



Roj: **STS 1415/2018** - ECLI: **ES:TS:2018:1415**

Id Cendoj: **28079130032018100155**

Órgano: **Tribunal Supremo. Sala de lo Contencioso**

Sede: **Madrid**

Sección: **3**

Fecha: **12/04/2018**

Nº de Recurso: **3937/2015**

Nº de Resolución: **593/2018**

Procedimiento: **Recurso de casación**

Ponente: **JOSE MANUEL BANDRES SANCHEZ-CRUZAT**

Tipo de Resolución: **Sentencia**

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Tercera

Sentencia núm. 593/2018

Fecha de sentencia: 12/04/2018

Tipo de procedimiento: RECURSO CASACION

Número del procedimiento: 3937/2015

Fallo/Acuerdo:

Fecha de Votación y Fallo: 03/04/2018

Ponente: Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

Procedencia: T.S.J.MADRID CON/AD SEC.8

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

Transcrito por: ELC

Nota:

RECURSO CASACION núm.: 3937/2015

Ponente: Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

TRIBUNAL SUPREMO

Sala de lo Contencioso-Administrativo

Sección Tercera

Sentencia núm. 593/2018

Excmos. Sres. y Excma. Sra.

D. Eduardo Espin Templado, presidente

D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat

D. Eduardo Calvo Rojas

D. Angel Ramon Arozamena Laso



D. Fernando Roman Garcia

En Madrid, a 12 de abril de 2018.

Esta Sala ha visto el recurso de casación registrado bajo el número 008/3937/2015, interpuesto por la procuradora doña Ana Lázaro Gogorza, en representación de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESNO, bajo la dirección letrada de don Ramón Pais, contra la sentencia de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 29 de octubre de 2015, que desestimó el recurso contencioso-administrativo número 283/2006, planteado contra las páginas de la AIP de 2006: LEMD SID 7.1 carta de salida normalizada (SID) de la RWY 36L, LEMD SID 7.5 texto, LEMD SID 8.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36L diurno, LEMD SID 9.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36R, LEMD SID 9.3 texto, LEMD SID 9.4 texto, LEMD SID 10.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36L nocturno, LEMD SID 10.3 texto, LEMD SID 10.4 texto, LEMD SID 8.3 y 8.4 y LEMD SID 7.3 y LEMD SID 7.4, publicadas en la AIP de 1 de septiembre de 2005, que constituyen las rutas aprobadas por Acuerdo de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) de 16 de abril de 2004, para la determinación de las correspondientes al nuevo campo de vuelos de Madrid-Barajas, una vez que estuviesen operativas las nuevas pistas tras la finalización de las obras de ampliación.

Han sido partes recurridas la ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO, representada y defendida por el Abogado del Estado, y la Sociedad AENA AEROPUERTOS, S.A.U., representada por la Procuradora Doña Lucía Agullá Lanza, bajo la dirección letrada de don Ignacio Entrena Ruíz.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat.

ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO.- En el proceso contencioso-administrativo número 283/2006, la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid dictó sentencia el 29 de octubre de 2015, cuyo fallo dice literalmente:

« Que debemos DESESTIMAR el recurso contencioso administrativo interpuesto por la Procuradora de los Tribunales Doña Ana Lázaro Gogorza, actuando en nombre y representación de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE DIRECCION000, contra las páginas de la AIP de 2006: LEMD SID 7.1 carta de salida normalizada (SID) de la RWY 36L, LEMD SID 7.5 texto, LEMD SID 8.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36L diurno, LEMD SID 9.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36R, LEMD SID 9.3 texto, LEMD SID 9.4 texto, LEMD SID 10.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36L nocturno, LEMD SID 10.3 texto, LEMD SID 10.4 texto, LEMD SID 8.3 y 8.4, y LEMD SID 7.3 y LEMD SID 7.4, publicadas en la AIP de 1 de septiembre de 2005, que constituyen las rutas aprobadas por Acuerdo de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) de 16 de abril de 2004, para la determinación de las correspondientes al nuevo campo de vuelos de Madrid-Barajas, una vez que estuviesen operativas las nuevas pistas tras la finalización de las obras de ampliación, confirmando los actos impugnados por ser conformes a Derecho. Sin costas. » .

SEGUNDO.- Contra la referida sentencia preparó la representación procesal de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESTO recurso de casación, que la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid tuvo por preparado mediante diligencia de ordenación de 10 de diciembre de 2015 que, al tiempo, ordenó remitir las actuaciones al Tribunal Supremo, previo emplazamiento de los litigantes.

TERCERO.- Emplazadas las partes, la representación procesal de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESNO recurrente, compareció en tiempo y forma ante este Tribunal Supremo, y con fecha 11 de diciembre de 2015, presentó escrito de interposición del recurso de casación en el que, tras exponer los motivos de impugnación que consideró oportunos, concluyó con el siguiente SUPLICO:

« que admita este escrito, me tenga por comparecida en tiempo y forma, por interpuesto el recurso de casación contra la Sentencia núm. 629/2015 del TSJ de Madrid, y dicte sentencia estimándolo y casando la sentencia recurrida, declarando nulos la resolución objeto del recurso (Procedimientos de salida y maniobras de aproximación del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobados por resolución de 16 de abril de 2004 de la Comisión Interministerial Defensa-Fomento), el Plan Director del aeropuerto de Madrid-Barajas (aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999), la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barajas (aprobada por Resolución de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información Ambiental) y la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (aprobada por resolución de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente); o, subsidiariamente, dicte sentencia estimando el recurso, casando la



sentencia recurrida y devolviendo las actuaciones al Tribunal Superior de Justicia de Madrid para que acuerde la práctica de la prueba documental cuarta de nuestra propuesta y se complete el expediente antes de pasar al trámite de vista o conclusiones. » .

CUARTO.- La Sección Primera de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, por auto de 15 de diciembre de 2016 admitió el recurso de casación.

QUINTO.- Por diligencia de ordenación de 3 de febrero de 2017, se acordó entregar copia del escrito de interposición del recurso a las partes comparecidas como recurridas (la ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO y AENA AEROPUERTOS, S.A.U.) a fin de que, en el plazo de treinta días, pudieran oponerse al recurso, lo que efectuaron con el siguiente resultado:

1º.- El Abogado del Estado en escrito presentado el 21 de marzo de 2017, expuso los razonamientos que creyó oportunos y concluyó con el siguiente SUPLICO:

« que, habiendo por presentado este escrito y sus copias, se sirva admitirlo, tenga por impugnado el recurso de casación interpuesto y, con la tramitación legal pertinente, proceda a resolverlo mediante sentencia que LO DESESTIME. Con costas. » .

