

HONORABLE SENYOR:

En DÍDAC PESTAÑA RODRÍGUEZ, Alcalde-President de l'Il·lustríssim Ajuntament de Gavà, amb domicili a efecte de notificacions a la seu de la Corporació municipal, plaça de Jaume Balmes, s/n, (edifici Ajuntament) –08850- Gavà (Barcelona), en ús de les atribucions que a l'alcalde assigna l'art. 21.1.k) de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local

EXPOSA:

I.- Que mitjançant Resolució de 9 de gener de 2002, de la Secretaria General de Medio Ambiente, del Ministerio de Medio Ambiente del Estado, publicada en el BOE del dia 18 del mateix mes i any, i en compliment d'allò establert en la Ley 6/2001, de 8 de mayo, fou aprovada la Declaració d'Impacte Ambiental corresponent al Projecte d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona.

El Projecte d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona, actualment en curs d'execució compren - com ja se sap i en síntesi - la construcció d'una nova i tercera pista d'aterratge i enlairament d'avions, paral·lela a la actual 07-25 i a una distància de 1.350 metres d'aquesta en el cantó mar; l'ampliació - tant en llargària com en amplada- de la citada pista 07-25; la construcció del sistema de carrers de sortida i rodaments; la construcció d'una nova terminal de viatgers a situar entre ambdues pistes; i finalment, ampliar i completar els accessos. Tot això, atès que la capacitat de l'Aeroport de Barcelona - tercer d'Espanya i entre els quinze majors d'Europa - s'està esgotant i amb la finalitat de permetre aconseguir un objectiu de capacitat de 90 operacions per hora amb mètodes de control de trànsit aeri convencionals.

En qualsevol cas, cal assenyalar que **l'aprovació i autorització del Projecte va comportar --al no haver-se produït discrepàncies entre l'òrgan administratiu amb competència substantiva sobre el Projecte i l'òrgan administratiu amb competència mediambiental-- la incorporació al mateix de la Declaració d'Impacte Ambiental.**

II.- El Projecte d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona, i en conseqüència l'aprovació i, sobretot, l'estricta compliment del contingut i mesures de vigilància i compensatòries de la Declaració d'Impacte Ambiental, afecta de manera substancial a l'Ajuntament de Gavà, tota vegada que, al menys, una part important de la població del seu terme municipal es veu ja, i pot veure's més encara en el futur, greument perjudicada per els efectes - principalment sonors - derivats de la construcció i posada en servei de la tercera pista de l'aeroport. Ens estem referint principalment als habitants de la zona de Gavamar, així com a tots aquells que viuen o treballen en la vasta i fèrtil zona agrícola de Gavà, que s'estén entre el nucli històric de la població i l'esmentat sector urbà de Gavamar.

III.- En l'esmentada Declaració d'Impacte Ambiental (Resolució 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) es diu 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 constata 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 mesures protecció a la població front a l'impacte sonor o acústic del projecte d'ampliació de l'aeroport són doncs, en síntesi, les següents:

- a) Els estudis per tal de determinar si es més favorable adoptar com a preferent la configuració oest.
- b) La elaboració i execució del **pla d'aïllament acústic dels habitatges** situats dins de l'empremta sonora corresponent.
- c) El **pla de control i gestió de les operacions d'enlairament i aterratge** que minimitzi l'impacte acústic sobre la població.
- d) La determinació de les **mesures correctores a implantar en la capçalera 20**.
- e) **Disseny** –per al seguiment, control i vigilància del soroll– d'una **xarxa de mesuradors de soroll en continu**, a l'efecte d'establir l' **impacte acústic real i efectiu** per al sobrevol dels avions, xarxa que ha d'estar operativa en el moment de la entrada en funcionament de la nova pista.

V.- Per altra banda, la Dirección General de Aviación Civil, mitjançant Resolución de 27 de septiembre de 2004 i a la vista de que – es diu - “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 acordat **autoritzar la posada en funcionament de la pista 07R-25L de l'Aeroport de Barcelona i els seus carrers de rodatge associats, des de el dia 30 de setembre de 2004**, en les condicions d'operació aprovades i amb els procediments que en cada moment figuren en las publicacions aeronàutiques corresponents.

