

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

A LA SALA

D. ARGIMIRO VÁZQUEZ GUILLEN, 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 nueva y tercera pista del Aeropuerto de Barcelona - El Prat (Pista técnicamente denominada 07R-25L, situada entre el mar y la actual 07L-25R, a una distancia de esta – en paralelo - de 1.350 metros), **y de los ruidos insoportables producidos sobre la población, en especial sobre el barrio o zona de Gavà Mar, la Alcaldía del Ayuntamiento de Gavà**, al amparo del 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, y concordantes de su Reglamento, **se dirigió** - por escrito de fecha 20 de octubre, recibido el 23 del mismo mes - a la **Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio del mismo nombre** (órgano que aprobó en su día la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona), solicitando – literalmente lo siguiente:

“QUE POR ESA SECRETARÍA GENERAL de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, u órgano administrativo competente en esa materia, previas las verificaciones y comprobaciones que se consideren necesarias, que deberían llevarse a cabo con carácter sumario atendida la implicación de derechos fundamentales tales como el derecho a la integridad física y moral del art. 15 de la CE y a la intimidad personal y familiar, en el ámbito domiciliario (art.18.1 y 2 de la CE), de los ciudadanos del área de Gavamar, SE FORMULE REQUERIMIENTO A LA DIRECCIÓN GENERAL DE

AVIACIÓN CIVIL DEL MINISTERIO DE FOMENTO, para que por parte de ésta (u Órgano competente, en otro caso), **se proceda a suspender, con carácter cautelar e inmediato, la utilización de la pista 07R-25L 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**.

2.- Que **ha transcurrido el plazo de un mes previsto en el art. 44.3** de la vigente Ley Jurisdiccional, desde la recepción de la citada solicitud, sin que hasta la fecha haya sido contestada, por lo que, en consecuencia, **cabe considerarla rechazada**.

3.- Que mediante el presente escrito, **interpongo recurso contencioso-administrativo contra la desestimación – presunta, por silencio administrativo – de la solicitud formulada**, y en cumplimiento de los 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 compulsada del citado escrito de solicitud a la Secretaría General de Medio Ambiente, de fecha 20 de octubre recibido en el Ministerio de Medio Ambiente el 23 del mismo mes, 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 25 de octubre, acreditativa de que desde la fecha de recepción de la solicitud del Ayuntamiento, no ha sido contestada y notificada en el plazo de un mes.
- d) Que tal y como consta en el citado escrito, la petición municipal consiste en que se formule requerimiento a la Dirección General De Aviación Civil Del Ministerio Del Ministerio De Fomento, para que por parte de ésta (u Órgano competente, en otro caso), se proceda a suspender, con carácter cautelar e inmediato, la utilización de la pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona, hasta que se acredite que se han adoptado y cumplido 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, 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.

4. Que por proceder el acto (presunto, por silencio administrativo, de denegación de la solicitud formulada por el Ayuntamiento) **en relación al cual que se deduce el recurso de la Secretaría General de Medio Ambiente (u órgano competente del Ministerio de Medio Ambiente** en materia de vigilancia y responsabilidad de las Declaraciones de Impacto Ambiental) **y referirse**, como acaba de decirse, a vigilancia, control y responsabilidad del cumplimiento de las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA), **la competencia para conocer del mismo corresponde a esa Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Madrid**, según el art.10.1.j) y 14.1. primera de la LJ, al no estar atribuida 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 presunta – por silencio administrativo - de la solicitud dirigida** en fecha 23 de octubre **por el Ayuntamiento de Gavà a la Secretaría General de Medio Ambiente (u órgano competente del Ministerio de Medio Ambiente)**, a fin de que **formulase requerimiento a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, para que por parte de ella (u Órgano competente, en otro caso), se proceda a suspender, con carácter cautelar e inmediato, la utilización de la pista 07R-25L 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. Y previos los trámites que sean preceptivos, reclame el expediente administrativo de dicho Organismo 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 POSITIVA Y URGENTE** consistente en **que el propio Tribunal juzgador, de inmediato o en el tiempo más breve posible, requiera a la Dirección general de Aviación Civil para que suspenda la utilización de la nueva y tercera pista (Pista técnicamente denominada 07R-25L, situada entre el mar y la actual 07L-25R, paralela y a una distancia de esta de 1.350 metros) del Aeropuerto de Barcelona, en cuanto se refiere – y como luego se razonará y precisará – a los aterrizajes por dicha nueva y tercera pista por la cabecera 07R, es decir por encima y sobrevolando el barrio de Gavà Mar de esta población.**

La petición de la referida medida cautelar, de carácter positivo y urgente se hace en base a las siguientes:

A L E 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 (**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.** El Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, actualmente en curso de ejecución y ni mucho menos aún terminado, 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. **La aprobación y autorización del Proyecto llevó consigo 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 Gavà Mar, 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 Gavà Mar.

