

**TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE MADRID
SALA DE LO CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVO**

A LA SALA

D. ARGIMIRO VÀZQUEZ GUILLÉN, Procurador de los Tribunales y del **AYUNTAMIENTO DE GAVÀ**, cuya representación acredito con la adjunta escritura de poder declarado bastante y por mí aceptado, comparezco y, como mejor proceda en Derecho, **DIGO**:

1.- Que como consecuencia de la puesta en funcionamiento de la denominada Tercera pista del Aeropuerto de Barcelona, la Alcaldía del Ayuntamiento de Gavà se dirigió por escrito de fecha 22 de octubre de 2004 a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, solicitando la anulación de la Resolución de 27 de septiembre de 2004, dictada por dicha Dirección General, por la que se autoriza la puesta en funcionamiento de la pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona (conocida también como “tercera pista”) y sus calles de rodaje asociadas desde el día 30 de septiembre de 2004; y al mismo tiempo, con carácter cautelar e inmediato, se disponga e impida absolutamente la utilización de la referida pista hasta tanto se acredite el total cumplimiento de las medidas preventivas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental aprobada con fecha 9 de enero de 2002.

Consta en dicho escrito el sello del Registro de Entrada del mismo en el Ministerio de Fomento, con fecha 23 de octubre de 2004.

2.- Que ello no obstante, es lo cierto que desde la recepción del señalado requerimiento, ha transcurrido el plazo de un mes previsto en el art. 44.3 de la vigente Ley Jurisdiccional, sin que hasta la fecha haya sido contestado, en cuya consecuencia cabe considerarlo **rechazado**.

3.- Que mediante el presente escrito, interpongo recurso contencioso-administrativo en relación con la desestimación del requerimiento señalado, y en cumplimiento de lo dispuesto en el art. 45.1 de la Ley Jurisdiccional, se manifiesta:

- a) Que se acompaña a este escrito de **DOC. NÚM. 1** la escritura de poder que acredita la representación con que comparece el Procurador que suscribe.
- b) Que acompaña asimismo de **DOC. NÚM. 2** copia del citado escrito de requerimiento de fecha 22 de octubre de 2004, a que se refiere el art. 44.1 de la vigente LJ.
- c) Que al mismo tiempo, se adjunta de **DOC. NÚM. 3**, Certificación librada por la Secretaría General del Ayuntamiento de Gavà, de fecha 26 de noviembre de 2004, acreditativa de que desde la fecha de recepción del requerimiento por parte de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento (23 de octubre de 2004), el mismo no ha sido objeto de contestación en el plazo de un mes.
- d) Que tal y como consta en el citado escrito de fecha 22 de octubre de 2004, el requerimiento consiste textualmente en lo que sigue:

“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 3^a de la citada Declaración**, y muy especialmente, el Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje”.

4. Que por proceder la actuación en relación a la que se deduce el recurso de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, y referirse al otorgamiento de una autorización para la puesta en funcionamiento de una tercera pista de despegue y aterrizaje de aeronaves en el Aeropuerto de Barcelona, la competencia para conocer del mismo corresponde a esa Sala de la Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, según el art. 10.1, j) y 14.1 de la vigente LJ, al no estar atribuida la competencia a otro órgano jurisdiccional.

No obstante, para el supuesto de que no se entendiera así, procederá se remitan las actuaciones al órgano jurisdiccional competente, en aplicación de lo dispuesto en el art. 7.3 de la Ley de esta Jurisdicción.

En su virtud, a la Sala

S U P L I C O: Que mediante el presente escrito, tenga por interpuesto recurso contencioso-administrativo contra la desestimación del requerimiento formulado en fecha 22 de octubre de 2004 por el Ayuntamiento de Gavà a la Dirección General de Aviación Civil, solicitando la **anulación de la Resolución de 27 de septiembre de 2004, dictada por dicha Dirección General**, por la que se autoriza la puesta en funcionamiento de la pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona (conocida también como “tercera pista”) y sus calles de rodaje asociadas desde el día 30 de septiembre de 2004; y al mismo tiempo, **con carácter cautelar e inmediato, se disponga e impida absolutamente la utilización de la referida pista hasta tanto se acredite el total cumplimiento de las medidas preventivas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental aprobada con fecha 9 de enero de 2002**, y previos los trámites que sean preceptivos, reclame el expediente administrativo de dicho Organismo a fin de que me sea puesto de manifiesto para formalizar la demanda.

PRIMER OTROSÍ DIGO: Que siendo general para pleitos el poder que acompaño y necesítandolo para otros asuntos, a la Sala

S U P L I C O: Que se sirva acordar su desglose y devolución, dejando en autos referencia bastante del mismo.

SEGUNDO OTROSÍ DIGO: Que de conformidad con lo previsto en el art. 129 de la vigente Ley Jurisdiccional, se solicita la adopción de la **MEDIDA CAUTELAR** consistente en la **SUSPENSIÓN PARCIAL DE LA EJECUTIVIDAD DEL ACTO ADMINISTRATIVO IMPUGNADO**, en el sentido de impedir **no la total utilización de la nueva y tercera pista del Aeropuerto de Barcelona –en todas las configuraciones y sentidos- , sino únicamente los aterrizajes por la cabecera 07R**, sobrevolando el barrio de Gavà Mar, en base a las siguientes

ALE G A C I O N E S

PRIMERA.- ANTECEDENTES DE HECHO.

I.- Por **Resolución de 9 de enero de 2002** de la Secretaria General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente (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** (DIA) correspondiente al **Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona.**

Dicho Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, que **se encuentra todavía en curso de ejecución** (su finalización está prevista para el año 2006), 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.