Malgrat això, **contràriament al que es diu – com a fonament - en l'esmentada Resolució** (fet d'especial transcendència i gravetat, per la possible falsedat de l'acreditació aportada por AENA), el cert és que **no s'han complert pràcticament cap de les mesures establertes en la Declaració d'Impacte Ambiental.**

VI.- Efectivament, si bé es cert que en el millor dels supòsits, la mesura contemplada en l'apartat a) podria entendre's amb una certa benevolència com a complimentada, no es pot dir el mateix, ans el contrari, respecte de la resta dels apartats de l'esmentada condició 3ª de la Declaració d'Impacte Ambiental, apartats que, tret el d), són d'importància vital – en el sentit autèntic del terme– per als veïns de la nostra població.

Certament, cal recordar que **en virtut d'allò establert en l'apartat b)**, i en el termini de dos anys a partir de la publicació de la declaració, **s'havia d'elaborar un Pla de Aïllament Acústic per als habitatges** situats dins de las zones delimitades por les isòfones definides pels Leq dia major o igual a 65 dB (A) (7h-23h) i/o Leq nit major o igual a 55 dB (A) (23h-7h), per a que, en el seu interior, i com a conseqüència del soroll produït pels avions, es compleixin els nivells equivalents màxims a inmissió sonora continguts en l'annex 5 de la Norma Bàsica de la Edificación NBE-CA-88 de condicions acústicas de los edificios, actualment vigent. Malgrat això, el cert es que **havent transcorregut àmpliament l'esmentat termini de dos anys (que finalitzava el 18.1.2004), s'ha posat en funcionament la tercera pista, amb la problemàtica que després es dirà, sense que el Pla d'Aïllament Acústic dels habitatges existents no solament hagi estat executat i portat a la pràctica, sinó que dit Pla ni tan sols ha estat elaborat.**

VII.- Al mateix temps, **en compliment de la condició c)**, en el termini de dos anys a partir de la data de publicació de la DIA, y **sempre abans de la entrada en servei de la tercera pista**, la Dirección General de Aviación y AENA **havia d'elaborar el Pla de Control i Gestió de les operacions d'enlairament i aterratge a l'objecte de minimitzar l'impacte acústic sobre la població, pla que havia de contemplar expressament**, entre altres, les *“Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectadas”*.

Doncs bé, no només han transcorregut més de dos anys, sinó que **la tercera pista ha començat a funcionar també sense que s'hagi aprovat l'esmentat Pla de Control i Gestió de pistes que contempla expressament**, entre altres, *las rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectadas*, amb l'agreujant que els sorolls que produeixen les aeronaus al sobrevolar d'una manera continua, a baixa altura y just a sobre de Gavamar, resulten insuportables.

Al mateix temps, cal assenyalar també que, d'una part, les actuals trajectòries d'enlairament i aterratge no s'ajusten a les utilitzades per al càlcul de l'empremta de soroll aprovades en la Comissió de Seguiment Ambiental de las obres d'ampliació de l'aeroport (denominada por la DIA “Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras del Plan Barcelona”), y d'altre, que **tampoc s'han publicat en AIP-Espanya els procediments per a l'abatiment de soroll en les operacions d'enlairament i**

aterratge en base als quals es van calcular i aprovar les empremtes de soroll, el que determina d'una altre part que el soroll real sigui molt superior al calculat en l'empremta de soroll aprovada.

VIII.- Finalment, i pel que fa al seguiment, control i vigilància del soroll, **condició e)**, AENA, també en el termini de dos anys, havia de realitzar els estudis necessaris per a dissenyar la **xarxa de mesuradors de soroll en continu, per a determinar amb exactitud els sorolls efectivament produïts pels vols** per tal de determinar el seu veritable i real impacte acústic (de forma que es comprovi i constati l'ajust de la empremta de soroll efectiva real a la empremta de soroll fixada). Aquesta xarxa havia d'estar operativa en el moment – com a condicionant – d'entrada en funcionament de la nova pista. Així mateix, i en el mateix termini, AENA havia de dissenyar un programa operatiu de seguiment i control de soroll basat en la xarxa de mesuradors que s'ha d'instal·lar.

