

**JURISPRUDENCIA AMBIENTAL EN LA COMUNIDAD DE MADRID (pp. 2-
12)**

—

**JURISPRUDÈNCIA AMBIENTAL A LA COMUNITAT DE MADRID (pp. 13-
22)**

ANTONIO FORTES MARTÍN

Profesor titular de Derecho Administrativo / Professor titular de Dret Administratiu

Universidad Carlos III de Madrid

Sumario: 1. Evaluación de impacto ambiental e instalaciones de telefonía móvil. 2. Evaluación de impacto ambiental y soterramiento de tramos de carretera: a vueltas con la M-30 de Madrid. 3. Alumbramiento de aguas subterráneas y aprovechamiento de aguas privadas. 4. Operaciones de tráfico aéreo y contaminación acústica: el conflicto del aeropuerto de Madrid-Barajas y la urbanización Ciudad Santo Domingo.

En esta última crónica del año y del conjunto de pronunciamientos dictados, principalmente, por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (en adelante TSJM), nos ocupamos de destacar en este texto las siguientes sentencias —todas ellas de la jurisdicción contencioso-administrativa—, que detallamos, a partir de su concreta temática, en función de su orden de aparición en el tiempo.

i) La Sentencia del TSJM de 28 de enero de 2011 sobre la sanción impuesta a una operadora telefónica por la construcción de una instalación de estación base de telefonía celular sin contar con la preceptiva declaración de impacto ambiental.

ii) Tres sentencias pronunciadas el mismo día, con fecha 11 de febrero de 2011, en relación con la falta de evaluación de impacto ambiental en el controvertido proyecto de soterramiento de ciertos tramos de la M-30 de Madrid.

iii) La Sentencia del TSJM de 30 de marzo de 2011 sobre aprovechamiento de aguas privadas y la imposición de una sanción por el alumbramiento de aguas subterráneas de un pozo.

iv) Finalmente, por su destacada y sobresaliente importancia, nos hacemos eco también en esta crónica autonómica de sendos pronunciamientos del Tribunal Supremo (TS) recaídos el 15 de abril de 2011 que presentan una gran incidencia sobre la Comunidad de Madrid. En concreto nos referimos a dos sentencias que pretenden poner fin, de una vez por todas, al conflicto que existe sobre el aeropuerto de Madrid-Barajas y la polémica de los ruidos generados en la urbanización Ciudad Santo Domingo por las operaciones de aproximación de las aeronaves con vistas a su aterrizaje.

Veamos detalladamente y por separado cada uno de estos cuatro bloques de sentencias.

1. Evaluación de impacto ambiental e instalaciones de telefonía móvil

La Sentencia del TSJM de 28 de enero de 2001 (núm. 42/2011) resuelve el recurso contencioso-administrativo interpuesto por France Telecom España contra una orden de

la Consejería de Medio Ambiente desestimatoria del recurso de reposición interpuesto contra una anterior resolución por la que se imponía a la operadora de telecomunicaciones la sanción de 60.001 euros por la comisión de una infracción grave. Dicha sanción fue impuesta al amparo de la Ley 2/2002, de 19 de junio, de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid al haberse construido una instalación de estación base de telefonía celular sin disponer de declaración de impacto ambiental.

La cuestión aquí discutida se centra en la solicitud de licencias (de obra y de actividad) que la recurrente formuló al Ayuntamiento de El Molar para la instalación de una antena de telefonía en un paraje de dicho término municipal. Dichas licencias fueron finalmente concedidas y la estación base de telefonía construida. Ahora bien, en ningún momento se realizó la obligada evaluación de impacto ambiental conforme prescribe el epígrafe 49 del anexo III de la Ley 2/2002.

El TSJM resuelve desestimar el recurso y declarar acertada la imposición de la sanción. A tal fin recuerda que para aquellas actividades cuyo inicio, instalación o funcionamiento precise autorización de dos o más administraciones distintas, la obtención de una de ellas no exime al interesado de conseguir el resto de autorizaciones preceptivas. En este caso, la concesión por parte de la corporación local de las licencias municipales no prejuzga ni sustituye ni puede obviar el necesario procedimiento de evaluación de impacto ambiental que también debía haberse seguido ante la Consejería de Medio Ambiente. De hecho, el promotor de la obra o actividad es el sujeto obligado a presentar el estudio de impacto ambiental en el proyecto técnico a acompañar en la propia solicitud de licencia municipal. Y dicha solicitud de evaluación de impacto ambiental se instó por la interesada un año después de concedidas las licencias y realizadas las obras de construcción, cuando, conforme a la normativa ambiental autonómica, debía haberlo hecho en un momento anterior.

2. Evaluación de impacto ambiental y soterramiento de tramos de carretera: a vueltas con la M-30 de Madrid

Con fecha 11 de febrero de 2011 el TSJM ha dictado tres sentencias (números 114, 120 y 123/2011) relacionadas con el controvertido proyecto de soterramiento de varios tramos de la M-30 de Madrid realizados sin el preceptivo trámite de evaluación de impacto ambiental.

Para comprender el alcance de estos nuevos pronunciamientos del TSJM, interesa tener presente que la M-30 ha visto cambiada su consideración jurídica desde variante o circunvalación hasta su caracterización actual como vía urbana. De hecho, el 20 de febrero de 2004 el Consejo de Ministros autorizó la firma del convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Madrid para la cesión de la M-30 a este último y su conversión, a partir de ese momento, en vía urbana. A partir de entonces, el Ayuntamiento de Madrid, como nuevo titular y responsable último de su conservación y explotación, decide emprender una serie de actuaciones en el ámbito de la M-30 para su adecuación a las “nuevas” necesidades urbanas que ahora tiene que satisfacer. Estas actuaciones han consistido, a grandes rasgos, en el soterramiento de la calzada en alguno de sus tramos, en la construcción de varios *by-pass*, en la remodelación de numerosos enlaces, y en la modificación y el acondicionamiento del trazado con ampliación incluso de carriles en las calzadas. Actuaciones todas ellas que se han realizado sin evaluación de impacto ambiental por entender la corporación municipal que ni la Ley 2/2002 de Evaluación Ambiental de Madrid ni la normativa estatal en la materia incluyen a las vías urbanas como proyectos o actuaciones en carreteras sometidos a evaluación de impacto ambiental.