III.- 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 “3ª) Medidas de protección a la población afectada por el impacto sonoro”.

Dichas medidas, que aquí no se reproducen literalmente, pero que pueden verse y leerse tanto en la copia del BOE en donde se publicó, que se adjunta, así como en el escrito o solicitud del Ayuntamiento, 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.

IV.- La Dirección General de Aviación Civil, mediante Resolución de 27 de septiembre de 2004, ha acordado autorizar la puesta en funcionamiento de la tercera y nueva pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona y sus calles de rodaje asociadas, desde el día 30 de septiembre de 2004. No obstante, contrariamente a lo que se dice en la citada Resolución 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, la medida contemplada en el apartado a) podría entenderse con cierta benevolencia como cumplimentada (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 se insistirá luego en los Fundamentos de Derecho.

V.- 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, constituye no sólo una manifiesta y grave 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 los términos en que en los Fundamentos de Derecho se dirá. Incluso la Fiscalía especial de Medio Ambiente del TSJ de Catalunya, de oficio, y ante la repercusión pública del caso, ha decidido abrir diligencias de averiguación.

VI.- 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, y la propia Ley en su art. 9.2.b), establecen que, si bien corresponde a los órganos competentes por razón de la materia, facultados para el otorgamiento de la autorización del proyecto (Ministerio de Fomento en el caso del Proyecto de que aquí se trata) el seguimiento y vigilancia del cumplimiento de lo establecido en la Declaración de Impacto Ambiental, el órgano administrativo de medio ambiente (en este caso la Secretaría General e Medio Ambiente u órgano equivalente del Ministerio de Medio Ambiente) pueda recabar de información de aquellos al respecto, así como efectuar las comprobaciones necesarias para verificar dicho cumplimiento. **Pero al mismo tiempo, dispone el art. 28 del citado Reglamento, que el órgano administrativo de medio ambiente competente, de oficio o a instancia de parte, puede acordar** (poder acordar significa, en este caso como en casi todos casos en que las leyes administrativas utilizan esta expresión, **deber acordar**) **la suspensión de actividades** en caso de incumplimiento o transgresión⁴⁵⁴ de las condiciones ambientales impuestas para la ejecución del proyecto.

Por todo ello, y de conformidad con lo dispuesto en los citados preceptos, (art. 28 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), **el Ayuntamiento de Gavà formuló la petición antes transcrita, cuya desestimación por silencio administrativo ahora y aquí es objeto de recurso.**

SEGUNDA.- DE NO ADOPTARSE DE INMEDIATO POR EL TRIBUNAL LA MEDIDA CAUTELAR SOLICITADA, EL RECURSO QUE AHORA SE INTERPONE PERDERÁ SU FINALIDAD.

Efectivamente. El recurso que se interpone tiene como finalidad impedir la utilización de la 3ª pista del Aeropuerto, en tanto en cuanto no se hayan 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 que minimice el impacto acústico sobre la población, singularmente la de Gavà Mar.

Si no se ordena (como debería haber hecho Medio Ambiente) por parte del Tribunal a la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento - de manera inmediata o, subsidiariamente, en el tiempo más breve posible - que suspenda la utilización de dicha 3ª pista, o cuanto menos – y como antes se ha dicho – suspenda los aterrizajes por dicha nueva y tercera pista por la cabecera 07R, es decir por encima y sobrevolando el barrio de Gavà Mar de esta población, el presente recurso habrá perdido su finalidad **por cuanto, en el momento en que se dicte Sentencia**, es decir dentro de seis meses, un año o un año y medio, **es evidente (y sólo faltaría que no fuera así) que AENA (ente gestor del aeropuerto) habrá cumplido los condicionantes de la DIA, y ya no habrá nada que ejecutar. La Sentencia favorable será ya inoperante, y mientras tanto AENA habrá utilizado plenamente la 3ª pista sin tener**

cumplidos los condicionantes establecidos en el DIA y los vecinos habrán tenido que soportar el ruido paradójicamente insoportable del que luego se hablará, al sobrevolar los aviones – a baja altura y con estrépito – el barrio de Gavà Mar, en las operaciones de aterrizaje por la cabecera 07R de la nueva y tercera pista 07R-25L del aeropuerto.

