

Como en las noches oscuras de tormenta el rayo ilumina brevemente el paisaje y marca claro el horizonte, así sucede con las poesías que señalan con viveza la esencia de las cosas.

Esta premisa de partida se cumple perfectamente al leer con atención la poesía de Aníbal Muñoz (Definición de savia, 1991), “Receta también válida para el amor” y que servirá de guía iluminadora a lo largo de este texto:

**Hay dos formas opuestas de profanar el agua:
recomendar al río que se lleve
las serpentininas fétidas, el vómito
fabril, risas fecales
lejos de la ciudad:
alguien olvida
que el agua es una casa
la casa de los peces
la casa de las algas
la casa del insecto, la casa de cristales...**

**La otra forma consiste simplemente
en pretender un agua
químicamente pura**

La oposición de extremos que se contiene en este poema no muestra más que el perpetuo hacer y deshacer del hombre al contacto con la naturaleza, la permanente transformación que la acción humana produce en la Tierra.

Esa interacción no puede realizarse sin más, ha de considerar la presencia de otros seres, presentes y futuros, que necesitan unas condiciones necesarias y suficientes para formar parte de esa Tierra.

“El agua es una casa”, la naturaleza, la Tierra, es la casa en que se mueven los seres, y la vida con su accionar. el hombre en particular, no tiene derecho a profanar indebidamente esa casa.

Pero, en el otro extremo, “el agua químicamente pura”, hay una profanación superior, la de la moratoria artificial que mantiene para siempre, sin modificación, lo que en un momento está.

Ambos extremos convergen en un mismo punto, en la inmovilidad que produce la muerte; la muerte chapoteando en un mar de inmundicias o la muerte fría de la congelación.

“El agua químicamente pura”, quimera de quienes hacen ecolatría o idolatría de la ecología, anteponiendo a los derechos de las personas los derechos infinitos de una idea de la Madre Naturaleza.

“El agua profanada”, que confunde el derecho a desarrollar, a progresar, con el derecho a contaminar, olvidando las más de las veces el bien común en beneficio del bien particular.

Esta contraposición de valores implícita, indica claramente la necesidad de tener presupuestos éticos a la hora de la valoración del medio ambiente.

Ética que necesita referenciarse en algo y que desde el punto de vista de que quien esto escuche parece obvio se plantee pensando en el hombre, como único agente de la evolución capaz de modificar voluntariamente aquel medioambiente.

Desde este acercamiento parece natural enfocar el futuro desarrollo de Madrid/Barajas como un elemento de evolución favorable del entorno o, al contrario, como causante de su atrofia.

Es decir, ¿será Barajas favorable para los hombres a los que sirve, para la Comunidad en la que se asienta, o será culpable de daños graves e irreparables?

En este primer planteamiento hay una distinción implícita acerca de la consideración del entorno, su significación y alcance; deberán limitarse los análisis a los perjudicados por la ampliación o también habría que considerar a los beneficiados por ella.

Claramente se puede percibir que la irradiación al entorno de Barajas supera el ámbito de los directamente afectados por los perjuicios que acarrea la ampliación para alcanzar, y dar voz, a los que disfrutan de las consecuencias de ésta.

Desde esta perspectiva, no solamente tienen derecho a opinar sobre las consecuencias de futuro del Aeropuerto quienes están cercanos a las fuentes del problema, los vecinos próximos, sino aquellos que usan el Aeropuerto y extraen de él ventajas.

Lo que lleva a la consideración de que la sociedad en su conjunto, no sólo una parte, debe emitir indicación del valor que se le da a modificar la calidad del medioambiente .

Porque la utilización de un recurso común, el entorno natural del Aeropuerto, debería tender a conseguir que se transforme en un bien común, es decir, que esté ofrecido para todos por igual y que su uso por algunos no reduzca el potencial de uso de los demás.

Esta consideración está realmente puesta en cuarentena cuando se habla de la tragedia del recurso común fundamental que comparte el Aeropuerto con el vecindario, el espacio aéreo.

