

AL JUZGADO

Don JOSE ANTONIO LOPEZ-JURADO GONZALEZ, Procurador de los Tribunales y de AENA, y la ABOGADA DEL ESTADO, en representación de Don MANUEL AZUAGA MORENO, Presidente de dicha entidad, Don MANUEL BAUTISTA PÉREZ, Director General de Aviación Civil y Don JAIME ALEJANDRE MARTINEZ, Director General de Calidad y Evaluación Ambiental, según tienen suficientemente acreditado en el procedimiento más arriba referenciado, **D I C E N**:

Que, mediante el presente escrito, a la vista del estado de las presentes actuaciones, y, en orden a clarificar diversas cuestiones fundamentales respecto del objeto de la instrucción, se formulan las siguientes

ALEGACIONES

Primera.- NECESIDAD DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE BARCELONA. OBRA PÚBLICA DE INTERÉS GENERAL. EL PLAN DIRECTOR. TRAMITACIÓN Y ANTECEDENTES. ESTUDIO DE

ALTERNATIVAS PARA PALIAR LA SATURACIÓN DEL AEROPUERTO. LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL.

I.- Características del aeropuerto de Barcelona

El aeropuerto de Barcelona, de interés general del Estado, según el artículo 149.1.20 de la Constitución y el Real Decreto 2858/1981, de 27 de noviembre, sobre calificación de aeropuertos civiles, es un **aeropuerto civil internacional abierto al tráfico las veinticuatro horas del día.**

II.- Necesidad de ampliación.

Tal y como expresa la parte expositiva de la Orden del Ministerio de Fomento de 22 de octubre de 1999 (BOE, número 281, 24 de noviembre) por la que se aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona:

“El aeropuerto de Barcelona, el tercer mayor aeropuerto de España en tráfico de pasajeros, ha doblado su tráfico en esta última década hasta alcanzar los 16 millones en 1998, manteniéndose entre los 15 mayores aeropuertos internacionales de Europa. El aeropuerto dispone en la actualidad de dos pistas cruzadas de 2.745 (45 metros (02-20) y de 3.108 (45 metros (07-25), con una capacidad de 52 operaciones a la hora. Sin embargo, a pesar de las mejoras que se están introduciendo en el sistema de rodadura y de la implantación de nuevos sistemas operativos, que van a permitir alcanzar 55 operaciones por hora y un tráfico de 21 a 23 millones de pasajeros, el aeropuerto quedará saturado a partir del año 2003 y no podrá satisfacer las demandas adicionales de las compañías aéreas que soliciten volar a Barcelona.

Este agotamiento casi inmediato de la capacidad del aeropuerto exige ineludiblemente su ampliación al no existir ubicaciones alternativas, ya que la construcción de un nuevo aeropuerto fuera del ámbito geográfico en el que aquél es efectivo provocaría una alteración crítica en el equilibrio territorial y económico de Cataluña.

Por estas razones, a las que hay que sumar las de impulso y colaboración con el desarrollo regional, es preciso realizar una cuidada planificación de las infraestructuras y de los usos del suelo para ampliar el aeropuerto en su vertiente meramente aeronáutica y como sistema conexo al desarrollo industrial y urbano del Baix Llobregat. En consecuencia, la ampliación del

aeropuerto de Barcelona ha de dar una respuesta integral no sólo a las exigencias del tráfico y transporte aéreos en España, sino también a los requerimientos y necesidades de los clientes del aeropuerto y del entorno."

Esta necesidad de ampliación del aeropuerto se recoge, igualmente en la resolución de 9 de enero de 2002 (BOE de 18 de enero del mismo año) por la que se formula la Declaración de Impacto Ambiental (en adelante DIA), en los siguientes términos:

"La actual saturación del aeropuerto de Barcelona, los incrementos de tráfico de aeronaves y del número de pasajeros, su efecto sobre la economía de Cataluña y las sinergias con las actuaciones de las obras derivadas de la potenciación de la plataforma logística de Barcelona, como son la ampliación del puerto, el desvío del río Llobregat y la implantación de las líneas ferroviarias, obligan a desarrollar una actuación estratégica que permita no sólo aumentar la capacidad del aeropuerto sino además potenciar, de acuerdo con las propuestas de la Unión Europea, la relación intermodal entre los sistemas de transporte. Es por ello que existen razones imperiosas de interés público de primer orden para dotar a Barcelona de una infraestructura capaz de asumir esas necesidades."

III.- Naturaleza de las obras.

Dichas actuaciones tienen la naturaleza de **obras públicas de interés general**, de acuerdo con la legislación vigente que les es aplicable, ya que, de conformidad con lo establecido en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, **el aeropuerto y las obras de ampliación gozan de tal naturaleza** y no están sometidas a los actos de control preventivo municipal.

IV.- El Plan Director.

1) Tramitación y Antecedentes.

La Orden del Ministro de Fomento de 22 de octubre de 1999 (BOE, número 281, 24 de noviembre) aprobó el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona, en

cumplimiento de lo previsto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre y el Real Decreto 2591/1998, de 4 de diciembre, con el objeto de planificar las necesidades de infraestructuras aeroportuarias que diesen servicio a los requerimientos de tráfico y transporte aéreo en Barcelona.

Si bien con la redacción de dicho documento se inició formalmente el proceso de ampliación del aeropuerto de Barcelona, lo cierto es que la primera definición de los objetivos y el marco estratégico y de protección ambiental de la ampliación se produjo ya con la firma, el 16 de abril de 1994, del Convenio de Cooperación sobre Infraestructuras y Medio Ambiente en el Delta, por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, la Generalitat de Catalunya, el Consejo Comarcal del Baix Llobregat y los ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat. Posteriormente, el *“Acuerdo básico para la ampliación del aeropuerto de Barcelona”* suscrito en fecha 2 de julio de 1998 por las Administraciones implicadas, estableció el objetivo del modelo aeroportuario a proyectar. **Tales convenios evidencian el interés estatal, autonómico y local, además del europeo, en la ampliación del aeropuerto.**

2) Estudio de alternativas.

Las necesidades de ampliación del aeropuerto de Barcelona, ya reseñadas anteriormente, comportaron una cuidada planificación de las infraestructuras y de los usos del suelo para ampliar el aeropuerto en su vertiente meramente aeronáutica y como sistema conexo al desarrollo industrial y urbano del Baix Llobregat.

En el análisis de alternativas que recoge el Plan director del aeropuerto se analizan diferentes soluciones que van desde llevar al aeropuerto a otro lugar, hasta diferentes ubicaciones y dimensiones de la nueva pista respetando las actuales, eligiéndose finalmente, una configuración ampliamente influenciada por los condicionantes medioambientales que permite una operación

independiente de las pistas paralelas para alcanzar una capacidad de diseño de 90 op/h. La longitud de la tercera pista se limitó a 2.600 metros para reducir los impactos sobre el entorno de las Lagunas de El Remolar y La Ricarda, así como su ubicación definitiva a fin de preservar el corredor litoral.

Finalmente, el modelo de aeropuerto definido en el Plan Director requiere el funcionamiento de dos pistas independientes entre sí, que aseguren una correcta operatividad, y comporta por tanto, la construcción, entre otros elementos, de:

- Una tercera pista paralela y adicional a la actual 07L/25R
- La ampliación de la pista 07L/25R hasta los 3.743 metros
- La construcción de una Nueva Área Terminal (Terminal de pasajeros, plataformas de estacionamiento, aparcamientos, etc).
- La ejecución de distintos elementos de servicio, accesos y actuaciones urbanísticas.



3) Los Tribunales de Justicia han confirmado su adecuación a Derecho.

La legalidad del Plan Director del aeropuerto de Barcelona ha sido validada por nuestros Tribunales, ya que el recurso nº 159/2000 interpuesto contra el mismo fue resuelto mediante Sentencia de fecha 14 de noviembre de 2001, de la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso-administrativo de la Audiencia Nacional, en la que se declaraba la adecuación a la normativa aplicable de la tramitación seguida en la adopción del acto administrativo, en diversos aspectos, entre ellos, el referente a los aspectos ambientales. Dicha resolución judicial fue confirmada por el Tribunal Supremo en sentencia de 27 de septiembre de 2004.

V.- El Estudio de Impacto Ambiental

Con posterioridad a la aprobación del Plan Director, conforme con el artículo 13 del reglamento 1131/1988, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria-resumen del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, al objeto de iniciar el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Una vez recibida la referida memoria-resumen por la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental se estableció, por un plazo de 60 días, el periodo de consultas a las personas, instituciones y administraciones previsiblemente afectadas por la ejecución del proyecto. En virtud del artículo 14 del reglamento citado, la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental dio traslado al promotor, Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) de las contestaciones recibidas.

El promotor, elaboró el estudio del impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona presentándolo ante la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, y además, AENA realizó un estudio del impacto ambiental acumulado para el conjunto de proyectos de las obras de interés

general del Estado que puedan producir sinergias entre actuaciones, con el objeto de garantizar la coherencia de la Red Natura 2000. En función de este criterio se analizó el impacto conjunto del desvío del río Llobregat, la línea de alta velocidad de conexión al aeropuerto y la propia ampliación del aeropuerto.

La Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental sometió el estudio del impacto ambiental al trámite de información pública, y, una vez concluido, dio traslado al promotor de todas alegaciones, y con fecha 12 de julio de 2001 AENA remitió a la citada Dirección General un informe con las consideraciones sobre las alegaciones formuladas.

VI.- La Declaración de Impacto Ambiental. Tramitación y contenido.

Mediante resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, de 9 de enero de 2002, en cumplimiento de el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de 28 de junio, de Evaluación de Impacto Ambiental, y sus sucesivas modificaciones, se formuló la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de las obras del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona.

1) Dicho acto administrativo determina, a los solos efectos ambientales, la conveniencia de realizar el proyecto y fija las condiciones para su ejecución. En dicho documento se analizan las consecuencias medio ambientales previsiblemente derivadas de la ejecución del proyecto y se establece un seguimiento para constatar que las previsiones iniciales se adecúan a realidad, determinándose, en su caso, medidas adicionales. A tal efecto, la condición 12ª contempla un Programa de Vigilancia Ambiental (PVA) para el seguimiento de las actuaciones que opera a través de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB) y de la que forma parte el Ministerio de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente, los Departamentos de Medi Ambient y de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, los Ayuntamientos de El Prat de Llobregat,

Viladecans y Sant Boi de Llobregat y AENA. Cuando en el seno de la Comisión se debata cualquier tema relacionado con el seguimiento y control del ruido, participan de ella, además de los anteriores, los Ayuntamientos de Gavá, Barcelona y Castelldefels.

Dicha Comisión examina de modo periódico las distintas actuaciones derivadas de la ejecución de las obras y aprueba o sugiere modificaciones a las decisiones concretas con trascendencia medio ambiental en el marco de la DIA, entre las que se encuentran las de aprobar los estudios de ruido, el plan de aislamiento acústico y demás medidas correctoras en relación al ruido producido por las aeronaves (Orden 229/2003, de 5 de febrero).

Interesa resaltar, ya desde este momento, que en el seno de dicha comisión prevaleció siempre el criterio mayoritario de las Administraciones Locales y la Administración Autonómica, sumándose, en todas las votaciones, los representantes de Aena, del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Medio Ambiente a los pareceres de dichas administraciones territoriales; todo ello, en búsqueda del mayor consenso sobre las cuestiones tratadas.

2) La DIA regula en su apartado 3º las Medidas de protección a la población afectada por el impacto sonoro y, en particular:

- Confirmar el uso de la configuración Oeste (Como solicitaba el Ayuntamiento de Castelldefels en el trámite de Alegaciones del EIA) como más favorable que la configuración Este en orden a minimizar el impacto acústico.
- El plan de aislamiento acústico
- El plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje
- El seguimiento, control y vigilancia del ruido a través de una red de medidores.

Algunas de estas medidas ya se han ejecutado, otras se están ejecutando y otras requieren su aplicación continua a lo largo de la explotación del aeropuerto. Todo ello según el programa de implantación exigido por la DIA

3) La DIA contiene, asimismo, la relación de las consultas realizadas en el proyecto y por anexo adjunto la descripción del proyecto y el estudio de sus alternativas, así como un resumen del estudio de impacto ambiental y un resumen de la información pública llevada a cabo respecto del proyecto y el estudio de impacto ambiental y de la consulta formulada a la Comisión Europea el 31 de mayo de 1999.

El Ministerio de Medio Ambiente considera cumplida la Declaración de impacto ambiental en sus términos. Sin perjuicio de ello, como se ha reflejado anteriormente, hay determinados aspectos que por su propia naturaleza deben ser de seguimiento permanente por parte de la CSAAB.

VII.- Autorización de puesta en funcionamiento de la pista.

De conformidad con lo establecido en el artículo 9.1 de la Ley 21/2003, de Seguridad Aérea, de 7 de julio, el Ministerio de Fomento debe autorizar la infraestructura aeroportuaria cuando, una vez que han sido concluidas las obras, el promotor solicita la apertura al tráfico y se recaba el correspondiente informe favorable del Ministerio de Defensa tal y como exige el artículo 9.1 de la Ley de Seguridad Aérea.

Atendido el carácter reglado de dicha autorización, al estar cumplido dichos requisitos a 27 septiembre de 2004, se dictó en dicha fecha la Resolución de por la que se acordaba la apertura al tráfico de la Tercera pista, habiendo sido mantenida la misma en Alzada, por Resoluciones de la Secretaría General de Transportes de julio de 2005 y enero de 2006.

Así mismo, el Tribunal Superior de Justicia de Madrid , mediante Auto de 12 de junio de 2006, desestimó la solicitud de la suspensión de la Resolución de 27 de septiembre de 2004, de apertura al tráfico de la citada pista, que ha adquirido el carácter de firme el 1 de septiembre de 2006, al no haberse interpuesto recurso de súplica alguno.

Segunda.- CUMPLIMIENTO DE LAS CONDICIONES DE LA DIA EN LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO Y FUNCIONAMIENTO DE LAS INSTALACIONES.

I.- Cuestión previa. La causación de molestias derivadas del ruido no comporta el incumplimiento de la DIA.

1) Las distintas acusaciones personadas en el presente procedimiento sostienen que las molestias ocasionadas con el tráfico aéreo asociado, aparentemente, a la construcción y puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de El Prat, acredita el incumplimiento de la DIA, y a la misma conclusión se llega en el extenso informe de la Policía Judicial.

2) Esta parte no niega que como consecuencia de la Ampliación de constante referencia y su nuevo esquema operativo (se recuerda que ahora existen 3 pistas disponibles y un mayor volumen de tráfico aéreo gestionado), algunos de los denunciante han podido sufrir molestias. Ahora bien, ello no comporta que por parte la Administración General del Estado se haya vulnerado la DIA -ya que ésta se ha cumplimentado escrupulosamente-, ni, mucho menos, se haya cometido un delito ecológico.

Resulta evidente que todos los aeropuertos y, entre ellos, el de Barcelona generan impactos medio ambientales. La modificación que generó la ampliación del mismo justificaba, en aplicación de la normativa aplicable, la tramitación de un procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental que

culminó con la formulación de la DIA en la que fueron contemplados tales impactos previéndose una serie de medidas en orden a minimizarlos, compaginando la eficacia de las instalaciones, con la seguridad aérea y la preservación del medio ambiente. Pero de ello no puede colegirse que como resultado nos encontremos ante una instalación inocua desde este punto de vista. En fin, el **tráfico aéreo y, en particular, la actividad asociada a un aeropuerto internacional de singular importancia en el ámbito europeo genera indefectiblemente molestias, pero, insistimos, éstas no comportan necesariamente ni la vulneración de la normativa administrativa ni, mucho menos, actuación delictiva.** Todo ello sin perjuicio de que se puedan adoptar medidas adicionales en orden a disminuir o evitar tales molestias, como de hecho así ha sido, según se desarrollará más adelante.

II.- Cumplimiento de la condición tercera de la DIA: “Medidas de protección a la población afectada por impacto sonoro” Apartado a) “Adopción de la configuración preferente”.

Las aeronaves, por razones de seguridad, deben operar de cara al viento. Así, realizados los estudios de vientos en la zona del aeropuerto, se determinaron las configuraciones operativas del Aeropuerto de Barcelona. Aproximadamente un 15% del tiempo, el Aeropuerto debe funcionar en Configuración Este, otro 15% del mismo, en Configuración Oeste, y aproximadamente, un 70% del tiempo, se producen calmas que permiten la operación en cualquiera de las Configuraciones posibles del Aeropuerto (Este y Oeste).

1) Configuración prevista de operaciones y uso de pista para escenarios proyectados. Plan de Gestión.

A.- Plan de gestión de operaciones en configuración Oeste.

Como consecuencia de las alegaciones formuladas por los Ayuntamientos de Castelldefels y Gavá al Estudio de Impacto Ambiental, se comparó en el seno de la CSAAB el impacto de las configuraciones Este y Oeste, optándose por establecer la Configuración Oeste como la de mínimo impacto acústico y por tanto utilizarla prioritariamente ese 70% del tiempo en que predomina la calma de vientos.

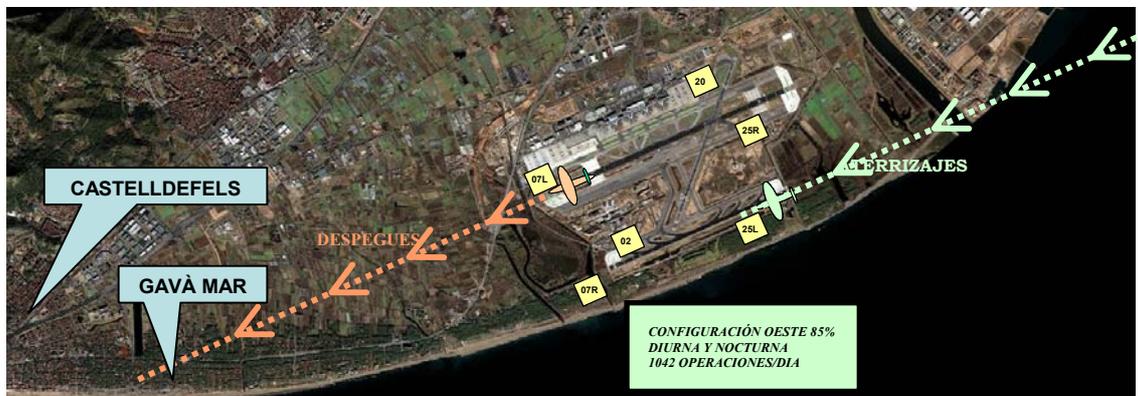
En el sendo de la CSAAB, en cumplimiento de las funciones ya expresadas, se procedió a la comparación de las distintas huellas de ruido resultantes de la simulación de los diversos escenarios planteados para incluir en **el Plan de gestión de las operaciones y pistas de vuelo**. Cada escenario constituye un plan de operación distinto, en el que aterrizajes y despegues se gestionan por diferentes cabeceras. La simulación constituye, lógicamente, el único medio disponible para estimar los niveles sonoros en distintas situaciones temporales y en función de la adopción de distintos criterios de utilización de pistas. A tal efecto se configuran las *huellas de ruido* o *isófonas* que constituyen la plasmación gráfica del impacto sonoro derivado de determinado modelo operativo. Véanse, en este sentido, los adjuntos gráficos (DOCUMENTO N° 1).

Para predecir las huellas de ruido se utilizó en cada momento la última versión disponible del **modelo matemático** Integrated Noise Model (INM 6.0c y INM 6.1) desarrollado por la Administración Federal de Aviación de EEUU (FAA) y es el modelo internacionalmente más aceptado para calcular la afección acústica generada por los aeropuertos¹ y, a la vista de los resultados obtenidos,

¹ Asimismo, el **método de cálculo** utilizado es el establecido por la Directiva 2002/49 sobre Gestión y Evaluación del Ruido Ambiental y la Ley 37/2003 del Ruido, de 17 de noviembre, y recogido en el Doc. 29 de ECAC.CEAC «Report

como se ha dicho, la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB) **acordó el 10 de julio de 2003 la configuración Oeste como preferente dentro de los procedimientos operativos, hasta el máximo desarrollo posible del Aeropuerto** (estando a favor de todos los miembros de la Comisión de Seguimiento Ambiental, incluidos los representantes del Ayuntamiento de Gavà, con la excepción de Castelldefels –dicha corporación, sorprendentemente varió radicalmente el criterio que hasta tal fecha había mantenido en este punto-) (DOCUMENTO N° 2), y el 11 de diciembre del mismo año, se aprobaron las huellas de ruido derivadas de dicho acuerdo (DOCUMENTO N° 3).

La adopción de dicha configuración determinaba que en el 85% (70% + 15%) de las operaciones aeronáuticas las llegadas se efectuaban por la cabecera de la pista 25L (tercera pista desde Zona Franca), mientras que los despegues se realizaban por la cabecera de la pista 25R (pista principal hacia Castelldefels y Gavà).



on Standard Method of Computing Noise Contours around Civil Airports» (Conferencia Europea de Aviación Civil; Órgano regional de la OACI).

El Modelo INM, no sólo cumple los procedimientos de cálculo establecidos en éste documento metodológico, además cumple los requisitos establecidos en la Circular n° 205 de OACI "Método recomendado para calcular las curvas de nivel de ruido en la vecindad de los aeropuertos".

Con esta configuración se sobrevuela Gavà y Castelldefels, pero no comportaba su inclusión en la isófona Leq 65dia/55noche ² (parámetros utilizados habitualmente en este tipo de análisis), que es la isófona que la Declaración de Impacto Ambiental establece como derecho a medidas de aislamiento.

B.- Plan de gestión de operaciones en configuración Este.

Sin perjuicio de lo expuesto, ante determinadas situaciones meteorológicas (en especial viento de determinada intensidad) es preciso adoptar la Configuración Este, lo que se produce, estadísticamente un 15% de días durante el año. En dicha configuración se operaba del siguiente modo:



- Llegadas por la cabecera 07R (tercera pista desde Castelldefels y Gavà).
- Salidas por la cabecera 07L (pista principal hacia Zona Franca).

Con esta configuración se sobrevuela Gavà, pero, sin embargo, no conlleva su inclusión en la isófona Leq 65dia/55noche por lo reducido del porcentaje total de vuelos anual.

² Los límites establecidos en la Declaración de Impacto Ambiental para éstos índices de ruido que determinan la necesidad de aislamiento son Leq_{dia}(7-23) = **65dB(A)** y Leq_{noche}(23-7) = **55dB(A)**, Siendo Leq_{dia}(7-23) el nivel sonoro medio a largo plazo, ponderado A, definido en la norma ISO 1996-2:1987, **determinado a lo largo de todos los periodos de 7 a 23h de un año**. Así, al utilizar todos los periodos de 7 a 23 a lo largo de un año, no se puede separar la configuración Este de la Configuración

Oeste, sino que se deben calcular éstos índices con los porcentajes reales de utilización de ambas configuraciones durante un año meteorológicamente normal.

2) Escenario de Transición hasta la puesta en servicio de la nueva estructura de espacio aéreo sobre Barcelona.:

En tanto no se estructuró el nuevo espacio aéreo de Barcelona se estableció otro escenario en el que se ya se tenía en cuenta la apertura al tráfico de la tercera pista. **Dicho escenario se denominó de Transición.** A tal efecto, el 6 de mayo de 2004, se trasladó a la CSAAB el estudio acústico que reflejaba la operación del escenario de Transición y acordó **(con la abstención de los ayuntamientos de El Prat y Castelldefels y el voto a favor del ayuntamiento de Gavá)** unas huellas de ruido asociadas a la operación prevista para el periodo de 30 de septiembre 2004 a 27 octubre 2005. (DOCUMENTO N° 4).

De acuerdo con lo anterior y previo cumplimiento de las condiciones medioambientales previstas en la DIA para el escenario de puesta en servicio, la Tercera Pista (07R-25L) del Aeropuerto de Barcelona comenzó a operar el 30 de septiembre de 2004, tras la resolución de la Dirección General de Aviación Civil, de fecha 27 de septiembre de 2004 (BOE de 29 de septiembre).

III.- Cumplimiento de la condición tercera de la DIA: “Medidas de protección a la población afectada por impacto sonoro” Apartado b) “El plan de aislamiento acústico”.

El plan de aislamiento acústico fue aprobado por la CSAAB, en su sesión del 19 de febrero de 2004. Este plan se fundamenta en el trabajo de un Organismo Técnico Asesor, desarrollado por la Universidad Politécnica de Cataluña, que controla los trabajos propios de insonorización de las viviendas, y que está desarrollándose en la actualidad bajo la supervisión de la CSAAB. (Se adjunta como DOCUMENTO N° 5 el documento elaborado por AENA a tal efecto).

El plan de aislamiento acústico incluye dentro de su ámbito de aplicación a aquellas viviendas que hayan obtenido licencia de obra con anterioridad a la

fecha de publicación de la DIA y se encuentren situadas dentro de las zonas delimitadas por las isófonas definidas por los Leq/día mayor o igual a 65 db (A) (7-23 horas) y/o Leq/noche mayor o igual a 55 db (A) (23 a 7 horas) que, en su interior, como consecuencia del ruido producido por las aeronaves, no se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la Norma Básica de Edificación NBE-CA-88 de condiciones acústicas de los edificios.

En la actualidad están ya iniciados los trabajos ligados al aislamiento del impacto generado por la tercera pista. El resultado final de los trabajos de aislamiento ha de permitir garantizar que, en el interior de las viviendas en cuestión, como consecuencia del ruido producido por las aeronaves, se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora contenidos en el anexo 5 de la citada Norma Básica de la Edificación NBE-CA-88 de condiciones acústicas de los edificios.

En cualquier caso, la Comisión en sus labores de seguimiento y control del ruido durante la fase de operación, exige la comprobación de los límites de ruido establecidos, **así como la revisión de la huella asociada al Plan de Aislamiento Acústico si fuera preciso y en su caso, la inclusión de nuevas viviendas en el Plan.** Este criterio es el que igualmente se ha seguido en el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas.

IV.- Cumplimiento de la condición tercera de la DIA: "Medidas de protección a la población afectada por impacto sonoro" Apartado c) "El plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje"

El apartado c) de la condición tercera de la DIA dispone lo siguiente:

"Apartado c) 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 Civil 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 2³ dentro del periodo nocturno, entre las 23 y 7 horas.*
- *Usos de la “reversa” de los motores.*
- *Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavá-Mar y otras áreas afectadas.*
- *Sistema gráfico de seguimiento de las trayectorias.”*

1) Todas estas condiciones se han cumplido habiéndose establecido medidas adicionales como consecuencia del seguimiento de las actuaciones de impacto ambiental. (DOCUMENTO N^o 6). Todas ellas se encuentran recogidas en las publicaciones oficiales establecidas para este tipo de medidas, en particular, la Publicación de Información Aeronáutica del Aeropuerto de Barcelona (AIP), publicación exigida por el Reglamento de la Circulación Aérea en virtud de la legislación internacional para conocimiento y seguimiento del personal navegante.

2) La Comisión de Seguimiento en su reunión de fecha de 19 de febrero de 2004 CSAAB-18/2003 (DOCUMENTO N^o 7), trató en su cuarto punto del Orden del día sobre estos dos primeros aspectos: **Prohibición de las operaciones de despegue de las aeronaves de capítulo 2 dentro del periodo nocturno, entre las 23 y 7 horas y Uso de la reversa⁴**, adoptándose las medidas que figuran

³ Aeronaves de Capítulo 2, son aquellas aeronaves certificadas acústicamente conforme al Capítulo 2 del Anexo 16, Vol I de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional). Son menos ruidosas que las de Capítulo 1, pero más que las de capítulo 3 ó siguientes.

⁴ En relación a la restricción de *Uso de la “reversa” de los motores*, (procedimiento por el cual las aeronaves utilizan el empuje de los motores para ayudarse al frenado de la misma, disminuyendo la carga sobre el sistema de frenado normal del tren de aterrizaje), interesa resaltar que éste es un mecanismo de seguridad muy importante, especialmente cuando hay baja adherencia de las pistas (agua, nieve, fuertes vientos) y, por lo tanto, las restricciones de uso deben ser cuidadosamente examinadas. Aun así, se adoptó una fórmula de compromiso que restringe el uso de reversas en horario nocturno en las pistas más cercanas a las poblaciones y siempre que las condiciones de seguridad lo permitan, que fue publicado en el AIP.

recogidas en las distintas intervenciones producidas ⁵. Cabe señalar además, que las distintas simulaciones de las huellas de ruido realizadas contemplaban ambos aspectos y fueron aprobadas el 11 de diciembre de 2003.

3) El tercer aspecto al que se hace alusión en la D.I.A; *Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavá-Mar y otras áreas afectadas*; fue precisamente una de las cuestiones ambientales que con mayor prontitud fueron acometidas tras la publicación de la D.I.A.

En efecto, ya en la reunión de la CSAAB 8/2002, celebrada el 19 de diciembre de 2002, Aena, presentó el documento *-Plan Barcelona - Comparación de configuraciones Ampliación del Aeropuerto "Aplicación del modelo INM para la determinación de huellas de ruido. Ampliación del aeropuerto de Barcelona" Diciembre 2002.-* Efectuado por SENER, INGENIERIA Y SISTEMAS, S.A..

El documento en cuestión, que obra en autos, compara la huella de ruido asociada a diferentes configuraciones operativas y de gestión de pistas, y fue aprobado, en la reunión de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras del Aeropuerto de Barcelona CSAAB-13/2003 celebrada en fecha 10 de julio de 2003. En esta reunión tras barajarse las distintas alternativas contempladas en el documento mencionado **se aprueba como preferente la configuración oeste** lo cual, como se decía, implicó que la **configuración este, que es la que obliga autorizar la cabecera 07R y sobrevolar Gavá-Mar**, sólo se utilizaría en determinadas condiciones de viento (que se dan estadísticamente aproximadamente un **15% de horas al año**).

⁵ Respecto a las *Operaciones de despegue de las aeronaves de capítulo 2 dentro del periodo nocturno, entre las 23 y 7 horas*, se prohibió la operación de dichas aeronaves en todos los aeropuertos nacionales desde el primero de abril de 2002. Y no solamente se les prohibió su operación nocturna entre las 23h y las 7h, como indica la DIA, sino que se prohibió su operación durante todo el día. Se fue así, más allá de lo exigido por la DIA, en aplicación del Real Decreto 1422/1992.

Como se puede observar, el objeto de los trabajos especificados en el apartado a) de la D.I.A (estudio de la configuración Oeste como preferente) y apartado c) punto 4 de la misma (rutas y operaciones alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavà-Mar y otras áreas afectadas), son esencialmente coincidentes en cuanto a su finalidad ambiental y están absolutamente interrelacionados, por lo que la elaboración del estudio referido y posterior aprobación de la configuración oeste como preferente son absolutamente válidos para estos dos apartados distintos de la D.I.A. pero idénticos en cuanto a su finalidad.

Así mismo para el escenario de Transición, como se ha indicado anteriormente, el 6 de mayo de 2004, se trasladó a la CSAAB el estudio acústico que reflejaba la operación del escenario de Transición y acordó (con la abstención de El Prat y Castelldefels y el voto a favor de Gavá) unas huellas de ruido asociadas a la operación prevista para el periodo de 30 de septiembre 2004 a 27 octubre 2005. Dicho escenario simula y calcula las huellas de ruido asociadas al plan de gestión de pistas y trayectorias para esta Transición.

4) El cuarto aspecto *Sistema gráfico de seguimiento de las trayectorias*, fue examinado en la sesión de la Comisión de fecha 19 de febrero de 2004. El aeropuerto de Barcelona dispone desde 1.997 de un sistema automatizado para realizar el control ambiental del ruido, conocido como Sistema de Información de Ruidos y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Barcelona (SIRBCN) que permite obtener información acústica y relacionarla con los movimientos aeronáuticos

EN DEFINITIVA, DE TODO LO ANTERIOR, SE DEMUESTRA EL CUMPLIMIENTO DE LA DIA EN ESTE APARTADO.

V.-.- Cumplimiento de la condición tercera de la DIA: "Medidas de protección a la población afectada por impacto sonoro" Apartado d) "Seguimiento, control y vigilancia del ruido a través de una red de medidores".

La red de medidores en continuo de ruido, operativa en el momento de entrada en funcionamiento de la nueva pista, fue aprobada por la CSAAB en la sesión celebrada el 19 de febrero de 2004. A partir de la propuesta formulada por AENA, se pactaron las localizaciones de los sonómetros con las autoridades locales a fin de medir convenientemente el ruido generado por las operaciones aeronáuticas en lugares sensibles.

El plan de seguimiento de ruidos se fundamenta en el sistema automatizado SIR/BCN, que liga la traza de la aeronave detectada por el radar con el ruido recogido en el sonómetro. En la actualidad AENA está remitiendo con periodicidad semanal los niveles acústicos a las autoridades locales, habiéndose desarrollando un sitio en la web donde consultar las bases de datos disponibles al efecto, que pone al alcance de los usuarios, con el necesario decalage que recomienda la seguridad aérea, las emisiones de ruido detectadas por la red sonométrica de Aena.

Tercera.- PROCEDIMIENTO PARA EFECTUAR LAS MEDICIONES SÓNICAS. CONTROL POR PARTE DE AENA. LAS MEDICIONES EFECTUADAS CUMPLEN CON LAS PRESCRIPCIONES DE LA DIA

I.- En cumplimiento de la DIA, el aeropuerto de Barcelona efectúa el control ambiental de los ruidos mediante el Sistema de Información de Ruidos (SIRBCN) que dispone de 12 sonómetros fijos y 1 móvil. Dicho sistema cuenta con un procesador central que recoge y analiza la información de trayectorias y de planes de vuelo de aeronaves, junto con los datos suministrados por los terminales de medición de ruidos. Toda esta información permite conocer,

permanentemente, la incidencia de los ruidos de origen aeronáutico en los municipios del entorno del aeropuerto.

II.- 1) Conviene aclarar, antes de analizar los datos correspondientes a la métrica utilizada, los criterios seguidos internacionalmente para el cálculo del ruido aeronáutico. Aunque la perturbación por el ruido es en general de carácter subjetivo, la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), recomienda a los Estados que evalúen el ruido en los alrededores de los Aeropuertos basándose en criterios objetivos y mesurables.

El impacto acústico en tierra del ruido producido por aeronaves en vuelo que se acercan o se alejan de un aeropuerto, dependen de numerosos factores (tipología de aeronaves, tipo de operaciones, condiciones meteorológicas, horario, gestión de pistas, etc). Debido a esta multiplicidad de factores, el estudio de ruido de los aeropuertos se modela mediante las denominadas curvas de nivel de ruido, que se promedian en periodos prolongados de tiempo, ordinariamente de un año. Se definen así los índices de ruido característicos de cada una de estas curvas como el parámetro que está asociado a la exposición al ruido en un periodo determinado de tiempo. Su valor, se considera **una predicción del ruido** que afecta a las personas.

2) Se entiende por “Leq” o Nivel continuo Equivalente, aquel, que de haber sido constante durante el periodo de medición, tendría el mismo contenido energético que el ruido variable observado. El índice así definido, es la medida promedio de un ruido variable. Así pues, por su propia definición **el Leq debe referirse a todo el periodo de medición** (1 hora, 1 día, 1 año, etc) **y no al periodo actividad de la fuente** que se está evaluado. En el caso del ruido de aviones, tal y como establecen la Directiva 2002/49 y la Ley 37/ 2003 se deben utilizar valores de Leq a largo plazo (1 año). Por tanto para poder evaluar estos valores de Leq con mediciones, las mismas deben realizarse sobre un plazo de tiempo suficientemente amplio para que los datos sean estadísticamente

significativos y representativos de lo que sucedería en un año meteorológicamente normal.

Durante las mediciones se debe discriminar el ruido procedente de las operaciones de las aeronaves del procedente de otras fuentes de ruido, puesto que es el ruido de los aviones el que se pretende evaluar. Sólo de ese modo podrá determinarse cuál es el ruido generado por el tráfico aéreo.

Por todo ello, las mediciones del Leq (al que se hace mención en la DIA) se refieren a 1 año y que evidentemente no cabe, como se efectúa incorrectamente en el informe efectuado por la policía judicial y en otros incorporados a las actuaciones, es, en orden a pretender la supuesta superación del límite de 65 DB, facilitar los datos totales de ruido, sin discriminar de las mediciones las que estrictamente se derivan de las operaciones de aterrizaje o despegue, de las que tienen como origen el tráfico de la autovía, actividad industrial, maquinaria, obras, etc, (cuyo control lógicamente no pueden ser imputado a la Administración General del Estado), y sin efectuar las mediciones durante un periodo de tiempo suficientemente representativo de las diferentes condiciones de operación del Aeropuerto.

Y a estos efectos, no cabe olvidar que las mediciones llevadas a cabo por los mossos d'esquadra se toman, en buena parte desde un edificio de la Policía local de Gavá, ubicado justo al lado de la autovía, con el consiguiente ruido de tráfico rodado, peatonal, obras, actividades de todo tipo, etc, que, como decimos, no se diferencian del emanado de las actividades aéreas, a efectos de comprobar el cumplimiento de los parámetros de la DIA. (a título de ejemplo, un camión pesado puede superar fácilmente los 85 db y el mero ruido emanado del mar puede alcanzar los 55 db).

3) Pues bien, sentados esos criterios de discriminación de datos para la evaluación de los Leqs o niveles equivalentes, se efectúan valoraciones sobre el plazo de un año y distinguiendo entre el Leq día y el Leq noche, que conforme

a las prescripciones deberán adoptarse medidas correctoras (aislamiento) en aquellas zonas en las que se supere Leq día 65dB ó Leq noche 55dB. Se adjuntan como DOCUMENTOS N° 8 los Informes de Niveles Acústicos y Operaciones Aeronáuticas elaborados por AENA, correspondientes a los meses de octubre de 2004 a septiembre de 2005, y en los que se pone claramente de manifiesto que tales niveles **no han sido superados ni con carácter total ni, mucho menos, si se discrimina el Leq avión o nivel continuo equivalente que se hubiera generado si no hubiera existido más ruido que el producido por los aviones durante el periodo de referencia.**

Esto es: la DIA no establece unos niveles máximos de ruido generado por el tráfico aéreo (y mucho menos con carácter puntual), lo que exige es que en caso de superarse los límites $Leq_{día} = 65 \text{ dB(A)}$ y $Leq_{noche} 55 \text{ dB(A)}$ previstos en la DIA, se proceda a implementación de las medidas correctoras y compensatorias oportunas, como, por ejemplo la inclusión de edificaciones dentro del Plan de Aislamiento Acústico.

No debe sorprender la contundencia de esta afirmación –que está sustentada, en cualquier caso, por exhaustiva documentación- y su manifiesta contradicción con las conclusiones alcanzadas en el extenso atestado elaborado por los mossos d’esquadra, ya que, dicho informe parte de dos premisas equivocadas:

- A) Las mediciones se efectúan sin discriminar el ruido derivado del tráfico aéreo del producido por otras fuentes.
- B) Entender que la superación del nivel máximo de decibelios debe ser valorada con carácter instantáneo, cuando, conforme a los criterios que establece el RD 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley del Ruido de 17 de noviembre de 2003, dicha evaluación debe efectuarse en relación al periodo de un año.

4) Por último, interesa significar que la improcedencia de aceptar unas mediciones sonoras de semejante índole para probar la vulneración de la DIA en el aspecto que nos ocupa ya fue puesta de manifiesto en la Sentencia de fecha 21 de octubre de 1999, dictada por la Sección 2ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, **(DOCUMENTO N° 9)** sobre la que me extenderé en la siguiente apartado y en la que se expresaba, por lo que ahora interesa, lo siguiente:

“Estamos, pues, ante unos elementos de prueba que si bien nos ilustran que en la zona de influencia Aeroportuaria los decibelios soportados son más elevados que en otras zonas del territorio no ostentan un carácter incontrovertible, en cuanto al exacto nivel sonoro, al no existir una fehaciencia acerca de la discriminación de sonidos naturales y artificiales en las medidas tomadas por el actor.”

Cuarta.- MEDIDAS ADICIONALES ADOPTADAS.

Una vez acreditado el estricto cumplimiento de las prescripciones de la DIA, no puede dejar de hacerse mención a las cuantiosas y significativas medidas encaminadas a la reducción del impacto acústico introducidas con posterioridad a la apertura al tráfico de la pista. Se trata de medidas que no estaban previstas en el Proyecto de construcción y **que han supuesto una inversión adicional de casi VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000. €).**

1) El Grupo de Trabajo Técnico de Ruido de la CSAAB. Acuerdos alcanzados: Modificación del campo de vuelo y Cambio de Rol de Pistas.

Sensibles a las demandas de los vecinos afectados y en la línea de actuación seguida en todo momento de conciliar en la medida de lo posible la operatividad del aeropuerto con la preservación del medio ambiente y la calidad de vida de las poblaciones afectadas, para reducir el impacto acústico,

se creó el **Grupo de Trabajo Técnico de Ruido de la CSAAB**, compuesto por representantes técnicos de todos los Ayuntamientos partícipes de la CSAAB, y con la finalidad de realizar propuestas e iniciativas a la CSAAB encaminados a mejorar en el entorno del Aeropuerto de Barcelona la afección por ruido producido por la normal actividad de dicho Aeropuerto.

En virtud de los acuerdos alcanzados en las cinco reuniones mantenidas por el GTTR, se presentó a la CSAAB para su validación y aprobación, una propuesta de operación hasta la Puesta en Explotación del Nuevo Terminal Sur, que fue acordada el pasado 14 de noviembre de 2005 (con la oposición de Castelldefels para la Configuración Este Diurna).

Este acuerdo supone las siguientes actuaciones:

A.- Obras en campo de vuelo y nueva configuración de Espacio Aéreo (TMA).

La plasmación de esta propuesta aprobada en la CSAAB, y en ningún caso prevista en el proyecto original, requería de un importante conjunto de obras y diseño de un nuevo TMA, por lo que la configuración de vuelos derivada de la misma se podría aplicar en el plazo máximo de 12 meses (desde su aprobación por la CSAAB), tiempo estimado como suficiente para la tramitación administrativa, la ejecución de las obras y las publicaciones oportunas. Asimismo, conlleva un presupuesto de:

- **12,7 millones de euros para la configuración diurna, correspondientes al by-pass 07L y rodaduras necesarias.**
- **6,2 millones de euros para la configuración nocturna (correspondientes a la adecuación a maniobras de precisión de la cabecera 02).**

Es decir, se ha llevado a cabo una inversión adicional de casi VEINTE MILLONES DE EUROS (20.000.000. €)

AENA, una vez cubiertos los trámites administrativos, ha ejecutado, prácticamente en su totalidad, el conjunto de obras mencionadas. Respecto del plazo de finalización y puesta en servicio de las soluciones expresadas, las obras y actividades asociadas a la configuración diurna (by-pass 07L) fueron cumplimentadas a 26 de octubre del 2006 con notable éxito. Véase el dossier de prensa que en que se recogía esta noticia (DOCUMENTO N° 10) y como DOCUMENTO N° 11 carta del alcalde de Gavá de fecha 8 de noviembre de 2006 dirigida a la Excma. Sra. Ministra de Fomento en el que se agradecían las medidas adoptadas y el trabajo, dedicación y buena voluntad de los responsables del Ministerio y Aena a la búsqueda de soluciones al impacto acústico y como DOCUMENTO N° 12 Nota de prensa del Ayuntamiento de Gavá en la que, haciendo mención a tales soluciones se manifiesta: *“desde la entrada en funcionamiento del sistema operativo con pistas segregadas el pasado 26 de octubre, la contaminación acústica ha disminuido de forma considerable...”* añadiéndose, con respecto al Presidente de Aena, Don Manuel Azuaga, que éste: *“ha sido y es fundamental para establecer una solución dialogada al problema de los ruidos y ha sido una persona muy receptiva y colaboradora con las propuestas de funcionamiento del Aeropuerto de Barcelona, presentadas por el ayuntamiento a los vecinos”* así como que *“el presidente Azuaga ha sido el artífice de la solución que ha representado la disminución de las molestias acústicas producidas por los aviones.”*

Prueba del éxito de las medidas adoptadas por AENA al margen de las obligaciones impuestas por la DIA, es el hecho que en la sesión celebrada en el Congreso de los Diputados el pasado 13 de junio de 2007, las Comisiones de Fomento y Vivienda votaron favorablemente una enmienda transaccional en orden a mantener las condiciones ambientales actualmente existentes tras la rectificación que se produjo con la puesta en marcha de la tercera pista así

como el mantenimiento de la metodología de trabajo en orden a compatibilizar la ampliación del aeropuerto con la calidad de vida de la población de las proximidades del mismo.

En cualquier caso interesa poner de relieve que todas estas actuaciones dirigidas a la minimización de molestias han supuesto un importantísimo esfuerzo por parte de Aena, no sólo económico, sino también técnico y logístico, y a costa de llevar prácticamente al límite el equilibrio entre capacidad y eficacia de las instalaciones hasta la entrada en servicio del Nuevo Terminal Sur y disminución de su impacto acústico, ya que, una vez determinado el emplazamiento de la pista, la definición de las rutas de aterrizaje y despegue está fuertemente restringida por las condiciones meteorológicas, los requisitos técnicos y las normas reglamentarias en materia de navegación aérea.

Nos hallamos pues, en un supuesto con elementos análogos al supuesto Powell y Rainer resuelto por la Sentencia de 21 de febrero de 1990 del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, en el que se toma en cuenta que las autoridades demandadas han tomado todas las medidas adecuadas a su alcance para reducir el ruido que producen las aeronaves cerca de los aeropuertos.

Quinta.- EDIFICACION SOBREVENIDA. LA SENTENCIA DEL TRIBUNAL SUPERIOR DE JUSTICIA DE CATALUÑA DE 21 DE OCTUBRE DE 1999

I.- 1) Sin perjuicio de lo hasta aquí expuesto, no puede dejar de llamarse la atención sobre la circunstancia de que, **habiéndose ya iniciado el procedimiento administrativo (Convenios interadministrativos, Plan Director -en el que se delimitan las superficies necesarias para la ejecución de las actividades aeroportuarias y los espacios de reserva-, Declaración de Impacto Ambiental) y, por lo tanto, cuando ya se tenía conocimiento de la**

ubicación de la conocida como *tercera pista* y las consecuencias que ello comportaría en el tráfico aéreo, el Ayuntamiento de Gavá otorgó numerosas licencias de edificación que, precisamente ampararon la construcción de las viviendas de la mayoría de los vecinos denunciantes en el presente procedimiento, (como, por ejemplo, el sector Central Mar de Gavá, cuyos Programa de Actuación Urbanística y Plan Parcial fueron publicados a 12 de enero de 1998) sin adoptar ninguna medida urbanística en orden a restringir esta construcción ni sus efectos. Y ello cuando el propio Ayuntamiento de Gavá, así como otros ayuntamientos afectados, conocía tanto las previsiones del Plan Director al haber sido sometido a su consideración en información pública, como los informes emitidos por el Ministerio de Fomento respecto a sus planeamientos, tal y como preceptúa el Real Decreto 2591/1998 de 4 diciembre, sobre la Ordenación de los Aeropuertos de Interés General y su Zona de Servicio, en ejecución de lo dispuesto por el artículo 166 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

El Tribunal Constitucional, en reiterada jurisprudencia (STC 32/1983, 77/1984, 227/1988, 36/1994, 40/98, 149/98 y 204/2002) enumera estas fórmulas como instrumentos útiles de coordinación (emisión de informes previos en los ámbitos de la propia competencia, como son los dos casos descritos anteriormente) sin olvidar que el Estado no puede verse privado del ejercicio de sus competencias exclusivas por la existencia de otra competencia, aunque también exclusiva, de otras administraciones territoriales (STC 149/98).

2) De ello se deriva una doble consecuencia; de un lado, la inexistencia de previsión por esta parte respecto de la situación que ahora se cuestiona, ya que, no le consta a esta representación que la certeza de la instalación y puesta en funcionamiento de la nueva pista afectara a la clasificación y calificación del suelo, ni que se establecieran condicionamientos de aislamiento a los promotores que instaran el otorgamiento de las referidas licencias. Tales

circunstancias fueron puestas de manifiesto en la sentencia de fecha 21 de octubre de 1999, dictada por la Sección 2ª de la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, en la que, por lo que se refiere a la inactividad del Ayuntamiento de Gavá en este sentido, permitiendo la construcción en el ámbito que nos ocupa, expresaba lo siguiente:

“Constituye directriz general el planteamiento urbanístico, art. 6.1 del antedicho RD 1909-81, de 24 de julio, la Ubicación de los aeropuertos en zonas dispuestas al efecto, que garantice que los asentamientos urbanos más próximos no queden situados en el interior del área definida por la línea de índice de ruido correspondiente a 40 NBE.

En la ordenación del territorio confluyen intereses supralocales mientras en el urbanismo son meramente locales constituyendo ámbitos con competencias ostentadas por distintas administraciones que, en realidad, no siempre muestran la necesaria y debida coordinación. En el plano urbanístico la clasificación del suelo, en cualquiera de las leyes urbanísticas de los últimos años (Texto refundido de la Ley del suelo de 1976, Ley de valoraciones de 1990, Texto refundido estatal de 1992, Decreto-legislativo autonómico de 1990, Ley del suelo estatal de 1998), constituye una decisión discrecional salvo para aquel que reúna plenamente las condiciones estrictas para ser calificado como suelo urbano. La vocación urbanizadora del suelo urbanizable programado o no constituía y constituye una libre opción de los órganos de la administración con competencia urbanística, esencialmente los Ayuntamientos mediante sus aprobaciones iniciales y provisionales de los planeamientos generales de ordenación urbana o sus revisiones desclasificando suelo.

No parece que se produzca un estricto cumplimiento de la antes mencionada directriz cuando, a petición de AENA, certifica la Corporación actora que el Barrio de Gavá-Mar o la Pineda deriva del Plan Comarcal de Barcelona aprobado por la Ley 3 de diciembre d 1953, desarrollado en cuanto a aquel concreto lugar mediante el Plan Parcial de Parque Urbanizado y Ciudad Jardín Extensiva aprobado definitivamente por la entonces Comisión de urbanismo y Servicios Comunes de Barcelona y su Comarca del 13 de octubre de 1962. Ordenación que estuvo vigente hasta la entrada en vigor del Plan General Metropolitano que calificó directamente el suelo urbanizable no programado que ha venido siendo ordenado mediante los correspondientes instrumentos urbanísticos de desarrollo. Finalmente informa que las primeras licencias de edificación, ámbito de su estricta competencia , se remontan a comienzos de los sesenta, creciendo su número a finales de tal década y comienzos dl los

setenta con intensificación a partir de la aprobación del Plan general metropolitano de 1976.

Crecimiento urbanístico que continua en los alrededores del aeropuerto. Si bien no ostentan un carácter residencial sino terciario las instalaciones de Mas-Blau, en el municipio del Prat, constituyen promociones urbanísticas recientes, procedentes de suelo urbanizable, en los mismos límites de la actual zona Aeroportuaria, tal cual constata el Plan Director.

No se olvidaba el Plan General Metropolitano del sistema aeroportuario cuando al referirse a los Planes Parciales mediante los que se desarrollaría el suelo urbanizable fuera del aeropuerto establecía, en su artículo 190, se regulase restrictivamente la edificación o los usos permitidos, atendidas las exigencias de vecindad del aeropuerto y el sistema aeroportuario. Sin embargo 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 del tráfico efectuado, comenzados en el mes de setiembre de 1973, con posibilidad de su utilización par trabajos de urbanismo, en términos de 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 fuera asumida tras su publicación por el Consorcio de Información y documentación de Catalunya bajo el título “ Los niveles sónicos del aeropuerto de Barcelona “ (Corporación Metropolitana de Barcelona, 1975).

En el plano local regulador del ruido o inmisiones sonoras hallamos las Ordenanzas. Así la de Gava de 1998, a que se hizo mención en el fundamento jurídico quinto, al referirse a los valores guías de inmisión considera como zona de sensibilidad acústica la servidumbre Renfe con valores guías de inmisión 75 en horario de 8 a 22 horas y 65 de 22 a 8 horas, mientras la zona de sensibilidad moderada o B en la que se ubica el Barrio de Gavá-Mar el valor de inmisión lo reduce a 65 y 55 por lo que no parece tomar en consideración la existencia de la infraestructura de transporte aeroportuario. En la Ordenanza municipal barcelonesa, aprobada el 26 de marzo de 1999, art.44, al referirse a la integración del ruido a la gestión ambiental se contempla la actuación del Mapa de Ruidos, al tiempo que se regula la reclamación de información a los organismos competentes, art.54, respecto al funcionamiento del Aeropuerto que pueda influir en el nivel del ruido ambiental de la ciudad. No constan menciones específicas al respecto, sino genéricas sobre inmisiones sonoras, en la Ordenanza de Gavá Reguladora de los usos de las vías públicas y de los espacios públicos, tras su publicación en el BOP de 11 de noviembre de 1998 con entrada en vigor el 27 siguiente.”

3) De otro, la improcedencia de atribuir a la Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental y a AENA la responsabilidad por las molestias sufridas por los vecinos, ya que tales edificaciones se construyeron cuando ya se tenía conocimiento de la ubicación de la pista de constante referencia y obviando totalmente este hecho.

II.- 1) Lo cierto es que, como se ha dicho, los tribunales de lo contencioso-administrativo ya se han pronunciado extensamente sobre la cuestión que ahora analizamos. El Ayuntamiento de Gavá planteó en su día recurso contencioso-administrativo, por el procedimiento de la Ley 62/1978 , en tutela de derechos fundamentales, contra la actuación material de las autoridades competentes permitiendo el aterrizaje o despegue de aeronaves que, con sus emisiones sonoras, ponen en peligro la integridad física de las personas que habitan en el barrio Gavá--Mar, dada la perturbación que producen en el sueño y en la salud en general e inciden en la intimidad personal y familiar y en la intimidad del domicilio, así como contra la desestimación presunta de peticiones formuladas en 30 de julio, 18 y 19 de agosto de 1998, en que solicitaban la adopción de medidas paliativas y la respuesta de la Dirección General de Aviación Civil de 30 de octubre siguiente. Dicho recurso fue desestimado mediante sentencia de fecha 21 de octubre de 1999, dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Sección 2ª). Contra dicha resolución se interpuso recurso de casación el cual fue igualmente desestimado mediante sentencia del Tribunal Supremo de veintisiete de abril de dos mil cuatro (DOCUMENTO N° 13)

2) Del contenido de a Sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, confirmada por el Tribunal Supremo, destacan, por lo que aquí interesa, las siguientes consideraciones:

A) En primer lugar, se refiere a la evolución del Aeropuerto de Barcelona, así como a una Memoria sobre Servidumbres Aéreas de dicho Aeropuerto, del

antiguo Ministerio del Aire, de 16 de octubre de 1958, que fijaba un límite de influencia en cuanto a la imposición de servidumbres que afectaba a Gavá, entre otros términos municipales, servidumbres que regula actualmente el Decreto 584/72, de 24 de febrero, desarrollando el art. 51 de la Ley, y habiendo luego un Sistema General Aeroportuario al que ya hacían mención las Normas Urbanísticas de 1976 en su art. 186, dada la preexistencia del Aeropuerto de Barcelona, respecto a la confección de aquellas Normas, que en los arts. siguientes regulaban las condiciones de edificación y de uso, seguridad aeroportuaria y suelo urbanizable fuera del Aeropuerto.

B) Se expresa igualmente que en la ordenación del territorio confluyen intereses supralocales mientras en el urbanismo son meramente locales, constituyendo ámbitos con competencias ostentadas por distintas administraciones que no siempre muestran la necesaria y debida coordinación, **y que en el plano urbanístico la clasificación del suelo, en cualquiera de las Leyes urbanísticas de los últimos años constituye una decisión discrecional salvo para aquél que reúna plenamente las condiciones estrictas para ser calificado como suelo urbano, añadiendo luego que la vocación urbanística del suelo urbanizable programado o no constituye una libre opción de los órganos de la Administración con competencia urbanística, esencialmente los Ayuntamientos, mediante sus aprobaciones iniciales y provisionales de los planeamientos generales de ordenación urbana o sus revisiones desclasificando suelo;**

C) que lo actuado no conduce a concluir un determinado número de decibelios, ni su incidencia real en las personas, tras remitirse a los arts. 14 y 53, 2 de la Constitución , refiriéndose también a que estamos ante unos elementos de prueba que si bien nos ilustran que en la zona de influencia aeroportuaria los decibelios soportados son más elevados que en otras zonas del territorio no ostentan un carácter incontrovertible en cuanto al exacto nivel sonoro, al no existir una fehaciencia acerca de la discriminación de sonidos naturales o artificiales en las medidas tomadas por la parte actora.

D) Se afirma que, si bien es cierto que el sometimiento a un ruido excesivo produce en los ciudadanos efectos perjudiciales fisiológicos o psicológicos incidiendo, también, en sus actividades de comunicación y trabajo, **no todo los ruidos proceden del mismo tipo de fuentes, habiendo ruidos evitables mediante su erradicación total o mediante la adopción de medidas que los hagan más soportables, y otros que son inevitables en nuestra civilización, en cuyo «último campo deben incluirse los aviones» -**

E) En definitiva, se concluye afirmando que no existen, elementos suficientes que conduzcan a entender una lesión en la integridad física o psíquica de las personas protegidas por el art. 15 de la Constitución, haciendo referencia a sentencias, (sentencia Powell y Rainer, de 21 de febrero de 1990),, del Tribunal Europeo de Derechos Humanos, **así como a que no se ha constatado medida alguna de la Corporación actora para frenar el crecimiento urbanístico en zona de tráfico aéreo en las que resta suelo pendiente de urbanización.**

Parece, pues, que las consideraciones de los dichos órganos jurisdiccionales son perfectamente trasladables al presente procedimiento, máxime si tenemos presente que se trata, precisamente, de la jurisdicción especializada en la mayoría de las cuestiones objeto de debate y que el ordenamiento jurídico-penal sólo puede ser aplicado con carácter de última ratio.

Sexta.- CONCLUSIONES.

En definitiva, de las alegaciones efectuadas y la documentación que las sustenta se concluye de modo palmario lo siguiente:

I.- Tanto Aena, como la Dirección General de Aviación Civil y Dirección General de Medio Ambiente han sido meros ejecutores de resoluciones firmes que amparan las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona y la puesta

en funcionamiento de la nueva pista, así como de unos convenios interadministrativos (en los que han participado, igualmente, la Generalitat de Catalunya y las administraciones locales implicadas).

II.- Los responsables de dichas instituciones, dentro del ámbito de sus respectivas competencias, han procedido al estricto cumplimiento de la DIA y, en particular, de su Condición 3º mediante la aprobación y ejecución del Plan de Aislamiento Acústico; el Plan de gestión de operaciones de despegue y aterrizaje, la limitación de operaciones de aeronaves del Capítulo 2 y del uso de la reversa; el establecimiento de rutas y operaciones encaminadas a la reducción del impacto acústico; el sistema gráfico de seguimiento de trayectorias y la red de medidores en continuo de ruido.

III.- La permanente actividad de la Administración General del Estado y de la Comisión de Seguimiento Ambiental encaminada a la reducción del impacto acústico derivado del proyecto de ampliación del aeropuerto mediante actuaciones normativas, materiales y económicas, lo que denota la constante preocupación de estas Administraciones por los aspectos medioambientales de la puesta en marcha de la tercera pista.

IV.- El mantenimiento de conversaciones y la adopción de acuerdos con las partes implicadas en orden a la mejora de las condiciones de vida de los vecinos afectados por la actividad aérea, habiéndose adoptada todas las decisiones de la CSAAB siguiendo el parecer mayoritario de las administraciones locales y la Generalitat de Catalunya.

V.- La realización de importantes obras no previstas en el proyecto inicial con un importantísimo coste en orden a la reducción de tales molestias.

VI.- La incorrección de la forma y métrica de las mediciones sonoras llevadas a cabo por la policía judicial y, por el contrario, el cumplimiento de los límites Leq previstos en la DIA conforme a los parámetros antes reseñados.

VII.- La realización de una *construcción sobrevenida* posterior a la aprobación del Plan Director y la inexistencia de previsión del Ayuntamiento de Gavá en orden a prevenir las molestias asociadas a la actividad aérea.

En su virtud, al Juzgado,

SUPLICAN: Que, tenga por presentado este escrito, con la documentación anexa, y por formuladas las alegaciones que en él se contienen.

Es justicia, que se pide en El Prat de Llobregat, a 26 de junio de 2007.

La Abogada del Estado
Amparo López Senovilla

Ldo. Rafael Entrena Fabré
Colegiado núm. 16.030