Puede verse en cartel o la **fotocomposición editada por AENA** - en el que solamente hemos introducido las palabras GAVA MAR para que se vea su emplazamiento, la situación de las dos pistas hasta ahora existentes (círculos verdes 2 y 3) y el de la nueva y tercera pista (circulo verde 5). En dicha tercera pista, el extremo o posición 07R, hablando en términos coloquiales y para una más fácil comprensión, se podría decir que es el orientado hacia el Oeste, es decir, hacia Gavà Mar y Castelldefels, mientras que el extremo o posición 25L es el orientado hacia el Este, es decir hacia la Zona Franca, el Puerto de Barcelona y el mar.

TERCERA -LA APARIENCIA DE BUEN DERECHO (FUMUS BONIS IURIS) DE LA PRETENSIÓN DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ.

La apariencia de buen derecho permite valorar –aunque con carácter provisional y sin prejuzgar definitivamente la cuestión que se debate, y por tanto la Sentencia que en su día se dicte- los fundamentos jurídicos de la demanda, a los solos efectos de adoptar o no el Tribunal alguna medida cautelar.

Es cierto que este principio viene siendo aplicado por los Tribunales con carácter restrictivo y para determinados supuestos (casos de manifiesta nulidad de pleno derecho, por ejemplo). **Pero también lo es que, el criterio de la apariencia de buen derecho, puede y debe tener mucha importancia cuando, como ocurre en el presente caso y luego así se verá, los intereses que defienden y contraponen** quienes puedan ser parte en el proceso, no son intereses privados frente a intereses públicos, sino que los intereses en presencia son **intereses públicos en todo caso, y quizá puedan existir dudas, cuestionarse o no aparecer con manifiesta claridad, cual deba ser el interés público cuya tutela cautelar debe prevalecer.**

Pues bien. La apariencia de buen derecho, el *fumus bonis juris*, es evidente – entiende esta parte - que juega a favor de la pretensión del Ayuntamiento de Gavà.

La legislación antes citada (art. 28 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, y el art. 9.2.b) de la propia Ley**) es clara. **Si un proyecto sujeto a DIA. se ejecuta y se pone en funcionamiento sin cumplir previamente las condiciones impuestas por el órgano que aprobó la Declaración de Impacto Ambiental, el mismo órgano debe ordenar al órgano con competencia substantiva, es decir al órgano que aprobó el proyecto y autorizó la ejecución de las obras, la suspensión de su ejecución, y más aún si se trata de su puesta en funcionamiento, y ello sin perjuicio –como dice la ley-- de la responsabilidad a que hubiera lugar.**

No es necesario probar plenamente aquí - al ser éste un proceso incidental, y además en base al principio de facilidad de la prueba (son las otras partes la que lo tiene más fácil y quien deberá probar lo contrario) – el incumplimiento de las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental, sino basta –a juicio de la jurisprudencia del T.S.- algún tipo de prueba aunque sea incompleta o indiciaria.

En el presente caso y en este momento procesal, entendemos que, **sino pruebas plenas sí son pruebas o indicios claros del incumplimiento de las condiciones establecidas en la DIA las siguientes:**

a) Las contundentes manifestaciones públicas de la Excm. Sra. Ministra de Medio Ambiente, de que la tercera pista del aeropuerto incumple la Declaración de Impacto Ambiental, manifestaciones hechas precisamente en Barcelona el día 9 de noviembre pasado, recogidas con amplio despliegue tipográfico por los diarios “El País”, “El Periódico”, “El Mundo”, “La Vanguardia”, el “Avui” y otros varios, en sus ediciones correspondientes al 10 de noviembre, como puede verse en los recortes de prensa que se adjuntan.

b) El hecho de que ni la Dirección General de Aviación Civil ni el propio Ministerio de Medio Ambiente hayan dado contestación alguna a los requerimientos efectuados por el Ayuntamiento, de que se anulara la autorización del uso de la 3ª pista otorgada por la Dirección General de Aviación Civil y, por ambos organismos, se ordenara la suspensión del uso de la citada 3ª pista, por no haberse dado cumplimiento previo a las condiciones impuestas en la Declaración de Impacto Ambiental. Resulta palmario que, de haber podido demostrar - cabal y fehacientemente - que sí se han cumplido los requisitos de la DIA, tanto uno como otro organismo hubieran contestado y desestimado expresamente el requerimiento municipal.

