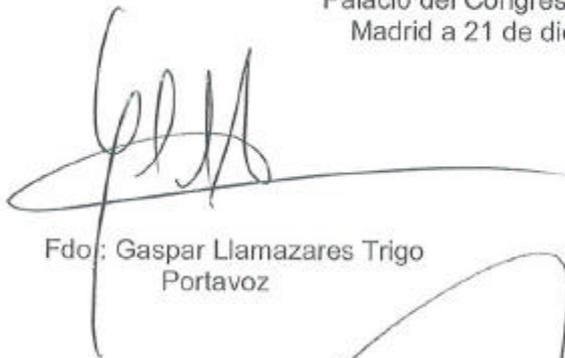




A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS, presenta la **siguiente Enmienda a la Totalidad de devolución al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea (121/000054).**

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid a 21 de diciembre de 2009



Fdo.: Gaspar Llamazares Trigo
Portavoz



Fdo.: Joan Herrera Torres
Diputado



Fdo: Joan Rdao i Martín
Portavoz Adjunto

Enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960,
de 21 de julio, de Navegación Aérea

I.- Motivación de la componente Esquerra Republicana del GP ER-IU-ICV.

No es la primera vez que el grupo de Esquerra Republicana de Catalunya se interesa en esta cámara por las afectaciones sonoras de los aeropuertos sobre las poblaciones circundantes, caso que es especialmente grave en el aeropuerto de Barcelona – El Prat de Llobregat, y que ha motivado la aparición de diversas plataformas y movimientos vecinales muy sensibilizados ante este problema y que lideran, desde hace años, la reivindicación de una necesaria compatibilización entre el crecimiento económico –en este caso, el crecimiento de los aeropuertos y del volumen económico que generan– con los derechos individuales garantizados en todas las democracias avanzadas.

A este respecto, la jurisprudencia y doctrina europeas han dejado claro que existe una vinculación clara del derecho a la inviolabilidad del domicilio y la injerencia de los ruidos en los domicilios privados. Así, en el caso «Powell y Rayner c. Reino Unido» (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 21 de febrero de 1990) considera el Tribunal Europeo que el ruido de los aviones del aeropuerto de Heathrow había disminuido la «calidad de vida privada» y «el disfrute del hogar de los demandantes», con lo que vulnera su derecho a la no injerencia de la autoridad pública en su vida privada y familiar y en su domicilio. Así mismo se estableció en el caso «López Ostra contra España» (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 9 de diciembre de 1994) y en el caso «Guerra y otros contra Italia» (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 19 de febrero de 1998). Y un planteamiento similar encontramos también en Derecho estatal a partir del artículo 18.2 CE, tanto en doctrina como en jurisprudencia del Tribunal Constitucional (SSTC 119/2001, de 29 de mayo y 16/2004, de 23 de febrero), en donde se establece que «una exposición prolongada a 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».

Es pues, el problema de los ruidos que deben soportar los ciudadanos en sus domicilios, un asunto que entra en el campo de los aspectos protegidos por los derechos fundamentales.

Por otra parte, la Comisión Europea, en la comunicación al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social, y al Comité de la Regiones titulada «Transporte aéreo y medio ambiente: retos de desarrollo sostenible» –COM (1999) 640–, afirmaba que «la falta de una planificación del territorio adecuada en torno a los aeropuertos ha sido la causa de una situación cada vez más problemática en cuanto al equilibrio de los intereses legítimos de los diferentes grupos interesados. Aunque la actual localización de las zonas residenciales en las proximidades de los aeropuertos no se puede alterar, es importante mejorar la situación de cara a la futura construcción y ampliación de los aeropuertos. Una planificación del territorio compatible resulta esencial para asegurar que las ventajas logradas mediante la reducción del ruido en origen no se vean anuladas por el continuo desarrollo de zonas residenciales o zonas incompatibles en las cercanías de los aeropuertos». Afirma también dicho informe que «la Comisión examinará en estrecha colaboración con los grupos afectados y con los

Estados miembros las opciones para establecer un marco comunitario para el procedimiento decisorio en el campo de las restricciones operativas medioambientales en los aeropuertos de la Comunidad, incluyendo un foro para la difusión de las buenas prácticas», con lo que alienta la necesidad de regular el crecimiento residencial en los entornos aeroportuarios y, también, el derecho de los vecinos afectados a exigir consultas y negociaciones sobre la imposición de normas de explotación de los aeropuertos, así como garantías que el ruido se reduzca realmente y que no sea trasladado a otras zonas.

