

ILTRE. SR.

D. **DÍDAC PESTAÑA RODRÍGUEZ**, Alcalde-Presidente del Ilustrísimo Ayuntamiento de Gavà, con domicilio a efecto de notificaciones en la sede de la Corporación Municipal, Plaza de Jaume Balmes, S/n, (edificio Ayuntamiento ) –08850- Gavà (Barcelona), en uso de las atribuciones que al Alcalde asigna el art. 21.1.k) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local

**EXPONE:**

I.- Que **mediante Resolución de 9 de enero de 2002**, de la Secretaria General de Medio Ambiente, publicada en el **BOE del día 18 del mismo mes y año**, y en cumplimiento de lo establecido en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, **fue aprobada la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente al Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona.**

El Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, actualmente en curso de ejecución comprende, en síntesis, la construcción de una nueva y tercera pista de aterrizaje y despegue de aviones , paralela a la actual 07-25 y a una distancia de 1.350 metros de ella en el lado mar; la ampliación – tanto en longitud como en anchura- de la citada pista 07-25; la construcción del sistema de calles de salida y rodaduras; la construcción de una nueva terminal de viajeros a situar entre ambas pistas; y finalmente, ampliar y completar los accesos. Todo ello a la vista de que la capacidad del Aeropuerto de Barcelona - tercero de España y entre los quince mayores de Europa – se está agotando y con la finalidad de permitir alcanzar un objetivo de capacidad de 90 operaciones por hora con métodos de control de tráfico aéreo convencionales.

En todo caso, importa notar que **la aprobación y autorización del Proyecto llevó consigo** – al no haberse producido discrepancias entre el órgano administrativo con competencia substantiva sobre el Proyecto y el órgano administrativo con competencia medioambiental- **la incorporación al mismo de la Declaración de Impacto Ambiental.**

II.- **El Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, y en consecuencia la aprobación y, sobretodo, el estricto cumplimiento del contenido y medidas de vigilancia y compensatorias de la Declaración de Impacto Ambiental, afecta de manera substancial al Ayuntamiento de Gavà**, por cuanto que al menos una parte importante de la población de su termino municipal se ve ya, y puede verse más en el futuro, gravemente perjudicada por los efectos – principalmente sonoros – derivados de la construcción y puesta en servicio de la tercera pista del aeropuerto. Nos estamos refiriendo principalmente a los habitantes de la zona de Gavamar, así como a todos aquellos que habitan o trabajan en la vasta y fértil zona agrícola de Gavà, que se extiende entre el núcleo histórico de la población y el citado sector urbano de Gavamar.

**III.- En la citada Declaración de Impacto Ambiental** (Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, BOE núm. 16, de 18 de enero de 2002) **se dice que, para que la ampliación del campo de vuelos, el nuevo área terminal y las urbanizaciones y accesos puedan ejecutarse, deberán adoptarse las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio de impacto ambiental ....., y se cumpla, además, con las siguientes condiciones:**

.....

**3ª) Medidas de protección a la población afectada por el impacto sonoro.**

*En los proyectos que desarrollen las actuaciones que engloba la ampliación del aeropuerto de El Prat se definirán las medidas preventivas y correctoras a adoptar en relación con el incremento de los niveles sonoros que se producen por las actividades de obra.*

*En relación al ruido producido por las operaciones aeroportuarias, se atenderá a las siguientes cuestiones:*

- a) *En el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de la presente declaración, y con carácter previo a cualquier actuación relativa al control de las emisiones de ruido, la Dirección General de Aviación Civil y AENA deberán realizar los estudios precisos para determinar si en los escenarios futuros al objeto de minimizar el impacto acústico, y siempre que esté garantizada la seguridad de las personas y las aeronaves, es más favorable adoptar como preferente la configuración oeste. Con el resultado de esos estudios y para los escenarios comprendidos entre la fecha de entrada en funcionamiento de la nueva pista y el año 2.025 se determinarán las correspondientes huellas de ruido, que servirán de referencia para la elaboración y ejecución del plan de aislamiento acústico.*
- b) *En el plazo de dos años a partir de la publicación de esta declaración, se elaborará el **plan de aislamiento acústico** para las viviendas situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas definidas por los Leq día mayor o igual a 65 dB (A) (7h-23h) y/o Leq noche mayor o igual a 55 dB (A) (23h-7h), en orden a conseguir el objetivo de que, en su interior, como consecuencia del ruido producido por las aeronaves, se cumplan los niveles equivalentes máximos a inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 de condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente.*