2º.- La Procuradora Doña Lucia Agullá Lanza, en representación de AENA AEROPUERTOS, S.A.U., en escrito presentado el día 22 de marzo de 2017, expuso, asimismo, los razonamientos que creyó oportunos y concluyó con el siguiente SUPLICO:

« que, teniendo por presentado este escrito y por evacuado el trámite de oposición, dicte sentencia por la que se declare no haber lugar al recurso de casación interpuesto contra la sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 29 de octubre de 2015 , imponiéndose las costas al recurrente. » .

SEXTO.- Por providencia de fecha 31 de enero de 2018, se designó Magistrado Ponente al Excmo. Sr. D. Jose Manuel Bandres Sanchez-Cruzat, y se señaló este recurso para votación y fallo el día 3 de abril de 2018, fecha en que tuvo lugar el acto.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- Sobre el objeto y el planteamiento del recurso de casación.

El recurso de casación que enjuiciamos, interpuesto por la representación procesal de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESNO contra la sentencia de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 29 de octubre de 2015 , que desestimó el recurso contencioso-administrativo planteado contra las páginas de la AIP de 2006: LEMD SID 7.1 carta de salida normalizada (SID) de la RWY 36L, LEMD SID 7.5 texto, LEMD SID 8.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36L diurno, LEMD SID 9.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36R, LEMD SID 9.3 texto, LEMD SID 9.4 texto, LEMD SID 10.1 carta RNAV de salida normalizada (SID) de la RWY 36L nocturno, LEMD SID 10.3 texto, LEMD SID 10.4 texto, LEMD SID 8.3 y 8.4 y LEMD SID 7.3 y LEMD SID 7.4, publicadas en la AIP de 1 de septiembre de 2005, que constituyen las rutas aprobadas por Acuerdo de la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento (CIDEFO) de 16 de abril de 2004, para la determinación de las correspondientes al nuevo campo de vuelos de Madrid-Barajas, una vez que estuviesen operativas las nuevas pistas tras la finalización de las obras de ampliación.

El Tribunal de instancia fundamenta la decisión de desestimar el recurso contencioso-administrativo con base en la exposición de los siguientes razonamientos jurídicos:

« [...] Para efectuar el enjuiciamiento de fondo, debemos resumir primero las alegaciones de las partes, comenzando por la parte actora, que objeta defectos procedimentales en la aprobación de los actos impugnados y también alega que los aviones, al despegar y al aterrizar del aeropuerto de Madrid-Barajas ejecutan los procedimientos y maniobras regulados en la resolución objeto de este recurso, que a su juicio producen contaminación acústica y someten a los vecinos de las urbanizaciones del norte del Aeropuerto y en especial a los de la urbanización Fuente del Fresno a niveles de ruido ilegítimamente elevados, de una intensidad media superior a los 70 dB(A), con picos esporádicos de 85 dB (A). También denuncia que esos niveles de ruido causan un fuerte malestar, ponen en peligro la salud y atentan contra la integridad física y moral de los afectados, y en definitiva vulneran los niveles de inmisión acústica establecidos como máximos por el Decreto 78/1999 de la Comunidad de Madrid.



Considera que las mediciones acústicas e informes de Evaluación de impacto acústico del sobrevuelo de aviones en la Urbanización Fuente del Fresno realizadas por la empresa PROYMA Ingeniería acústica, S.L. prueban que el ruido producido por los aviones es muy superior al que publica AENA a través del SIRMA.

En suma, manifiesta la parte actora que el análisis conjunto de las mediciones practicadas permite constatar, a su juicio:

-Que los sobrevuelos de la urbanización son continuos teniendo lugar aproximadamente cada 3 minutos, con una duración media cercana al minuto.

-Que el nivel de presión sonora máximo que producen los aviones es muy elevado: la mayoría de los aviones producen presiones superiores a los 70 dBA y en todos los informes se han registrado mediciones superiores a los 80 dBA.

-Que los valores obtenidos de LAeq día y noche también son elevados (64,1; 64,7; 65,7; 65,8; 65,4 y 65,2 de día; y 64,3 y 64,1 las noches que se realizaron mediciones).

Denuncia que las circunstancias antedichas vulneran los derechos fundamentales a la intimidad personal y familiar (artículo 18.1 de la Constitución Española), a la integridad física y moral (artículo 15), a la libre elección del domicilio (artículo 19) y a la dignidad de la persona (artículo 10).

Igualmente entiende que determinados procedimientos y maniobras son de difícil ejecución técnica en la práctica, porque incluyen giros que solo en condiciones óptimas podrían ser ejecutados, mientras que están previstos como si fueran maniobras ordinarias, lo que lleva a los aviones a salirse continuamente de la ruta aprobada, afectando a chalets y parcelas con sobrevuelos que en principio no están previstos y que han sido denunciados y se producen en número de unos dos mil quinientos en un período de tiempo de un año, de diciembre de 2005 a diciembre de 2006.

Por otro lado, denuncia sobrevuelos sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) y peligro que las aves presentan para los aviones habiendo aportado con la demanda los documentos donde se relacionan los incidentes de colisión o casi colisión entre aves y aviones que han tenido lugar desde que entraron en vigor los Procedimientos objeto del recurso.

Manifiesta que el informe aportado por la parte actora como documento 11, expone con claridad que hay cuatro especies de aves grandes que se alimentan habitualmente en el Parque sobrevolado por los aviones, y que dicho parque, además de la calificación de ZEPA, tiene las de Reserva de la biosfera de la UNESCO y Lugar de interés comunitario (LIC). Tales especies implicadas no sólo están protegidas, sino que son de gran tamaño, buitres negros, águilas imperiales, búhos reales y cigüeñas negras, por lo que - representan un peligro para los aviones. En este punto considera que las rutas aprobadas infringirían la Ley 2/1991 para la protección y regulación de la Fauna y Flora Silvestres en la Comunidad de Madrid y en concreto su artículo 14 .