II.- En este sentido, importa notar significar que el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, y en consecuencia, la aprobación y, muy especialmente, **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 muy 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 referimos principalmente a los habitantes de la zona de Gavà Mar, así como a todos aquellos que habitan o trabajan en la vasta y fértil zona agrícola de Gavà, incluida en el denominado Delta del Llobregat, que se extiende entre el núcleo histórico de la población y el citado sector urbano de Gavà Mar.

III.- En todo caso, y a los efectos que aquí interesan, importa notar que en la citada Declaración de Impacto Ambiental se dice que, para que la ampliación del campo de vuelos, el nuevo área terminal y las urbanizaciones y accesos puedan ejecutarse (y más aún para que puedan entrar en funcionamiento), deberán adoptarse las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se indican en el estudio de impacto ambiental, y se cumpla, además, las condiciones que específicamente se señalan en la condición “3”) Medidas de protección a la población afectada por el impacto sonoro”.

Dichas medidas, que por razones obvias no se reproducen aquí literalmente, adjuntándose al presente escrito copia de la publicación de la DIA en el BOE, son en síntesis las siguientes:

- a) Realización de **Estudios para determinar si es más favorable adoptar como preferente la configuración oeste para minimizar el impacto sonoro.**
- b) Elaboración y ejecución del **plan de aislamiento acústico de las viviendas** situadas dentro de la huella sonora correspondiente.
- c) **Plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje que minimice el impacto acústico sobre la población,** de manera singular la de Gavà Mar.
- d) 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.

Se acompaña en este sentido de **DOC. NÚM. 4** copia de la Declaración de Impacto Ambiental publicada en el BOE de 18 de enero de 2002, y de **DOC. NÚM. 4 BIS** copia de la Resolución de 27 de septiembre de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, en la se autoriza la puesta en funcionamiento de la tercera pista, en la se afirma “haber recibido escrito de AENA acreditando el cumplimiento de los requisitos para el escenario de la entrada en servicio de la nueva pista”.

IV.- Ello no obstante, es lo cierto que la Dirección General de Aviación Civil, mediante Resolución de 27 de septiembre de 2004 y a la vista de que – según se indica textualmente en dicha Resolución - “*se ha recibido escrito de AENA acreditando el cumplimiento de los requisitos para el escenario de la entrada en servicio de la nueva pista*”, **acordó autorizar la puesta en funcionamiento de la tercera pista 07R-25L** del Aeropuerto de Barcelona y sus calles de rodaje asociadas, desde el día 30 de septiembre de 2004.

Sin embargo, y contrariamente a lo que se indica 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 EN SU INTEGRIDAD PRÁCTICAMENTE NINGUNA DE LAS MEDIDAS ESTABLECIDAS EN LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.**

Efectivamente, si bien es cierto que en el mejor de los supuestos, y aún siendo benevolentes, la medida contemplada en el apartado a) podría entenderse como cumplimentada (si bien alguna Asociación de Vecinos lo cuestiona), **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) (que no afecta al municipio de Gavà), son de importancia vital – en el sentido auténtico del término – para los vecinos de nuestra población. Sobre el hecho y la prueba de que no se han cumplido las condiciones puede verse lo que se decía en la solicitud municipal formulada ante la Dirección General de Aviación Civil., sin perjuicio de insistir con posterioridad sobre tales extremos.

V.- En cualquier caso, lo cierto es que la puesta en funcionamiento de la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona (aun en el hipotético caso de que se pudiera alegar bien que está en período de pruebas, bien con carácter provisional), sin el cumplimiento previo de la casi totalidad de las medidas preventivas establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, 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 en su integridad prácticamente ninguna de las medidas correctoras establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, podrían llegar a constituir incluso un delito contra el medio ambiente (La Fiscalía especial de Medio Ambiente del TSJ de Catalunya, de oficio, y ante la repercusión pública del caso, ha decidido – de oficio – abrir ya las correspondientes diligencias de averiguación).

Así las cosas, y a la vista de las circunstancias relatadas, el Ayuntamiento de Gavà decidió formular un requerimiento a la Dirección General de Aviación Civil, con carácter previo a la interposición del presente recurso jurisdiccional, en los términos que se señalan en el escrito de interposición.

SEGUNDA- LA EJECUCIÓN DE LA RESOLUCIÓN RECURRIDA HARÍA PERDER TOTALMENTE LA FINALIDAD LEGÍTIMA AL PRESENTE RECURSO CONTENCIOSO.

Ciertamente, como así se desprende de los precedentes Hechos, la puesta en funcionamiento de la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona, sin haberse adoptado previamente las Medidas de protección a la población afectada por el impacto sonoro, contenidas en la Declaración de Impacto Ambiental aprobada por Resolución la Secretaría General de Medio Ambiente de fecha 9 de enero de 2002, ha dado lugar a que un importante número de ciudadanos del barrio de Gavà Mar tengan que soportar y padecer en forma grave y continuada los tremendos efectos dañinos derivados del desmesurado ruido que ocasionan las aeronaves al sobrevolar a muy baja altura el citado núcleo residencial.

A tales efectos, no parece que en este concreto trámite incidental deba insistirse demasiado en el hecho de que para el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, la referencia a la **calidad de vida** constituye un valor en el que se basa buena parte de la lucha frente al ruido. Así, por ejemplo, ya en la Sentencia de 21 de enero de 1990 (Asunto Powell v. Rayner, sobre los ruidos del aeropuerto de Heathrow) el citado TEDH admitía sin ningún género de duda que **el ruido de los aviones del aeropuerto había disminuido la calidad de vida privada y el disfrute del hogar de los demandantes.**

En este sentido, y sin perjuicio de volver más adelante acerca de los derechos fundamentales que pueden verse vulnerados como consecuencia de Por su parte, cabe significar también muy especialmente, además del **derecho a la integridad física y moral del art. 15 CE**, que se ha conectado con el **derecho a la protección de la salud previsto en el art. 43 CE**, el mismo **art. 45 CE**, que consagra el **derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado**, entre el cual se integra, desde luego, el medio ambiente sonoro.

