



MINISTERIO  
DE FOMENTO



## INFORME SOBRE LA MODIFICACIÓN DEL PLAN PARCIAL DEL SECTOR LLEVANT MAR DE GAVÁ (BARCELONA)

### 1.- Antecedentes

La Comisión de Gobierno del Ayuntamiento de Gavá, el 11 de febrero de 1999, aprobó inicialmente la Modificación del Plan Parcial de Ordenación del sector Llevant – Mar.

Por orden del Ministerio de Fomento de 22 de octubre de 1999 (B.O.E. nº 281 de 24 de noviembre) se aprueba el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona.

Con fecha de 24 de abril de 2000 se aprobó provisionalmente por parte del Pleno del Ayuntamiento dicho Plan Parcial, siendo remitido a la Comisión de Urbanismo de Barcelona, dependiente de la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat de Cataluña, para su aprobación definitiva.

La Comisión de Urbanismo de Barcelona, en sesión de 19 de julio de 2000, decidió suspender provisionalmente la aprobación definitiva de la Modificación del Plan Parcial la aprobación del Plan Director.

El 12 de febrero de 2002 tiene entrada en este Departamento la solicitud, por parte de la Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera del Tribunal Superior de Justicia de Barcelona, de certificación acreditativa sobre las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona y su incidencia sobre el sector Llevant – Mar, del Plan Director del Aeropuerto y los Estatutos del Ente Público Empresarial AENA, en el recurso planteado por el Ayuntamiento de Gavá contra la Comisión de Urbanismo de Barcelona. En contestación a dicho requerimiento se envió la información solicitada, con fecha de 20 de febrero de 2002.

La Secretaría General de Medio Ambiente emitió la Resolución de 9 de enero de 2002 (B.O.E. de 18 de enero), en la que se formula Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona.



Con fecha de 25 de febrero de 2002 el Ayuntamiento de Gavá remitió a la Comisión de Urbanismo de Barcelona un informe de los servicios jurídicos de dicha Corporación, en los que analizan la incidencia de la Declaración de Impacto Ambiental en la Tramitación de la Modificación del Plan Parcial, conforme a la cuál no existe incompatibilidad entre el Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona y el planeamiento urbanístico previsto, así como, en cumplimiento de las medidas de insonorización acústica previstas en la D.I.A. para los afectados, a garantizar el cumplimiento de la norma NBE CA-88, solicitando la aprobación definitiva.

Con fecha de 21 de marzo de 2002 tuvo entrada en este Departamento escrito de la Comisión de Urbanismo de Barcelona solicitando informe referente a la modificación del Plan parcial de Ordenación del Sector Llevant – Mar de Gavá, adjuntándose copia del documento del Plan Parcial Aprobado Provisionalmente por el Pleno del Ayuntamiento y del informe anteriormente mencionado, siendo evacuado por esta Dirección General el 9 de mayo de 2002.

El 7 de octubre de 2003 y el 5 de marzo de 2004 tuvo entrada en este Departamento las solicitudes, por parte de la Sala de lo Contencioso Administrativo Sección Tercera del Tribunal Superior de Justicia de Barcelona, de certificación acreditativa sobre las Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona y su incidencia sobre el sector Llevant – Mar, del Plan Director del Aeropuerto y los Estatutos del Ente Público Empresarial AENA, en el recurso planteado por el Ayuntamiento de Gavá contra la Comisión de Urbanismo de Barcelona. En contestación a dichos requerimientos se envió la información solicitada, con fecha de 13 de octubre de 2003 y de 9 de marzo de 2004, respectivamente.

Con fecha de 9 de junio de 2004 tiene entrada en el Departamento la solicitud por parte del Ayuntamiento de Gavá, para que esta Dirección General emita informe preceptivo y vinculante sobre la Modificación del Plan Parcial del Sector Llevant Mar de Gavá.

En relación con los trámites que sigue el Ayuntamiento de Gavá respecto a dicho Plan Parcial, y a los efectos previstos en la Disposición Adicional Segunda del Real Decreto 2591/1998, en lo que afecciones aeroportuarias se refiere, se informa de lo siguiente:



## 2.- Afecciones acústicas

### 2.1.- Normativa Aplicable y Criterios de Referencia

Ley 48/60 de 21 de julio (B.O.E. nº 173 de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, que establece las Servidumbres Aeronáuticas, modificada por Ley 55/99 sobre Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, de 29 de diciembre (B.O.E. nº 312 de 30 de diciembre) por la que se establecen las Servidumbres Acústicas en razón de la Navegación Aérea.

Disposiciones Adicional Tercera y Transitoria Tercera de la Ley 37/2003 de Ruido, de 17 de noviembre de 2003 (B.O.E. nº 276, de 18 de noviembre).

Criterios de construcción de las Huellas de ruido aprobadas el 12 de febrero de 2004 por la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (Plan Barcelona), constituida de acuerdo con la condición 11ª de la Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona (B.O.E. de 18 de enero de 2002).

### 2.2.- Afecciones sobre el Territorio

Conforme el criterio usualmente empleado en la redacción de los informes que se elaboran en cumplimiento del Real Decreto 2591/98, a la vista de los estudios, resoluciones ambientales y normativas existentes en la materia, al encontrarse actualmente sin aprobar la disposición reglamentaria que establezca el régimen jurídico de las servidumbres y las condiciones de uso de los predios, a que hace referencia la Ley 55/99, no se han considerado compatibles los usos residenciales o los dotacionales educativos o sanitarios en los terrenos afectados por las curvas isófonas  $Leq$  día 60 dB(A) ni  $Leq$  noche 50 dB(A), sin perjuicio del cumplimiento de otras normativas estatales, autonómicas o locales existentes.