El Abogado del Estado al igual que hace la codemandada, se opone a tales argumentos alegando la falta de acierto de cada uno de los motivos, los cuales rebate expresamente, así como también lo hace la codemandada y ambas entienden que la prueba practicada lo que pone más bien de manifiesto es la completa adecuación a Derecho de los actos combatidos, y el respeto a los límites máximos acústicos establecidos, siempre que sean valorados conforme a los procedimientos establecidos al efecto y también respecto de las normas que son realmente aplicables. También niegan la alegación de afectación sobre áreas protegidas y mucho menos que se vulneren derechos fundamentales puesto que la parte actora tiene la condición de entidad y no de ciudadano singular cuyos derechos pudieran verse afectados, además de denunciar que no se ha aportado medición alguna desde el interior de las viviendas.

[...] En primer lugar y pese a las objeciones opuestas por la parte actora, se comprueba la adecuación procedimental de las actuaciones impugnadas, y ello sobre la base del certificado de 13 de julio de 2006 del Jefe de la División de Información Aeronáutica de la Dirección de Navegación Aérea de Aena (aportado como Doc. nº 1 anexo al escrito de contestación a la demanda de la Abogacía del Estado y como Doc 7 anexo al escrito de contestación a la demanda de la codemandada), que no ha podido ser rebatido por la contraparte y que desmiente las deficiencias denunciadas, pues en él se especifica que las rutas aprobadas en el punto 12 de la CIDEFO de 16-4-2004, que pretenden recurrirse, fueron íntegramente publicadas en la Publicación de Información Aeronáutica AIP desde el 26 de mayo de 2005, ajustándose su procedimiento de publicación a lo preceptuado en el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero , por el que se aprobó el Reglamento de la Circulación Aérea el cual constituye Ley especial aplicable preferentemente a las publicaciones de carácter aeronáutico y que, sin perjuicio de su entrada en funcionamiento con carácter continuado, desde el 7 de julio de 2005, las nuevas maniobras aprobadas por CIDEFO en abril de 2004, comenzaron a utilizarse provisionalmente en determinadas situaciones en virtud de la Resolución de 14 de abril de 2005 de la Dirección General de Aviación Civil (B.C.E. 25 de abril de 2005), por la que se autorizó el uso en situaciones de contingencia de las pistas



15L-33R y 181,-36R del Aeropuerto de Madrid-Barajas, como así se hace constar en el informe de 13 de julio de 2006 del Jefe de la División de Ingeniería de Diseño, Desarrollo e Implantación ATM de la Dirección de Operaciones ATM de Aena - Navegación Aérea.

[...] Pasando ahora a examinar las alegaciones de fondo sobre la contaminación acústica por las rutas aéreas aprobadas, la parte actora considera que se infringe el Decreto 78/1999, de 27 de mayo por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid y aporta determinado informe pericial con el que trata de acreditar que las mediciones acústicas realizadas en la urbanización sobrepasarían los límites indicados en la citada norma.

Sin embargo, esta prueba ya se halla inicialmente desvirtuada por sus erróneos presupuestos de partida, al ir referida a una norma que no es la aplicable, puesto que este Decreto de la Comunidad de Madrid o cualquier otra norma dictada por una Comunidad Autónoma, no podría válidamente esgrimirse frente a infraestructuras estatales por pura coherencia jurídica con el ámbito territorial de cada Administración, lo que en este caso viene además confirmado en el contenido de la norma autonómica, que en su artículo 2.2 excluye de su ámbito de aplicación a las infraestructuras aeroportuarias de carácter estatal:

"2. Lo dispuesto en este Decreto no será de aplicación a las infraestructuras aeroportuarias de competencia estatal, salvo que su propia normativa u otras normas específicas así lo permitan" .

En efecto, se advierte que las mediciones que constan en el Informe de la Consultora PROYMA aportada por el demandante, han sido indebidamente realizadas conforme a los criterios establecidos en el Decreto 78/1999 de la Consejería de Medio Ambiente y Desarrollo Regional Ordenanzas Municipales sobre el Medio Ambiente Urbano, que no resulta aplicable.

La parte codemandada también hace la alegación de que no es aplicable para determinar los límites admisibles de ruido la norma que invoca la parte actora (el Decreto 78/1999, de 27 de mayo por el que se regula el régimen de protección contra la contaminación acústica de la Comunidad de Madrid), sino que los niveles máximos admisibles son los niveles definidos por las isófonas Leq día 65 dB(A) entre las 7:00 y 23:00 horas y el Leq noche 55dB(A) entre las 23:00 y 7:00 horas, aprobadas por la CSAM en enero de 2004 e incluso, como ya se preveía en la huella de ruido aprobada, por debajo de las isófonas 55 dB (A) día / 45 dB (A) noche, y que son los valores acústicos de referencia por venir plasmados en las DIA 96 y DIA 2001, ya que en el tiempo en que se formula la denuncia de superación de niveles acústicos no había entrado en vigor el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre , por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre , del Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, como límite por encima del cual, deben adoptarse medidas paliativas del impacto acústico producido por las infraestructuras aeroportuarias.

También y a mayor abundamiento se constata que, a efectos de acreditación de sus alegaciones, la demandante aportó una serie de informes acústicos efectuado en diversos días, que no puede considerarse que desvirtúen las consideraciones expuestas en el informe de 30 de mayo de 2007 de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de Aena (que acompañó el Abogado del Estado como Doc. 2 y que la codemandada igualmente aportó como doc. 3 anexo a la contestación a la demanda) en las que se da cuenta de las numerosas incorrecciones técnicas en las que se ha incurrido las mediciones efectuadas por cuenta del recurrente, tanto en lo que se refiere a su realización como a las bases técnico- jurídicas utilizadas, sin que tales objeciones hayan sido objetadas de contrario.

Además, los Informes de Niveles Acústicos y Operaciones Aeronáuticas elaborados por AENA y presentados en la Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, ponen de manifiesto, que tales niveles definidos en la DIA no han sido superados en la Urbanización Fuente del Fresno, ni con carácter absoluto ni aún menos relativo si se discrimina el Leq avión o nivel continuo equivalente que se hubiera generado si no hubiera existido más ruido que el producido por los aviones durante el periodo de referencia. Ello teniendo igualmente en cuenta que la DIA no impide que se puedan superar estos niveles, sino que lo que exige es que en caso de superarse se proceda a implementación de las medidas correctoras y compensatorias oportunas.

