

En **Marcel·lí Reyes i Vidal**, amb domicili a de Gavà, amb document d'identitat regidor portaveu del Grup Municipal d'ERC a l'Ajuntament de Gavà, regidor i portaveu del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya, domiciliat a efectes de notificacions a l'apartat de correus, 24, de la ciutat de Gavà, 08850 (Baix Llobregat), comparec i

EXPOSO:

En base als següents ANTECEDENTS:

-
1. La Junta de Govern Local de l'Ajuntament de Gavà, en sessió de 15 de juliol de 2008, va acordar en el punt 20è de l'ordre del dia, l'aprovació del text rectificat de la Modificació del Programa d'Actuació Urbanística del sector **Llevant-Mar** de Gavà i la seva remissió a la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona als efectes de la seva aprovació definitiva. El text rectificat incorpora les prescripcions d'un informe del Ministeri de Foment, Direcció General d'Aviació Civil, de data 30 de juliol de 2004.
 2. Actualment és vigent el Programa d'Actuació Urbanística del sector aprovat per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona el 24 de gener de 1990.
 3. L'acord d'aprovació inicial d'aquest instrument de planejament s'havia efectuat per la Comissió de Govern l'11 de febrer de 1999, i l'aprovació municipal la va realitzar el ple Municipal en sessió de 27 d'abril de 2000. La Comissió d'Urbanisme de Barcelona va suspendre l'expedient de modificació per acord de 17 d'abril de 2002.
 4. Existeix també i és vigent un Pla Parcial el text refós del qual va ser aprovat per la Comissió d'Urbanisme de Barcelona el 17 d'octubre de 1990.
 5. Tot i això, la Comissió de Govern de l'Ajuntament, d'11 de febrer de 1999 va aprovar inicialment, i el Ple Municipal de 27 d'abril de 2000 va aprovar provisionalment, una Modificació del Pla Parcial. La Comissió d'Urbanisme de Barcelona va suspendre l'expedient de modificació del Pla Parcial per acord de 19 de juliol de 2000.
 6. El grup que represento creu que han existit defectes no esmenables durant la tramitació d'aquests instruments urbanístics, així com incompliments de disposicions legals o reglamentàries, per la qual cosa

Em persono en el tràmit d'aprovació definitiva d'aquest conjunt d'instruments de planejament i, d'acord amb les següents

MOTIVACIONS:

1. Defectes no esmenables durant la tramitació.

1.1.- **Interrupció del tràmit d'aprovació.** L'Ajuntament de Gavà ha aprovat un text rectificat d'un PAU la tramitació del qual havia estat suspesa.

Entenem que la suspensió decidia per la Comissió d'Urbanisme el 19 de juliol de 2000 interromp el tràmit, i per tant no és procedent d'aprovar un text rectificat, en base a més a un informe d'AENA emès ara fa quatre anys.

1.2.- **Contradicció amb el Pla Parcial vigent.** La modificació del PAU aprovada ara no és coherent amb el Pla Parcial de 1990, vigent. El PAU presenta una distribució de superfícies i zones sensiblement diferent de l'ordenada al Pla Parcial.

2. Incompliment de determinacions legals o reglamentàries.

2.1.- **Vulneració de la Llei 48/1960, de Navegació Aèria, i de la Llei 37/2003, del soroll.**

L'apartat d) de la disposició addicional única de la Llei 48/1960, de 21 de juliol, de Navegació Aèria, introduïda per l'article 63.4 de la Llei 55/1999, de 29 de desembre, de Mesures fiscals, administratives i de l'ordre social, estableix que «el planejament territorial, l'urbanístic i qualsevol altre que ordeni àmbits afectats per les servituds aeronàutiques, incloses les acústiques, han d'incorporar les limitacions que aquestes imposen».

D'altra banda, l'article 190, sobre Servituds aeronàutiques, de les Normes Urbanístiques del Pla General Metropolità, d'acord amb la Modificació puntual del Sistema Aeroportuari del PGM, als termes municipals del Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà, aprovada definitivament per Acord del Govern de la Generalitat de 6 de març de 2001 (DOGC núm. 3361 de 03/04/01), indica al punt 5. que, d'acord amb l'esmentada disposició de la Llei de Navegació Aèria, «el planejament urbanístic ha d'incorporar les limitacions imposades per les servituds aeronàutiques, incloses les sonores, per tant, i un cop aprovades aquestes per l'autoritat competent en matèria d'aviació civil, en la tramitació del planejament urbanístic que ordeni els àmbits territorials afectats per aquestes servituds, s'haurà de sol·licitar informe a l'autoritat competent en matèria d'aviació civil».