Tanmateix, també és cert que després d'haver transcorregut àmpliament els terminis fixats, s'ha posat en funcionament la tercera pista, sense que la xarxa de mesuradors estigui plenament operativa, desconeixent-se en aquests moments quan estarà operativa dita xarxa de mesuradors.

IX.- Per tant, **la posada en funcionament de la tercera pista de l'Aeroport de Barcelona** (encara en l'hipotètic cas de que es pugui al·legar que és en proves, de manera provisional, etc.) **sense el compliment previ de la quasi totalitat de las mesures preventives establertes en la Declaració d'Impacte Ambiental, constitueix no tan sols una manifesta, greu i conscient infracció legal que ha de determinar la suspensió de la utilització 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, ambdós d'Evaluació de l'Impacte Ambiental) **sinó també una clara violació de drets fonamentals d'una part de la població** que l'Ajuntament de Gavà està obligat a protegir i defensar, en quant la exposició continuada a uns nivells de soroll intensos suposen un perill greu i immediat per a la salut (dret a la integritat física i moral del art. 15 de la CE) i un atac a la intimitat personal i familiar, en l'àmbit domiciliari (art.18.1 y 2 de la CE). Tot això, a més, sense perjudici de que la posada en funcionament de la tercera pista sense haver adoptat i implementat pràcticament cap de les mesures correctores establertes en la Declaració d'Impacte Ambiental, podrien arribar a constituir no només una via de fet, , sinó fins i tot un delictes contra el medi ambient.

X.- Doncs bé, als efectes que aquí interessin, caldria recordar que **segons el art. 25 del R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D.L. 1302/86, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental**, si bé correspon als òrgans competents per raó de la matèria, facultats per a l'atorgament de l'autorització del projecte, el seguiment i vigilància del compliment d'allò establert en la Declaració d' Impacte Ambiental, **res impedeix per a que l'òrgan administratiu de medi ambient pugui recaptar d'informació d'aquells al respecte, així com efectuar les comprovacions necessàries per a verificar dit compliment.**

Però al mateix temps, segons disposa l'art. 28 de l'esmentat Reglament, l'òrgan administratiu de medi ambient competent, d'ofici o a instància de part, pot - y deu - acordar la suspensió d'activitats en cas d'incompliment o transgressió de les condicions ambientals imposades per a l'exercici9 del projecte.

XI.- És per tot el que s'acaba d'exposar que l'Ajuntament de Gavà, ha formulat sengles requeriments previs al plantejament dels corresponents recursos contenciosos-administratius (conforme i a l'empara de l'art. 44.1 i 2 de la Ley 29/1998, de 13 de julio, reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa), a la **Dirección General de Aviación Civil** del Ministerio de Fomento i a la **Secretaría General de Medio Ambiente** del Ministeri del mateix nom.

En el requeriment a la **Dirección General de Aviación Civil**, es demana que procedeixi, en primer lloc, a la anul·lació de la *Resolución de 27 de septiembre de 2004, de la 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*; i en segon lloc, i amb caràcter cautelar i immediatament, es disposi i impedeixi absolutament la utilització de la referida pista de l'**Aeropuerto de Barcelona**, fins s'acrediti que han estat adoptades i acomplides - tant des del punt de vista formal com des del punt de vista material o d'efectivitat real - totes i cadascuna de les mesures preventives, correctives i compensatòries establertes a 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 tots i cadascú dels apartats a), b), c), d), e) de la condició 3^a de l'esmentada Declaració, i de manera especial, *el Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje*.

En el requeriment al **Ministeri de Medi Ambient** es demana que, amb les verificacions i comprovacions prèvies que estimi necessàries, que haurien de portar-se a terme amb caràcter sumari atesa la implicació de drets fonamentals (el dret a la integritat física i moral de l'art. 15 de la CE i a la intimitat personal i familiar, a l'àmbit domiciliari de l'art.18.1 i 2 de la CE), dels ciutadans de l'àrea de Gavamar, **és formuli requeriment** – previst legalment com s'ha dit abans – a la **Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento**, perquè procedeixi a suspendre amb caràcter cautelar i d'immediat la utilització de la pista 07R-25L de l'**Aeroport de Barcelona**, fins s'acrediti que han estat adoptades i acomplides - tant des del punt de vista formal com des del punt de vista material o d'efectivitat real - totes i cadascuna de les mesures preventives, correctives i compensatòries establertes a la *Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona*.

XII.- Ara bé. És cert que, **en principi, la Generalitat de Catalunya** – i per tant el seu Departament de Medi Ambient - **no té competències originàries, ni exclusives ni plenes, per a la vigilància i control de l'execució de les obres del projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona**, ni per tant per ordenar la suspensió de les mateixes, en ser aquest un projecte l'execució o la autorització del qual correspon no a la Generalitat de Catalunya sinó a l'Estat. **Tanmateix, això no vol dir que la Generalitat de Catalunya – ni el seu Departament de Medi Ambient - no tingui competències en aquest assumpte, si més no com a competències concurrents, perquè, a part de que ja d'entrada**

l'Estatut de Catalunya (art 10.1.6) atribueix a la Generalitat la legislació i la gestió en matèria de protecció del medi ambient - tot respectant la legislació bàsica de l'Estat - i l'establiment de mesures de protecció addicionals, **no es pot oblidar que estem davant una infraestructura que s'executa i estarà implantada en Catalunya, i que els seus efectes mediambientals incideixen i els patiran únicament i exclusivament els ciutadans de Catalunya.** I per aquest motiu és d'aplicació la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica.

XIII.- Efectivament. Aquesta llei, que pretén - es diu en el seu Preàmbul - "*.... donar resposta a la inquietud dels ciutadans que, en el marc d'una societat participativa i en un àmbit de progressiva conscienciació ambiental, demanen la intervenció de les administracions públiques en aquesta matèria.*", **té per objecte** (art. 1), d'una banda, "*regular les mesures necessàries per a prevenir i corregir la contaminació acústica, que afecta els ciutadans i ciutadanes i el medi ambient (evidentment de Catalunya, no de l'Aragó, València o Madrid), i d'altra, "...establir un règim d'intervenció administrativa que sigui aplicable a tot el territori de Catalunya, i s'aplica (art. 3) a "*...qualsevol infraestructura, instal·lació, maquinària, activitat o comportament inclosos als annexos que originin sorolls i vibracions.*". A aquests efectes doncs, no cal dir que l'Annex 2 inclou i es refereix exclusivament a l'impacte sonor a l'ambient produït per les infraestructures de transport aeri, i a més a més sense fer cap excepció en funció de la titularitat de la infraestructura i respecte a tot el territori de Catalunya.*

Per tant, tota immisió sonora o acústica a Catalunya, qualsevol que sigui la infraestructura que la produeixi, sigui qui sigui el seu titular i la manera en què és manifesti, està subjecta a la llei esmentada i es troba sota la vigilància i el control del Departament de Medi Ambient de la Generalitat.

D'altra banda, és cert també que a la vista de l'art. 27.1 de l'esmentada llei, **no correspon als ajuntaments** la vigilància i control de la incidència acústica de les infraestructures del transport, mentre que **pel contrari**, sí que pertanyen a la Generalitat de Catalunya aquestes competències, com així ho determina efectivament l'art 38 de la llei, a l'establir textualment que "*Correspon al Departament de Medi Ambient el control de la contaminació acústica de les infraestructures generals de transport a què fa referència aquesta llei.*". I encara més, la mateixa llei (art. 27.4) obliga "*El Departament de Medi Ambient ... tenir equips de vigilància de la contaminació acústica...*", equips de vigilància i control de la contaminació acústica "*.... que s'han de desplaçar als municipis que ho sol·licitin per a donar suport a les tasques de control i inspecció.*"

Com a conclusió, **més que correspondre a l'Ajuntament de Gavà fer els requeriments que ha fet** (tot i que indubtablement creiem que si estem legitimats per fer-ho), entenem que **qui realment està obligat, inexcusablement, a vetllar i a formular els requeriments que calguin al Ministerio del Medio Ambiente, així com demanar fins i tot la urgent suspensió del funcionament de la tercera pista de l'Aeroport de Barcelona, en aplicació de la normativa d'avaluació de l'impacte ambiental, és l'autoritat ambiental competent a Catalunya, és a dir, aquest Departament de Medi Ambient.** I de la mateixa forma i en qualsevol cas, el Departament - i no l'Ajuntament de Gavà, que tampoc té mitjans per fer-ho - és qui té la competència per a la inspecció i el control de la

contaminació acústica derivada de l'Aeroport de Barcelona, i especialment de la posada en funcionament de la tercera pista i a més a més sense acomplir les condicions de la DIA. Per tant, aquest ajuntament de Gavà considera que és aquest Departament de Medi Ambient, qui, en definitiva, ha d'adoptar les mesures que aquest Ajuntament jutja que, des de la perspectiva autonòmica, es poden i s'han de portar a terme per tal de garantir els drets de, si més no, una part important dels veïns de Gavà, com són els habitants de la Zona de Gavamar.