*El plan de aislamiento se circunscribirá a las viviendas que hayan obtenido licencia de obra con anterioridad a la fecha de publicación de la presente declaración, independientemente de la fecha en la que se comience a ejecutar el citado plan, y en él se establecerá el siguiente orden de prioridades: en los primeros dos años han de insonorizarse las viviendas existentes afectadas por las huellas de ruido originadas por las operaciones aeronáuticas de la nueva pista; en los dos años y medio siguientes serán las afectadas por las restantes huellas sonoras. En todo caso, si como*

consecuencia del programa de vigilancia ambiental se acredita que en determinadas viviendas con licencia de obras obtenida con anterioridad a la fecha de publicación de la presente declaración se superan los límites de los niveles sonoros anteriormente descritos, dichas viviendas serán también sometidas al plan de aislamiento acústico. La financiación del plan acústico correrá a cargo del promotor.

c) En el plazo de dos años a partir de la fecha de publicación de esta declaración, y **siempre antes de la entrada en servicio de la tercera pista**, la Dirección General de Aviación y AENA elaborarán un **plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje** que minimice el impacto acústico sobre la población, **entre los que se contemplarán, al menos, los siguientes aspectos:**

- Operaciones de despegue de las aeronaves de capítulo II dentro del período nocturno, entre las 23 y 7 horas.
- Usos de la "reserva" de los motores.
- Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectadas.
- Sistema gráfico de seguimiento de las trayectorias.

d) AENA determinará, en su caso y en coordinación con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, las medidas correctoras que se implantarán en la cabecera 20 con el fin de minimizar el impacto acústico sobre la población de El Prat de Llobregat.

e) Con respecto al seguimiento, control y vigilancia del ruido, el promotor en el plazo de dos años a partir de la fecha de publicación de esta declaración realizará los estudios necesarios para diseñar la red de medidores de ruido en continuo, que permitan la discriminación de los ruidos de las operaciones aeronáuticas al efecto de establecer el impacto acústico efectivo por el sobrevuelo de aeronaves producido por el aeropuerto, de forma que se compruebe y constate el ajuste de la huella de ruido efectiva real a la huella de ruido fijada. Esta red deberá estar operativa en el momento de entrada en funcionamiento de la nueva pista.

Asimismo, en el plazo de dos años a partir de la fecha de publicación de la presente declaración, AENA diseñará un **programa operativo de seguimiento y control de ruido** basado en la red de medidores que se ha de instalar.

El resultado de los estudios y propuestas a los que se refieren los apartados anteriores, así como el plan de aislamiento acústico, deberán ser aprobados por la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras del Plan Barcelona que deberá constituirse, de acuerdo a lo indicado en la condición décimo primera de esta declaración de impacto ambiental.

Asimismo, la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras del Plan Barcelona, al objeto de agilizar el plan de aislamiento acústico, podrá acordar que el promotor, previa conformidad con los afectados de las viviendas incluidas en el citado plan, lleve

*a cabo la realización del proyecto y la ejecución de las actuaciones de aislamiento acústico necesarias para que en el interior de las viviendas se cumplan los niveles sonoros de inmisión previstos en la presente declaración.*

**IV.-** Las medidas de protección a la población frente al impacto sonoro o acústico del proyecto de ampliación del aeropuerto son pues, en síntesis, las siguientes:

- a) Los **estudios para determinar si es más favorable adoptar como preferente la configuración oeste.**
- b) La elaboración y ejecución del **plan de aislamiento acústico de las viviendas** situadas dentro de la huella sonora correspondiente.
- c) El **plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje** que minimice el impacto acústico sobre la población.
- d) La determinación de las **medidas correctoras a implantar en la cabecera 20.**
- e) **Diseño** – para el seguimiento, control y vigilancia del ruido – de una **red de medidores de ruido en continuo**, al efecto de establecer el **impacto acústico real y efectivo** por el sobrevuelo de los aviones, red que debe estar operativa en el momento de la entrada en funcionamiento de la nueva pista.