Finalmente, no podemos olvidarnos tampoco de citar el art. **47 CE**, que contempla el **derecho a disfrutar de una vivienda digna**, además del **derecho a la intimidad personal y familiar y, en su caso, a la inviolabilidad del domicilio, consagrado en el art. 18 CE**, en el sentido de que se ha considerado

a los ruidos ilegítimos como una verdadera invasión del derecho a la inviolabilidad del domicilio.

Pues bien, a los efectos que aquí interesan, procede señalar en primer lugar que uno de los requisitos exigidos legalmente para que pueda adoptarse una medida cautelar es precisamente, el denominado *periculum in mora*, esto es, el peligro de que la sentencia que se dicte en su día pueda devenir plenamente ineficaz, como consecuencia del tiempo transcurrido desde que se formuló la pretensión.

Efectivamente, tal y como se señala en el art. 130.1 de la vigente Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa

“Previa valoración circunstanciada de todos los intereses en conflicto, la medida cautelar podrá acordarse únicamente **cuando la ejecución del acto o la aplicación de la disposición pudieran hacer perder su finalidad legítima al recurso**”.

Así las cosas, como señala el Profesor E. GARCÍA DE ENTERRÍA (“Curso de Derecho Administrativo”, Tomo II, Pág. 632 y ss., Séptima Edición, Madrid 2001), lo que se pretende con todo el sistema de las medidas cautelares es precisamente

“Evitar el abuso de los procesos por parte de quienes no ostentan razón de fondo y que se amparan en él y en las cargas que necesariamente comporta frente a quienes, teniendo la razón, tienen la onerosa carga de accionar. En el proceso contencioso-administrativo **la tutela cautelar contrapesa el formidable privilegio administrativo de la autotutela y trata de cortar inicialmente su abuso por la Administración, nada infrecuente, que intenta jugar con la ventaja de la larga duración del proceso**”

En definitiva, como dice el ilustre Profesor, mediante la tutela cautelar se intenta evitar que “quien no tiene la razón” abuse más o menos deliberadamente de la larga duración del proceso en perjuicio de quien aparentemente se ve beneficiado con la posición más favorable en cuanto al fondo, pero que como

consecuencia del abuso procesal de la otra parte deberá tener que soportar en posición desfavorable los largos plazos hoy habituales en los procesos judiciales, hasta tal punto que **el proceso, más que ser un instrumento para la realización de la justicia, pasa a ser en el orden práctico un medio de conseguir ventajas de hecho en contra de esa misma justicia, en el que siempre llevan ventaja los más desenvueltos y cínicos** (“Sobre la tutela cautelar en el proceso administrativo”, REDA núm. 115, Julio - Septiembre de 2002).

Pues bien, sucede en el presente caso que aquí nos ocupa, que dada también la larga y previsible duración del proceso de autos, justamente iniciado mediante la formalización del presente escrito de interposición del recurso, resulta absolutamente imprescindible que, a los solos efectos de garantizar la efectividad de la sentencia que pueda recaer en su día, se proceda a la adopción de la medida cautelar solicitada, ya que en caso contrario, se habrán consumado gravísimos e irreversibles daños, tanto a la salud como al libre desarrollo de la libre personalidad de las personas residentes en el barrio de Gavà Mar, al obligarles a padecer, en tanto se desarrolle el proceso y hasta tanto no se dicte Sentencia, unos daños calificables cuanto menos de insoportables, con grave menoscabo de su vida personal y familiar.

En este sentido, no está de más recordar, precisamente, la Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya de 9 de abril de 1991, en la cual se recogió ya muy tempranamente la tesis sobre la vulneración de la intimidad, señalando al efecto en relación a la contaminación acústica que

“constituyendo esta polución acústica una **intromisión ilegítima en el derecho a la intimidad de los ciudadanos, que se desarrolla en el espacio privativo de su domicilio**, garantizado por el art. 18 CE, que veda toda clase de invasiones, incluidas las que puedan realizarse sin penetración directa, por medio de aparatos mecánicos, electrónicos y otros análogos”.

Más recientemente, la Sentencia del propio TSJC 857/2002, de 18 de julio (Ponente: Ilmo. Sr. D. José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzate), con

antecedentes en la Sentencia 384/1998, de 6 de abril, del mismo TSJC, señala que

“El art. 15 CE garantiza el derecho de todos a la integridad física y moral, conforme enseña el TC en la Sentencia 119/2001, frente a las actuaciones de los poderes públicos o de terceros, que consistan en una exposición continuada a unos niveles intensos de ruido que pongan en grave peligro la salud de las personas. El ruido ambiental puede llegar a representar un factor psicopatógeno destacado en el seno de nuestra sociedad y una fuente permanente de perturbación de la calidad de vida de los ciudadanos, de acuerdo con las directrices de la Organización Mundial de la Salud. Este Tribunal ha advertido que **produce lesión efectiva del derecho a la integridad física y moral cuando una persona se encuentra sometida a niveles de contaminación acústica de carácter continuado y persistente que rebasen determinado umbral o estándar de modo que se pone en peligro grave e inmediato la salud.** El derecho a la intimidad personal y familiar, que garantiza el art. **18 CE**, protege que las personas puedan desarrollar en su domicilio una vida apacible, acorde con el derecho al desarrollo de la libre personalidad de los que allí residen, desde la perspectiva del disfrute de sus derechos medioambientales, y **garantiza el derecho a no sufrir unos niveles de ruido que por su intensidad, su prolongación, su evitabilidad y ser disconformes con las normas de convivencia, puedan calificarse de insoportables por suponer un menoscabo de la vida personal y familiar**”.