El recurso espacio aéreo que es necesario para el transporte aéreo, y para la función de producción aeroportuaria, es surcado por los aviones con una consecuencia, la más importante medioambientalmente, se produce ruido hacia quienes lo comparten, los vecinos.

Esta consecuencia de la actividad aeroportuaria incide sobre las casas de la vecindad de dos maneras: disminuyendo el disfrute de la casa y afectando a las posibles pérdidas o ganancias en su revalorización temporal.

El primer aspecto podría considerarse como el valor social de la calidad medioambiental, mientras que el segundo puede considerarse como un valor privado, y aunque ambos deben tenerse en cuenta a la hora de ponerle precio a la calidad, son conceptualmente distintos.

Es conveniente decir, aprovechando la idea, que no sólo los vecinos individuales tendrán derechos, sino que la agrupación social superior de los Ayuntamientos, puede hacer valer derechos sobre los ingresos potenciales que representan las licencias de los desarrollos urbanísticos municipales.

La diferencia sutil entre valor privado y valor social puede y debe servir de guía para establecer criterios de compensación acordes a los perjuicios causados.

Porque cuando el uso de un bien se ve afectado por los cambios que se producen, es natural pensar en establecer compensaciones, en cuyo establecimiento estriba la dificultad y esa es la materia de la que se ocupan las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA).

Hay que resolver como compensar a los que en justicia se considera perjudicados, porque es política admitida por los aeropuertos mundialmente que cualquier modificación perjudicial al entorno debe pagarse.

Aunque también hay que pensar en derechos medioambientales de los propios aeropuertos que a veces se vulneran por la dinámica centripeta de la actividad aeroportuaria.

Bien conocido es el caso de los desarrollos urbanísticos cercanos a los aeropuertos que a la postre pueden suponer ahorcamiento de su actividad, muerte fría.

Es decir, la ampliación de Barajas debería tener como regla medioambiental básica no superar el perjuicio social que se estaba causando, derecho medioambiental histórico, y en cambio compensar aquel perjuicio actual o futuro que supere lo históricamente reconocible.

El establecimiento del valor de compensación a usar podría seguir el criterio de que los beneficiados por el cambio, el aeropuerto y sus clientes, compensen a los perjudicados en un valor que, una vez establecido, ambas partes lo acepten.

La dificultad técnica de la valoración compensatoria a establecer radica en la consideración de los colectivos a quienes dirigirse, los conceptos a valorar, las mecánicas de consulta y la obtención contable y concreta de la compensación.

Pongamos por ejemplo de dificultad técnica la minusvalorización recaudatoria de un ayuntamiento ribereño por la disminución de suelo urbanizable como consecuencia de la producción aeroportuaria.

O, como otro ejemplo, piénsese en la minusvalorización en el precio de venta futuro de una vivienda en un barrio de alto valor, en contraste con la revalorización de una vivienda de bajo valor, en otro barrio, al intervenir sobre ella para mejorarla.

Pero volviendo al valor social o privado de las cosas y su diferencia, ¿no es posible pensar en distinguir a la hora de compensar entre ambos?, ¿no sería mejor primar lo social sobre lo privado?.

Conviene también reseñar que el análisis temporal, como cambia el entorno por la actividad aeroportuaria, debe ser valorado a la hora de establecer compensaciones, y mucho mejor si fuera económicamente.

Estos cambios futuros han de ser considerados a la luz de las histéresis sociales, porque hay que preguntarse si un perjuicio es tanto mayor cuando se alcanzan unas cotas, o si la situación ya es degradada, y por lo tanto interiorizada socialmente, el incremento adicional ya no tiene importancia.

La miopía de considerar las compensaciones como dirigidas exclusivamente a dotaciones medioambientales llevaría a expulsar de los beneficios compensatorios a algunos sujetos de perjuicio.

Pensar en otras alternativas de valor, aunque no sean medioambientales, ayudaría a la labor política de entidades sociales comunales. Alternativas sociales, alternativas culturales, de relativamente fácil valoración económica, servirían de engrase para tragar la píldora perjudicial.