Es más. AENA, a quien el Ayuntamiento, al amparo de la Ley reguladora del derecho a la información en materia ambiental se le ha pedido hace ya tiempo determinados datos, para poder probar - precisamente en vía jurisdiccional - el incumplimiento de la DIA y los ruidos insoportables que causan los aviones al sobrevolar Gavà Mar, tampoco se ha dignado contestar. Se adjunta copia compulsada de la citada petición.

c) Una de las medidas impuestas en la DIA era concreta y especialmente la recogida en el apartado c), de la Condición 3ª:

*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.

Es decir, de debía elaborar un Plan que estudiara y comprobara todas y cada una de las diferentes alternativas de usos y gestión de las pistas del Aeropuerto, y que determinara -- eligiera -- las de menos impacto ambiental para el barrio de Gavà Mar. Pero **aparte de que dicho Plan no está elaborado ni aprobado ni contrastado**, es evidente que **no basta la** formulación o la aprobación de **cualquier Plan** de uso y gestión de pistas, sino que **dicho Plan debe lograr el objetivo de la DIA, que es, en el caso de los ruidos, minimizar, reducir al mínimo, el impacto acústico sobre Gavà Mar. Y mientras no se logre ese mínimo impacto** mediante la mejor – desde el punto de vista ambiental, no desde el punto de vista económico – y contrastada gestión y uso de las pistas, **no se cumple, sino se incumple, la Declaración de Impacto Ambiental, y por tanto no podía ni puede entrar en funcionamiento la nueva y tercera pista del aeropuerto.**

En consecuencia, **prueba también el incumplimiento** de las condiciones de la DIA **el sobrevuelo** de las aeronaves sobre Gavà Mar **a bajísima altura de los edificios y con estrépito**, al aterrizar utilizando la cabecera 07R de la nueva y tercera pista 07R-25L del aeropuerto de Barcelona - El Prat, **como se acredita ya ahora** (y sin perjuicio de otras pruebas de eficacia plena en la fase probatoria del procedimiento) **con un reportaje fotográfico**, una breve pero ilustrativa **filmación en vídeo sacada por la Gavà Televisión municipal, partes de la Policía Municipal y de los Servicios municipales** (con

algunas mediciones realizadas), multitud de escritos de quejas de los vecinos y relaciones de llamadas telefónicas de queja atendidas por el Punto de Atención al Ciudadano del Ayuntamiento de Gavà, recortes de prensa que se hacen eco la problemática generada y de las manifestaciones de los vecinos de Gavà Mar (ante el Ayuntamiento, los días de celebración de las sesiones plenarias que en algún caso ha obligado a suspenderlas, o con cortes de los accesos al propio aeropuerto, que se vienen sucediendo todos los sábados).

Finalmente, cabe señalar también la apertura – de oficio - de diligencias de investigación por el Fiscal de Medio Ambiente del TSJC, o para terminar incluso la confesión – expresada informalmente pero con total sinceridad – de altos responsables de AENA en alguna reunión y tras haber comprobado personalmente e in situ el sobrevuelo de los aviones por Gavà Mar, considerando y reconociendo como insoportable el ruido que producen. Circunstancias todas ellas que, más que evidencian, ya prueban el sobrevuelo de los aviones por Gavà Mar y los ruidos insoportables para los vecinos, y, lo que es igual y por lo tanto, el manifiesto incumplimiento de las condiciones impuestas en la DIA, requisito indispensable y previo para la puesta en funcionamiento de la 3ª pista del Aeropuerto.

CUARTA.- PERJUICIOS IRREPARABLES O DE MUY DIFÍCIL REPARACIÓN.

Si no se adopta por el Tribunal las medidas cautelares –positivas y urgentes-- que el Ayuntamiento de Gavà solicita, resultaría 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.