Finalment, la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, a l'article 17, estableix que «la planificació i l'exercici de competències estatals, generals o sectorials, que incideixin en l'ordenació del territori, la planificació general territorial, així com el planejament urbanístic, hauran de tenir en compte les previsions establertes en aquesta Llei, en les normes dictades en el seu desenvolupament i en les actuacions administratives realitzades en execució d'aquelles».

Així doncs, està clar que la Modificació del PAU requeria sol·licitar un informe a l'autoritat competent, i que aquest informe haurà de tenir en compte les normes i actuacions administratives realitzades en execució de la Llei de soroll, i de fet així ho estableixen els articles 11 i 13 del Reial Decret 1367/2007, de 19 d'octubre, pel que es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, en allò referent a zonificació acústica, objectius de qualitat i emissions acústiques.

Aquest informe, pretén ser el que s'adjunta a la Modificació del PAU, que està datat el 30 de juliol de 2004.

Ara bé, cal recordar que les servituds aeronàutiques en matèria de soroll a què fan referència l'addicional de la Llei de Navegació Aèria i les Normes del PGM s'expressen d'una manera molt concreta, determinada per la legislació sobre soroll.

Concretament, l'instrument que estableixen els articles 14 i 15 de la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, i l'article 8 i concordants del Reial Decret 1513/2005, de 16 de desembre, pel que es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, en allò referent a l'avaluació i gestió del soroll ambiental, són els denominats Mapes estratègics de Soroll, que són una representació dissenyada per poder avaluar globalment l'exposició al soroll en una zona determinada o per realitzar-hi prediccions globals. El seu origen rau a la Directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de juny de 2002, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental (DOCE Núm. L189, de 18 de juliol de 2002), les previsions bàsiques de la qual s'han incorporat a la Llei 37/2003, del soroll.

En aquest sentit, convé indicar que el Mapa estratègic de soroll de l'aeroport de Barcelona-Prat de Llobregat, que afecta plenament el sector de Llevant Mar, es va aprovar el juny de 2007.

Per tant, per pura incompatibilitat de dates, és obvi que l'informe adjuntat a la Modificació del PAU, datat l'any 2004, no inclou ni contempla les previsions derivades del Mapa estratègic de soroll de l'aeroport del Prat i, en conseqüència, no s'ajusta al que les lleis determinen quant a la tramitació urbanística de plans en zones de soroll.

Entenem que cal demanar un nou informe a l'autoritat aeronàutica, i que aquest s'ha de basar en el Mapa de Soroll vigent.

2.2.- Vulneració del Reial Decret 1367/2007, de 19 d'octubre, pel que es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, en allò referent a zonificació acústica, objectius de qualitat i emissions acústiques.

La Modificació del PAU contempla, en els usos de sòl, un hotel, un equipament docent-cultural I i un equipament sanitari-assistencial (residència d'avis).

Aquests equipaments, i també l'ús residencial del sector de Llevant Mar serien perfectament adients si només es tingués en compte la classificació adoptada per l'Ordenança municipal reguladora dels usos de les vies i dels espais públics (BOPB núm. 270, de 11/11/1998, p. 28) aprovada definitivament pel Ple Municipal de 30 d'abril de 1998 i el cadastre de soroll aprovat per la Comissió de govern de 4 de juny de 1998. Segons aquesta zonificació, al sector li pertoca la classificació de zona A, que s'adiu i és concordant amb l'establerta a l'article 5 de la Llei 16/2002, de 28 de juny, del Parlament de Catalunya, de protecció contra la contaminació acústica. D'acord amb l'Annex 2 d'aquesta la Llei 16/2002, de protecció contra la contaminació acústica, a les zones acústiques de tipus A no s'hi poden sobrepassar els 60 dBA de dia i els 50 dBA de nit.

