y ASOCIAR EL RUIDO GENERADO POR LAS

AERONAVES o **NO ESTAN INSTALADOS ADECUADAMENTE** en zonas estratégicas del entorno aeroportuario.

De otra manera hubieran obtenido **la información completa, fiable y permanente** del nivel de cumplimiento de los procedimientos operativos que se realizan en el aeropuerto, así como disponer de un mejor conocimiento del ruido y trayectorias seguidas por las aeronaves y se hubieran adoptado las medidas encaminadas a minimizar las posibles molestias que se producen por exceso de nivel sonoro en el entorno de **las pista 36R/18L Y 33R/15L, detectando** los **sucesos sonoros** que se producen en la zona, **identificando el origen** de la fuente emisora y los **CONTINUOS INCUMPLIMIENTOS e incidencias sobre los procedimientos de las aeronaves.** (viraje inadecuado, utilización de la reversa, etc...)

CUARTO: Respecto al punto 5 de la Memoria: Metodología de obtención de los mapas

Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera que respecto al **cálculo de isófonas, a la caracterización del entorno desde el punto de vista demográfico y de usos del suelo** y de la **cuantificación de los niveles de exposición de la población circundante a la infraestructura aeroportuaria;** en el caso de en el entorno de las pista 36R/18L y en **concreto LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ ALTOS DEL JARAMA No han sido tenidos en cuenta, por lo tanto, no se ha podido analizar CORRECTAMENTE** los cuatro indicadores definidos: Lden, Lnoche, Ldía y Ltarde.

a) Respecto a la fuentes de información consideradas.

En la metodología de evaluación, en el Tratamiento de la información cartográfica, Censo de población y viviendas en la elaboración de la actualización del Mapa Estratégico de Ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas **NO SE HAN TENIDO A LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ, ALTOS DEL JARAMA, BERROCALES, MIRAMADRID Y RESIDENCIAL JARAMA** a pesar de figurar en el PGOU 2002 Ayuntamiento de Paracuellos de Jarama y estas viviendas estar en la Cartografía catastral

con fecha realización MER (noviembre 2008) Gerencia Regional del Catastro de Madrid Censos de población.

En dicha zona sólo existen viviendas de tipo residencial, así figuran en los diferentes registros manejados por dicho Plan.

c) Respecto a la Representación de los resultados. Mapas de niveles sonoros. Mapas de exposición. Mapas de zonas de afección

Estos mapas **NO HAN PODIDO CALCULAR LOS NIVELES SONOROS** relacionados con los edificios residenciales en la zona, **porque no ha sido contemplada la zona referenciada.**

Esta Plataforma de Afectados de Paracuellos por la Ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas considera inaceptable que se pueda discutir la afección de **LOMAS DE JARAMA, EL PICÓN, VILLA MARÍA, VALTIBAÑEZ, ALTOS DEL JARAMA** cuando a **vista de cualquier persona se observan los despegues y aterrizajes en primera línea** y los sobrevuelos de los aviones a escasos metros de sus tejados; produciendo un ruido ensordecedor en sus casas. **NO EXISTE NINGÚN SISTEMA TECNOLÓGICO QUE PUEDA INVALIDAR LA PALPABLE REALIDAD.**

Los datos acústicos registrados por los **SONOMETROS**, son de los que se han establecido a tal fin; por el contrario en las zonas que señalamos **no existen estos SONOMETROS** a pesar de las innumerables solicitudes a AENA para el establecimiento de estos terminales, lo que ha generado la **imposibilidad material de cualquier medición, aparte de la documentada en éste escrito aportada por la propia AENA.**

Esta parte entiende que **sólo cabe la rectificación en la afección al ruido de dicha zona por parte del Plan estratégico de ruido del entorno del Aeropuerto de Madrid –Barajas** ya que justamente el objeto de esta información pública, debería ser la subsanación de los posibles errores que se hubieran podido en la elaboración de dicho Mapa Estratégico de Ruido.

Por lo expuesto,

SUPLICA, que se tenga por presentado este escrito en tiempo y forma y **CONFORME A LO ALEGADO EN CADA UNO DE LOS PUNTOS DE NUESTRO ESCRITO** y tomando en cuenta **CADA UNOS DE NUESTROS PEDIMENTOS**, se considere su veracidad y adecuación a la realidad y **resuelva la MODIFICACIÓN del Mapa estratégico de Ruido del aeropuerto de Madrid-Barajas, haciendo efectiva la actualización con los datos aportados en este proceso de información pública.**

OTROSI DICE: Que con este escrito se aportan los siguientes documentos:

1) Documento uno, Integrado por:

- a) Carta del Jefe de la División de Medio Ambiente de Aena a Don Sergio Kristic Gibert Concejalía de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Paracuellos del Jarama.
- b) Anexo I Portátil Lomas de Jarama. Valores promedio Laeg diurno/nocturno.
- c) Anexo 2 Valor máximo Lamax diurno.
- d) Anexo 3 Valor máximo Lamax nocturno.

En Madrid a 19 de de febrero de dos mil nueve.

Fernando Ortego Vazquez