



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 las siguientes enmiendas parciales 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, 21 de diciembre 2009



Gaspar Llamazares Trigo
Portavoz



Joan Herrera Torres
Diputado

10/22

ENMIENDA

De Modificación

Se propone sustituir en todo el Proyecto de Ley la referencia a “los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes” por el siguiente texto:

“las personas residentes, trabajadoras, propietarias, ocupantes de bienes o usuarias de servicios en los municipios subyacentes afectados por la navegación aérea”

MOTIVACIÓN:

No es correcto referenciar la afectación por los ruidos únicamente a los propietarios u ocupantes de los bienes subyacentes, puesto que esa descripción deja fuera de la afectación a numerosas personas que, por muy diversas razones, desarrollan una parte de sus vidas en las zonas afectadas por dichos ruidos. La protección de los derechos y las medidas correctoras han de abarcar a todas estas personas, con independencia de su relación con los “bienes subyacentes”.

10/22

ENMIENDA

De modificación

Al artículo único

Se propone modificar la letra b) del apartado 2 del artículo 4 modificado en el artículo único, añadiendo al final del primer párrafo el siguiente texto:

"Los planes de acción contemplarán asimismo medidas compensatorias para los municipios en los que se superen los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones."

MOTIVACIÓN:

Es imprescindible que, además de las medidas correctoras, se contemplen medidas compensatorias para aquellas personas y entornos a los que se grava con una obligación de soportar ruidos superiores a los máximos habituales. La afectación a la salud y a la calidad de vida cotidiana que han de soportar estas personas y entornos debe tener compensaciones que palien, atenúen o simplemente compensen ese plus de penosidad al que se ven sometidos.

10/22

ENMIENDA

De supresión

Al artículo único

Se propone la supresión del segundo párrafo de la letra b) del apartado 2 del artículo 4 modificado en el artículo único.

MOTIVACIÓN:

Lo genérico de la redacción contenida en el párrafo cuya supresión se insta, puede dar lugar a que, en lugar de una mayor protección de las poblaciones circundantes a los aeropuertos, la ampliación del ámbito de las servidumbres sea utilizada en un sentido opuesto, sin que legalmente se contemplen criterios orientadores de esas ampliaciones o criterios limitadores de las mismas.

Simultáneamente, al no contemplarse tampoco criterio alguno sobre el alcance de las consiguientes medidas correctoras, el párrafo cuya eliminación se propone no añade absolutamente nada a la regulación legal actual, más que un incremento de la inseguridad jurídica.

10122

ENMIENDA

De adición

Al artículo único

Se propone añadir una nueva letra en el apartado 2 del artículo 4 modificado en el artículo único, con la siguiente redacción:

“b’) (nueva) El importe de las sanciones impuestas por los incumplimientos que se puedan producir, se destinará íntegramente a la ejecución de las medidas correctoras y compensatorias contenidas en los planes de acción.”

MOTIVACIÓN:

Resulta lógico que el importe de las sanciones por los incumplimientos de la navegación aérea redunde en beneficio de las personas que han tenido que soportar más intensamente esos incumplimientos.

10/22

ENMIENDA

De adición

Al artículo único

Se propone añadir una nueva letra en el apartado 2 del artículo 4 modificado en el artículo único, con la siguiente redacción:

“b”) (nueva) Para el establecimiento de las servidumbres acústicas y para la elaboración de los planes de acción y el seguimiento de su cumplimiento, se garantizará la participación de los municipios afectados, a través de comisiones de seguimiento ambiental constituidas al efecto.”

MOTIVACIÓN:

La participación de los y las ciudadanas afectadas por las servidumbres derivadas de la navegación aérea ha de ser real y, por lo tanto, no puede limitarse a los trámites y plazos administrativos ordinarios concretados en los periodos de alegaciones por escrito.

Una efectiva participación ha de consistir en la posibilidad previa de conocimiento de los proyectos, aportaciones, propuestas, contraste de ideas y búsqueda de una aprobación de planes de acción consensuados entre los sectores y poblaciones afectadas a través de sus legítimos representantes.

Para ello se ha demostrado la utilidad de comisiones en las que se garantice la presencia tanto de las administraciones públicas competentes, como de las administraciones locales y autonómicas afectadas por las operaciones aeroportuarias y por el sobrevuelo de los aviones.

10/22

ENMIENDA

De adición

Se propone añadir una disposición adicional con el siguiente redactado:

“Disposición adicional (nueva). Comisiones de seguimiento ambiental.

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente ley se constituirán las comisiones de seguimiento ambiental contempladas en el artículo 4 de la misma. En su constitución se garantizará la presencia de todos los municipios afectados por servidumbres derivadas de la navegación aérea.”

MOTIVACIÓN:

Para el cumplimiento de los plazos contemplados en la propia ley para la aprobación de los planes de acción, y para la efectividad del derecho de participación de los afectados y afectadas, es conveniente agilizar, en aquellos supuestos en los que no estuvieran ya constituidos, la constitución formal de los instrumentos participativos oportunos.

ENMIENDA

De adición

Se propone añadir una disposición adicional con el siguiente redactado:

“Disposición adicional (nueva). Instalación de Terminales de Monitorado de Ruido.

Para la correcta determinación de las huellas sonoras y el seguimiento de las mismas, se instalarán Terminales de Monitorado de Ruido (TMR) en los municipios afectados por el sobrevuelo de aviones que lo soliciten en un radio de 50 kilómetros del entorno de aeropuertos que soporten más de 50.000 movimientos al año.”

MOTIVACIÓN:

La existencia de numerosas poblaciones que no han venido siendo incluidas en las huellas sonoras de la actividad aeroportuaria, a pesar de que vienen soportando altos niveles de ruido, obligan a que dichas poblaciones vean garantizado que la no inclusión responde a situaciones reales de no afectación a los niveles sonoros legalmente contemplados.

Para ello resulta imprescindible introducir instrumentos de medición del ruido que permitan, en los supuestos en los que se detecte que dicho nivel supera los límites de calidad acústica regulados legalmente, incluir a esos municipios y poblaciones entre las afectadas por la huella sonora y beneficiadas por las medidas incluidas en los planes de acción.

ENMIENDA

De modificación

A la disposición transitoria

Se propone la modificación del apartado 2 de la disposición transitoria, que queda redactado en los siguientes términos:

"2. Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal del ruido. No obstante, la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados se producirá en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley para los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, y en el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la presente ley para los aeropuertos de entre 50.000 y 250.000 movimientos al año."

MOTIVACIÓN:

Es absolutamente improcedente la suspensión de derechos de la ciudadanía relacionados con la calidad acústica en tanto sean aprobadas las servidumbres acústicas. La pretensión del texto contenido en el Proyecto de Ley de eliminar derechos, aunque sea transitoriamente, podría vulnerar derechos fundamentales de la persona, en ocasiones ya reconocidos por sentencias judiciales.

En consecuencia, ni por el rango de esta ley, ni por el contenido de la propuesta, es aceptable esta transitoria expropiación de derechos ya reconocidos.

10/22

ENMIENDA

De modificación

A la disposición transitoria

Se modifica el apartado 1 de la disposición transitoria y se añade un nuevo apartado con la siguiente redacción:

"1. El artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea será aplicable a las infraestructuras aeroportuarias pre-existentes **según las declaraciones de impacto ambiental en vigor y sin perjuicio de lo previsto en el apartado 3 de esta disposición.**

(...)

3 (nuevo). Las previsiones de los dos apartados anteriores no afectarán a las personas residentes, trabajadoras, propietarias, ocupantes de bienes o usuarias de servicios en los municipios subyacentes afectados por la navegación aérea cuyas situaciones o derechos hubieran sido reconocidos por sentencia firme, en cuyo caso se estará a lo prevenido en la misma."

MOTIVACIÓN:

La aplicación a las infraestructuras aeroportuarias pre-existentes debe hacerse en base a las Declaraciones de Impacto Ambiental en vigor, y han de respetarse los derechos reconocidos por sentencia firme.

10/22

ENMIENDA

De adición

Se propone añadir una nueva disposición transitoria con el siguiente redactado:

“Disposición transitoria (nueva).

Una vez aprobados los planes de acción referenciados en el artículo 4 de esta Ley, cualquier ampliación importante de la operatividad aeroportuaria que implique la necesaria ampliación de las huellas sonoras y las servidumbres acústicas quedará condicionada a la aprobación de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible.”

MOTIVACIÓN:

El Anteproyecto de Ley de Economía Sostenible contempla, con absoluta coherencia, la necesidad de desarrollar planes de movilidad sostenible que racionalicen el desarrollo de infraestructuras para el transporte, que en sus ámbitos municipal, provincial o autonómico han de respetar la denominada Estrategia Española de Movilidad Sostenible.

Sería un contrasentido avanzar en procesos de desarrollo descoordinado, fundamentado principalmente en motivaciones económicas, de un medio de transporte como el aéreo, cuando no existe una planificación coherente, desde el punto de vista de la sostenibilidad ambiental, mediante el que se prioricen los medios de transporte menos contaminantes y con mayor afectación social.