En definitiva, en contra de lo que señala la parte recurrente, las razones apuntadas provocan que este Tribunal llegue a la conclusión de que el acuerdo de la CIDEFO, no contraviene la huella sonora aprobada por la CSAM (Comisión de Seguimiento de las Actuaciones de Ampliación del sistema aeroportuario de Madrid) según los resultados de los controles efectuados y antes mencionados, y se comprueba además que sobre tales cuestiones se hacen controles duplicados por diferentes organismos, los cuales han informado favorablemente sobre el respeto a los niveles acústicos y medioambientales, pues las rutas de entrada y salida del aeropuerto Madrid-Barajas han de pasar además por dos grupos de controles, el que realiza la CIDEFO referido a aspectos puramente técnicos y el que realiza la CSAM referido a aspectos medioambientales. Tales controles, como alega la Abogacía del Estado (el de CIDEFO y el de la CSAM), se refieren a aspectos diferentes



(técnico y medioambiental, respectivamente) y por tanto ninguno opera como condición de validez o eficacia del otro al tratarse de controles independientes. Tales circunstancias sirven para que no pueda encontrar favorable acogida la alegación de la parte actora sobre que el acuerdo de la CIDEFO pudiera contravenir la huella sonora aprobada por la CSAM, pues ello habría sido puesto de manifiesto en los controles efectuados, los cuales son favorables según la documentación obrante en autos.

Es importante también para desvirtuar las alegaciones de la parte actora, la toma en consideración del informe de la División de Medio Ambiente de AENA de 13 de junio de 2008, que recoge los " DATOS REGISTRADOS POR AENA DE LAS INMISIONES DE RUIDO PRODUCIDAS POR TODOS LOS AVIONES QUE AL ATERRIZAR Y DESPEGAR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS SOBREVUELAN O PASAN POR LAS INMEDIACIONES DE LA DIRECCION000 DESDE QUE ENTRARON EN VIGOR LOS PROCEDIMIENTOS DE SALIDA Y MANIOBRAS DE APROXIMACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS APROBADOS POR LA RESOLUCIÓN DE 6 DE ABRIL DE 2004 DE LA COMISIÓN INTERMINISTERIAL DEFENSA-FOMENTO ", y que fue aportado en fase de prueba, donde figura las siguientes conclusiones:

"La entrada en funcionamiento de los procedimientos de salida y maniobras de aproximación, aprobados por CIDEFO (Comisión Interministerial Defensa- Fomento) en abril del 2004, estaba previsto que coincidiera con la inauguración de las nuevas pistas el 5 de febrero del 2006. No obstante se autoriza, mediante Resolución de 14 de abril del 2005 de la DGAC, el uso de las nuevas pistas en situaciones de contingencia, tal como se aprobó en la CSAM del 15 de febrero del 2005. La entrada en vigor de una nueva trayectoria de aproximación frustrada provocó, que el 7 de julio del 2005, se produjera la entrada en funcionamiento de una de las trayectorias previstas para la ampliación del aeropuerto de Madrid Barajas, que afectaba a alguna de las trayectorias asociadas a la pista 18R-36L, la más próxima a la DIRECCION000 . Es por ello, que los datos de ruido que facilitamos en el Anexo 1, se han obtenido desde el 1 de mayo de 2005, hasta el 29 de febrero de 2008, a fin de poder constatar que la afección acústica de esta urbanización no ha experimentado cambios reseñables que puedan achacarse a la implantación de los procedimientos aprobados por CIDEFO, como se puede apreciar en las gráficas del Anexo 1.

La métrica utilizada por Aena para el cálculo de las huellas acústicas, así como los periodos de medida diurno y nocturno, son consecuencia del cumplimiento de las Declaraciones de Impacto Ambiental correspondientes a los proyectos de "Ampliación del Aeropuerto de Barajas (Madrid)", (BOE nº 89 de 12 /4/96) y de "Ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid" (BOE nº 298 de 13/12/01), en las que se recoge que el índice de evaluación del ruido, empleado para la elaboración de las huellas acústicas del aeropuerto de Madrid Barajas, será el nivel continuo equivalente Leq expresado en decibelios A (LAeq), distinguiendo entre un periodo diurno (07:00 - 23:00 horas) y otro nocturno (23:00 - 07:00 horas).

En el método empleado por Aena, se mide el Nivel Continuo Equivalente (Leq) en intervalos de un segundo durante todos los segundos de cada hora, a lo largo de todas las horas del día y todos los días del año (salvo averías). Por tanto, el método empleado para determinar los valores LAeq diurnos y nocturnos cumple con los requisitos de muestreo suficientemente representativo, ya que en realidad se mide directamente el parámetro a obtener, en lugar de hacer una estimación del mismo".

En definitiva, de los informes y alegaciones antedichos, considerados por la Sección en ejercicio de las reglas de la sana crítica que reconoce el artículo 348 de la Ley 1/2000, de 7 de enero , de Enjuiciamiento Civil , debe entenderse suficientemente acreditado que las rutas aprobadas no contravienen las normas sobre huella sonora y límites de emisiones sonoras.

Ello necesariamente conduce a entender desestimada la invocada vulneración de los derechos fundamentales que en la demanda se denuncia.

Si bien es cierto que en la STC 119/2001 , el Tribunal Constitucional sostiene que determinados niveles de ruido pueden lesionar no sólo el derecho a la integridad física (artículo 15 de la Constitución Española), sino también los derechos de privacidad (derecho a la intimidad personal y familiar del artículo 18.1 de la Constitución Española y a la inviolabilidad del domicilio del artículo 18.2 de la Constitución Española), ello requeriría que los niveles de ruido fuesen desproporcionados y excesivos, de modo que pudieran considerarse una ilícita intromisión del ruido en el recinto domiciliario. Sin embargo, en este caso lo único que puede entenderse acreditado es que el ruido ocasionado por los sobrevuelos se encuentra dentro de los parámetros admitidos por las normas.

Por las mismas razones no puede encontrar tampoco favorable acogida la supuesta vulneración a la libre elección del domicilio (artículo 19) y a la dignidad de la persona (artículo 10), salvo que el contenido de tales derechos se entendiera de modo hiperbólico y desproporcionado.

[...] También debe desestimarse la alegación de sobrevuelos indebidos, frecuentes e ilegítimos por las inmediateces de la urbanización recurrente con el informe de la División de Medio Ambiente de AENA de



13 de junio de 2008, que valora también a los sobrevuelos sobre la Urbanización Fuente del Fresno y sus inmediaciones realizados por los aviones que aterrizan y despegan del aeropuerto de Madrid-Barajas desde que entraron en vigor los procedimientos de salida y maniobras de aproximación del aeropuerto de Madrid-Barajas aprobados por la resolución de 6 de abril de 2004 de la Comisión Interministerial Defensa-Fomento, y donde se concluye que existen unos márgenes de tolerancia respecto de las rutas establecidas que en este caso no se han sobrepasado, puesto que los sistemas de navegación utilizados están sujetos necesariamente a ciertas imprecisiones de navegación.