Insistiendo sobre esta misma tesis se han venido pronunciando diferentes órganos jurisdiccionales —juzgados de lo contencioso-administrativo de Madrid y el propio TSJM—, llegando todos a la conclusión de que en el caso de la M-30 no nos encontramos ante una carretera, sino más bien ante una vía urbana. Y ello por localizarse dentro del perímetro de la capital, discurrir dentro de un núcleo urbano, ser de titularidad municipal y servir principalmente a las necesidades de movilidad del municipio. Lo anterior es muestra bastante, para los tribunales, para no entender incluida la M-30 dentro del ámbito de aplicación de la evaluación de impacto ambiental, dado que la normativa estatal y la autonómica en la materia se refieren a las carreteras en cuanto vías de trazado interurbano y en ningún momento a los proyectos de actuación en vías urbanas.

Pese a este escenario, la suerte del proyecto de soterramiento de la M-30 comenzó a variar, sobre todo por la entrada en acción del TJCE. El Tribunal de Justicia, mediante su Sentencia de 25 de julio de 2008 —que resuelve la petición de decisión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Contencioso-administrativo núm. 22 de Madrid en el recurso interpuesto por Ecologistas en Acción-CODA contra las obras de la M-30—,

clarifica una realidad que no obstante admite más variables en cuanto a su inclusión en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. En este sentido, a juicio del TJCE, el *nomen iuris* de la infraestructura no puede ser algo definitivo para decidir si un determinado proyecto debe estar sometido o no a evaluación de impacto ambiental. Porque ni siquiera por tratarse de proyectos de reforma y mejora de una vía existente se va a eludir, al parecer del TJCE, la aplicación de la normativa de evaluación de impacto ambiental por más que esta se refiera únicamente a la “construcción” de carreteras. Más bien “un proyecto de reforma de una vía que, por su amplitud y sus características, sea equivalente a una construcción puede considerarse relativo a una construcción en el sentido de dicho anexo”. Extremo que se da igualmente en el caso de las obras, ya emprendidas, en la M-30.

Como quiera que el importante pronunciamiento del TJCE resuelve la cuestión prejudicial planteada por el Juzgado de lo Contencioso-administrativo núm. 22 de Madrid, este mismo pronunciamiento del TJCE ha propiciado que el juez nacional anule, todo sea dicho de paso, valientemente, los cinco proyectos de remodelación y de obras de la M-30.

Contra dicha Sentencia del Juzgado de lo Contencioso-administrativo el Ayuntamiento de Madrid interpone un recurso de apelación que es resuelto por la primera de las tres sentencias del TSJM de 11 de febrero de 2011 de las que aquí ahora nos hacemos eco.

Como consecuencia de los recursos, las quejas y las movilizaciones vecinales, que obligaron incluso a la propia Comisión Europea a abrir un expediente de infracción y a dirigir formalmente un emplazamiento al Ayuntamiento de Madrid, la corporación municipal procedió a elaborar y aprobar, ulteriormente, los respectivos estudios de impacto ambiental de los proyectos en cuestión. Este extremo es el que ha motivado que en un primer momento el TSJM (en sentencias de 21 de septiembre de 2007 y de 28 de febrero de 2008) resuelva —en relación con otros proyectos de la M-30 y ante la imposibilidad de declarar la pérdida sobrevenida del objeto del proceso— determinando que el recurso ha perdido su utilidad al no mantenerse la controversia en los mismos términos “porque la pretensión de plena jurisdicción deducida en la demanda era la necesidad de sometimiento del proyecto a estudio de impacto ambiental, por lo que tal pretensión ha de entenderse satisfecha por las actuaciones posteriores del Ayuntamiento de Madrid”.

No obstante lo anterior, en la Sentencia de 11 de febrero de 2011, el TSJM rectifica su parecer —manifestado en los anteriores pronunciamientos de 2007 y 2008— y sostiene ahora que la actuación ulterior del Ayuntamiento no puede conducir a la desestimación de la demanda originaria de los recurrentes. Más bien, este proceder de la corporación municipal refleja el propio reconocimiento del Ayuntamiento de la falta de cumplimiento en su día de la normativa europea y estatal de evaluación de impacto ambiental, que exige la elaboración previa de una evaluación de impacto ambiental. Así lo atestigua el hecho de que la Junta de Gobierno Local de Madrid, primero, dejara sin efecto el acuerdo de aprobación de tres proyectos de obras de remodelación no iniciados todavía, y, en segundo término, autorizara un contrato de consultoría y asistencia para la realización del estudio de impacto ambiental de los proyectos de remodelación de la M-30 ya ejecutados y de la evaluación de impacto ambiental de los proyectos pendientes de ejecutar.

El problema para el Ayuntamiento de Madrid, evidenciado primero por el TJCE y luego por el TSJM, pasa porque en el momento de aprobar los proyectos de soterramiento y ejecutarlos no se realizó con carácter preceptivo la obligatoria evaluación de impacto ambiental, por lo que resulta incorrecta, por imposible, la tesis de eximir de evaluación de impacto ambiental a un determinado proyecto, como es aquí el de la M-30, por el mero hecho de que este discurra por zonas urbanas. El TSJM considera que el compromiso de dar cumplimiento a los requerimientos impuestos por la Comisión Europea —asumiendo la obligación de elaborar los estudios de impacto ambiental— es por entero insuficiente para considerar producido un acto de convalidación capaz de “sanar” el vicio de anulabilidad en el que el Ayuntamiento incurrió por la omisión de la previa evaluación de impacto ambiental obligatoria para los proyectos aprobados, por lo que desestima finalmente su recurso de apelación. Porque, con buen criterio, a juicio del TSJM, para poder convalidar los proyectos, resulta exigible previamente haber completado la fase de evaluación ambiental y proceder a la modificación ulterior de los proyectos para su adaptación a las exigencias ambientales derivadas de ese trámite de evaluación. Y solo entonces, y realizado lo anterior, es cuando resulta procedente la adopción de un acto formal de convalidación. Empero, y como quiera que en el asunto de autos no consta cumplida ninguna de las dos exigencias anteriores (evaluación de impacto ambiental completada y dictado de un acto administrativo de convalidación), el TSJM desestima el recurso del Ayuntamiento de Madrid.

Las otras dos sentencias del TSJM, de la misma fecha de 11 de febrero de 2011, que también pivotan sobre los proyectos ya ejecutados de la M-30 realizados sin la preceptiva evaluación de impacto ambiental, aportan no obstante algún elemento más a la controversia ambiental.

Ambas sentencias resuelven sendos recursos de apelación interpuestos por varios particulares contra sendas sentencias de los juzgados de lo Contencioso-administrativo 6 y 13 de Madrid, respectivamente.