En este sentido, tal como ya indicábamos en la proposición no de Ley 162/000176 que presentábamos en octubre de 2004, y que se discutió en esta Cámara el 9 de febrero de 2005, es muy importante tener en cuenta las alternativas surgidas de la sociedad civil organizada, en este caso l'Associació de Veïns de Gavà Mar, que planteó una operativa del aeropuerto que, generando el mismo o muy parecido impacto económico, mejoraba sensiblemente las afectaciones sonoras del aeropuerto. Es conveniente recordar que esta propuesta vecinal es la que actualmente se está aplicando en el aeropuerto de Barcelona, con resultados satisfactorios.

Es por ello que resulta fuera de lugar la pretensión del Consejo de Ministros de modificar el actual redactado de la Ley de Navegación Aérea con la justificación de que de no llevarse a cabo ello reportaría un grave perjuicio económico. La propuesta es, ni más ni menos, que hacer «obligatorio soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea» a la ciudadanía de los entornos aeroportuarios, con la única garantía de cumplir con unos objetivos de calidad acústica que fijará la normativa estatal, sin que se contemple ningún tipo de mediación, participación o informe vinculante de autoridad independiente que vigile y garantice la adecuación de estos objetivos al bienestar ciudadano. Estamos hablando, ni más ni menos, de la obligación a renunciar a un derecho fundamental –el derecho a la inviolabilidad del domicilio– mediante el único condicionante de cumplir unas «normas de calidad» cuya promulgación se reserva la propia Administración del Estado. Teniendo en cuenta, además, que la protección del medio ambiente –ámbito en el que recae la problemática del ruido– es una competencia no exclusiva del Estado, ya que es concurrente con la de algunas comunidades autónomas, esta pretensión resulta totalmente fuera de lugar.

Además, en la memoria económica del presente proyecto de Ley, se hace explícita referencia a la ejecución del Auto del pasado 3 de noviembre de la Sección Novena del Tribunal Superior de Justicia de Madrid en el Recurso contencioso-administrativo 109/2004, y hay un llamamiento a evitar «la extrapolación de esta Sentencia a otras poblaciones que de inmediato solicitarían el reconocimiento de sus derechos, puesto que sobre ellas se producen sobrevuelos a menor o igual altura». Es decir, que el objeto confesado de la presente modificación legal que se pretende llevar a cabo no es otro que el evitar el cumplimiento de un auto judicial, auto provocado por el reiterado desprecio de los gestores del espacio aéreo estatal a uno de los más elementales derechos fundamentales de los ciudadanos.

Es por todo ello que vemos un claro aspecto inconstitucional en esta propuesta de modificación legal, primero porque pretende incumplir, o evitar el cumplimiento generalizado, de un auto judicial. Segundo, porque pretende limitar un derecho fundamental –el derecho a la intimidad y a la inviolabilidad del domicilio– a través de unas normas y reglamentos cuya aprobación se atribuye a la misma Administración que es la responsable de cumplirlos. Y tercero, porque pretende que la regulación de los aspectos medioambientales del ruido aéreo se haga sin dar participación a las Comunidades Autónomas, que tienen reconocidas competencias en esta materia.

Entendemos que la reforma que se propone no se realiza por interés general. Aunque el buen funcionamiento de los aeropuertos es de interés económico, la memoria del proyecto deja bien clara que entre las preocupaciones de AENA está el que las poblaciones limítrofes a todos los aeropuertos se planteen obtener y hacer cumplir sentencias similares a la dictada por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, con el consecuente impacto económico que para este ente gestor significaría. Es decir, que el verdadero motivo de la reforma no es un supuesto y difuso interés general, sino un claro y concreto interés económico de AENA.

En definitiva, estamos ante un tema de gran calado, ya que en el fondo lo que se discuten son los límites del crecimiento económico cuando este entra en colisión con un derecho fundamental. Un debate que no puede reducirse a una simple tramitación de un proyecto de reforma legal, y menos por la vía de urgencia, como propone el gobierno, cuando es bien sabido que cualquier limitación de los derechos fundamentales se debe realizar mediante ley orgánica,

Esquerra Republicana de Catalunya considera que esta problemática debe de abordarse de forma participativa con los vecinos afectados, tal como alentaba la Comisión Europea en su informe de 1999.

II.- Motivación de la componente Izquierda Unida e Iniciativa per Catalunya Verds del GP ER-IU-ICV.

La defensa del desarrollo sostenible debe partir del equilibrio entre el desarrollo económico, como el que se pretende con el incremento de la operatividad de los aeropuertos, y la protección del medio ambiente y de la calidad de vida de las personas afectadas directamente por ese desarrollo. En consecuencia, no puede establecerse como parámetro prevalente para mantener y ampliar la operatividad aeroportuaria los resultados económicos, si este mantenimiento o ampliación conlleva el mantenimiento o incremento de las emisiones contaminantes o una pérdida de calidad de vida en la población del entorno de los aeropuertos.