Se entiende que tales informes, por el detalle y motivación con que están explicitadas sus conclusiones, sirven para desvirtuar las alegaciones de la parte actora, tanto sobre contaminación acústica como por los sobrevuelos.

Finalmente el recurrente denuncia sobrevuelos indebidos sobre el Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y la Zona de Especial Protección de Aves (ZEPA) y peligro que las aves presentan para los aviones habiendo aportado con la demanda los documentos donde se relacionan los incidentes de colisión o casi colisión entre aves y aviones que han tenido lugar desde que entraron en vigor los Procedimientos objeto del recurso.

Afirma que el informe aportado por la parte actora como documento 11, expone con claridad que hay cuatro especies de aves grandes que se alimentan habitualmente en el Parque sobrevolado por los aviones, que dicho parque, además de la calificación de ZEPA, tiene las de Reserva de la biosfera de la UNESCO y Lugar de interés comunitario (LIC). Tales especies implicadas no sólo están protegidas, sino que son de gran tamaño, buitres negros, águilas imperiales, búhos reales y cigüeñas negras, por lo que - representan un peligro para los aviones. En este punto considera que las rutas aprobadas infringirían la Ley 2/1991 para la protección y regulación de la Fauna y Flora Silvestres en la Comunidad de Madrid y en concreto su artículo 14, pues el precepto en su número 1 prohíbe dar muerte, molestar o inquietar a las especies animales catalogadas y en su número 2, hace lo propio respecto de perturbar sus espacios de recuperación, crianza, muda, invernada, reposo y paso.

Sin embargo, cabe entender que tal peligro de colisión con las aves queda desmentido suficientemente según las conclusiones del apartado 1 del informe de 30 de mayo de 2007 de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de Aena (DOC 3 ANEXO a la contestación a la demandada), donde se da cuenta del marco regulador del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares y ZEPA y su compatibilidad con el espacio aéreo de Barajas) así como al informe elaborado por la División de Medio Ambiente de Aena en relación a la prueba documental 6a propuesta por la parte actora que relaciona el escaso número de incidentes provocados por esta causa en los años 2006 y 2007, informes todos ellos bien motivados y con adecuada fundamentación, que conducen a que este Tribunal entienda que sus conclusiones son acertadas en cuanto a la inexistencia de los riesgos denunciados sobre la avifauna y por ello no existe tampoco infracción de la citada Ley 2/1991.

Por otra parte, debe tenerse presente que no es objeto de este litigio la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (aprobada por resolución de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente), donde no se ha entendido que exista tal afectación a las cuestiones medioambientales, y sin que tal Declaración de Impacto Ambiental fuera objeto de impugnación. » .

El recurso de casación se articula en la formulación de diez motivos de casación.

El primer motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 c) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción del artículo 24 de la Constitución, en relación con el artículo 24.2 del Texto Constitucional y los artículos 60.2, 3 y 4 y concordantes de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

En el desarrollo del motivo se aduce que se ha pasado al trámite de conclusiones y se ha dictado sentencia sin haberse practicado la prueba importante del proceso (documental cuatro) que había sido declarada pertinente sin haberse aportado toda la documentación al expediente.

El segundo motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 c) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción de los artículos 33.1 y 67.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, del artículo 218, apartados 2 y 3 de la Ley de Enjuiciamiento Civil y del artículo 24 de la Constitución.

El tercer motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción del artículo 69 c) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, en relación con lo dispuesto en el artículo 25 del citado texto legal, y la sentencia de esta Sala de 20 de abril de 2015.



El cuarto motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se basa en la infracción de los artículos 26.2, 27 y 34 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

El quinto motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción del Plan Director de Barajas, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999, e infracción de las Declaraciones de Impacto Ambiental, aprobadas por resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información Ambiental y de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente.

El sexto motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción de los artículos 62.2 y 52.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

El séptimo motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción de los artículos 10, 15, 18.1 y 2 y 19 de la Constitución española.

El octavo motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción del artículo 62.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

El noveno motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción del artículo 15 de la Constitución, del artículo 325, apartados 1 y 2 y del artículo 327 del Código Penal, así como del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, de las normas que regulan las competencias de la CSAM y las competencias para aprobar servidumbres acústicas aeronáuticas, del artículo 33.3 de la Constitución y los artículos 1, 2, 9, 15, 24, 51 y concordantes de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954, y de la disposición adicional única de la Ley 48/1960, en la redacción dada por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999, del artículo 541 del Código Penal, y por infracción de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de «ampliación» del Aeropuerto de Barajas (Madrid), aprobada por resolución de 10 de abril de 1996, Dirección General de Información Ambiental; Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, aprobada por Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio ambiente); Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, aprobada por Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio ambiente; del art. 326 del Código Penal; Infracción de la normativa de aviación civil (Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional -OACI- y Reglamento de circulación aérea -Real Decreto 57/2002, de 18 de enero-) sobre operaciones paralelas y segregadas de los aviones que aterrizan y despegan en los aeródromos; infracción de los arts. 10 del Real Decreto 2591/1998; 166 de la Ley 13/1996, 58 y 60 del Reglamento General de contratación (Real Decreto 3410/1975), 11.3.b de los Estatutos de Aena (Real Decreto 905/91), 82 de la Ley 4/1990 y 1 y 4.1 del Real Decreto legislativo 1302/1986, y 9.1 de la Ley 21/2003.

El décimo motivo de casación, que se formula al amparo del artículo 88.1 d) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, se fundamenta en la infracción del artículo 348 de la Ley de Enjuiciamiento Civil.

SEGUNDO.- Sobre el examen de los motivos de casación formulados por la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESNO.

El primer motivo de casación formulado, fundado en la infracción del artículo 24.1 de la Constitución, en relación con lo dispuesto en el artículo 24.2 del citado texto constitucional y los apartados 2, 3 y 4 del artículo 60 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa (por error se cita la Ley de Enjuiciamiento civil) y demás preceptos concordantes de la Ley de Enjuiciamiento Civil, no puede ser estimado.