El interés de estos dos pronunciamientos pasa por la discusión de la legalidad de los proyectos, no solo en una dimensión claramente ambiental, sino también en sede urbanística.

Porque a la ya conocida falta de evaluación de impacto ambiental del proyecto de soterramiento de varios tramos de la M-30 —que es puesta de relieve por los recurrentes con el mismo resultado que en el pronunciamiento anterior— se suma ahora también la discusión de la falta de aplicación de la legislación urbanística a dichas obras. A diferencia de la Sentencia apelada —que estimó que las obras de la M-30 venían referidas a la ejecución de actuaciones de obras públicas aisladas que pueden tener, por ello, su soporte legitimador en el propio proyecto de obras públicas (lo que en el artículo 89 del texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local de 1986 se denominó como “obras ordinarias”)—, los recurrentes cuestionan que las obras requieran la modificación del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de Madrid, amén de la formulación de uno o varios planes especiales, al afectar, siempre a su juicio, a las determinaciones estructurantes de la ordenación urbanística, por lo que, en su ausencia, las obras han de reputarse ilegales.

Sobre esta cuestión, el TSJM resuelve desestimar la pretensión de los recurrentes. Para ello el órgano jurisdiccional recuerda que los terrenos que conforman la M-30 vienen definidos espacialmente y calificados en el PGOU con carácter de sistema general viario. Sobre la base de esa existente calificación, el rediseño o acondicionamiento de ese elemento esencial del sistema no precisa, a juicio del TSJM, variación del PGOU por no resultar alterado. Como tampoco se precisa, resuelve el Tribunal, un plan especial solo necesario para ordenar el uso de los terrenos “liberados” en superficie a raíz de las obras en los nuevos tramos que se convierten en subterráneos. A partir de lo dispuesto en el artículo 50.1.a) de la Ley del Suelo de Madrid de 2001, decide el TSJM que la conformación resultante de las obras pudo ser objeto de un plan especial, como

consecuencia de su eventual encuadramiento en la función asignada a los planes especiales en el precepto citado para la definición, ampliación, protección o complementación de redes públicas de infraestructuras. Pero esa opción, enfatiza el TSJM, “era posible pero no obligada al no constituir requisito necesario para legitimar la ejecución de las obras”. Por ello el Tribunal no acepta esta pretensión, sino solo la de la falta de evaluación de impacto ambiental de los proyectos, lo que solo conduce en estos dos últimos casos a la estimación parcial de los recursos de apelación.

3. Alumbramiento de aguas subterráneas y aprovechamiento de aguas privadas

La Sentencia del TSJM de 30 de marzo de 2011 (núm. 255/2011) resuelve el recurso contencioso-administrativo interpuesto por un particular contra la sanción de 6.000 euros —más la obligación de restituir el terreno a su estado anterior y la prohibición expresa de seguir aprovechando las aguas mientras no se procediera a su eventual legalización— impuesta por el presidente de la Confederación Hidrográfica del Tajo por la comisión de una infracción menos grave consistente en el alumbramiento de aguas subterráneas de un pozo sin contar con autorización administrativa, a través de un camión cisterna de 5.500 litros, sacando 30.000 litros de agua al día para llevarla a una finca de la propiedad del sancionado para abrevar a unas 240 cabezas de ganado.

El interés de esta sentencia se centra en la estimación del recurso por parte del TSJM y la consiguiente anulación de la resolución sancionadora. Para ello resulta necesario considerar, como remarca la Sala juzgadora, que el alumbramiento de aguas se produce en un momento anterior al de entrada en vigor de la Ley de Aguas de 1985. A partir de este dato, es conveniente precisar que la normativa entonces aplicable era la establecida por la Ley de Aguas de 13 de junio de 1879, cuyos artículos 18 y 19 determinan que las aguas subterráneas obtenidas por medio de pozos ordinarios pertenecen en plena propiedad al dueño de un predio y que este puede abrir libremente pozos ordinarios para elevar aguas dentro de sus fincas.

El alumbramiento de aguas, a juicio del TSJM, no puede resultar sancionado por su carácter privado. La disposición transitoria tercera —de la Ley de Aguas de 1985 y del vigente texto refundido de 2001— reconoce los derechos sobre aguas privadas provenientes de la regulación de la Ley centenaria de 1879, sin que pueda establecerse por ello la consecuencia de apreciar la comisión de una infracción y aplicar, con

carácter retroactivo, la legislación actualmente vigente a alumbramientos realizados al amparo de la Ley de 1879, todo ello con independencia del cumplimiento (o no) por parte del recurrente de la obligación que sobre él pesaba en su día de declarar dichos aprovechamientos privados dentro del período de tiempo marcado por dicha disposición transitoria.

4. Operaciones de tráfico aéreo y contaminación acústica: el conflicto del aeropuerto de Madrid-Barajas y la urbanización Ciudad Santo Domingo

Hace justo tres años, en concreto el 13 de octubre de 2008, el TS dictó una sentencia capital en el estudio de lo que se ha dado en llamar la vertiente ambiental —“ambientalización” o “ecologización”— de los derechos fundamentales. Dicha sentencia resuelve el recurso de casación contra un pronunciamiento previo del TSJM, de fecha 31 de enero de 2006, en el recurso contencioso-administrativo —tramitado como procedimiento especial para la protección de los derechos fundamentales— del asunto del sobrevuelo de aviones sobre la urbanización Ciudad Santo Domingo como consecuencia de las maniobras diurnas de aproximación con vistas al aterrizaje en la pista 18R/36L del aeropuerto de Madrid-Barajas en los días en que este opera en configuración sur. En concreto, el TS estimó parcialmente el recurso de casación de los demandantes declarando “que los recurrentes han padecido la vulneración de su derecho fundamental a la intimidad domiciliaria como consecuencia del ruido producido por el sobrevuelo de aviones de la Ciudad Santo Domingo en que residen”. Como consecuencia de esa vulneración, el fallo de la Sentencia reconoce a los demandantes una indemnización así como “que por la Administración se adopten las medidas precisas para que cese la causa de esa lesión”.

A partir de ese instante la ejecución del fallo de la Sentencia del TS se convirtió en un auténtico proceso laberíntico con continuas idas y venidas que, todavía a día de hoy, no ha encontrado un desenlace feliz. En todo caso, parece quedar claro, a la luz del fallo de la Sentencia, que el pronunciamiento del TS no reconoce y, por lo tanto, en ningún momento acuerda que cesen, como tales, todos los sobrevuelos de aeronaves y ni mucho menos que se tenga que cerrar la pista 18R del aeropuerto de Madrid-Barajas. Ordena, más bien y por el contrario, la adopción inmediata de todas las medidas precisas para que cese, de una vez por todas, la causa de la lesión en los recurrentes, o lo que es lo mismo, los ruidos que, como consecuencia del sobrevuelo de aviones, sufren los

vecinos en sus viviendas, por lo que exige a AENA la adopción de las medidas que resulten adecuadas a tal fin.

Y es en este escenario donde entran en juego las dos sentencias del TS de 15 de abril de 2011 que ahora centran nuestro interés en esta crónica. Son dos los pronunciamientos dictados por el máximo órgano jurisdiccional en vía de ejecución de la Sentencia de 2008. En concreto, la Sentencia de 15 de abril de 2011 que resuelve el recurso de casación número 5559/2009 contra el Auto del TSJ de Madrid de 23 de abril de 2009, confirmado en súplica por el Auto de 17 de julio de 2009. Y, por otro lado, la Sentencia, también de 15 de abril de 2011, que resuelve el recurso de casación número 5773/2009 contra el Auto del TSJ de Madrid de 28 de julio de 2009, confirmado en súplica por el Auto de 3 de noviembre de 2009.

Las dos sentencias del TS de 15 de abril de 2011 anulan los cuatro autos del TSJM que pretendieron, sin fortuna, ejecutar el fallo de la Sentencia de 13 de octubre de 2008. Precisamente el TSJM erró en la pretendida ejecución al no ser capaz de discernir la causa de la lesión del derecho fundamental a la intimidad domiciliaria. Para ello el Tribunal en la instancia siguió la tesis —no admitida por el máximo órgano jurisdiccional— del efecto separado que pueden producir, por una parte, el ruido causado por las aeronaves y, por otra, el número de sobrevuelos por la urbanización. Empero, como concluye el TS en los dos pronunciamientos de 15 de abril de 2011, es el conjunto de todos los factores, al operar simultáneamente —tal y como se concreta en el fundamento jurídico undécimo de la Sentencia a ejecutar—, el que produce el efecto lesivo.

Porque el problema en concreto no es tanto, aunque también, el de las medidas adoptadas por AENA, que permiten entender que cuando estas se puedan llevar a cabo lograrían respetar los niveles de ruido aplicables, sino más bien el número y la frecuencia de los sobrevuelos, que, lejos de permanecer inalterados, se han incrementado con relación a la situación fáctica analizada por el TS años atrás, y ello a pesar de la entrada en funcionamiento de una nueva pista (18L) en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

Es precisamente este segundo factor, el número y la frecuencia de los sobrevuelos, el que para el TSJM sitúa necesariamente la ejecución del fallo del TS —por encima del cese absoluto de los sobrevuelos sobre la urbanización y el cierre inmediato de la pista 18R— en una disminución suficiente de estos. Disminución que viene precisada, a

juicio del TSJ de Madrid, en el 50% de las cifras actuales de sobrevuelos para todos los días de la semana, dado que el primer factor que ocasionaba la lesión del derecho fundamental —el nivel de ruido— había sido ya reducido por AENA a términos aceptables en relación con los valores límite de inmisión de ruido fijados por el RD 1367/2007, de 19 de octubre, para las infraestructuras aeroportuarias.

Esa reducción del 50% que en su momento acordó el TSJ de Madrid, lejos de contentar a todas las partes, no satisfizo ni a los recurrentes afectados, ni a la Administración, ni, lo que es aún más grave, al propio TS. El máximo órgano jurisdiccional, mediante la Sentencia de 15 de abril de 2011, advierte que la medida del 50% del cese de los sobrevuelos, por sí sola, “no es suficiente para conjurar la lesión del derecho fundamental, de seguir —pese a la limitación de los sobrevuelos— produciéndose en la Ciudad Santo Domingo un ruido incompatible con el derecho fundamental invocado y sería innecesaria de no causar el ruido que origina el efecto apreciado en la sentencia”. El problema con esa medida aparece representado, según concluye el máximo órgano jurisdiccional, por el hecho de que lo que no puede el TSJ de Madrid es separar los distintos factores —ruido y número y frecuencia de sobrevuelos— tenidos en cuenta para comprobar si la situación actual que padecen los recurrentes es o no la misma que la descrita en la Sentencia a ejecutar.

Con las sentencias de 15 de abril de 2011, el TS insiste y llama poderosamente la atención sobre el hecho de que su Sentencia de 13 de octubre de 2008 no ha sido ejecutada todavía “pues no consta que la actuación administrativa reflejada en los informes del Ministerio de Fomento y en los escritos de AENA haya atajado la causa de la lesión del derecho fundamental a la intimidad en el domicilio de los recurrentes”. Y no solo lanza tal advertencia al TSJM, sino que, además, el TS se enfrenta a la necesidad de definir cuál es el justo equilibrio en el problema de la ejecución de su fallo en el caso de la urbanización Ciudad Santo Domingo-aeropuerto de Madrid-Barajas. Y en la traducción del necesario equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los afectados, el máximo órgano jurisdiccional se plantea abiertamente que si resultan tan imperativas las exigencias que imponen el mantenimiento de los sobrevuelos sobre la urbanización Ciudad Santo Domingo, incluso su aumento sin que se haya logrado reducir los niveles de ruido soportables a lo acordado por la Sentencia de 13 de octubre de 2008, “entonces habrá que considerar la medida en la que el

sacrificio que se pide a los afectados requiere ser compensado en virtud de los mismos principios constitucionales en los que descansa esa idea del justo equilibrio”.

Claramente con esto, el máximo órgano jurisdiccional trata de cerrar y zanjar la controvertida ejecución de su fallo de 2008. Y para ello asume que si, con todo, las medidas adoptadas por AENA no han conseguido hacer cesar la causa de la lesión, “el camino a seguir habrá de ser el marcado en el artículo 105 de la Ley de la Jurisdicción”. La importancia de la Sentencia de 15 de abril de 2011 descansa en el reconocimiento velado que hace a la Administración para que inste la solicitud de declaración de imposibilidad material o legal de ejecutar su fallo de 2008 conforme al artículo 105.2 LJCA y “desatascar” de este modo la enquistada ejecución pretendida por el Tribunal en la instancia, que se prolonga ya durante más de tres años.

Sumari: 1. Avaluació d'impacte ambiental i instal·lacions de telefonia mòbil. 2. Avaluació d'impacte ambiental i soterrament de trams de carretera: insistint amb l'M-30 de Madrid. 3. Captació d'aigües subterrànies i aprofitament d'aigües privades. 4. Operacions de trànsit aeri i contaminació acústica: el conflicte de l'aeroport de Madrid-Barajas i la urbanització Ciudad Santo Domingo.

En aquesta última crònica de l'any i del conjunt de pronunciaments dictats, principalment per la Sala Contenciosa Administrativa del Tribunal Superior de Justícia de Madrid (d'ara endavant TSJM), destacarem les sentències següents —totes de la Jurisdicció Contenciosa Administrativa—, que detallem, a partir de la temàtica concreta, per ordre d'aparició en el temps.

i) La Sentència del TSJM de 28 de gener de 2011 sobre la sanció imposada a una operadora telefònica per la construcció d'una instal·lació d'estació base de telefonia cel·lular sense la preceptiva declaració d'impacte ambiental.

ii) Tres sentències pronunciades el mateix dia, amb data 11 de febrer de 2011, amb relació a la falta d'avaluació d'impacte ambiental en el controvertit projecte de soterrament de determinats trams de l'M-30 de Madrid.

iii) La Sentència del TSJM de 30 de març de 2011 sobre aprofitament d'aigües privades i la imposició d'una sanció per la captació d'aigües subterrànies d'un pou.

iv) Finalment, per la seva destacada i excel·lent importància, també ens fem ressò en aquesta crònica autonòmica dels pronunciaments del Tribunal Suprem (TS) recaiguts el 15 d'abril de 2011 que presenten una gran incidència sobre la Comunitat de Madrid. En concret, ens referim a dues sentències que sembla que pretenen posar fi, d'una vegada per sempre, al conflicte sobre l'aeroport de Madrid/Barajas i a la polèmica dels sorolls generats en la urbanització Ciudad Santo Domingo per les operacions d'aproximació de les aeronaus amb vista a l'aterratge.

Vegem detalladament i separadament cada un d'aquests quatre blocs de sentències.

1. Avaluació d'impacte ambiental i instal·lacions de telefonia mòbil

La Sentència del TSJM de 28 de gener de 2001 (núm. 42/2011) resol el recurs contenciós administratiu interposat per France Telecom España contra una ordre de la Conselleria de Medi Ambient desestimària del recurs de reposició interposat contra una resolució anterior per la qual s'imposa a l'operadora de telecomunicacions la sanció de 60.001 euros per la comissió d'haver comès una infracció greu. Aquesta infracció

greu s'imposa a l'empara de la Llei 2/2002, de 19 de juny, d'avaluació ambiental de la Comunitat de Madrid, ja que va construir una instal·lació d'estació base de telefonia cel·lular sense disposar de declaració d'impacte ambiental.

La qüestió discutida se centra en la sol·licitud de llicències (d'obra i d'activitat) que la part recurrent va formular a l'Ajuntament d'El Molar per a la instal·lació d'una antena de telefonia en un indret del terme municipal. Finalment, es van concedir les llicències i l'estació base de telefonia es va construir. Ara bé, en cap moment es va realitzar l'obligada avaluació d'impacte ambiental, tal com prescriu l'epígraf 49 de l'annex III de la Llei 2/2002.

El TSJM resol desestimar el recurs i declarar encertada la imposició de la sanció. Amb aquest fi recorda que per a les activitats l'inici, la instal·lació o el funcionament de les quals necessitin l'autorització de dues o més administracions, l'obtenció d'una d'aquestes no eximeix la part interessada d'aconseguir la resta d'autoritzacions preceptives. En aquest cas, la concessió de les llicències municipals, per part de la Corporació local, no prejutja ni substitueix ni pot obviar el procediment necessari d'avaluació d'impacte ambiental que també s'hauria d'haver seguit davant de la Conselleria de Medi Ambient. De fet, el promotor de l'obra o de l'activitat és el subjecte obligat a presentar l'estudi d'impacte ambiental en el projecte tècnic que s'ha d'acompanyar en la sol·licitud de llicència municipal. I aquesta sol·licitud d'avaluació d'impacte ambiental es va instar per la interessada un any després d'haver concedit les llicències i d'haver realitzat les obres de construcció quan, d'acord amb la normativa ambiental autonòmica, ho hauria d'haver fet abans.

2. Avaluació d'impacte ambiental i soterrament de trams de carretera: insistint amb l'M-30 de Madrid

Amb data 11 de febrer de 2011, el TSJM ha dictat tres sentències (núm. 114/2011, 120/2011 i 123/2011) en les quals l'aspecte comú de totes no és cap altre que el controvertit projecte de soterrament d'uns quants trams de l'M-30 de Madrid sense el preceptiu tràmit d'avaluació d'impacte ambiental.

Per entendre l'abast d'aquests pronunciaments nous del TSJM, cal tenir present que l'M-30 ha canviat la seva consideració jurídica des de variant o circumval·lació fins a la caracterització actual com a via urbana. De fet, el 20 de febrer de 2004, el Consell de

Ministres va autoritzar la signatura del conveni de col·laboració entre el Ministeri de Foment i l'Ajuntament de Madrid per a la cessió de l'M-30 a l'Ajuntament i la seva conversió, a partir d'aquest moment, en via urbana. Des de llavors, l'Ajuntament de Madrid, com a nou titular i responsable últim de la conservació i explotació de la via, ha decidit emprendre una sèrie d'actuacions en l'àmbit de l'M-30 per adequar-la a les "noves" necessitats urbanes que ha de satisfer ara. Aquestes actuacions han consistit, amb poques paraules, en el soterrament de la calçada en algun tram, en la construcció de diverses vies alternatives, en la remodelació de nombrosos enllaços i en la modificació i el condicionament del traçat amb l'ampliació, fins i tot, de carrils a les calçades. Actuacions que s'han realitzat sense avaluació d'impacte ambiental perquè la Corporació municipal entén que ni la Llei 2/2002 d'avaluació ambiental de Madrid ni la normativa estatal, pel que fa a aquest àmbit, inclouen les vies urbanes com a projectes o actuacions en carreteres sotmesos a avaluació d'impacte ambiental.

Insistent en aquesta mateixa tesi, s'han pronunciat diferents òrgans jurisdiccionals — jutjats contenciosos administratius de Madrid i el mateix TSJM—, i arriben tots a la conclusió que, en el cas de l'M-30, no ens trobem davant d'una carretera, sinó més aviat davant d'una via urbana. I això perquè es troba dins del perímetre de la capital, perquè transcorre dins del nucli urbà, perquè és de titularitat municipal, i perquè satisfà principalment les necessitats de mobilitat del municipi. Tot això és una mostra prou clara, per als Tribunals, perquè l'M-30 no s'inclouï en l'àmbit d'aplicació de l'avaluació d'impacte ambiental, atès que la normativa estatal i autonòmica amb relació a la matèria es refereixen a les carreteres com a vies de traçat interurbà i en cap moment als projectes d'actuació en vies urbanes.

Malgrat aquest escenari, la sort del projecte de soterrament de l'M-30 va començar a variar, sobretot motivat per l'entrada en acció del TJCE. El Tribunal de Justícia, mitjançant la Sentència de 25 de juliol de 2008 —que resol la petició de decisió prejudicial plantejada per el Jutjat Contenciós Administratiu núm. 22 de Madrid en el recurs interposat per Ecologistas en Acción-CODA contra les obres de l'M-30— aclareix una realitat que, no obstant això, admet més variables pel que fa a la inclusió en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental. En aquest sentit, segons el TJCE, el *nomen iuris* de la infraestructura no pot ser quelcom definitiu per decidir si un projecte determinat s'ha de sotmetre o no a avaluació d'impacte ambiental. Perquè ni tan sols perquè es tracta de projectes de reforma i millora d'una via existent, s'eludirà, segons el

TJCE, l'aplicació de la normativa d'avaluació d'impacte ambiental per més que aquesta es refereixi únicament a la “construcció” de carreteres. Més aviat *“un proyecto de reforma de una vía que, por su amplitud y sus características, sea equivalente a una construcción puede considerarse relativo a una construcción en el sentido de dicho anexo”*. Extrem, aquest, que s'esdevé igualment en el cas de les obres, ja començades, en l'M-30.

Com sigui que l'important pronunciament del TJCE resol la qüestió prejudicial plantejada pel Jutjat Contenciós Administratiu núm. 22 de Madrid, aquest mateix pronunciament del TJCE ha propiciat que el Jutge nacional anul·li, valentament, tot sigui dit de pas, els cinc projectes de remodelació i d'obres de la M-30.

Contra aquesta sentència del Jutjat Contenciós Administratiu, l'Ajuntament de Madrid interposa un recurs d'apel·lació que resol la primera de les tres sentències del TSJM d'11 de febrer de 2011, de les quals ara ens fem ressò.

Com a conseqüència dels recursos, les queixes i les mobilitzacions veïnals, que van obligar fins i tot a la mateixa Comissió europea a obrir un expedient d'infracció i a dirigir formalment un emplaçament a l'Ajuntament de Madrid, la Corporació municipal va procedir a elaborar i aprovar, ulteriorment, els respectius estudis d'impacte ambiental dels projectes en qüestió. Aquest extrem és el que ha motivat que en un primer moment el TSJM (en les sentències de 21 de setembre de 2007 i de 28 de febrer de 2008) resolgui —en relació amb altres projectes de l'M-30, i davant de la impossibilitat de declarar la pèrdua sobrevinguda de l'objecte del procés— determinant que el recurs ha perdut la utilitat perquè no s'ha mantingut la controvèrsia en els mateixos termes, *“porque la pretensión de plena jurisdicción deducida en la demanda era la necesidad de sometimiento del proyecto a estudio de impacto ambiental, por lo que tal pretensión ha de entenderse por las actuaciones posteriores del Ayuntamiento de Madrid”*.

No obstant això, en la Sentència d'11 de febrer de 2011, el TSJM rectifica el seu parer —manifestat en els anteriors pronunciaments de 2007 i 2008— i ara sosté que l'actuació ulterior de l'Ajuntament no pot conduir a desestimar la demanda originària de les parts recurrents. Més aviat, aquesta mena de procedir de la Corporació municipal acredita el propi reconeixement de l'Ajuntament de la falta de compliment al seu dia de la normativa europea i estatal d'avaluació d'impacte ambiental que exigeix l'elaboració prèvia de l'avaluació d'impacte ambiental. Així ho testifica el fet de que la Junta de Govern Local de Madrid, en primer lloc, deixés sense efecte l'acord d'aprovació de tres

projectes d'obres de remodelació encara no iniciats i, en segon lloc, autoritzés un contracte de consultoria i assistència per a la realització de l'estudi d'impacte ambiental dels projectes de remodelació de l'M-30 ja executats i de l'avaluació d'impacte ambiental dels projectes pendents d'executar.

El problema per a l'Ajuntament de Madrid, evidenciat primer pel TJCE i després pel TSJM, passa perquè, al temps d'aprovar els projectes de soterrament i executar-los, en cap moment es va realitzar, amb caràcter preceptiu, l'obligatòria avaluació d'impacte ambiental, i va resultar incorrecta, per impossible, la tesi d'eximir d'avaluació d'impacte ambiental un determinat projecte, com és el de l'M-30, pel mer fet que afecta zones urbanes. El TSJM considera que el compromís de complir els requeriments imposats per la Comissió europea —assumint l'obligació d'elaborar els estudis d'impacte ambiental— és completament insuficient perquè considera que s'ha produït un acte de convalidació capaç de “guarir” el vici d'anul·labilitat en què l'Ajuntament va incórrer per haver omès la prèvia avaluació d'impacte ambiental obligatòria dels projectes aprovats, i finalment va desestimar el recurs d'apel·lació. Perquè, amb bon criteri, segons el TSJM, per poder convalidar els projectes, s'exigeix prèviament haver completat la fase d'avaluació ambiental i procedir a la modificació ulterior dels projectes per adaptar-los a les exigències ambientals derivades d'aquest tràmit d'avaluació. Aleshores, i un cop fet tot l'anterior, és quan resulta procedent l'adopció d'un acte formal de convalidació. Emperò, i com sigui que en l'assumpte d'interlocutòries no consta complida cap de les dues exigències anteriors (avaluació d'impacte ambiental completada i dictat d'un acte administratiu de convalidació), el TSJM desestima el recurs de l'Ajuntament de Madrid.

Les altres dues sentències del TSJM, de la mateixa data, d'11 de febrer de 2011, que pivoten també sobre els projectes executats de l'M-30 realitzats sense la preceptiva avaluació d'impacte ambiental, aporten, no obstant això, algun element més a la controvèrsia ambiental.

Ambdós sentències resolen, cadascuna, sengles recursos d'apel·lació interposats per diversos particulars contra sengles sentències del Jutjat Contenciós Administratiu núm. 6 i 13 de Madrid, respectivament.

L'interès d'aquests dos pronunciaments passa per la discussió de la legalitat dels projectes, no sols en una dimensió clarament ambiental, sinó també en seu urbanística.

Perquè a la coneguda manca d'avaluació d'impacte ambiental del projecte de soterrament d'uns quants trams de l'M-30 —que els recurrents posen en relleu amb el mateix resultat que en el pronunciament anterior—, s'hi suma ara, també, la discussió de la manca d'aplicació de la legislació urbanística en les obres esmentades. A diferència de la sentència apel·lada —que va estimar que les obres de l'M-30 estaven referides a l'execució d'actuacions d'obres públiques aïllades que poden tenir, per això, el seu suport legitimador en el propi projecte d'obres públiques (el que en l'article 89 del Text refós de les disposicions legals vigents en matèria de règim local de 1986 es va anomenar com a “obres ordinàries”)—, les parts recurrents qüestionen que les obres requereixen la modificació del Pla General d'Ordenació Urbana (PGOU) de Madrid, a més de la formulació d'un o més plans especials, ja que afecten, sempre segons el seu parer, les determinacions estructurants de l'ordenació urbanística, per la qual cosa, en la seva absència, les obres han de reputar-se il·legals.

Sobre aquesta qüestió, el TSJM resol desestimant la pretensió de les parts recurrents. Per això, l'òrgan jurisdiccional recorda que els terrenys que conformen l'M-30 estan definits espacialment i qualificats en el PGOU amb caràcter de sistema general viari. Basant-se en aquesta qualificació existent, el redisseny o condicionament d'aquest element essencial del sistema no necessita, segons el TSJM, cap variació del PGOU, perquè no en resulta alterat. De la mateixa manera, com resol el Tribunal, tampoc cal cap pla especial només necessari per ordenar l'ús dels terrenys “alliberats” en superfície arran de les obres en els nous trams que es fan subterranis. A partir del que disposa l'article 50.1.a) de la llei del sòl de Madrid de 2001, el TSJM decideix que la conformació resultant de les obres va poder ser objecte d'un pla especial, com a conseqüència de l'enquadrament eventual en la funció assignada als plans especials en el precepte esmentat per a la definició, ampliació, protecció o complementació de xarxes públiques d'infraestructures. Però el TSJM emfatitza que aquesta opció “era possible pero no obligada al no constituir requisito necesario para legitimar la ejecución de las obras”. Per això, el Tribunal no accepta aquesta pretensió, sinó només la de la falta d'avaluació d'impacte ambiental dels projectes, la qual cosa només, en aquests dos últims casos, porta a l'estimació parcial dels recursos d'apel·lació.

3. Captació d'aigües subterrànies i aprofitament d'aigües privades

La Sentència del TSJM de 30 de març de 2011 (núm. 255/2011) resol el recurs contenciós administratiu interposat per un particular contra la sanció de 6.000 euros — més l'obligació de restituir el terreny a l'estat anterior i la prohibició expressa de continuar aprofitant les aigües fins que no es procedeixi a l'eventual legalització— imposada pel president de la Confederació Hidrogràfica del Tajo per haver comès una infracció menys greu consistent en la captació d'aigües subterrànies d'un pou, sense tenir autorització administrativa, mitjançant un camió cisterna de 5.500 litres, que treia 30.000 litres d'aigua cada dia per portar-la a una finca de la propietat de la part sancionada per abeurar a uns 240 caps de bestiar.

L'interès d'aquesta sentència se centra en l'estimació del recurs per part del TSJM i la consegüent anul·lació de la resolució sancionadora. Per això, cal considerar, com remarca la Sala jutjadora, que la captació d'aigües es produeix abans de l'entrada en vigor de la llei d'aigües de 1985. A partir d'aquesta dada, és convenient precisar que la normativa llavors aplicable era la que establia la llei d'aigües de 13 de juny de 1879, els articles 18 i 19 de la qual determinen tant la pertinença en plena propietat a l'amo d'un predi de les aigües subterrànies obtingudes per mitjà de pous ordinaris, com la possibilitat d'obrir lliurement pous ordinaris per elevar aigües a les seves finques.

La captació d'aigües, segons el TSJM, no es pot sancionar pel seu caràcter privat. La disposició transitòria tercera —de la llei d'aigües de 1985 i del vigent Text refós de 2001— reconeix els drets sobre aigües privades provinents de la regulació de la llei centenària de 1879 sense que pugui establir-se, per això, la conseqüència d'apreciar la comissió d'una infracció aplicant, amb caràcter retroactiu, la legislació actualment vigent a captacions realitzades a l'empara de la llei de 1879, tot això amb independència del compliment (o no) per part de la part recurrent de l'obligació que li pesava al seu dia de declarar aquests aprofitaments privats en el període de temps marcat per aquesta disposició transitòria.

4. Operacions de trànsit aeri i contaminació acústica: el conflicte de l'aeroport de Madrid-Barajas i la urbanització Ciudad Santo Domingo

Fa justament tres anys, concretament el 13 d'octubre de 2008, que el TS va dictar una sentència capital en l'estudi del que s'ha anomenat el vessant ambiental dels drets

fonamentals —*ambientalització* o *ecologització*—. La sentència resol el recurs de cassació contra el pronunciament previ del TSJM, de data 31 de gener de 2006, en el recurs contenciós administratiu —tramitat com a procediment especial per a la protecció dels drets fonamentals— en l'afer del sobrevol d'avions sobre la urbanització Ciudad Santo Domingo com a conseqüència de les maniobres diürnes d'aproximació amb vista a l'aterratge a la pista 18R/36L de l'aeroport de Madrid-Barajas en els dies en què opera en configuració sud. En concret, el TS va estimar parcialment el recurs de cassació de les parts demandants declarant “*que los recurrentes han padecido la vulneración de su derecho fundamental a la intimidad domiciliaria como consecuencia del ruido producido por el sobrevuelo de aviones de la Ciudad Santo Domingo en que residen*”. Com a conseqüència d'aquesta vulneració, la part dispositiva de la sentència reconeix als demandants una indemnització i el fet “que por la Administración se adopten las medidas precisas para que cese la causa de esa lesión”. A partir d'aquest moment, l'execució de la part dispositiva de la sentència del TS s'ha convertit en un autèntic procés laberíntic amb contínues anades i vingudes que, encara a hores d'ara, no ha trobat cap desenllaç feliç. En tot cas, queda clar, a la llum de la part dispositiva de la sentència, que el pronunciament del TS no reconeix i, per tant, en cap moment no acorda que cessin, com a tals, tots els sobrevols d'aeronaus i, ni de bon tros, ni que s'hagi de tancar la pista 18-R de l'aeroport de Madrid-Barajas. Ordena, més aviat i al contrari, que s'adoptin immediatament totes les mesures necessàries perquè cessi, d'una vegada per totes, la causa de la lesió de la part recurrent, o el que és el mateix, els sorolls que, com a conseqüència del sobrevol d'avions, pateixen els veïns en els habitatges, que exigeixen a AENA que adopti mesures adequades.

I és en aquest escenari on entren en joc les dues sentències del TS de 15 d'abril de 2011 que ara centren el nostre interès en aquesta crònica. Els pronunciaments dictats pel màxim òrgan jurisdiccional en via d'execució de la Sentència de 2008 són dos. En concret, la Sentència de 15 d'abril de 2011, que resol el recurs de cassació número 5559/2009 contra la Interlocutòria del TSJ de Madrid de 23 d'abril de 2009, confirmat en súplica per la Interlocutòria de 17 de juliol de 2009. I, d'altra banda, la Sentència, també de 15 d'abril de 2011, que resol el recurs de cassació número 5773/2009 contra la Interlocutòria del TSJ de Madrid de 28 de juliol de 2009, confirmat en súplica per la Interlocutòria de 3 de novembre de 2009.

Les dues sentències del TS de 15 d'abril de 2011 anul·len les quatre interlocutòries del TSJM que han pretès, sense fortuna, executar la part dispositiva de la Sentència de 13 d'octubre de 2008. Precisament el TSJM ha errat en la pretesa execució, ja que no ha estat capaç de discernir la causa de la lesió del dret fonamental a la intimitat domiciliària. Per això, el Tribunal en la instància ha seguit la tesi —no admesa pel màxim òrgan jurisdiccional— de l'efecte separat que poden produir, d'una banda, el soroll causat per les aeronaus i, de l'altra, el nombre de sobrevols per la urbanització. Emperò, com conclou el TS en els dos pronunciaments de 15 d'abril de 2011, és el conjunt de tots els factors, ja que operen simultàniament —tal com concreta el fonament jurídic onzè de la sentència que cal executar— el que produeix l'efecte lesiu.

Perquè el problema en concret no és tant el de les mesures adoptades per AENA —encara que també—, que permeten entendre que, quan es puguin dur a terme, aconseguiran respectar els nivells de soroll aplicables. Més aviat, la qüestió radica en el nombre i en la freqüència de sobrevols, que, lluny de romandre inalterats, s'han incrementat amb relació a la situació fàctica analitzada pel TS anys enrere, i això a pesar de l'entrada en funcionament d'una nova pista (18-L) a l'aeroport de Madrid-Barajas. És precisament aquest segon factor, el nombre i la freqüència dels sobrevols, el que, segons el TSJM, situa necessàriament l'execució de la part dispositiva del TS —per sobre del cessament absolut dels sobrevols sobre la urbanització i el tancament immediat de la pista 18-R— en una disminució suficient dels mateixos sobrevols. Disminució que es precisa —segons el TSJ de Madrid— en el 50% de les xifres actuals de sobrevols per a tots els dies de la setmana, atès que el primer factor que ocasionava la lesió del dret fonamental —el nivell de soroll— havia estat reduït per AENA en termes acceptables, en relació amb els valors límit d'immissió de soroll fixats pel RD 1367/2007, de 19 d'octubre per a les infraestructures aeroportuàries.

Aquesta reducció del 50%, que en el moment oportú va acordar el TSJ de Madrid, lluny d'acontentar totes les parts, no va satisfer ni els recurrents afectats ni l'Administració, ni el mateix TS, cosa que és encara més greu. El màxim òrgan jurisdiccional, mitjançant la Sentència de 15 d'abril de 2011, adverteix que la mesura del 50% del cessament de sobrevols, en si mateixa, *“no es suficiente para conjurar la lesión del derecho fundamental, de seguir —pese a la limitación de los sobrevuelos— produciéndose en la Ciudad Santo Domingo un ruido incompatible con el derecho fundamental invocado y sería innecesaria de no causar el ruido que origina el efecto apreciado en la*

sentencia”. El problema amb aquesta mesura està representat, segons conclou el màxim òrgan jurisdiccional, pel fet que el que el TSJ de Madrid no pot fer és separar els diferents factors —soroll i nombre i freqüència de sobrevols— tinguts en compte per comprovar si la situació actual que pateixen les parts recurrents és o no la mateixa que descriu la sentència que s’ha d’executar.

Amb les sentències de 15 d’abril de 2011, el TS insisteix i crida l’atenció poderosament en el fet que la Sentència de 13 d’octubre de 2008 encara no s’ha executat “pues no consta que la actuación administrativa reflejada en los informes del Ministerio de Fomento y en los escritos de AENA haya atajado la causa de la lesión del derecho fundamental a la intimidad en el domicilio de los recurrentes”. I no només llança aquesta advertència al TSJM, sinó que, a més, el TS s’enfronta a la necessitat de definir quin és l’equilibri just en el problema a l’hora d’executar la part dispositiva en el cas de la urbanització Ciudad Santo Domingo-aeropuerto de Madrid-Barajas. I en la traducció de l’equilibri necessari entre els interessos de l’economia nacional i els drets dels afectats, el màxim òrgan jurisdiccional es planteja obertament que, si resulten tan imperatives les exigències que imposen el manteniment dels sobrevols sobre la urbanització Ciudad Santo Domingo, fins i tot el seu augment sense que s’hagi aconseguit reduir els nivells de soroll suportables al que s’ha acordat en la Sentència de 13 d’octubre de 2008, “*entonces habrá que considerar la medida en la que el sacrificio que se pide a los afectados requiere ser compensado en virtud de los mismos principios constitucionales en los que descansa esa idea del justo equilibrio*”.

Clarament amb això, el màxim òrgan jurisdiccional tracta de tancar i concloure la controvertida execució de la part dispositiva de 2008. I, per això, assumeix que si, amb tot, les mesures adoptades per AENA no han aconseguit fer cessar la causa de la lesió, “el camino a seguir habrá de ser el marcado en el artículo 105 de la Ley de la Jurisdicción”. La importància de la Sentència de 15 d’abril de 2011 descansa en el reconeixement vetllat que fa a l’Administració perquè insti la sol·licitud de declaració d’impossibilitat material o legal d’executar la part dispositiva de 2008, d’acord amb l’article 105.2 LJCA, i “*desencallar*”, d’aquesta manera, l’enquistada execució pretesa pel Tribunal en la instància que es prolonga ja durant més de tres anys.