**V.-** Por otra parte, esa Dirección General de Aviación Civil, mediante Resolución de 27 de septiembre de 2004 y a la vista de que – se dice - *"se ha recibido escrito de AENA acreditando el cumplimiento de los requisitos para el escenario de la entrada en servicio de la nueva pista"*, a la vez que *"habiéndose cumplido, por tanto, todos los anteriores trámites preceptivos, recibida de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) petición de puesta en funcionamiento de las instalaciones, acompañada de certificación de cumplimiento de requisitos y obligaciones de seguridad aplicables"*, **ha acordado autorizar la puesta en funcionamiento de la pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona y sus calles de rodaje asociadas, desde el día 30 de septiembre de 2004**, en las condiciones de operación aprobadas y con los procedimientos que en cada momento figuren en las publicaciones aeronáuticas correspondientes.

Ello no obstante, **contrariamente a lo que se dice - como fundamento - en la citada Resolución** (hecho de especial trascendencia y gravedad, por la posible falsedad de la acreditación aportada por AENA), lo cierto es que **no se han cumplido prácticamente ninguna de las medidas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental.**

**VI.- Efectivamente**, si bien es cierto que en el mejor de los supuestos, la medida contemplada en el apartado a) podría entenderse con cierta benevolencia como

cumplimentada, no puede decirse lo mismo, antes bien sucede todo lo contrario, respecto del resto de los apartados de la citada condición 3ª de la Declaración de Impacto Ambiental, apartados que, salvo el d), son de importancia vital – en el sentido auténtico del término – para los vecinos de nuestra población .

Ciertamente, procede recordar que **en virtud de lo establecido en el apartado b)**, y en el plazo de dos años a partir de la publicación de la declaración, **se debía elaborar un Plan de Aislamiento Acústico para las viviendas** situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas definidas por los Leq día mayor o igual a 65 dB (A) (7h-23h) y/o Leq noche mayor o igual a 55 dB (A) (23h-7h), para que, en su interior, y como consecuencia del ruido producido por los aviones, se cumplan los niveles equivalentes máximos a inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 de condiciones acústicas de los edificios, actualmente vigente. Ello no obstante, lo cierto es que **habiendo transcurrido sobradamente el citado plazo de dos años (que finalizaba el 18.1.2004), se ha puesto en funcionamiento la tercera pista, con la problemática que luego se dirá, sin que el Plan de Aislamiento Acústico de las viviendas existentes no sólo haya sido ejecutado y llevado a la práctica, sino que dicho Plan ni siquiera ha sido elaborado.**

VII.- Al mismo tiempo, **en cumplimiento de la condición c)**, en el plazo de dos años a partir de la fecha de publicación de la DIA, y **siempre antes de la entrada en servicio de la tercera pista,** la Dirección General de Aviación y AENA **debían elaborar el Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje al objeto de minimizar el impacto acústico sobre la población, plan que debía contemplar expresamente,** ente otras, las *“Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectadas”*.

Pues bien, no sólo han transcurrido más de dos años, sino que la tercera pista ha empezado a funcionar también sin que se haya aprobado el citado Plan de Control y Gestión de pistas que contemple expresamente, ente otras, las rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectadas, con el agravante que los ruidos que producen las aeronaves al sobrevolar de una manera continua, a baja altura y justo encima de Gavamar, resultan insoportables.

Al propio tiempo, importa señalar también que, de una parte, las actuales trayectorias de despegue y aterrizaje no se ajustan a las utilizadas para el cálculo de la huella de ruido aprobadas en la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto (denominada por la DIA “Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras del Plan Barcelona”), y de otra, que tampoco se han publicado en AIP-España los procedimientos para el abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje en base a los cuales se calcularon y aprobaron las huellas de ruido, lo que determina de otra parte que el ruido real sea muy superior al calculado en la huella de ruido aprobada.