Es posible compatibilizar el desarrollo económico con la mejora del medio ambiente y la disminución de las repercusiones acústicas de las operaciones aeronáuticas. Para ello han de adoptarse medidas que, en contra de lo que se pretende con este Proyecto de Ley, busquen una evolución armónica entre los dos objetivos básicos: permitir una operatividad racional de los aeropuertos y minorar la repercusión ambiental y sonora derivada de dicha operatividad.

Para ello ha de hacerse hincapié en las medidas que los organismos internacionales están promoviendo tales como:

- Promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente y la reducción de emisiones contaminantes.
- Racionalizar los medios de transporte, impulsando en mayor medida aquellos que son menos contaminantes y de menor impacto sonoro y medioambiental.
- Limitar la expansión urbanística incompatible con áreas sensibles al ruido, con planificación, previendo los posibles desarrollos de la navegación aérea.

- Búsqueda y aplicación permanente de medidas mitigadoras para las áreas afectadas por el ruido.
- Mejora de los procedimientos operacionales de atenuación del ruido.
- Agilizar los procesos de sustitución de las aeronaves más contaminantes y ruidosas.
- Control riguroso de la aplicación de las medidas adoptadas, de las rutas establecidas y de los procedimientos operativos de aeropuertos y aeronaves.

En este sentido, no basta una genérica referencia a medidas correctoras, sino que es imprescindible el establecimiento expreso de compromisos en los puntos antes enumerados.

Los procesos en los que se determinen las servidumbres acústicas deben partir de los principios de transparencia, planificación y participación previa de las personas afectadas. No basta la información pública ordinaria como único mecanismo de participación, sino que debe producirse un verdadero proceso de intercambio de propuestas y medidas a adoptar para paliar los efectos negativos de la operatividad aeroportuaria en su entorno.

Este Proyecto de Ley, en su exposición de motivos, reconoce la existencia de una situación insostenible para los vecinos del entorno de los aeropuertos. Se afirma que "se está produciendo una situación de inseguridad jurídica que perjudica a los dueños y ocupantes de los bienes subyacentes afectados por la navegación aérea"; situación que "se ha agravado hasta poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones próximas a los aeropuertos, por lo que resulta inaplazable implantar medidas correctoras necesarias para asegurar que el impacto acústico y aeronáutico de dichas infraestructuras cumple con las directivas comunitarias y las normativa estatal".

Efectivamente, esa es la situación que vienen sufriendo buena parte de las poblaciones vecinas a los aeropuertos competencia del Estado: inseguridad jurídica, no reconocimiento de derechos e inexistencia de medidas correctoras. Inobservancia, en suma, de la Ley.

Sin embargo, el texto del Proyecto de Ley no se aviene con esa exposición autocrítica, sino que permite el empeoramiento de la situación actual.

La redacción pretendida del artículo 4 de la Ley 48/1960 de navegación aérea, tras la aparente preocupación por la mayor protección de las poblaciones circundantes, recoge que podrá ampliarse el ámbito de las servidumbres acústicas, traduciendo la voluntad de incrementar el ruido soportado por las poblaciones una vez aprobadas las servidumbres que compromete el Proyecto de Ley, además de provocar una absoluta inseguridad jurídica para los vecinos actuales y futuros respecto a sus derechos y sus obligaciones.

Igualmente, la disposición transitoria del Proyecto de Ley explicita que, hasta la efectividad de las nuevas servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados, en los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, quedarán en suspenso provisionalmente los objetivos de calidad acústica, así como los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a dichos objetivos. Es decir, que

10121

mientras la Administración hace sus tareas, los vecinos quedan privados de sus derechos, algunos de ellos, de carácter fundamental.

Este Proyecto de Ley se presenta, por trámite de urgencia, después de que una enmienda presentada, y posteriormente retirada, por el Grupo Parlamentario Socialista a la conocida como "Ley Ómnibus" en el Senado ya pretendiese limitar derechos individuales y colectivos reconocidos judicial o administrativamente. Es evidente la relación que existe entre estas iniciativas y la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que obliga con carácter inmediato a reducir los sobrevuelos sobre la Comunidad de Ciudad Santo Domingo (Algete) a la mitad.

Es incompatible con un Estado de Derecho la pretensión de aprobar una Ley ad hoc para dejar sin efecto declaraciones judiciales protectoras de derechos fundamentales de las personas.

También es incompatible con una democracia participativa la aprobación de una Ley con importantes repercusiones para un número elevado de personas por un trámite urgente que minorra las posibilidades de contraste y aportaciones de los grupos políticos y de las personas e instituciones afectadas.

Por todos estos motivos se propone el rechazo del texto del Proyecto de Ley y su devolución al Gobierno.