Similarment, el Reial Decret 1367/2007, de 19 d'octubre, pel que es desenvolupa la Llei 37/2003, de 17 de novembre, del soroll, inclou les zones amb centres sanitari-

assistencials i equipaments culturals i docents en un zona denominada “e”, per a la qual el soroll no pot superar els 60 dBA de dia i els 50 dBA de nit.

Ara bé, segons el mapa estratègic de soroll aprovat el juny de 2007, al sector de Llevant Mar ens trobem amb uns índex de soroll L_{den} que superen els 60 dBA i poden assolir els 65 dbA.

Per fer front a aquesta contradicció, és bo tenir en compte que l'article 7 de l'esmentat RD 1367/2007 estableix que «als sectors del territori gravats per servituds acústiques es podran establir limitacions per a determinats usos del sòl, activitats, instal·lacions o edificacions, amb la finalitat de, al menys, complir els valors límits d'immixió establerts per a ells».

Hauria estat procedent, doncs, en aquesta Modificació del PAU de Gavà Mar, i per tal d'adaptar els usos del sector a aquells compatibles amb els nivells de soroll especificats al Mapa estratègic de soroll, eliminar els usos sanitaris-assistencials, docents-culturals, i també els residencials, cosa que no s'ha fet.

I s'hauria de fer, ja que segons l'article 9 del Text refós de la Llei d'Urbanisme de Catalunya, aprovat pel Decret Legislatiu 1/2005, de 26 de juliol, entre els principis generals de l'actuació urbanística, es defineix com a directriu per al planejament urbanístic «vetllar perquè les determinacions i l'execució del planejament urbanístic permetin assolir, en benefici de la seguretat i el benestar de les persones, uns nivells adequats de qualitat de vida, de sostenibilitat ambiental i de preservació enfront dels riscos naturals i tecnològics». Així mateix, l'article 5.3 del Reglament de la Llei d'urbanisme aprovat pel Decret 305/2006, de 18 de juliol, estableix que «l'ordenació de la implantació i la distribució dels usos en el territori per part del planejament urbanístic i de les ordenances municipals ha de preveure les limitacions i mesures necessàries per garantir la seguretat i la salut de les persones front als riscos que es puguin derivar de les instal·lacions i activitats industrials i altres activitats tecnològiques».

Però és que, a més, la situació de soroll al sector de Llevant Mar pot empitjorar molt més quan entri en funcionament la nova Terminal Sud, prevista per a la primavera de 2009. En aquest moment, s'haurà d'elaborar un nou mapa estratègic de soroll que deixarà sense efecte l'existent actualment, i que probablement empitjorarà l'impacte del soroll sobre els barris veïns, ja que hi haurà molta més densitat de trànsit aeri.

Cal indicar aquí que, segons indica la sentència 1011 del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, Sala del Contenciós Administratiu, secció segona, i l'informe del Síndic de Greuges de Catalunya de 15 de gener de 2001 (expedient 2422/99, parcialment publicat en l'informe «Els aeroports i el seu entorn residencial: qüestions de seguretat i molèsties als veïns» (Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya, núm. 34, 24.03.2000, p. 101-104)), és molt qüestionable la conveniència de seguir mantenint la vocació d'urbanitzable del sòl residencial que queda per urbanitzar als entorns de l'aeroport.

La sentència esmentada diu: «cabe colegir que el encargo de la Comisión de Urbanismo, comprendiendo la indicación de los niveles de ruido actuales en la zona del Aeropuerto de Barcelona con los previsibles en el aumento de tráfico efectuado, comenzados en el mes de septiembre de 1973, con posibilidad de su utilización para trabajos de urbanismo, en términos de sus conclusiones, no parece haber desplegado efectos en el planeamiento. Su conclusión de que el incremento del tráfico aéreo obliga a zonificar el área cercana al aeropuerto, en función de la distinta exposición al ruido, considerando la línea a partir de la cual no deberían instalarse viviendas, no

parece que fueran asumidos tras su publicación por el Consorcio de Información y documentación de Cataluña bajo el título "Los niveles sónicos del aeropuerto de Barcelona", Corporación Metropolitana de Barcelona, 1975».

l indica el síndic: «el síndic té la impressió que les autoritats urbanístiques no són massa acurades en el seu deure de definir "les formulacions espacials de les ciutats" en funció de l'entorn i de controlar el creixement urbanístic en les zones properes als aeroports. Costa d'entendre que, encara avui, el planejament de les poblacions veïnes a les instal·lacions aeroportuàries continuï permetent l'edificació residencial en zones amb especial sensibilitat acústica i de perill d'accident durant les operacions d'enlairament i aterratge. Sembla que no s'actuï conforme als principis de cautela i prevenció». l afegeix que entén que l'administració hauria d'actuar, entre d'altres, en les línies següents: «Actuar amb especial escrupolositat en el moment d'elaborar el planejament, excloent de l'ús residencial les zones amb especial sensibilitat acústica o de perill potencial a causa d'infraestructures de transport».