La utilización de la 3ª pista del Aeropuerto del Prat, para las maniobras de aproximación, aterrizaje r y/o despegue por el extremo o posición 25L de la nueva y tercera pista 07R-25L, no presenta, en principio, para ninguna población en general ni tampoco para Gavà ni para su barrio de Gavà Mar en

particular, **ningún inconveniente**, ya que el sobrevuelo en una y otra operación se lleva a cabo sobre la Zona Franca, el Puerto de Barcelona y el mar. Se trata por lo tanto de un uso en principio pacífico.

No ocurre lo mismo, cuanto de las maniobras de **aterrizaje o despegue por el extremo o posición 07R** de la nueva y tercera pista (pista 07R-25L) se trata, puesto que por aquí sí hay que sobrevolar Gavà, y en especial el barrio de Gavà Mar.

Es cierto que el impacto sonoro, real y efectivo, sobre Gavà Mar al **despegar los aviones por el citado extremo o posición, está aún por experimentar**, al menos en la realidad, ya que o bien no se han producido o, si se han producido, no lo han sido con la intensidad mínima o suficiente como para poder apreciar y valorar el impacto acústico de los mismos sobre Gavà Mar, singularmente la minimización del impacto sonoro que pueda producir el rápido giro de los aviones en dirección al mar nada más despegar.

Si en cambio se ha experimentado - y sufrido por los vecinos, - el impacto acústico que produce el sobrevuelo de Gavà Mar en las operaciones de aproximación y aterrizaje por la cabecera de pista citada. En dichas operaciones los aviones vuelan a bajísima altura, con el estrépito propio de las turbinas produciendo niveles sonoros de 80/90 y a veces 100 o más decibelios, vibraciones en los edificios, que se disparen las alarmas de seguridad de los edificios, etc., amen de la contaminación producida por restos del combustible y del riesgo para la seguridad de las personas y bienes (puede verse en el reportaje fotográfico el sobrevuelo a la vez de dos aeronaves) que supone el sobrevuelo constante y a baja altura de aeronaves sobre una zona densamente poblada, con un Paseo Marítimo (Premio ADI-FAD de arquitectura, que bordea la frecuentada y extensa playa de Gavà, de más de 3 Km. de longitud) que ha supuesto una fuerte inversión de recursos públicos que pueden resultar baldíos por tal circunstancia, y con extensas zonas de Parque Público que de nada van a servir ya en adelante, por carecer de la tranquilidad característica de dichos espacios verdes y libres.

Ahora mismo ya, desde el 1º de octubre y sin tener cumplidas las condiciones establecidas en la DIA, el sobrevuelo sobre Gavà mar para aterrizar

y con los citados niveles de 80/90 y a veces 100 y más decibelios (como puede oírse en el vídeo que se acompaña), se está produciendo durante el 15/20% del tiempo de utilización del aeropuerto (se utiliza esta configuración – la configuración este - cuando el viento reinante lo hace en la dirección contraria a la habitual), lo que quiere decir que los vecinos (o los niños del colegio existente, o quien circula por el Paseo Marítimo o quien en verano esté en la playa), durante ocho días al mes, y durante esos días con una cadencia de una aeronave por minuto, aproximadamente, (en el futuro serán, no casi 60 operaciones por hora, sino 90) tienen que soportar el estrépito y peligro que supone el aterrizaje de los aviones por la tercera pista sobrevolando Gavà Mar. **Y no cabe decir que todos estos perjuicios intolerables desaparecerán con la insonorización de las viviendas,** por cuanto que, en primer lugar, en los estudios previos llevados a cabo por AENA de cara al futuro y aún no redactado ni ejecutado Plan de Insonorización (previsto en la DIA como una de las varias condiciones para poder utilizar la 3ª pista), de manera sorprendente, no aparece prevista la insonorización de ¡ NINGUNA ¡ de las viviendas de Gavà Mar, a pesar de estar todas ellas construidas con licencias concedidas muchísimo antes de la publicación en el B.O.E. de la DÍA. (Debe hacerse la precisión de que el planeamiento, urbanización y licencias urbanísticas en la zona se ha llevado a cabo, hace años, en base al vigente Plan General Metropolitano de 1976, que a su vez recogía el ya existente Plan Parcial de la Zona de Parque Urbanizado y Ciudad Jardín Extensiva de 1962, basado éste a su vez en el Plan Comarcal de 1953).

Pero es que, además 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, recluidos en el interior de ellas, 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. Trágico panorama el presente y más aún el futuro

Pues bien. Como antes se ha dicho, **si el Tribunal no adopta las medidas cautelares –positivas y urgentes- que el Ayuntamiento solicita, se estará causando a los vecinos de Gavà Mar en particular (y no se olvide también, a todos los ciudadanos en general) unos perjuicios graves, actuales, no hipotéticos, y de imposible o difícilísima reparación. Y además, se estará conculcando, no sólo la normativa ambiental, sino con toda probabilidad, también derechos fundamentales** en sentido estricto, derechos que todos los poderes públicos, y el Ayuntamiento en este caso y en especial, debe proteger, como el derecho a la **integridad física y moral** (art. 15 de la Constitución Española), a la **intimidad personal y familiar** (art. 18.1) y a la **inviolabilidad del domicilio** (art. 18.2), como ha puesto de manifiesto tanto el Tribunal Europeo de Derechos Humanos como nuestro Tribunal Constitucional (por todas la STC 119/2001, de 24 de mayo), ya que *“una exposición prolongada de unos determinados niveles de ruido, que puedan objetivamente calificarse como evitables e insoportables, ha de merecer la protección dispensada al derecho fundamental a la intimidad personal y familiar, en el ámbito domiciliario, en la medida en que impidan o dificulten gravemente el libre desarrollo de la personalidad, siempre y cuando la lesión o menoscabo provenga de actos u omisiones de entes públicos a los que sea imputable la lesión producida”*.

QUINTA.- INTERESES --PÚBLICOS Y PREVALENTES--
CUYA PROTECCIÓN HACE NECESARIA LA ADOPCIÓN DE
LAS MEDIDAS CAUTELARES QUE SE SOLICITAN

El interés público que justifica la necesidad de adoptar –de inmediato o cuanto antes- la medida cautelar positiva que solicita el Ayuntamiento de Gavà, **radica en el deber de los poderes públicos de velar y garantizar a los ciudadanos el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado** para el desarrollo de la persona, **así como el deber también de todos – Administraciones Públicas y ciudadanos-- de conservarlo, tal como establece el art. 45.1 de la Constitución.**

Pero es que, **además, en el presente caso**, como se acaba de decir y **con relación a los habitantes de Gavà Mar, esos mismos poderes públicos están obligados a garantizar el ejercicio de los derechos fundamentales de los vecinos de Gavà Mar a la integridad física y moral (art. 15 de la Constitución Española), a la intimidad personal y familiar (art. 18.1) y a la inviolabilidad del domicilio (art. 18.2)**

Y este interés público que demanda la adopción de las medidas cautelares que se solicitan, está presente (debe estar presente, debe ser el norte) no sólo de la actuación del Ayuntamiento sino, por supuesto y aún más si cabe, en la actuación del Ministerio de Medio Ambiente.

El Ministerio de Medio Ambiente, y más concretamente la Secretaría General de Medio Ambiente (que fue quien aprobó la Declaración de Impacto Ambiental correspondiente al Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona) **hoy denominada Secretaría General para la Prevención de la Contaminación y el Cambio Climático, es – por ley - quién más debe velar por el cumplimiento de las condiciones establecidas en la DIA** salvo que, con una evidente desviación de poder, protegiera y decidiera supeditar su actuación a los intereses de otro Ministerio (el de Fomento, del que depende la Dirección General de Aviación Civil y AENA), intereses éstos que, aunque legítimos también, no deben ser defendidos por aquel organismo sino por éste, dado que – como bien dice la Ley de RJ de las Administraciones Públicas y del PAC – las competencias son irrenunciables y deben ejercerse precisamente por los órganos a los legalmente le están atribuidas.

Es cierto que al Ayuntamiento de Gavà le compete la defensa y garantía del medio ambiente, para proteger su territorio y sus habitantes, conforme al mandato del art. 25.2,f de la Ley de Bases del Régimen Local y la legislación sectorial, del Estado y de la Comunidad Autónoma. Y así lo hace y buena prueba de ello es la interposición del presente recurso contencioso y la petición de suspensión cautelar. **Pero aún más están obligados a ello los órganos competentes del Ministerio de Medio Ambiente**, en base a la normativa reguladora de la evaluación del impacto ambiental varias veces aquí ya citada, al tratarse de la evaluación y garantía de minimización (que significa

la reducción al mínimo) del impacto ambiental producido por una infraestructura de competencia estatal.

En definitiva. **Si los propios representantes de AENA han reconocido en alguna reunión haber estado personalmente en Gavà Mar y que los ruidos producidos por los aviones al aterrizar por la nueva pista y sobrevolar el citado barrio de Gavà son estruendosos e insoportables. Y si la propia Sra. Ministra de Medio Ambiente reconoce públicamente, el día 9 de noviembre en Barcelona y así lo recoge la totalidad de la prensa, que se ha puesto en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto sin cumplir previamente los requisitos de la DIA, especialmente sin que se hayan estudiado y simulado todas y cada una de las diferentes alternativas de uso y gestión de pistas, y se haya elegido, contrastado y aprobado las que causen el mínimo impacto sonoro a la población, especialmente la de Gavà Mar, (Plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje), y sin que se hayan diseñado, aprobado e implantado la red de medidores de ruido, red que debía haber estado no sólo diseñada e implantada sino operativa antes de la entrada en vigor de la tercera pista, para poder establecer, comprobar y corregir el impacto acústico real sobre Gavà Mar, la conclusión debe ser la de que el interés público y prevalente no puede ser otro que el que representa la garantía - legal y constitucional- del medio ambiente, y la protección del libre ejercicio de los derechos fundamentales antes señalados. Máxime cuando resulta que, además, el ataque al medio ambiente, a la calidad de vida y a los derechos fundamentales de los vecinos, viene causado no por una actividad normal sino por una actividad anormal – irregular - de determinada o determinadas Administraciones Públicas.**

Al respecto cabe decir que nuestro Tribunal Supremo, cuando ha existido un existe un interés público ambiental relevante y digno de protección, cosa que ocurre en el caso de que aquí se trata, 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

“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”.

Frente al interés público prevalente señalado, creemos fundadamente que no deben prevalecer los intereses y argumentos que, en su caso, aducirán la Dirección General de Aviación Civil y/o el ente gestor del Aeropuerto, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que con bastante probabilidad serán, en síntesis, los siguientes: Que se han cumplido todos los condicionantes de la Declaración de Impacto Ambiental; que se trata de un aeropuerto de interés general, cuya ampliación responde no sólo a las insistentes demandas provenientes de las diferentes Administraciones Públicas de dentro y fuera de Cataluña, sino que viene exigida también por el aumento creciente - presente y futuro - de las necesidades del transporte aéreo y por el progreso económico y social de Catalunya y de todo el Estado; y, finalmente, también 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.

Como no va a haber ocasión de rebatir las alegaciones que, en su caso y en aplicación del art. 131 de la Ley Jurisdiccional, formulen la Dirección General de Aviación Civil y/o el ente gestor del Aeropuerto, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), con la venia y

compresión del Tribunal pasamos aunque sea también de modo sintético a contestarlas.

Con toda probabilidad AENA aportará – faltaría más que no tuviera nada a estas alturas – estudios, trabajos, simulaciones, informes, acuerdos, etc, etc., que, según ella, constituirían el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental. Pero (a parte de que habrá que ver de qué fecha son, quien los ha realizado, si alguien y quienes los han visto o, en su caso, aprobado, si han sido implantados, si han sido evaluados y contrastados), **lo que en modo alguno aportará ante el Tribunal - porque ni lo hay ni menos aún lo había antes del 30 de septiembre de 2004** (fecha de entrada en funcionamiento de la 3ª pista) - será el *Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje*, que además, contemple las Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectada, y que pueda ser conceptuado como tal, es decir, con el carácter de completo, sistemático e integral, contrastado y efectivo. **Y tampoco** podrá presentar ante el Tribunal **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, con el correspondiente **certificado expedido por el órgano competente que acredite que ésta Red estaba operativa en el momento de entrada en funcionamiento de la nueva pista**, y que, igualmente, **en dicha fecha estaba operativo el programa de seguimiento y control de ruido** basado en la red de medidores que había que instalar. En el mejor de los casos se presentará la red de seguimiento y control de ruido implantada desde 1997, pero parece imposible que se presente la que exige la Declaración de Impacto Ambiental para la puesta en marcha de la tercera pista, red que debe ser diseñada específicamente para la ampliación del Aeropuerto y para la entrada en funcionamiento de la tercera pista, y que es además la que, efectivamente, permitirá comprobar el impacto acústico efectivo de la ampliación del aeropuerto, en especial el del sobrevuelo de los aviones sobre Gavà Mar, tanto al aterrizar como al despegar por el extremo o posición 07R de la nueva y tercera pista. Y lo decimos por cuanto, **en varias ocasiones y por los**

órganos a quienes les compete, se ha afirmado que el nuevo sistema no entrará en funcionamiento hasta mayo de 2005.

Pero es que además, en el improbable caso de que se acreditara formalmente el Plan, la Red y el programa operativo antes citados, en realidad - material y efectivamente - **no se habría logrado el objetivo y finalidad de la misma DIA, que no es otra que, en el caso de los ruidos, minimizar el impacto acústico sobre Gavà Mar** , cosa que evidentemente se está lejos de haber logrado (minimizar, no se olvide, no es reducir el impacto acústico un poco, algo, bastante o mucho, es *reducir al mínimo*). **Y mientras no se logre ese mínimo impacto** mediante la demostración y aplicación de la mejor – desde el punto de vista ambiental, no desde el punto de vista económico – gestión y uso de las pistas, **no se cumple, sino se incumple, la Declaración de Impacto Ambiental.**

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, 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 Cataluña 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, los efectos para el medio ambiente y los derechos fundamentales de los ciudadanos en general, y para los de Gavà Mar en particular ha tenido y está teniendo, y 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.

SEXTA.- CONCLUSIÓN.

Para finalizar hay que recordar algo que el Tribunal Europeo de Derechos Humanos, en diversas ocasiones (casos López Ostra contra España, en 1990, y Guerra contra Italia, en 1998), ha establecido y aplicado:

En un campo tan sensible como el de la protección medioambiental, la mera referencia al bienestar económico del país no es suficiente para suspender los derechos de los demás. Debe exigirse a los estados que minimicen, hasta donde sea posible, la injerencia en esos derechos, intentando encontrar soluciones alternativas y buscando en general, alcanzar los fines de la forma menos onerosa posible para los derechos humanos. Para lograr esto, deben llevar a cabo una investigación y un

estudio adecuados y completos con objeto de encontrar la mejor solución posible que realmente lleve a un equilibrio entre los intereses en conflicto.

Pues bien, de eso es de lo que se trata: De suspender, no la utilización - en todas las configuraciones y sentidos - de la tercera pista (aunque en una aplicación estricta de la Ley y el Reglamento de Impacto Ambiental sería lo procedente), pero sí al menos suspender los aterrizajes por dicha nueva y tercera pista por la cabecera 07R, es decir por encima y sobrevolando el barrio de Gavà Mar de esta población, 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.

De no hacerse así por el Tribunal, cuando se dicte sentencia, se habrán causado daños de imposible o muy difícil reparación, y habremos estado una vez más ante la política de los hechos consumados. Y debe ser – a nuestro juicio – el interés público que debe prevalecer el que representa el deber de los poderes públicos de velar y garantizar a los ciudadanos el **derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el **deber también de todos –Administraciones Públicas y ciudadanos-- de conservarlo**, tal como establece el art. 45.1 de la Constitución. Y más aún en este caso, y con relación a los habitantes de Gavà Mar, en que se concreta en la **obligación de esos mismos poderes públicos de garantizar el ejercicio de los derechos fundamentales d a la integridad física y moral (art. 15 de la Constitución Española), a la intimidad personal y familiar (artº 18.1) y a la inviolabilidad del domicilio (art. 18.2)**. Este interés público debe ser el prioritario, y demanda la adopción urgente de las medidas cautelares que se solicitan.**

Por lo expuesto, a la Sala

S U P L I C O: Que se tenga por solicitada la adopción de la **MEDIDA CAUTELAR POSITIVA Y URGENTE** consistente en **que el propio Tribunal juzgador, de inmediato o en el tiempo más breve posible,** requiera a la Dirección general de Aviación Civil para que **suspenda la utilización de la nueva y tercera pista** (Pista técnicamente denominada 07R-25L, situada entre el mar y la actual 07L-25R, paralela y a una distancia de esta de 1.350 metros) **del Aeropuerto de Barcelona, en cuanto se refiere a los aterrizajes por dicha nueva y tercera pista por la cabecera 07R,** es decir por encima y **sobrevolando el barrio de Gavà Mar** de esta población, 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 treinta de noviembre de dos mil cuatro.

(Fdo: Jaume Tutusaus i Torrents)