En definitiva, entiende esta parte actora que únicamente mediante la suspensión parcial de la ejecutividad del acto impugnado, en los términos que luego se dirán, puede no resultar ilusoria una eventual Sentencia favorable a las pretensiones de esta parte, o lo que es lo mismo, no frustrar el resultado del proceso.

TERCERA.- LA AFIRMACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE COMO INTERÉS PÚBLICO PREVALENTE.

Por otra parte, y sin perjuicio de los argumentos expuestos anteriormente, conviene destacar inmediatamente a continuación el **continuo proceso de afirmación del medio ambiente como interés público relevante a la hora de determinar la procedencia o no de la adopción de medidas cautelares**, derivado ello del interés público que dimana del compromiso de todos los poderes públicos para la consecución del derecho de todos a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.

Así las cosas, es lo cierto también que en el concreto caso que aquí nos ocupa, el relevante interés público ambiental que dimana de la necesidad de garantizar una digna calidad de vida, en los términos que resultan del propio Preámbulo de la Constitución (“promover el progreso de la cultura y de la economía para asegurar a todos una *digna calidad de vida*”), debe prevalecer sobre el interés público que resulta de la puesta en funcionamiento de la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona.

Ciertamente, y a nuestros efectos, lo primero que debemos notar muy significativamente es que la nueva Ley Jurisdiccional, en su art. 130.1, ha destacado como criterio esencial para determinar la procedencia o no de la suspensión, la **necesidad de ponderar circunstanciadamente todos los intereses en conflicto**, es decir, todos los intereses concretos en juego en un supuesto dado, sin que a tal efecto puedan ser tenidos en cuenta los intereses públicos “en abstracto”.

Así, se señala textualmente en el citado precepto legal que

“Previa valoración circunstanciada de todos los intereses en conflicto, la medida cautelar podrá acordarse únicamente cuando la ejecución del acto o la aplicación de la disposición pudieran hacer perder su finalidad legítima al recurso”.

En este sentido, tal como indica **CARMEN CHINCHILLA MARIN** en su comentario al art. 130 de la nueva LJCA (“Comentarios a la Ley de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa de 1998”, REDA núm. 100, Oct.-Dic. 1998), el juicio cautelar debe ser un juicio necesariamente ponderativo, que

debe estar **llamado a alcanzar un difícil equilibrio entre los intereses en conflicto**, y en el que necesariamente deberá calibrarse **si otros intereses distintos de los del recurrente** que solicita la tutela cautelar, pero igualmente dignos de protección, **pueden sufrir, como consecuencia de la adopción de la medida, un daño de las mismas características del que con la medida se trata de evitar**, es decir, de difícil o imposible reparación.

Por otra parte, y a reserva de lo que luego se dirá, una ponderación adecuada de los intereses en conflicto debe partir, necesariamente, de la **gravedad** e **irreversibilidad** de los daños y perjuicios ocasionados al medio ambiente, y más en concreto, del **espantoso deterioro de la calidad de vida** que han experimentado los ciudadanos del barrio de Gavà Mar, como consecuencia de la puesta en funcionamiento de la referida tercera pista, si haberse adoptado por AENA ninguna de las medidas correctoras señaladas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Por el contrario, y como tendremos ocasión de ver, la medida cautelar solicitada por el Ayuntamiento de Gavà no supone perjuicio alguno para el interés general, ni tampoco para terceros, en la medida en que la suspensión parcial solicitada significa tan sólo establecer determinadas cortapisas a la pretensión de los órganos rectores del Aeropuerto de Barcelona de aumentar a 56 el número de vuelos/hora, frente a los 52 vuelos/hora actuales, lo que supone simplemente una pérdida de volumen de negocio.

Así las cosas, para una resolución adecuada del caso que aquí nos ocupa, debemos señalar que el núm. 2 del art. 130 de la nueva LJCA, dispone textualmente que

“La medida cautelar podrá **denegarse** cuando de ésta pudiera seguirse **perturbación grave a los intereses generales o de tercero** que el Juez o Tribunal ponderará de forma circunstanciada.”

Pues bien, ni que decir tiene que la adopción de una medida de esta naturaleza, al menos hasta tanto no se pruebe fehacientemente la adopción de todas las medidas correctoras establecidas en la DIA, **no ha de comportar daño a los intereses generales ni de terceros**, toda vez que en ningún

momento se impide la prestación de un servicio esencial para nuestra comunidad como es el servicio aeroportuario, ya que el Aeropuerto de Barcelona puede seguir funcionando como hasta la fecha, e incluso hasta aumentar su capacidad operativa al poder utilizar, como hemos visto, la tercera pista, si bien bajo determinadas condiciones, con la única finalidad de que los vecinos de Gavà Mar vean satisfecho su **derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado**, y más en concreto, a la **digna calidad de vida que preconiza nuestro texto constitucional**.

Ciertamente, cuando existe un interés público ambiental relevante y digno de protección, nuestro Tribunal Supremo no ha dudado en proclamar su prevalencia en el seno del proceso cautelar, hasta el punto que según esta línea jurisprudencial, la protección del medio ambiente no constituye un mero interés público singular concurrente, sino que un interés público prevalente.

Así, en este sentido, en el temprano Auto de 11 de mayo de 1989 (Ar: 3867), el Alto Tribunal señalaba que

“Tercero.- En autos consta probado documentalmente –mediante actas levantadas en diversas ocasiones por la Policía Municipal- que, con posterioridad a alzarse la suspensión el número de decibelios excede en mucho al tolerado por la Ordenanzas Municipales en vigor.

*Cuarto.- **El derecho a un medio ambiente adecuado cobra en nuestros días un valor preeminente** como lo prueba la reciente Ley de 27 de marzo de 1989, de conservación de espacios naturales y de la flora y fauna silvestre, donde se establece la prevalencia de la planificación medioambiental sobre cualesquiera otra territorial.*

*Quinto.- **El sistema jurídico de medio ambiente se integra de diversos subsistemas, entre ellos el de la lucha contra la contaminación de cualquier tipo, incluida la acústica.** Esta Sala, que ha de interpretar las normas de conformidad con la realidad social del tiempo en que han de ser aplicadas, **no puede desconocer esa prevalencia de lo medioambiental sobre lo urbanístico** que no nace sino que se reconoce en esa Ley, porque pertenece a la naturaleza misma de las cosas. Y como*

*poder público que también es, este Tribunal está conminado constitucionalmente a velar por ese medioambiente, lo que supone velar también por la salud (Art. 43 de la CE), porque **la contaminación acústica no sólo es que impide el descanso a los que habitan en las viviendas cercanas, sino que perjudica la salud de todos los que se ven sometidos a la incidencia de un número excesivo de decibelios.***

Sexto.- Por todo ello, procede revocar el acto impugnado, manteniendo la suspensión acordada inicialmente, sin perjuicio de que si se acredita la reducción del número de decibelios a los topes permitidos, lo que implica no sólo la adopción de las medidas técnicas exigibles, sino también su efectividad, pueda ser nuevamente alzada”.

Por otra parte, en el Auto del Tribunal Supremo de 16 de mayo de 1990 (Ar: 8247), señala textualmente que

*“Y al respecto debe recordarse que este Tribunal ha tenido ya ocasión de pronunciarse en casos análogos, y lo ha hecho interpretando el art. 122 de la LJ, **desde la perspectiva del art. 45 de la CE, el cual impone a los poderes públicos el deber de velar por el efectivo ejercicio por todos del derecho a un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona.** En consecuencia, y puesto que este Tribunal es uno de esos poderes públicos de que habla la Constitución, tiene el deber - como lo tiene también el Ayuntamiento- de preservar el ejercicio de aquel derecho, el cual queda menoscabado en los casos en que por no cumplirse las normas sobre reducción del número de decibelios se produce un efecto de contaminación acústica. **Porque entre las distintas causas de contaminación del ambiente ocupa un lugar importante en la llamada sociedad industrial el ruido, el cual perjudica la salud impidiendo, además, el descanso de los vecinos.** No es exagerado decir, como ya lo decía el Auto de 11 de mayo de 1989, que las normas con las que se trata de luchar contra el ruido constituyen un subsistema del sistema jurídico medioambiental. **El interés público de esta lucha debe prevalecer,** por lo que la suspensión solicitada debe declararse improcedente”.*

Sin embargo, antes de entrar a considerar los diversos intereses públicos en presencia, consideramos de especial trascendencia determinar con toda exactitud cual es el verdadero alcance de la medida cautelar que aquí se solicita, consistente, como hemos dicho, en la suspensión parcial de la ejecutividad del acto impugnado, habida cuenta que sin dicha precisión, puede resultar ciertamente difícil que esa Sala adopte una decisión debidamente fundada.

CUARTA.- RESPECTO DEL CONCRETO ALCANCE DE LA MEDIDA CAUTELAR QUE AQUÍ SE SOLICITA.

Efectivamente, y con el fin de que esa Sala pueda hacerse una cabal y completa idea de la concreta petición que aquí se formula, debemos resaltar que el Ayuntamiento de Gavà no pretende en modo alguno la paralización total y absoluta de una instalación de interés general como es el Aeropuerto de Barcelona, petición que resultaría absolutamente descabellada, sino que, mucho más sencillamente, su pretensión se limita simplemente a obtener un pronunciamiento jurisdiccional por el que se declare cautelarmente la **suspensión parcial de la utilización de la citada tercera pista, en el sentido de impedir no su total utilización –en todas las configuraciones y sentidos-, sino únicamente los aterrizajes por la cabecera 07R,** sobrevolando el barrio de Gavà Mar, hasta tanto no estén estudiadas, determinadas, aprobadas, implantadas, controladas y contrastadas en la realidad todas las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental..

Nótese en este sentido que tal suspensión parcial no supone en absoluto la mínima merma respecto de la operatividad actual del Aeropuerto de Barcelona, el cual podría seguir funcionando como lo ha venido haciendo hasta la actualidad. Pero es que además, por si ello no bastara, hemos de resaltar también que la adopción de la medida cautelar solicitada por el Ayuntamiento de Gavà, **supone la posibilidad de seguir utilizando la tercera pista, y en este sentido, ello significa a su vez aumentar la capacidad operativa del aeropuerto, si bien tal funcionamiento debe sujetarse a determinadas condiciones,** al menos hasta tanto se hayan adoptado por la Administración con competencias substantivas en la materia, todas las medidas preventivas,

correctoras y compensatorias establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental aprobada con fecha 9 de enero de 2002.

UNIDAD.- EXISTENCIA DE DAÑOS Y PERJUICIOS IRREPARABLES DERIVADOS DE LA UTILIZACIÓN INDEBIDA DE LA TERCERA PISTA DEL AEROPUERTO DE BARCELONA.

Ciertamente, la legislación contencioso-administrativa tradicional admitía como única medida cautelar la suspensión de la ejecutividad del acto administrativo, imponiendo en este sentido una interpretación restrictiva de las normas, de tal forma que el único motivo legitimador de la suspensión era que la ejecución ocasionara daños de reparación imposible o de “difícil reparación”.

Ello no obstante, es lo cierto que la jurisprudencia, con la finalidad de hacer efectiva la tutela jurisdiccional consagrada en el art. 24 CE, fue extendiendo paulatinamente las potestades del Juez contencioso, hasta llegar a la vigente LJCA, que permite ya en la actualidad al Juez administrativo adoptar “cuantas medidas aseguren la efectividad de la sentencia”.

En cualquier caso, es lo cierto que **la irreparabilidad o dificultad de reparación de los perjuicios ocasionados**, continua siendo un elemento de primer orden a la hora de determinar la procedencia o no de la adopción de la medida cautelar solicitada. Ahora bien, la jurisprudencia sigue indicando que no basta alegar la irreparabilidad o dificultad de reparación para que se pueda acordar la suspensión, sino que **es necesario acreditar, siquiera sea de modo indiciario, la imposibilidad o extrema dificultad de reparación de los perjuicios causados.**

Pues bien, a nuestros efectos, la primera cuestión que procede señalar es que la cuestión que aquí se plantea, esto es, la acreditación de los daños y perjuicios causados a la población del barrio de Gavà Mar derivada del ruido procedente de los aviones, entraña una especial dificultad.

Precisamente por ello, con fecha 4 de noviembre de 2004, el Ayuntamiento de Gavà se dirigió por escrito a AENA, solicitando que al amparo del art. 1 de la Ley 38/1995, de 12 de diciembre, sobre Derecho de accesos a la información en materia de medio ambiente, se expidieran certificaciones o copias compulsadas, entre otros extremos, del escrito remitido por AENA a la Dirección General de Aviación Civil, dando cuenta del cumplimiento de los requisitos establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental de constante referencia, así como del plan de aislamiento acústico de las viviendas, del Plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje que minimice el impacto acústico sobre la población, los estudios llevados a la práctica hasta aquella fecha relativos al seguimiento, control y vigilancia del ruido, necesarios para diseñar e instalar la red de medidores del ruido en continuo, así como certificación de que dicha red de medidores estaba plenamente operativa, la altura aproximada de sobrevuelo de los aviones la zona de Gavà Mar, el resultado de las mediciones de ruido, etc.

En este sentido, no está de más recordar la doctrina jurisprudencial acerca de la **regla de la facilidad de la prueba**, doctrina cuya aplicación al caso que aquí nos ocupa, eximiría al Ayuntamiento de Gavà la probanza de determinados extremos, en la medida en que no sólo corresponde a AENA acreditar el efectivo cumplimiento de todas las medidas correctoras establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, sino que además, dicha Entidad instrumental dispone de los medios técnicos y humanos necesarios para probar los extremos señalados.

Así las cosas, mucho nos tememos que AENA haga llegar a este Tribunal montañas de documentación, con el fin de “acreditar” que por parte de dicho Organismo se han llevado a cabo todas las medidas establecidas en la citada Declaración de Impacto Ambiental, medidas desde luego insuficientes e incompletas, y adoptadas con toda precipitación, cuando es lo cierto que los primeros aparatos de medición se han instalado recientemente por el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya a instancia del Ayuntamiento de Gavà.

En todo caso, resulta meridianamente claro que de no adoptarse por ese Tribunal la medida cautelar solicitada por el Ayuntamiento de Gavà, resultará que el día en que se dicte sentencia, y si como se espera ésta es favorable a los intereses municipales, **se habrán producido unos perjuicios que serán ya de imposible o difícil reparación.**

Efectivamente, el impacto acústico que produce el sobrevuelo de Gavà Mar en las operaciones de aproximación y aterrizaje por la cabecera de la tercera pista 07R (pista 07R-25L, operaciones en las cuales los aviones vuelan a bajísima altura, con el estrépito propio de los aviones subsónicos, llegan a provocar intensidades de ruido que alcanzan niveles sonoros de entre 80 y 90 decibelios, alcanzado los 100 decibelios en alguna ocasión, lo cual da lugar a vibraciones en los edificios, el disparo de las alarmas de seguridad .de los edificios, etc., además del riesgo existente para la seguridad de las personas y de las cosas que supone el sobrevuelo constante y a baja altura de aeronaves sobre una zona densamente poblada.

(A tales efectos, se adjuntan al presente escrito de interposición, de **DOC. NÚM. 5**, diversos **Partes de servicio de la Policía Municipal de Gavà, relativos a las mediciones del nivel de ruido efectuadas en la zona de Gavà Mar**, tomadas en días alternos correspondientes a los meses de octubre y noviembre del presente año. Asimismo, se adjunta de **DOC. NÚM. 5 BIS** copia de un Informe del Área de Urbanismo y Medio Ambiente, relativo también a diversas mediciones sobre el impacto sonoro de la tercera pista. Al tiempo, se adjunta de **DOC.NÚM. 6** copia de las **quejas presentadas por los vecinos**).

Por otra parte, no se puede olvidar que las aeronaves sobrevuelan el Paseo Marítimo de Gavà (Premio ADI-FAD de Arquitectura, el cual bordea la frecuentada y extensa playa de Gavà, de más de 3 Km. de longitud), cuya construcción ha supuesto una fuerte inversión de recursos públicos que pueden resultar baldíos por tal circunstancia, el cual cuenta además con extensas zonas de Parque Público cuya utilidad cabe poner ya en entredicho, al carecer de la tranquilidad característica de dichos espacios verdes y libres.

Al propio tiempo, dicha situación está provocando una situación de extrema tensión entre los vecinos afectados por el tremendo impacto acústico

de las aeronaves. Así, desde el día 1 de octubre de 2004, y sin haberse dado cumplimiento a las condiciones establecidas en la DIA, el sobrevuelo sobre Gavà Mar, con un nivel de entre **80 y 90 decibelios** (como puede apreciarse en el **vídeo que se adjunta al presente escrito**), tiene una frecuencia del 15 al 20 % del tiempo de utilización del aeropuerto, lo que quiere decir que los vecinos afectados (bien sean los niños del colegio existente, bien quien circula por el Paseo Marítimo, bien quien en verano esté en la playa), han de soportar **durante más de una semana al mes, y con una cadencia de una aeronave por minuto**, aproximadamente, con el consecuente estrépito y peligro que supone el aterrizaje de los aviones por la tercera pista sobrevolando el barrio de Gavà Mar.

(Se adjunta de **DOC. NÚM. 7 relación de quejas formuladas por escrito por los vecinos** de la zona de Gavà Mar ante el Ayuntamiento de Gavà, además de un listado de **quejas formuladas por vía telefónica**. Asimismo se adjunta de **DCO. NÚM. 7 BIS**, una relación de fotografías en las que puede apreciarse el sobrevuelo las aeronaves sobre el Barrio de Gavà Mar en las maniobras de aproximación y aterrizaje por la cabecera 07R de la pista tercera de autos. Asimismo, y a efectos de una mejor identificación, se adjunta de **DOC. NÚM. 8 un plano del Aeropuerto de Barcelona**, en el que puede apreciarse tanto la situación de la tercera pista como la proximidad del barrio de Gavà Mar).

(Por otra parte, se adjunta de **DOC.NÚM. 9** copia de diversos recortes de prensa en relación al tema que aquí nos ocupa, especialmente de las declaraciones de la Sra. Ministra de Medio Ambiente reconociendo la falta de cumplimiento de las medidas señaladas en la DIA, solicitando disculpas de esa Sala por adjuntar recortes de prensa publicados en lengua catalana; así como copia como **DOC. NÚM. 10** de las actuaciones emprendidas por la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Catalunya.

Por otra parte, no cabe alegar de contrario que todos estos perjuicios intolerables desaparecerán con la insonorización de las viviendas, por cuanto que, en primer lugar, sorprendentemente, **en los estudios previos llevados a cabo por AENA** de cara al futuro y aún no redactado ni ejecutado el Plan de Insonorización (previsto en la DIA como una de las varias condiciones para

poder utilizar la 3ª pista), **no aparece prevista la insonorización de las viviendas de Gavà Mar**, a pesar de haberse construido con licencias concedidas antes de la publicación en el B.O.E. de la DÍA.

En este sentido, no está de mas hacer la precisión de que el planeamiento, urbanización y licencias urbanísticas en la zona se han llevado a cabo, hace años, en base al Plan General Metropolitano de 1976, que a su vez recogía el Plan Parcial de la Zona de 1962, basado éste a su vez en el Plan Comarcal de 1953).

Pero es que además, y por si lo anterior no fuese suficiente, **la insonorización de las viviendas, en el caso hipotético que ello sucediera y a partir del momento en que se hiciera, tampoco resolverá el problema** puesto que -- con independencia de que habría que ver la eficacia de la medida en el interior de la vivienda-- **no puede condenarse a sus moradores a estar las veinticuatro horas del día y trescientos sesenta y cinco días al año, reclusos en su interior**, a no poder abrir las ventanas en verano, a no bajar a los jardines, no pasear por las calles, a la pérdida de valor cuando no la completa desvalorización de sus viviendas, amén de, al simple ciudadano de Gavà o del Área Metropolitana de Barcelona, no poder disfrutar del Paseo Marítimo o del baño en la playa de Gavà en el verano.

SEXTA.- LA ADOPCIÓN DE LA MEDIDA CAUTELAR SOLICITADA NO PROVOCARÍA PERTURBACIÓN GRAVE A LOS INTERESES GENERALES.

Efectivamente, tal y como hemos indicado en la Alegación Tercera, la medida cautelar solicitada por el Ayuntamiento de Gavà no supone perjuicio alguno para el interés general, en la medida en que la suspensión parcial solicitada significa tan sólo establecer determinadas cortapisas a la pretensión de los órganos rectores del Aeropuerto de Barcelona de aumentar a 56 el

número de vuelos/hora, frente a los 52 vuelos/hora actuales, lo que supone simplemente una pérdida de volumen de negocio.

Ciertamente, como así es de ver en la pág. 11 del Acta de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, correspondiente al día 20 de octubre de 2004, cuya copia se adjunta de **DOC. NÚM. 11**, se señala textualmente que

“Carlos Hernández (AENA) expone los resultados de sus estudios sobre capacidad. Afirma que la pista única permite alcanzar la 48 operaciones. La simulación arroja que con un aumento del 10 % de tráfico (las 4 operaciones por hora para alcanzar las 52 op/hora) las demoras crecen en un 80 %. Afirma que es imposible alcanzar las previstas 56 operaciones por hora sin utilizar la tercera pista en configuración Este para aterrizaje. Jesús Pérez (Ministerio de Fomento) apunta que **el escenario de operaciones previsto hasta la puesta en marcha de la nueva Terminal (2008) es de 56 operaciones por hora**”.

Así las cosas, como es de ver, el único motivo que guía la utilización de la tercera pista en las condiciones actuales, esto es, provocando daños irreversibles a los vecinos de Gavà Mar, es simplemente poder pasar de las 52 a las 56 operaciones por hora, sin tener en cuenta, por otra parte, que **las obras de la nueva Terminal del Aeropuerto de Barcelona no concluirán efectivamente hasta el 2008**, y que sin duda alguna, una vez concluida dicha Terminal, las configuraciones de los vuelos deberán cambiar radicalmente. Luego, si el horizonte de las 56 operaciones por hora no está previsto alcanzarlo hasta el 2008, según el representante del Ministerio de Fomento, la suspensión parcial de la tercera pista no ha de provocar en estos momentos perjuicio alguno al interés general.