En efecto, esta Sala no considera que el Tribunal de instancia haya quebrantado las formas esenciales del juicio por infracción de las normas que rigen los actos y garantías procesales y haya producido indefensión para la parte al acordar por providencia dictada el 1 de julio de 2008 que se unían a los autos los informes remitidos por AENA sobre las documentales 4, 5 y 6 ampliando el plazo concedido para formular conclusiones.

En relación con la documental cuarta (requerimiento a AENA para que aporte certificación de los datos registrados de las emisiones de ruidos producidos por los aviones que al aterrizar y despegar del Aeropuerto de Madrid-Barajas sobrevuelan la Urbanización Fuente del Fresno), apreciamos que carece de base jurídica la



alegación de que dicha prueba no se ha practicado al haber obrado AENA con mala fe procesal en la remisión de dicha documental.

Constatamos que AENA por escrito de 27 de junio de 2008 aportó a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid un Informe en cuyo Anexo I se incluyen datos de las inmisiones de ruidos registrados en el terminal de ruido que el Aeropuerto tiene instalado desde 1998 en la calle Olmedo de la Urbanización Fuente del Fresno que permiten constatar la afección acústica a la citada Urbanización, siendo irrelevante a estos efectos que dicha documentación hubiera sido ya aportada por AENA con el escrito de contestación a la demanda. Debe significarse que la valoración de esta prueba documental corresponde al juzgador de instancia, que lógicamente deberá tener en cuenta que se trata de un documento remitido por una de las partes codemandadas en este proceso. Por ello, la parte demandante debería haber propuesto la práctica de una prueba pericial judicial, realizada por un perito insaculado, que hubiera podido ser determinante -ante la contradicción de los informes aportados por las partes- para poder demostrar la existencia de inmisiones acústicas lesivas de los derechos garantizados en el artículo 18 de la Constitución .

Debe señalarse que contra la providencia de 1 de julio de 2008 se interpuso recurso de súplica, que fue resuelto por auto de 23 de septiembre de 2008, acordando la desestimación del mismo con base en la consideración de que «los documentos aportados se habían solicitado en periodo de prueba, con lo que este Tribunal estaba facultado para su unión a los autos como hizo. Precisamente, por ello, para no dejar indefensa a la parte actora, se amplió el plazo que tenía para hacer conclusiones», lo que evidencia la corrección jurídica de la actuación procesal del Tribunal de instancia.

El segundo motivo de casación, fundado en la infracción de los artículos 33.1 y 67.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , del artículo 218, apartados 2 y 3 de la Ley de Enjuiciamiento Civil y del artículo 24 de la Constitución , no puede ser acogido.

Esta Sala rechaza que la sentencia de instancia haya incurrido en incongruencia omisiva, por dejar sin resolver -según se aduce- muchas de las cuestiones controvertidas en el proceso y omitir pronunciarse sobre gran parte de los fundamentos jurídicos en que se basa la pretensión de la demandante.

Cabe referir, al respecto, que algunos de los motivos de impugnación formulados, que según la parte recurrente no fueron objeto de examen en la sentencia impugnada, se refieren a actos que no constituyen el objeto del proceso, tal como fue determinado por esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en la sentencia de 20 de abril de 2015 (RC 3019/2012). Otras alegaciones o argumentos jurídicos expuestos en la demanda carecían de trascendencia y sustantividad para modificar o alterar el pronunciamiento desestimatorio de las pretensiones deducidas en el recurso contencioso-administrativo.

Por ello, sostenemos que carece de fundamento la pretensión de que se case la sentencia impugnada «por ser evidente que las omisiones han afectado al fallo», «que debió ser de sentido contrario al emitido», según se aduce.

Constatamos que las alegaciones formuladas, con alguna base argumentativa, contra la concreta actuación impugnada (relativas a qué los procedimientos de salida y maniobras de aproximación de las aeronaves del Aeropuerto Madrid-Barajas atentan contra la vida y la seguridad de los habitantes de Fuente del Fresno, o sobre la afectación que causan los sobrevuelos de las aeronaves a aves protegidas, o las referidas a la infracción de la Ley de la Comunidad de Madrid de la protección de la flora y la fauna silvestre, o sobre que la resolución impugnada es constitutiva de delito por permitir sobrevuelos que producen inmisiones superiores a 80 decibelios, o sobre la constitución de servidumbres aéreas, o acerca de las infracciones del Plan Director y las Declaraciones de Impacto Ambiental o de la Ley de Expropiación Forzosa), han sido rechazadas de forma explícita o implícita en los fundamentos jurídicos de la sentencia que hemos transcrito con anterioridad.

El tercer motivo de casación, basado en la infracción del artículo 69 c) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , en relación con lo dispuesto en el artículo 25 del citado texto legal , y la sentencia de esta Sala de 20 de abril de 2015 , no puede ser estimado.

Esta Sala no comparte la tesis argumental que desarrolla la parte recurrente respecto de que el Tribunal de instancia ha realizado una interpretación errónea y contraria a las reglas de la lógica de la sentencia del Tribunal Supremo de 20 de abril de 2015 , al considerar que dicha sentencia entendió que existió desviación procesal en parte de las pretensiones deducidas en la demanda, cuando, por el contrario, dicha sentencia sostuvo que no hubo desviación procesal, lo que promueve que debe reconocerse que carece de justificación que la sentencia se niegue a resolver varias pretensiones.

Al respecto, cabe subrayar que el pronunciamiento de la sentencia de instancia, en lo que concierne a la delimitación del objeto del proceso contencioso-administrativo, es plenamente congruente con lo resuelto por esta Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo en la sentencia de 20 de abril de 2015 , que



ordenó que se devolvieran las actuaciones a la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid para que dicte nueva sentencia en el recurso contencioso-administrativo 283/2006 , limitándose a resolver aquellas pretensiones deducidas en el suplico de la demanda que se corresponden con el objeto del proceso, según lo fijado en el escrito de interposición:

« [...] los procedimientos de salida y maniobras de aproximación al aeropuerto de Madrid-Barajas; y b) que figuraban en aquel escrito procesal argumentos específicos para sostener la pretensión de nulidad frente a la referida resolución (aun cuando se añadiesen otras pretensiones adicionales). » .

En el fundamento de derecho quinto in fine de esta sentencia, se afirma que:

« [...] La sentencia que declara la inadmisibilidad de todo el recurso, en su conjunto, sólo porque a la demanda se han añadido "pretensiones desviadas", deja sin resolver, en esa misma medida, la pretensión de nulidad en la que no concurría ninguna desviación, esto es, aquella cuyo objeto coincidía con el contenido del acto originariamente impugnado. Vulnera con ello el derecho a la tutela judicial efectiva pues deja de pronunciarse, sin una razón válida y congruente, al menos sobre una de las pretensiones de nulidad insertas en la demanda, aquella que se correspondía con el acto originariamente impugnado. » .

Por ello, no estimamos que la sentencia impugnada haya vulnerado el artículo 69 c) de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , al no pronunciarse, por considerar que existe desviación procesal, respecto de la impugnación del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999, la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barajas, aprobada por resolución de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información Ambiental y la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del sistema aeroportuario de Madrid, aprobada por resolución de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría General de Medio Ambiente.

El cuarto motivo de casación, basado en la infracción de los artículos 26.2 , 27 y 34 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , no puede ser estimado.

Esta Sala considera que carece de fundamento la imputación que se formula a la sentencia impugnada de infringir los artículos 26.2 , 27 y 34 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , que -según se expone- permiten acumular pretensiones entre varias disposiciones, actos y actuaciones cuando no sean confirmación o ejecución de otros o exista entre ellos cualquier conexión directa, al negarse a pronunciarse sobre pretensiones de la demanda relativas al Plan Director del Aeropuerto Madrid- Barajas y a las Declaraciones de Impacto Ambiental.

El quinto motivo de casación, basado en la infracción del Plan Director de Barajas, aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999, así como de las Declaraciones de Impacto Ambiental, aprobadas por resoluciones de 10 de abril de 1996 de la Dirección General de Información Ambiental y de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, no puede ser estimado.

Esta Sala no comparte la tesis argumental que desarrolla la defensa letrada de la Asociación recurrente, respecto de que la sentencia impugnada ha infringido el Plan Director del Aeropuerto de Barajas y las Declaraciones de Impacto Ambiental, porque -según se aduce-, tratándose de una resolución de ejecución del Plan Director y de las Declaraciones de Impacto Ambiental, que deben declararse nulas, deviene nula también, de manera automática, dicha resolución. Entendemos que no resultan convincentes los motivos de impugnación esgrimidos contra dichas resoluciones previas, que supone en cierta forma una impugnación indirecta de las mismas, se sustentan en carecer de objeto al no existir proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid, por no estar fundamentadas en causas de nulidad de pleno derecho, y carecer de relevancia jurídica para declarar la nulidad de los procedimientos de salida y maniobras de aproximación al Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El sexto motivo de casación basado en la infracción de los artículos 62.2 y 52.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común , no puede ser acogido.

Esta Sala considera convincente el razonamiento expuesto en la sentencia impugnada respecto de la de la suficiencia de la publicación de los procedimiento de salida y maniobras de aproximación al Aeropuerto de Madrid-Barajas en las páginas del Boletín de Información Aeroportuaria, AIP España, conforme a lo establecido en el Real Decreto 57/2002, de 18 de enero, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación Aérea, que constituye la norma directamente aplicable en este supuesto, con base en el principio de *lex specialis*.

El séptimo motivo de casación, sustentado en la infracción de los artículos 10 , 15 , 18.1 y 2 y 19 de la Constitución española , no puede ser estimado.



Esta Sala sostiene que la sentencia impugnada no ha infringido el derecho a la dignidad de las personas (artículo 10 CE), ni el derecho a la integridad física (artículo 15 CE), ni el derecho a la intimidad personal y familiar (artículo 18.1 CE), ni el derecho a la inviolabilidad del domicilio (artículo 18.2 CE), ni el derecho a la libre circulación (artículo 19 CE), al exponer, aplicando los criterios jurídicos expuestos en la sentencia constitucional 119/2001, que, en este supuesto, los niveles de ruido producido por el sobrevuelo de los aviones por la Urbanización Fuente del Fresno no resultan excesivos ni desproporcionados, en cuanto «se encuentran dentro de los parámetros admitidos por las normas sobre huellas sonoras y límites de emisiones sonoras», tras valorar las pruebas obrantes en autos que, a su juicio, no demuestran que se hayan superado los niveles definidos en la Declaración de Impacto Ambiental.

El octavo motivo de casación, basado en la infracción del artículo 62.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común , no puede ser estimado.

Esta Sala considera que carece manifiestamente de fundamento el reproche que se efectúa a la sentencia impugnada por no declarar la nulidad de pleno derecho de la resolución impugnada, a pesar de que impone obligaciones de contenido imposible, en la medida que los procedimientos y maniobras para aproximarse y aterrizar, por su dificultad técnica, no siempre pueden ser cumplidas por las aeronaves, pues no resulta irrazonable el razonamiento expuesto respecto de la adecuación de los procedimientos de salida y de maniobras de aproximación al Aeropuerto de Barajas, que siguen los protocolos internacionales adoptados para garantizar la seguridad aérea.

El noveno motivo de casación, fundamentado en la infracción del artículo 15 de la Constitución , del artículo 325, apartados 1 y 2 y del artículo 327 del Código Penal , así como del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, de las normas que regulan las competencias de la CSAM y las competencias para aprobar servidumbres acústicas aeronáuticas, del artículo 33.3 de la Constitución y los artículos 1 , 2 , 9 , 15 , 24 , 51 y concordantes de la Ley de Expropiación Forzosa de 16 de diciembre de 1954, y de la disposición adicional única de la Ley 48/1960, en la redacción dada por el artículo 63.4 de la Ley 55/1999 , del artículo 541 del Código Penal , y por infracción de la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de «ampliación» del Aeropuerto de Barajas (Madrid), aprobada por resolución de 10 de abril de 1996, Dirección General de Información Ambiental; Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, aprobada por Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio ambiente); Incumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de ampliación del Sistema Aeroportuario de Madrid, aprobada por Resolución de 30 de noviembre de 2001, de la Secretaría General de Medio ambiente; del art. 326 del Código Penal ; Infracción de la normativa de aviación civil (Anexo 14 del Convenio de Aviación Civil Internacional -OACI- y Reglamento de circulación aérea -Real Decreto 57/2002, de 18 de enero-) sobre operaciones paralelas y segregadas de los aviones que aterrizan y despegan en los aeródromos; infracción de los arts. 10 del Real Decreto 2591/1998 ; 166 de la Ley 13/1996 , 58 y 60 del Reglamento General de contratación (Real Decreto 3410/1975), 11.3.b de los Estatutos de Aena (Real Decreto 905/91), 82 de la Ley 4/1990 y 1 y 4.1 del Real Decreto legislativo 1302/1986, y 9.1 de la Ley 21/2003, debe ser desestimado.

Esta Sala observa que en la formulación de este noveno motivo de casación la parte recurrente incurre en una falta de observancia de la técnica casacional, al citar como normas que reputa infringidas una serie de disposiciones normativas inconexas que, como pone de relieve el Abogado del Estado en su escrito de oposición, no guardan relación objetiva con el contenido de la resolución recurrida, cuya aplicación, entre otros aspectos, de ningún modo puede suponer «una expropiación de facto de la propiedad» ni es susceptible de constituir una conducta infractora del Código Penal.

El décimo motivo de casación, basado en la infracción del artículo 348 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , debe ser desestimado.

Esta Sala no considera que el Tribunal de instancia haya realizado una valoración de los informes obrantes en autos contraria a las reglas de la sana crítica, tal como exige el artículo 348 de la Ley de Enjuiciamiento Civil , al dar prevalencia a los apartados por la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) (y, particularmente, en lo que se refiere a las emisiones acústicas del Informe de 13 de junio de 2008), respecto de los informes aportados por la Asociación de Propietarios de Chalets y Parcelas de la Urbanización Fuente del Fresno.

En este sentido, no resulta ocioso recordar que, conforme a una consolidada doctrina de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Supremo, expuesta en las sentencias de 4 de octubre de 2001 (RC 295/1995), de 3 de abril de 2002 (RC 2075/23002), de 18 de diciembre de 2008 (RC 1713/2006) y de 16 de enero de 2017 (RC 2790/2014), la pretensión de revisión de la convicción del juzgador no es atendible en el seno de un recurso extraordinario de casación, porque la apreciación de la prueba queda al arbitrio



y criterio de los tribunales de instancia con arreglo a las reglas de la sana crítica, y el posible error de los órganos de instancia en dicha apreciación no constituye motivo casacional, salvo que su valoración fuese manifiestamente ilógica, arbitraria o contraria a las normas del razonar humano.

En la sentencia de esta Sala de 25 de junio de 2008 (RC 4590/2004), dijimos:

« [...] La naturaleza de la casación, como recurso especial, tiene como finalidad corregir los errores en que se haya podido incurrir en la interpretación y aplicación del ordenamiento jurídico, y encuentra uno de sus límites tradicionales, por lo que hace al caso, en la imposibilidad de someter a revisión la valoración de la prueba realizada por la Sala de instancia, luego veremos con qué excepciones. Baste, por ahora, con señalar que cualquier alegación, por tanto, referida a una desacertada apreciación de la prueba, debe tomar como presupuesto elemental que los medios probatorios aportados al proceso, su valoración, y la convicción resultante sobre los datos fácticos relevantes para decidir el proceso corresponden a la soberanía de la Sala de instancia, sin que pueda ser suplantado, o sustituido, en tal actividad, por esta Sala de casación, pues el defecto en la valoración de la prueba no está recogido, como motivo de casación, en el orden contencioso-administrativo.

No obstante, el acceso de las cuestiones relacionadas con la prueba podrían ser revisadas en casación únicamente por los medios que permite la jurisprudencia de esta Sala, desde sus Sentencias 2 de noviembre de 1999 y 20 de marzo de 2000 . Estas Sentencias, y muchas posteriores, sistematizan la revisión en casación de las cuestiones ligadas a la prueba en el proceso, permitiendo su acceso a la casación por las siguientes vías: a) cuando se denuncia la vulneración de las reglas que rigen el reparto de la carga de la prueba, contenidas en el artículo 217 de la vigente LEC ; b) por el quebrantamiento de las formas esenciales del juicio, con indefensión de la parte (artículo 88.1.c/ LJCA); c) mediante la infracción o vulneración de las normas del ordenamiento jurídico relativas a la prueba tasada o a la llamada prueba de presunciones; d) cuando se denuncie la infracción de las reglas de la sana crítica si la apreciación de la prueba se haya realizado de modo arbitrario o irrazonable o conduzca a resultados inverosímiles; e) si la infracción cometida, al socaire de la valoración de la prueba, ha realizado valoraciones o apreciaciones erróneas de tipo jurídico, como puede ser la aplicación a los hechos que se consideran probados de conceptos jurídicos indeterminados que incorporan las normas aplicables; f) ante la invocación de errores de tipo jurídico cometidos en las valoraciones llevadas a cabo en los dictámenes periciales, documentos o informes, que, al ser aceptados por la sentencia recurrida, se convierten en infracciones del ordenamiento jurídico imputables directamente a ésta; g) mediante, en fin, la integración en los hechos admitidos como probados por la Sala de instancia. » .

En consecuencia con lo razonado, procede declarar no haber lugar al recurso de casación interpuesto por la representación procesal de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESNO contra la sentencia de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 29 de octubre de 2015, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 283/2006 .

TERCERO.- Sobre las costas procesales.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 139.1 de la Ley reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa , no procede imponer las costas procesales causadas en el presente recurso dadas las incidencias procesales derivadas de la tramitación del proceso de instancia, que no son imputables a la parte recurrente y que han determinado la interposición de este recurso de casación.

FALLO

Por todo lo expuesto, en nombre del Rey y por la autoridad que le confiere la Constitución, esta Sala ha decidido :

Primero.- Desestimar el recurso de casación interpuesto por la representación procesal de la ASOCIACIÓN DE PROPIETARIOS DE CHALETS Y PARCELAS DE FUENTE DEL FRESNO contra la sentencia de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 29 de octubre de 2015, dictada en el recurso contencioso-administrativo número 283/2006 .

Segundo.- No efectuar expresa imposición de las costas procesales causadas en el presente recurso de casación.

Notifíquese esta resolución a las partes e insértese en la colección legislativa.

Así se acuerda y firma.

Eduardo Espin Templado José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzat Eduardo Calvo Rojas

Angel Ramon Arozamena Laso Fernando Román García



PUBLICACIÓN.- Leída y publicada fue la anterior sentencia, estando constituida la Sala en Audiencia Pública, lo que, como Letrado de la Administración de Justicia, certifico.

FONDO DOCUMENTAL CENDOJ