

INSTRUCCIÓN 3 EL PRAT DE LLOBREGAT
DILIGENCIAS PREVIAS 1094/05

AL JUZGADO

MARIA LUISA TAMBURINI SERRA, Procuradora de los Tribunales, obrando en la representación que tengo acreditada, en autos que al margen se referencian, de ASOCIACION DE VECINOS DE GAVA MAR, ante este Juzgado, **DIGO:**

Que a la vista del escrito de alegaciones presentado, junto a diversa documentación, por parte de la defensa de los acusados, esta parte a su vez efectúa en su descargo las correspondientes y correlativas

ALEGACIONES

Primera.- Nadie ha negado nunca la necesidad de ampliar el aeropuerto de Barcelona, obra pública de interés general. Lo único que se ha exigido siempre es que la ampliación se acomode a la ley. Así de claro y sencillo.

Al respecto es evidente que tanto las obras de ampliación del aeropuerto como su posterior utilización se supeditaban al preceptivo estudio de impacto medio ambiental. Pues bien, dicho estudio condicionó la construcción de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona al requisito de que se adaptaran diversas medidas para proteger el ecosistema. La protección de la aves y de las marismas quedó garantizada con medidas de naturaleza tan drástica y exigente como para condicionar incluso la propia ubicación y longitud de la pista. Por su parte, la protección de los ciudadanos que viven próximos al aeropuerto quedó garantizada con la previsión de posteriores estudios sobre rutas y medición del impacto acústico, estudios que en cualquier caso resultaban legalmente exigibles para la puesta en funcionamiento de la tercera pista. En este sentido, la exigencia básica del estudio de impacto medio ambiental se resume en este principio: que el aeropuerto funcione provocando el mínimo impacto acústico. De nuevo, así de claro y sencillo.

Segunda.- Insistíamos en la querrela, y seguimos insistiendo ahora, que una considerable parte de los requisitos técnicos exigibles para la puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona no se

cumplieron. La propia documentación que se aporta por la defensa así nos lo confirma pues sigue sin haber “rastros” de haberse cumplido presupuestos tan básicos y fundamentales como estos:

- Una red de medidores de ruido operativa y acomodada a todos los requisitos contemplados en la declaración de impacto medio ambiental.
- Un programa operativo de seguimiento y control del ruido basado en la red de inhibidores acorde con todo lo contemplado en la declaración de impacto ambiental, condición tercera, apartado e).
- Plan de control y gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje para minimizar el impacto acústico sobre la población.
- Sistema gráfico de seguimiento de las trayectorias.
- Publicación del NADP, para despegues en la tercera pista.

Por tanto, es rigurosamente incierto que la totalidad de requisitos técnicos que condicionaban la puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona hubiese sido respetado. De hecho, el acto administrativo que permitió la operatividad de la tercera pista fue en su día objeto de recurso y se encuentra pendiente de la Sentencia que dicten los Tribunales Contencioso Administrativos, debiéndose mencionar en cualquier caso que en su día ya se dictó un Auto acordando medidas cautelares para paliar, en parte, los perjuicios de toda índole causados por la irregular puesta en funcionamiento de la nueva pista.

Tan flagrante fue el desprecio a las exigencias legales que condicionaban la puesta en funcionamiento de la pista, que la propia titular del Ministerio de Medio Ambiente así lo reconoció en forma pública y sin ninguna retractación posterior, tal y como profusamente consta en la documentación acompañada a nuestro escrito originario de querrela.

Y por si todo lo anterior no bastara, merece recordarse como el informe de los Mossos d'Esquadra, practicado a instancias del Ministerio Público, nos recuerda como los estudios previos que posibilitaron la puesta en funcionamiento de la tercera pista fueron manipulados (textualmente: varios folios fueron arrancados). Así de claro, triste y sencillo.

Tercera- Seguimos insistiendo en que las mediciones sónicas realizadas por AENA son fruto de la más absoluta arbitrariedad (los sonómetros se han colocado de forma absolutamente interesada, siendo por otra parte radicalmente falso, como se dice en el escrito que contestamos, que uno de ellos se encuentra en las dependencias policiales próximas a la autovía, por cuanto dichas dependencias se encuentran lejos del referido vial y en primera línea de mar).

Lo único cierto y acreditado, y en este caso reconocido por la propia Dirección General de Aviación Civil y por AENA, es que los controles sonométricos

posteriores a la puesta en funcionamiento de la tercera pista rebasaban (en realidad desbordaban por completo) las originarias previsiones.

Y así es como todas las mediciones practicadas por la Consellería de Medi Ambient, los Ayuntamientos afectados, y la propia policía autonómica, dan como resultado una flagrante vulneración de la normativa de protección acústica tanto europea, como estatal, como autonómica.

Lo que resulta un auténtico despropósito es que los imputados ya no sólo pretendan burlar la ley, sino que explícitamente reconozcan no tener ni la menor idea de la existencia de la Ley Catalana sobre ruido, alguno de cuyos preceptos resultan objetiva y flagrantemente vulnerados.

Por todo lo expuesto, resulta evidente que los niveles máximos de ruido contemplados por el estudio de impacto medio ambiental fueron superados con creces en la realidad.

Pero es que hay más. No olvidemos que el propio estudio exigía minimizar al máximo el impacto acústico. Pues bien, resulta un hecho objetivo e indiscutible que dicha exigencia fue despreciada. Los hechos así lo demuestran:

- Se pone en marcha la tercera pista con un rol de utilización de pistas que provoca una tremenda contaminación acústica. Se nos permitirá afirmar que lo anterior es un hecho público y notorio e incluso reconocido por la propia Dirección General de aviación civil.
- A propuesta de la ASOCIACION DE VECINOS DE GAVA MAR se cambia el sistema de rol de pistas y se introduce uno nuevo que en modo alguno merma la capacidad del aeropuerto, como así reconocieron todos los imputados.
- Este sistema, hoy operativo, minimiza y mucho la contaminación acústica, de lo que se deduce que estos años de brutal sufrimiento para los vecinos resultaron completamente gratuitos. Una vez más, así de claro, triste y sencillo.

Cuarta.- Al hilo de lo anterior, podemos realizar una primera y básica conclusión: si el estudio de impacto medio ambiental supeditaba la puesta en funcionamiento de la tercera pista a que ésta provocara el mínimo impacto acústico, y los propios imputados han reconocido que dos años después se redujo muy considerablemente el impacto, es un hecho indiscutible que las cosas se hicieron mal, muy mal, y sólo la formulación de la querrela, las quejas ciudadanas, y la movilización de tantos y tantos (Congreso de los Diputados, Síndic de Greuges, Defensor de Pueblo, Ayuntamientos afectados) provocó lo que era una exigencia previa: que la minimización del impacto se garantizara en origen (no tarde, en forma muy costosa y bajo presión).

Lo que resulta objetivamente incierto es que ahora se nos diga que estemos ante medidas “adicionales” adoptadas en favor de los vecinos de forma graciable. Nada más lejos de la verdad pues nada menos que el Congreso de

los Diputados, en una de las pocas votaciones por unanimidad obtenidas en la presente legislatura, exigió que la propuesta de esta Asociación de vecinos se sometiera a estudio para implantarlas si se demostraba, como se demostró, que podía traducirse en una importantísima merma en la contaminación acústica por el ruido de las aeronaves, sin demérito ninguno a la capacidad aeroportuaria.

No estamos por tanto ante un acto graciable de los imputados, sino ante la respuesta a una presión de todos los poderes del estado, lo que finalmente se ha traducido simple y llanamente en cumplir la ley: si existía un sistema de utilización de pistas que minimizaba el impacto, éste debía de utilizarse conforme exigía la declaración de estudio de impacto medio ambiental. Se nos permitirá insistir otra vez: así de claro y sencillo.

Quinta.- El correlativo que contestamos tergiversa por completo la realidad.

La Sentencia del Tribunal Supremo invocada se dictó teniendo como único objetivo el sistema operativo de vuelos previo a la construcción de la tercera pista. Es decir, el sistema operativo preexistente y que gozaba de todas las prerrogativas legales y de servidumbres aeronáuticas, y que perfectamente conocían todos los vecinos de las poblaciones que circundan el aeropuerto.

Lo que ha acontecido es que el aeropuerto de Barcelona ha cambiado por completo, estamos en realidad ante un nuevo aeropuerto: antiguamente la práctica totalidad de despegues se dirigían al mar y ningún aterrizaje sobrevolaba el barrio costero de Gavá, maniobra aeronáutica que para los Mossos d'Esquadra y la Fiscalía constituye un claro delito y que por ello solicitaron incluso su prohibición cautelar.

Por tanto, no se intente confundir a nadie sacando de contexto el contenido de una Sentencia. Aquí lo que se exige es que se cumplan los condicionantes legales que debían garantizar una vida digna para más de 300.000 personas como condición imprescindible para poner en marcha una nueva pista en el aeropuerto.

Es cierto que en los últimos años se ha construido mucho en la zona litoral de la provincia de Barcelona, y se ha hecho con licencia urbanística de los Ayuntamientos, conforme planeamientos urbanísticos de la Generalitat de Catalunya y sin oposición ninguna de los titulares de las servidumbres aeronáuticas. En efecto, nunca ningún poder público ni AENA se opuso a la construcción de nuevas viviendas en las poblaciones de Gavá o de Castelldefels.

En cualquier caso, lo que se nos dice de contrario, respecto a que el problema que aquí nos ocupa radica en la construcción de nuevas viviendas, cae por su propio peso si se tienen en cuenta dos consideraciones básicas:

1. El aeropuerto de El Prat está tan próximo a Barcelona como a Gavá Mar. De hecho, las pistas se hallan mucho más cercanas a las poblaciones de Sant Boi de Llobregat, Viladecans y El Prat. Depende del rol de utilización

de pistas y trayectoria de los despegues, el que se afecte a una u otra población. Pues bien, el estudio de impacto medio ambiental exigía el mínimo impacto, lo que se traduce (si se opera con un mínimo de lógica e inteligencia) en utilizar al máximo de sus posibilidades las trayectorias dirigidas al mar. Pues bien, el sistema que se puso operativo no preveía ni despegues ni aterrizajes hacia el mar. Así de absurdo y arbitrario.

2. Absolutamente todas las construcciones que se ubican en el norte de Gavá Mar, las más directa y objetivamente afectadas por los aterrizajes por la tercera pista, se hallaban construidas desde hacia más de 30 años el momento en que se puso en marcha el plan director que permitió la construcción de la tercera pista. Por tanto, todos estos vecinos se instalaron a vivir próximos a un aeropuerto cuyas pistas cruzadas les garantizaban una vida absolutamente digna. Si después se cambia el sistema aeroportuarios (pero condicionando el cambio a minimizar al máximo el impacto acústicos) , es lógico que los vecinos se rebelen cuando sencillamente se les desprecia. Y es lógico, y exigible en un estado de derecho, que acudan a los tribunales cuando la propia fiscalía y los Mossos d'Esquadra les hablan de la comisión de un delito contra el medio ambiente, e informes de prestigiosos médicos forenses reconocen una afectación muy grave sobre las personas.

Sexta.- En forma correlativa se nos permitirá también a nosotros, realizar extraer conclusiones:

1. La Dirección General de Aviación Civil permitió poner en marcha la tercera pista del aeropuerto de Barcelona sin que se cumplieran todos los requisitos técnicos exigibles, y además despreciando el principio fundamental que condicionaba su puesta en marcha, a la exigencia de que se minimizara al máximo el impacto acústico.
2. Sólo tras múltiples denuncias ante todas las instancias, de una auténtica rebelión ciudadana, y tras incoarse las presentes diligencias, los responsables de la puesta en funcionamiento de la tercera pista reaccionaron, sustituyeron el rol de pistas, y hoy sí se acomodan dicho rol a la exigencia de que el impacto acústico se minimizara al máximo.
3. Al día de la fecha sigue como “espada de Damocles” frente a todos los ciudadanos afectados la previsión de que, tras la entrada en funcionamiento de la nueva terminal del aeropuerto, se opere con pistas independientes y por tanto se vuelvan a utilizar las pistas en la forma en que provocaron la gravísima contaminación acústica que dio origen a nuestra querrella. Esta es la triste realidad: la previsión actual es que la inversión de 20.000.000.- €, no haya servido para nada, de que el sistema provisional adoptado resulte a la postre una burla a los ciudadanos (dejo de torturarte dos años para volver a empezar) y en definitiva que, pese a reconocer que las cosas se hicieron mal de raíz, sólo se hayan corregido “provisionalmente”.

En su virtud,

SOLICITO AL JUZGADO: Se una a las actuaciones el presente escrito de contestación a las alegaciones formuladas por la defensa.

OTROSI DIGO: Que como diligencia de investigación imprescindible para el derecho de defensa de esta parte se interesa, y por ello

SOLICITO AL JUZGADO: Se fije día y hora para la ratificación de los informes médico-forense acompañados a nuestro escrito originario de querrela.

El Prat de Llobregat, a 24 de julio de 2007.

Ldo. DAVID JURADO BELTRAN