VIII.- Finalmente, y con respecto al seguimiento, control y vigilancia del ruido, AENA, **condición e)**, también en el plazo de dos años, debía realizar los estudios necesarios para diseñar la **red de medidores de ruido en continuo, para determinar con exactitud los ruidos efectivamente producidos por los vuelos** para determinar su verdadero y real impacto acústico. (de forma que se compruebe y constate el ajuste de la huella de ruido efectiva real a la huella de ruido fijada). Esta red debía estar operativa en el momento – como condicionante - de entrada en funcionamiento de la nueva pista. Asimismo, y en el mismo plazo, AENA tenía que diseñar un programa operativo de seguimiento y control de ruido basado en la red de medidores que se ha de instalar.

Sin embargo, es lo cierto también que después de haber transcurrido sobradamente los plazos fijados, se ha puesto en funcionamiento la tercera pista, sin que la red de medidores esté plenamente operativa, desconociéndose en estos momentos cuando estará operativa la citada red de medidores.

IX.- **En conclusión, la puesta en funcionamiento de la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona** (aun en el hipotético caso de que se pudiera alegar que es en pruebas, de manera provisional, etc.) **sin el cumplimiento previo de la casi totalidad de las medidas preventivas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto** de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, aprobada por Resolución de 9 de enero de 2002, publicada en el BOE del día 18 del mismo mes y año, **constituye no sólo una manifiesta, grave y consciente infracción legal que debe determinar la suspensión de la utilización de la tercera pista** (art. 9.2.b. del Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, modificado por el Decreto-Ley 9/2000, ambos de Evaluación del Impacto Ambiental) **sino también una clara violación de derechos fundamentales de una parte de la población** que el Ayuntamiento de Gavà está obligado a proteger y defender, en cuanto la exposición continuada a unos niveles de ruido intensos suponen un peligro grave e inmediato para la salud (derecho a la integridad física y moral del art. 15 de la CE) y un ataque a la intimidad personal y familiar, en el ámbito domiciliario (art.18.1 y 2 de la CE). Todo ello, además, sin perjuicio de que la puesta en funcionamiento de la tercera pista sin haber adoptado e implementado prácticamente ninguna de las medidas correctoras establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, podrían llegar a constituir no sólo una vía de hecho, sino incluso un delito contra el medio ambiente.

En cualquier caso, lo cierto es que de no suspenderse de manera inmediata la utilización de la tercera pista y a partir del presente requerimiento formal para ello, podría procederse a poner los hechos en conocimiento no ya del Ministerio de Medio Ambiente y del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, sino – de persistir en la conducta y su gravedad - también del Fiscal de Medio Ambiente del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya a los efectos pertinentes, cosa que este Ayuntamiento espera y desea no tenerlo que hacer y que sólo lo haría en caso de falta de diálogo y de no tener otro remedio.

Por todo ello, conforme y al amparo de lo establecido en el art. 44.1 y 2. de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contenciosa-Administrativa, EL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ FORMULA EL SIGUIENTE

### REQUERIMIENTO

Que por parte de esa DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL (u Órgano competente, en otro caso), se proceda en primer lugar a la anulación de la Resolución de 27 de septiembre de 2004, de esa Dirección General, por la que se autoriza la puesta en funcionamiento de la pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona y sus calles de rodaje asociadas desde el día 30 de septiembre de 2004; y en segundo lugar, con carácter cautelar e inmediato, se disponga e impida absolutamente la utilización de la referida pista del Aeropuerto de Barcelona, hasta que se acredite que se han adoptado y cumplido – tanto desde el punto de vista formal como desde el punto de vista material o de efectividad real – todas y cada una de las medidas preventivas, correctivas y compensatorias establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, aprobada por Resolución de 9 de enero de 2002 y publicada en el BOE del día 18 del mismo mes y año, en especial todos y cada uno de los apartados a), b), c), d), e) de la condición 3ª de la citada Declaración, y muy especialmente, el Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje.

Gavà, a veintiuno de octubre de dos mil cuatro

ILMO. SR. DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL