

**Sentencia del Tribunal Supremo (Sala de lo Contencioso, Sección 4.ª)**  
**575/2017, de 3 de abril**  
**[ROJ: STS 1189/2017]**

**INTERESES GENERALES, RUIDO Y RESTRICCIÓN DE VUELOS: EL AEROPUERTO ADOLFO SUÁREZ MADRID-BARAJAS**

El ruido y la consiguiente contaminación acústica tienen, en relación con otros procesos de deterioro ambiental, ciertas peculiaridades derivadas del hecho de que casi únicamente afectan a los seres humanos y además tienen un cierto componente subjetivo de sensibilidad, pues parece como si nos gustara un cierto nivel de ruido (p. ej., en determinados conciertos o locales musicales). No obstante, la ciencia médica ha ido determinando, con más precisión con el paso del tiempo, la incidencia del ruido en el oído humano, con lo que esa subjetividad se ha reducido con el paso del tiempo (ver ESTEVE PARDO, J. 2017: *Derecho del Medio Ambiente*. 4.ª ed. Madrid: Ed. Marcial Pons, 243-255, y la bibliografía citada).

Para hacer frente a esta contaminación, la perspectiva jurídica tradicional ha sido establecer límites de emisión a las fuentes del ruido y la zonificación de tales límites (hospitales, colegios, etc.), que se comenzaron estableciendo primero en la normativa de actividades clasificadas, después en ordenanzas municipales de ruido y posteriormente en normas sectoriales (vehículos de todo tipo, excavadoras y otros vehículos industriales, aviones, ámbito doméstico, actividades industriales, etc.), y, finalmente, de acuerdo con ciertos textos internacionales y especialmente con diversas normas europeas, se ha aprobado la [Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido](#), que ha sido desarrollada por varios reglamentos, así como otras [normas](#) en la materia.

Entre los problemas relativos al ruido más destacables deben citarse los derivados de aviones y otras aeronaves, así como de los propios aeropuertos, por la posible incidencia en las poblaciones cercanas.

En España, naturalmente, tal problemática se plantea en el Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas (UTRILLA NAVARRO, L. 2005: *Historia de los Aeropuertos de Madrid*, 2 tomos. Madrid: Ed. AENA); la cual ha sido objeto de la importante [Sentencia del Tribunal Supremo 575/2017, de 3 de abril](#).

Este problema, y los correspondientes recursos y sentencias, viene de lejos, al derivar de la difícil ejecución de la [STS 5745/2008, de 13 de octubre](#), que declaró 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 Urbanización 000 (citada) en que residen y, en consecuencia, les reconocemos su derecho a que por la Administración: a) Se adopten las medidas precisas para que cese la causa de esa lesión». Por otra parte, la [STS 2179/2011, de 15 de abril](#), entre otras cuestiones, fijó la indemnización correspondiente, con referencia al «justo equilibrio que ha de existir entre los intereses de la economía nacional y los derechos de las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios de bienes

subyacentes...», y mencionando el principio de proporcionalidad, que se considera «connatural a las relaciones que se establecen entre las exigencias que derivan de posiciones jurídicas contrapuestas». Finalmente, la [STS 5603/2013, de 7 de octubre](#), entendió no acreditado el cese de la causa del quebranto del derecho fundamental a la intimidad en el domicilio señalado.

Teniendo en cuenta este problema de ejecución de la Sentencia de 2008, sobre todo en relación con la posible exigencia de restricción de vuelos, incluyendo ciertos problemas en la prueba de medición del ruido, y las nuevas normas de la Unión Europea en la materia, la STS resuelve el recurso de casación interpuesto por un buen número de particulares contra el Auto de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del TSJ de Madrid de 9 de abril de 2015, que desestimó los recursos interpuestos contra otro anterior de 2 de diciembre de 2014, que acordó, sin imposición de costas,

- A) ... una reducción del número de sobrevuelos de la Urbanización Ciudad Santo Domingo [de Algete] del 30%, calculado sobre el número de sobrevuelos existente en 2004, que ascendió a 20.730 aproximaciones a la pista 18R.
- B) Esta reducción deberá ser iniciada en un plazo no superior a 2 meses desde la fecha de notificación a ENAIRE y AENA, S.A. del presente auto, debiendo informarse a la Sala de la fecha de inicio.
- C) Transcurridos seis meses desde el inicio de la reducción acordada, deberán las demandadas ENAIRE, AENA, S.A. y el Ministerio de Fomento, informar a la Sala, en el plazo de 1 mes, sobre la incidencia de la medida en la situación acústica de la urbanización.
- D) Los recurrentes, en ese mismo plazo de 1 mes, podrán aportar sus correspondientes alegaciones y mediciones al respecto.

No obstante, por Auto de 18 de diciembre de 2014 se suspendió la ejecutividad del anterior en tanto se tramitaban los recursos de reposición interpuestos.

La STS 517/2017 aborda en primer lugar la responsabilidad en la ejecución de la Sentencia de 2008 y si de esta última deriva la obligatoriedad de restringir los vuelos. Frente a las pretensiones de los recurrentes, la representación de ENAIRE y AENA, la Abogacía del estado y el Ministerio Fiscal estiman que no es el órgano judicial el competente para ejecutar la Sentencia citada sino la Administración, y que ni de la Sentencia de 2008 ni de las dictadas en 2011 y 2013 se deriva la obligatoriedad de la restricción de los vuelos (principalmente en las pistas 18 R y 18 L). El Tribunal Supremo afirma en primer lugar que, al ser un recurso de casación, «no se examina la actuación del Tribunal de instancia comprobando si ha infringido o no normas sustantivas o, en su caso, preceptos procesales, sino exclusivamente se debe garantizar la exacta correlación entre lo resuelto en el fallo de la sentencia a ejecutar y lo ejecutado en su cumplimiento», y añade que «[s]e trata, por tanto, de confrontar el auto de ejecución con la sentencia de la que dimana para dilucidar si se ha ejecutado o no “en

sus propios términos” lo que, por diferentes razones, no es aceptado por ninguno de los recurrentes». Finalmente, el Tribunal Supremo insiste, asumiéndolo, en que «no es el órgano judicial el que tiene que decidir cómo se ejecuta una sentencia», sino que «[l]o que incumbe al órgano judicial es el control de que la resolución se lleve a puro y debido efecto».

En cuanto al fondo sustantivo, la STS 575/2017 confirma que ninguna de las tres Sentencias citadas admitieron la medida restrictiva de los vuelos y recuerda que la Sentencia de 2008 «hace mención al “justo equilibrio” entre los intereses de la economía nacional y los derechos de las personas residentes, trabajadoras, propietarias, usuarias de servicios de bienes subyacentes», y que la petición de cese de sobrevuelos fue desestimada expresamente, por lo que «la pretensión de los grupos de recurrentes que piden la anulación del auto impugnado y se ordene el cese de sobrevuelos..., o reputan insuficiente la reducción en un 30% en orden al cumplimiento de la sentencia de 13 de octubre de 2008..., no puede acogerse, sin perjuicio de aceptar que la sentencia no está ejecutada».

Añadiendo, de forma nítida, que

Sí debe prosperar la petición del Abogado del Estado y de AENA, SA/ENAIRES en cuanto a que dicho mandato judicial excede de la ejecución de la sentencia. No consta que sea la única vía de obtener la eliminación del ruido excesivo en los domicilios de los ejecutantes de la sentencia.

La tantas veces citada Sentencia no decidió esas concretas medidas (cese o reducción de sobrevuelos) para evitar la lesión del derecho fundamental causado por las imisiones acústicas o ruido de las operaciones de vuelo en el Aeropuerto de Barajas en configuración Sur más las incidencias de las aproximaciones a las pistas 18 R y 18 L. Procede, pues, declarar que ha habido con tal pronunciamiento un exceso en la ejecución de la Sentencia lo que conduce a estimar, en tal sentido, los motivos esgrimidos por el Abogado del Estado y AENA, SA/ENAIRES.

Además, en relación con la cuestión de fondo (la existencia del ruido y si las medidas tomadas desde 2004 hasta la actualidad en el Aeropuerto), el Tribunal Supremo resalta que

... al no haberse recibido el incidente a prueba, tal como peticionaba la Administración ejecutante, este Tribunal carece de elementos suficientes para valorar el cumplimiento efectivo o no de la Sentencia. No es en sede casacional, como algún recurrente ha pretendido donde debe practicarse la prueba. No porque la Sala de instancia ponga en duda los datos aportados por AENA aunque tampoco realiza valoración respecto al informe de Eurocontrol y la subsiguiente validación de dato, sino porque desconoce lo esencial: cuál es el nivel objetivo de ruido que fue lo tomado en cuenta en la Sentencia a ejecutar. Así ENAIRES aduce que no pudo contrastar si las medidas implantadas en los últimos tiempos habían reducido el nivel de ruido en la urbanización al no aceptar

los vecinos una medición a realizar por un organismo independiente. Ciertamente tal medición no consta en los autos.

Asimismo, la STS analiza la aplicación de las normas de la Unión Europea a la materia, incluyendo alguna posterior a la fecha del problema (y no tenida en cuenta en la Sentencia de 2008).

Finalmente, con todo ello, el Tribunal Supremo procede a la estimación parcial de los recursos de casación de los particulares citados «en cuanto que no se acredita la debida ejecución de la Sentencia de 2008»; en segundo lugar, decide que ha lugar a la estimación parcial de los recursos de casación de ENAIRE, AENA SA y la Abogacía del Estado, anulándose los Autos de 2 de diciembre de 2014 y de 9 de abril de 2015, que aceptaron la restricción de los vuelos, y, finalmente, que al no haber sido ejecutada la Sentencia de 13 de octubre de 2008 se devuelven los autos a la Sala de instancia para seguir el incidente de ejecución conforme a lo indicado.

Dionisio FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ  
*Profesor Titular de Derecho Administrativo*  
*Universidad de Salamanca*  
[dgatta@usal.es](mailto:dgatta@usal.es)