Este campo abierto serviría para que la visión únicamente negativa del Aeropuerto, la externalidad negativa, fuese transformada en positiva al menos para cierta parte de la sociedad.

Lo que serviría a la postre a que la emisión de indicaciones sociales del valor que se le da a la pérdida de calidad medioambiental, fuese compensada con indicaciones positivas que seguramente se producirían.

La única dificultad estribaría, como ya se ha indicado anteriormente, en la técnica de consulta.a promover, pues los trámites de audiencia públicos concebidos por la sociedad, y que llevan a las DIA, son fundamentalmente de denuncia.

No sería difícil pensar en el Aeropuerto como un recurso medioambiental para producción de bienes naturales, paisajes, parques, entorno natural mejorado..., es decir, un sistema integrado que soporta vida y la hace disfrutar al vecindario.

Estas consideraciones, que a primera vista pudieran parecer ingenuas, no lo son tanto si se piensa un poco en el grado de respuesta estratégica no honesta que se produce en el entorno aeroportuario.

Es razonable pensar en que se da un sesgo estratégico de parte del vecindario, vecinos y políticos, que conduce a planteamientos de “algo sacaremos”.

De nuevo es muy deseable y recomendable, aún sabiendo las dificultades técnicas del asunto, que los responsables de la gestión medioambiental consideren el entorno en su conjunto y con todos sus elementos de juicio antes de tomar decisiones de gran incidencia.

Y no puede por lo tanto olvidarse que cualquier decisión que se tome signifique el derecho a contaminar, sino que, muy al contrario, signifique el derecho a desarrollar.

Pensar en el futuro, desarrollar, es conseguir que la opinión pública dé su opinión sobre el punto de acuerdo a alcanzar entre un grupo que se resiste a perder calidad medioambiental y otro que, trayendo un beneficio social importante, el Aeropuerto, causa un perjuicio a aquel grupo.

Por último aprovecho la ocasión para enumerar sucintamente algunas soluciones prácticas de adaptación y sus consecuencias en la sociedad:

- ***Ampliación de una pista:*** *la respuesta de la sociedad ha sido un crecimiento en el uso del Aeropuerto desde que se inauguró en noviembre de 1.998 de 6 millones de pasajeros.*
- ***Ampliación de una pista:*** *se han modificado al menos 4 rutas de despegue para evitar el sobrevuelo de Fuente el Fresno, Alcobendas, San Sebastián de los Reyes, Santo Domingo, etc.*
- ***Incremento de tráfico:*** *se han limitado las operaciones nocturnas hasta una cuota de ruido histórica, similar a la existente en el año 1998.*
- ***Incremento de tráfico:*** *se han prohibido las actividades nocturnas con los motores auxiliares del avión en ciertas zonas del Aeropuerto.*
- ***Toque de queda nocturno para operaciones:*** *reversa de los motores del avión y para prueba de motores.*
- ***Insonorización de viviendas en algunos barrios de Coslada:*** *reservado el dinero para hacer las actuaciones precisas.*
- ***Ampliación de una pista:*** *se ha dejado de usar la pista nueva en operaciones nocturnas, volviendo a la operación nocturna que ya existía antes de la pista.*
- ***Toque de queda nocturno:*** *se prohíbe operaciones del Cap. II del Anexo 16 para evitar los aviones más ruidosos.*
- ***Rutas prohibidas a aviones ruidosos:*** *se obliga a un conjunto de aviones a seguir rutas publicadas que eviten núcleos de población.*
- ***Procedimientos anti-ruido en despegue:*** *se obliga a los aviones a seguir un perfil de ascenso no ruidoso, para evitar repercusiones en el suelo.*
- ***Servicio de 400 Hz y Aire Acondicionado a aviones:*** *se pone en marcha en julio para evitar contaminación acústica y de gases de combustión en plataforma.*

Todas estas actuaciones, y algunas más que habrá que imaginar e implantar, han de servir para buscar el compromiso entre las dos clases de profanación que el poeta señala: desarrollar sin control alguno o no desarrollar nada; y será obligación de todos buscar ese punto adecuado en que el Aeropuerto traiga beneficio a todos.