2.3.- Incompliment del Decret Llei 1/2007, de 16 d'octubre, de mesures urgents en matèria Urbanística.

L'apartat 3 de l'article 57 del Text refós de la Llei d'urbanisme, en la redacció donada pel Decret Llei 1/2007 de mesures urgents en matèria Urbanística, indica que «es plans d'ordenació urbanística municipal i llurs modificacions i revisions han de reservar per a la construcció d'habitatges de protecció pública, com a mínim, el sòl corresponent al 30% del sostre que es qualifiqui per a l'ús residencial de nova implantació, tant en sòl urbà com en sòl urbanitzable, del qual un 20% s'ha de destinar a habitatges amb protecció oficial de règim general i de règim especial i un 10% a habitatges amb protecció oficial de preu concertat».

Aquesta norma, d'acord amb la Disposició Transitòria tercera de l'esmentat Decret Llei, s'ha d'interpretar de la manera següent: «les noves determinacions relatives a les reserves per a la construcció d'habitatges de protecció pública que resulten de l'article 57.3 del Text refós de la Llei d'urbanisme i de la disposició transitòria segona.3, en la redacció donada per aquest Decret Llei, s'apliquen als plans d'ordenació urbanística municipal i a les modificacions i revisions d'aquests plans que no estiguin resolts definitivament a l'entrada en vigor d'aquest Decret Llei».

Entenem que el PAU de Llevant-Mar té el caràcter de planejament general, ja que desenvolupa –delimita– una de les antigues zones 21 definides pel Pla General Metropolità, i a més no estava resolt definitivament a l'entrada en vigor de l'esmentat Decret Llei, per la qual cosa li és d'aplicació l'esmentat Decret Llei 1/2007.

En canvi, la Modificació del PAUM de Llevant Mar no reserva ni un sol dels habitatges previstos per a habitatges de protecció pública, per la qual cosa incompleix l'esmentat Decret Llei 1/2007.

2.4.- Vulnera la Directiva Europea 92/43/UE d'hàbitats.

La pineda de Gavà és una de les comunitats incloses a la Directiva Europea 92/43/UE per la conservació d'hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestres, directiva anomenada "hàbitat", i el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya ha inventariat les pinedes de Gavà, i ha qualificat el seu estat de

conservació com a dolent, i les ha declarat, atenent la Directiva 67/97/CE, com a zona d'actuació prioritària (codi 2270).

La Modificació del PAU de Llevant Mar significa la destrucció de l'última pineda arran de mar existent a tota la costa del municipi de Gavà.

En conseqüència, atesa la motivació precedent,

SOL·LICITO:

1. Que s'admeti aquest escrit, s'incorpori als expedients d'aprovació definitiva de l'instrument de planejament al qual s'ha fet referència als antecedents, i, d'acord amb les motivacions presentades:

2. Que l'òrgan competent, Govern de la Generalitat o Comissió Territorial d'Urbanisme:

A) **Denegui** l'aprovació definitiva de la Modificació del PAU de Llevant Mar, per incompliment de les determinacions legals i per defectes no esmenables en la tramitació.

B) **Retorni** l'expedient a l'Ajuntament de Gavà perquè en modifiqui les deficiències i reiniciï si escau el tràmit de formulació, incloses una nova aprovació inicial i un nou tràmit d'informació pública.

C) **Recomani** la moratòria en la planificació urbanística del sector fins que hagi entrat en funcionament la nova Terminal Sud de l'aeroport del Prat i el mapa estratègic de soroll de l'aeroport s'hi hagi adequat.

Gavà, 28 de juliol de 2008.

Marcel·lí Reyes i Vidal
Portaveu del Grup Municipal d'ERC a l'Ajuntament de Gavà