En este sentido, se podrá decir también por la Dirección General de Aviación Civil y/o por AENA que se trata de un aeropuerto de interés general, cuya ampliación responde a las demandas de las diferentes Administraciones Públicas, de dentro y fuera de Cataluña, esto es, a la **necesidad de atender al crecimiento del transporte aéreo de personas y mercancías, y a las exigencias del progreso económico y social, igualmente de Catalunya y de todo el Estado**. Totalmente cierto y está completamente de

acuerdo en ello el Ayuntamiento de Gavà. Pero tal conformidad no supone ni puede suponer la concesión de un cheque en blanco o patente para poder hacer cuanto se quiera en aras del progreso económico y social. El principio de legalidad, el derecho de todos los ciudadanos a disfrutar de un medio ambiente adecuado, y la garantía y el respeto de los derechos fundamentales de los habitantes de Gavà Mar, constituyen unos límites que en ningún caso y bajo ningún pretexto se pueden quebrantar.

Finamente, se podrá decir también por la Dirección General de Aviación Civil y/o por AENA, que han sido estudiadas todas las alternativas de uso y gestión de las pistas del aeropuerto, y que si se suprimen los aterrizajes por la cabecera 07R de tercera pista, es decir, sobrevolando Gavà Mar, no se pueden alcanzar las 56 operaciones por hora que se están llevando a cabo ahora, ni tan siquiera las 52 operaciones por hora que se han venido realizando en el aeropuerto hasta el día 30 de septiembre de 2004, fecha de la - irregular - puesta en funcionamiento de la tercera pista.

Frente a ello hay que decir, en primer lugar, que no resulta creíble que, en el estado anterior del aeropuerto, con sólo dos pistas, la principal y la transversal, se pudieran alcanzar 52 operaciones por hora, y que ahora con tres pistas, es decir las dos actuales, y la tercera, utilizándola plenamente con la única salvedad de no aterrizar por su cabecera 07R (sobrevuelo sobre Gavà Mar), no se llegue, no ya a las 56 operaciones por hora sino a las 52 de hasta hace poco. Pero, y en segundo lugar, aquí y en este momento, no se trata de si se puede llegar a 56 operaciones, ni menos aún contemplar o hacer hipótesis de más largo futuro, sobre si - y como - se podrá llegar a 90 operaciones por hora en el año 2015, mediante el uso independiente de las pistas.

En definitiva, de lo que se trata, aquí y ahora, es de comprobar si la puesta en funcionamiento de la tercera pista a partir del 30 de septiembre ha sido o no legal, así como los efectos para el medio ambiente y para los derechos fundamentales de los ciudadanos en general, y para los de Gavà Mar en particular; y al mismo tiempo, y muy significativamente, en el marco de esta concreta pieza cautelar, de si debe o no suspenderse la utilización de la citada tercera pista, al menos en cuanto al aterrizaje por la misma sobrevolando Gavà Mar, en tanto en cuanto no estén estudiadas, determinadas, aprobadas, implantadas, controladas y contrastadas en la realidad, y en definitiva

garantizadas, todas las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, logrando de modo efectivo que el impacto acústico sobre el barrio sea el mínimo posible o indispensable.

Si resulta ahora que, en la situación actual, AENA no llega a las 56 operaciones por hora si se suspende - cuanto menos temporalmente - el aterrizaje por la tercera pista sobrevolando Gavà Mar, aparte de que lo debería demostrar, se trataría de un problema que se debería exclusivamente a haber actuado AENA y/o la Dirección General de Aviación Civil de manera irregular e imprudente. Irregular, porque como tantas veces aquí se ha dicho, en modo alguno se podía poner en funcionamiento la tercera pista sin cumplir y contrastar la eficacia de la Declaración de Impacto Ambiental. E imprudente porque, al predominar últimamente en su actividad más la vertiente empresarial y de máximo lucro que su condición de ente titular de funciones públicas (véase por ejemplo en la prensa del día 25 de noviembre su reciente alianza con el grupo Abertis de cara a la gestión de aeropuertos en el extranjero), ha promovido la entrada en funcionamiento de la tercera pista sin cumplir y menos aún comprobar la eficacia de la DIA, sin disponer además de la nueva Terminal Sur (no la tendrá hasta el período 2007-2008) y encima **habiendo ofrecido y contratado previamente con las compañías aéreas con seis meses de antelación, el paso de 52 a 56 operaciones por hora**. Si ahora AENA se encuentran con problemas y responsabilidades de gestión empresarial, se deben a su propia actuación y debe asumir completamente los perjuicios.

Además, y en último término, AENA no sufre un daño emergente con la suspensión que se solicita, puesto que podrá seguir operando a razón de 52 operaciones por hora (como lo hacía hasta el 30 de septiembre), hasta que esta sea levantada, sino a lo sumo un lucro cesante, pero ya hemos dicho que debía haber esperado al cumplimiento y a la comprobación de la eficacia de la Declaración de Impacto Ambiental, y no adelantarse en la contratación de nuevas operaciones por hora cuando no tiene construida la nueva Terminal Sur.

Por lo expuesto, a la Sala

S U P L I C O: Que se tenga por solicitada la **SUSPENSIÓN PARCIAL DE LA EJECUTIVIDAD** del acto impugnado, y en sus méritos, se acuerde por esa Sala **no la total utilización de la nueva y tercera pista del Aeropuerto de Barcelona –en todas las configuraciones y sentidos- , sino únicamente los aterrizajes por la cabecera 07R,** sobrevolando el barrio de Gavà Mar, hasta tanto no estén estudiadas, determinadas, aprobadas, implantadas, controladas y contrastadas en la realidad todas las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental..

Madrid, a veintinueve de noviembre de dos mil cuatro.

(Fdo: Jaume Tutusaus i Torrents)