Con objeto de delimitar dichas curvas se han tenido en cuenta los criterios para la elaboración de las huellas de ruido aprobadas por la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona.



El Sector Llevant Mar de Gavá se encuentra dentro de las curvas isófonas Leq día 60 dB(A), estando sometido a afecciones acústicas originadas en la operación de las aeronaves en el Aeropuerto de Barcelona (Anexo I), por lo que, conforme a dicho criterio, los usos residencial, equipamiento docente-cultural y equipamiento sanitario-asistencial, que figuran en el Plan Parcial, serían incompatibles con el nivel sonoro existente en la zona.

Por otro lado, y respondiendo a la solicitud del Ayuntamiento se informa que, tal como se muestra en los planos del Anexo I, el ámbito urbanístico quedaría fuera de las envolventes Leq día 65 dB(A) / Leq noche 55 dB(A), de las huellas de ruido aprobadas por la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona para los propósitos de determinar las viviendas que necesitan las actuaciones de aislamiento contempladas en las medidas correctoras.

Parece razonable, por tanto, que a efectos de planeamiento urbanístico y de impedir un incremento de la población afectada por el ruido, se utilice un criterio más estricto. No obstante, y a la luz de los antecedentes anteriores, la Autoridad Urbanística competente debe pronunciarse sobre el criterio más adecuado, teniendo en cuenta la protección de los intereses generales, habida en cuenta de la posición y criterio general mantenido por esta Dirección General.

En todo caso, y dado el emplazamiento del sector cualquiera que sea el uso que se plantee, las construcciones habrán de estar convenientemente insonorizadas para cumplir con los niveles de inmisión establecidos en la Norma NBE CA-88. Igualmente, convendría se inscribiese en el correspondiente Registro la afección sonora en los términos siguientes:

*"Esta finca se encuentra en una zona sometida a un nivel de afección sonora producida por el sobrevuelo de aeronaves, procedentes de las salidas y /o llegadas del Aeropuerto de Barcelona, de hasta Leq día = 60 dB(A) (Nivel sonoro continuo expresado en decibelios escala A, correspondiente a la misma cantidad de energía que el ruido real variable considerado, en un punto determinado, durante todo el periodo diurno o nocturno)".*



### 3.- Servidumbres Aeronáuticas

#### 3.1.- Normativa Aplicable

Servidumbres Aeronáuticas establecidas conforme a la Ley 48/60 de 21 de julio (B.O.E. nº 173, de 23 de julio) sobre Navegación Aérea, y Decreto 584/72 de 24 de febrero (B.O.E. nº 69, de 21 de marzo) de Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74, de 9 de agosto (B.O.E. nº 218, de 11 de septiembre) y por Real Decreto 1541/2003, de 5 de diciembre (B.O.E. nº 303, de 19 de diciembre).

Las servidumbres aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona que vienen definidas en el Decreto 3168/1971 de 9 de diciembre (B.O.E. nº 311, de 29 de diciembre).

Servidumbres Aeronáuticas contenidas en el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 22 de octubre de 1999 (B.O.E. nº 281, de 24 de noviembre), definidas en base al Decreto de Servidumbres Aeronáuticas y los criterios vigentes de la Organización de Aviación Civil Internacional (O.A.C.I.).

#### 3.2- Afecciones sobre el Territorio

El Sector Llevant Mar se encuentra incluido en las Zona de Servidumbres Aeronáuticas del Aeropuerto de Barcelona. Las cotas de la Superficie de Limitación de Alturas del Localizador del Sistema de Aterrizaje Instrumental de la pista 25R (LOC/ILS 25R) determinan la altura (respecto al nivel del mar) que no debe sobrepasar ninguna edificación u objeto fijo (postes, antenas, etc), salvo que se demuestre que no se compromete la seguridad ni, de manera significativa, la regularidad de las operaciones aeronáuticas de acuerdo con las excepciones contempladas en los artículos 7º y 9º del Decreto 584/72, sobre Servidumbres Aeronáuticas, modificado por Decreto 2490/74 y Real Decreto 1541/2003.

Teniendo en cuenta que las cotas de la Superficie Limitadora de Alturas del LOC/ILS 25R en la zona están por encima de los 52 metros, que el terreno se encuentra por debajo de la cota de 10 metros y que la altura máxima propuesta en el planeamiento es de 16 metros, la




Modificación del Plan Parcial del Sector Llevant Mar no afecta a las Servidumbres Aeronáuticas según define el Decreto 584/72.

Independientemente de las consideraciones anteriores, y al encontrarse el ámbito incluido en las Zonas de Servidumbres Aeronáuticas Legales, la construcción de cualquier edificio o estructura (postes, antenas, etc.) requerirá autorización favorable de la Dirección General de Aviación Civil, conforme a los artículos 29 y 30 del Decreto sobre Servidumbres Aeronáuticas, circunstancia que deberá recogerse en los documentos de planeamiento.

Madrid, a      de julio de 2004

EL DIRECTOR GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL



Manuel Bautista Pérez