Per tot el que s'acaba d'exposar, a l'HONORABLE CONSELLER DE MEDI AMBIENT

SOL·LICITA

PRIMER.- Que s'adrexi amb la màxima urgència al Ministerio del Medio Ambiente de l'Estat, sol·licitant-li que, en compliment del que es disposa a l'art. 9.2.b), del vigent R.D. Legislativo de Evaluación de Impacto Ambiental, es demani a la **Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, la suspensió**, amb caràcter cautelar i de manera urgent i a la vegada inajornable, de **la utilització de la pista 07R -25L de l'Aeroport de Barcelona, fins s'acrediti que han estat adoptades i acomplides** - tant des del punt de vista formal com des del punt de vista material o d'efectivitat real – **totes i cadascuna de les mesures preventives, correctives i compensatòries establertes a 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 tots i cadascú dels apartats a), b), c), d), e) de la condició 3^a de l'esmentada Declaració, i de manera especial, *el Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje*.

SEGON.- Es porti a terme de manera urgent i preferent, a petició de l'Ajuntament de Gavà (que ja des d'aquí i ara es formula) **i mitjançant el desplaçament a la nostra població d'un dels equips** previstos a l'art. 27.4 de la Llei de protecció contra la contaminació acústica, **una vigilància i control exhaustius de la incidència i contaminació acústica real i efectiva** que estan i seguiran patint indubtablement els habitants de la nostra població de la Zona de Gavamar **per motiu del sobrevol dels avions, en especial en la maniobra d'aproximació i aterratge per la nova i tercera pista de l'aeroport**, sinó es suspèn d'immediat la utilització de la tercera pista.

A aquests efectes, es demana que aquest control i vigilància es concreti i es faci efectiu sobre, entre d'altres extrems, els tipus de maniobra de cada aeronau (aterratge/enlairament), configuració del vol (est/oest), nombre i tipus d'aeronaus, horari concret, altura aproximada del sobrevol, nivell del soroll i vibracions, lloc i forma del mesurament, així com qualsevol altres dades tècniques necessàries, tant per conèixer l'impacte sonor actual que pateixen i que patiran properament els veïns (sinó se suspèn la utilització de la tercera pista), com també als efectes de prova en els corresponents procediments –administratius o judicials– que l'Ajuntament de Gavà ha iniciat o pot iniciar en un futur immediat.

Així mateix, és demana que aquesta informació, un cop o a mesura que es tingui, sigui comunicada a aquest Ajuntament de Gavà, en base a la petició que ja des d'ara es fa a l'empareda de la vigent Ley 38/1995, de 12 de diciembre, sobre Derecho de acceso a la información en matèria de medio ambiente.

TERCER. - Finalment, caldria també que, en qualsevol cas, es porti a terme un control real i efectiu de la contaminació acústica de l'aeroport de Barcelona, conforme al que exigeix l'art. 38 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica, per tal de vetllar per a l'estricta compliment de la legislació aèria i mediambiental, per tal de poder exigir tant d'AENA com de la DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL així com del mateix MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE, l'estricta compliment d'una i altra legislació, en defensa dels drets dels ciutadans - de Gavà en general, i els de la zona de Gavamar en particular - al gaudi d'un medi ambient adequat (art. 45 CE), a la integritat (art. 15 CE), a la intimitat i al domicili (art. 18 CE), a la llibertat de residència (art. 19 CE), drets que recull total la legislació sectorial que afecta al medi ambient.

Gavà, 25 d'octubre de 2004

L'ALCALDE

Dídac Pestaña Rodríguez

HONORABLE CONSELLER DE MEDI AMBIENT
DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA