

COMISIÓN EUROPEA

Dirección General XI de Medio Ambiente
Rue de la Loi 200, B- 1049 Bruselas (Bélgica)

Asunto: Queja por infracción del Derecho Comunitario en el proceso de aprobación, autorización y puesta en funcionamiento de la ampliación de diversos aeropuertos.

I.- Barcelona.

QUEJA de ANAITA, PROU SOROLL y A3CA a la Comisión Europea



COMISIÓN EUROPEA

Dirección General XI de Medio Ambiente
Rue de la Loi 200, B- 1049 Bruselas (Bélgica)

Asunto : Queja por infracción del Derecho Comunitario en el proceso de aprobación, autorización y puesta en funcionamiento de la ampliación del aeropuerto de Barcelona- El Prat-

DENUNCIANTES:

Don Luis Ramírez Vera, con DNI nº 1.084.031, con domicilio a efectos de notificaciones en Madrid, DP 28028, Plaza Basilea nº 4 entreplanta izquierda, en nombre y representación, y como Presidente de la **ASOCIACIÓN NACIONAL DE AFECTADOS POR EL IMPACTO DEL TRÁFICO AEREO, (ANAITA)** NIF G85559615, Registrada en el Registro Nacional de Asociaciones de España, sección 1, número nacional 591860 y en el Registro de Grupos de Interés de la Comisión Europea, con el número de identificación 78726594243-50,

y

Don Josep Velasco Ramírez con **D.N.I. 36450276Z** con domicilio Paseo de Ronda nº 30 de Castelldefels 08860 (Barcelona) como presidente y en representación de la **“ASOCIACIÓ PLATAFORMA CONTRA EL SOROLL I CONTAMINACIÓ QUÍMICA DELS AVIONS” DE CASTELLDEFELS, (“PROU SOROLL”)** con domicilio en calle Terrasa nº 5 de Castelldefels (Barcelona) D.P. 08860, Inscrita en el Registro del Departamento de Industria de la Generalitat de Catalunya con el número 3289 y CIF G-64096514.

Los denunciantes señalan como domicilio a efectos de notificaciones el de Madrid, DP 28028, Plaza Basilea nº 4 entreplanta izquierda, domicilio de ANAITA.

1. OBJETO Y ANTECEDENTES DE LA QUEJA Y LA DENUNCIANTE

1.1. Objeto de la queja

Se presenta esta queja como ejemplo práctico de los hechos que han sido objeto de queja simultáneamente presentada por la **ASOCIACIÓN NACIONAL DE AFECTADOS POR EL IMPACTO DEL TRÁFICO AEREO, (ANAITA)**, por la deficiente incorporación del derecho comunitario en la legislación y práctica administrativa relativa a la autorización y funcionamiento de infraestructuras aeroportuarias en España, y con el fin de que las infracciones del derecho comunitario que se denuncian sean corregidas, en el caso del aeropuerto de Barcelona El Prat, de una forma efectiva, con restitución de los derechos a un medio ambiente adecuado a la calidad de vida y para la protección de la biodiversidad, de acceso a la información,

participación pública y acceso a la justicia que han venido siendo sistemáticamente vulnerados.

Para evitar repeticiones, no se traslada a esta queja la argumentación de la queja general de ANAITA que se anexa¹, por lo que esta queja no pueda ser entendida ni valorada en cuanto a sus fundamentos sin la anterior. Para facilitar la comprensión conjunta de ambas quejas se ha procurado seguir en lo posible el mismo sistema y metodología.

1.2. Sobre los denunciantes

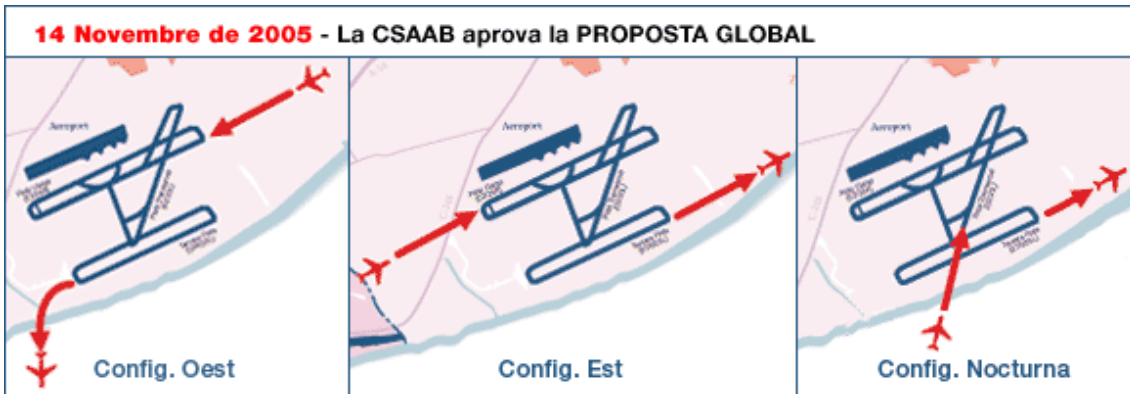
ASOCIACIÓN “PLATAFORMA CONTRA EL SOROLL I LA CONTAMINACIÓ QUÍMICA DELS AVIONS” DE CASTELLDEFELS (PROU SOROLL) es socia fundadora de la ASOCIACIÓN NACIONAL DE AFECTADOS POR EL IMPACTO DEL TRÁFICO AEREO, (ANAITA). Fue constituida a finales del año 2005, tras un año de activismo de vecinos del municipio de Castelldefels, situado al oeste del aeropuerto de Barcelona-El Prat, actualmente a 7,3 Km de la cabecera de pista.

Con la puesta en funcionamiento de la denominada tercera pista (07R/25L, la más cercana al mar) y las nuevas configuraciones de vuelo aplicadas con ello, en septiembre de 2004, se inundó de ruido a todas las poblaciones cercanas o limítrofes con el aeropuerto de Barcelona. Concretamente se contaminó medioambientalmente y de forma grave las poblaciones de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sitges, Begas y El Prat de Llobregat, como se puede apreciar en el siguiente gráfico.



Ante el brutal impacto acústico para decenas de miles de personas, que ello supuso, y después de una auténtica rebelión ciudadana y presiones institucionales de todo tipo, después de más de un año de tortura, se cambió el rol de pistas, como se ilustra:

¹ Anexo I. Queja de ANAITA



Si bien en un principio, para que se aprobara esta nuevas configuraciones de vuelo, y desactivar la fuerte contestación ciudadana, se aseguró por parte de AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (A.E.N.A., organismo dependiente del Ministerio de Fomento del Gobierno de España), que sobre Castelldefels, sólo despegarían el 5% de los aviones (los más pesados y por tanto ruidosos o más contaminantes), que no podían girar inmediatamente hacia el mar, en configuración “oeste”, y todos los aterrizajes del aeropuerto, cuando por causas meteorológicas funcionase en configuración “este”, (entre el 10 y el 15% del tiempo, se justificó). Con el paso del tiempo, los hechos han demostrado la falsedad de tales afirmaciones y que todo ello obedecía más a un modo de disolver la fuerte contestación ciudadana, que a una solución real y definitiva para el cese de la contaminación acústica y química a la que están siendo sometidas miles de personas.

Efectivamente, durante el primer año de la utilización de estos nuevos roles o usos de pista, el porcentaje prometido del 10% del tiempo en que el aeropuerto funcionaría en configuración “este” fue superior al 30%, tal y como certificó la Oficina Municipal de Seguimiento y Control del Aeropuerto (O.M.S.I.C.A.) del Ayuntamiento de Castelldefels y que, por ejemplo, en estos últimos meses de marzo y abril de 2011, con datos extraídos de los publicados por la propia AENA en su web, los aviones sobrevolaron Castelldefels alrededor del 50% del tiempo. Lo que supone miles de aviones sobre los ciudadanos (entre 40 y 50 por hora), a unos 300 metros de altura y con inmisiones acústicas de cada uno de ellos superiores a los 70 decibelios. Es decir, alrededor de un avión por minuto y medio, aproximadamente, desde las 07,00 a las 23,00 horas.

Todo ello se puede contrastar mediante un sistema informatizado de los medidores de ruido, instalados por AENA, ante las exigencias ciudadanas en diferentes lugares cerca de la trayectorias de los aviones, que se puede consultar vía internet: [WebTrak \(http://bcn331.webtrak-lochard.com/webtrak/bcn\)](http://bcn331.webtrak-lochard.com/webtrak/bcn).

Con anterioridad a la constitución formal de la Asociación, la plataforma informal intervino en protestas, manifestaciones y quejas ante la Entidad pública empresarial AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA), siendo la desestimación de sus peticiones el objeto de su constitución formal como asociación.

Los antecedentes y motivos de constitución de ANAITA ya han sido expuestos en la referida queja simultánea de ésta.

2. DERECHO COMUNITARIO INFRINGIDO

Directiva 2001/42/CE de 27 de junio de 2001 relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, al no haberse llevado a cabo la preceptiva evaluación ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del aeropuerto de Barcelona-El Prat, aprobado el 22 de octubre de 1999, que debería haberse aprobado en el año 2007, conforme a derecho interno.

Directiva 85/337/CEE del Consejo de 27 de junio relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente:

- Al no haberse hecho pública la autorización de la ampliación del aeropuerto.
- Por la deficiente e insuficiente evaluación ambiental de los efectos ambientales de la ampliación del aeropuerto, llevada a cabo en el año 2002.
- Por la falta de evaluación ambiental de las operaciones de aproximación y despegue que se pusieron en funcionamiento tras la ampliación, distintas a las contempladas en el Plan Director y en el Estudio de Impacto Ambiental sometido a información pública.
- Por la privación del derecho a un recurso de todo el procedimiento de ampliación del aeropuerto, al no existir acuerdo susceptible del mismo.
- Por no haber permitido una participación real y efectiva del público desde las primeras fases de adopción del acuerdo de ampliación, cuando todas las opciones son posibles y la capacidad de influir del público es real.

Directiva 2002/30/CEE del Consejo de 26 de marzo de 2002 sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios;

- Al no haberse adoptado el procedimiento de enfoque equilibrado en las medidas adoptadas para paliar la afección acústica de las operaciones del aeropuerto, ni durante el procedimiento de planificación y autorización del proyecto, ni posteriormente tras su puesta en funcionamiento.
- Omisión de la participación pública en el procedimiento de adopción de las medidas restrictivas de las operaciones finalmente aprobadas.

Directiva 2002/49/CE del Parlamento y del Consejo, de 25 de junio de 2002 sobre evaluación y gestión del ruido ambiental,

- Al haberse adoptado los mapas de ruido y plan de acción sin una participación real y efectiva, y fuera del plazo establecido.
- Al no llevarse a cabo una evaluación de las molestias a la población
- Al haberse aprobado una servidumbre y plan de acción contrarios a los objetivos de la Directiva.

Vulneración de derechos y principios fundamentales amparados por el TRATADO DE LA UE siguientes:

- Protección del medio ambiente: principio de prevención, reducción de la contaminación en la fuente y quien contamina paga.
- Derecho a un recurso para la tutela judicial efectiva
- Prohibición del abuso de derecho y vulneración del derecho a la seguridad jurídica

3. INFRACCIÓN DE LA DIRECTIVA 2001/42/CE

En el procedimiento de revisión del Plan Director del aeropuerto de Barcelona-El Prat se está infringiendo la Directiva 2001/42/CE de 27 de junio de 2001 relativa a la evaluación de los efectos de determinados planes y programas sobre el medio ambiente, desde el momento en que todavía no se ha llevado a cabo la preceptiva evaluación ambiental estratégica de su revisión, la cual, conforme a nuestro derecho interno debería haberse producido en las fases más tempranas del procedimiento de revisión, que debería haber concluido antes del 22 de octubre de 2007.

El Real Decreto 2591/1998, de 4 de 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, determina en su artículo 7 que *Los Planes Directores de los aeropuertos se revisarán siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deberán actualizarse, al menos, cada ocho años.*

El Plan Director fue aprobado por Orden de 22 de octubre de 1999 luego, al menos, debería haberse revisado antes del 22 de octubre de 2007, y decimos cuanto menos por cuanto con motivo de la puesta en funcionamiento de la operatividad aeroportuaria, tras la ampliación del 2002, se produjeron modificaciones sustanciales en la huella acústica del aeropuerto, modificaciones que deberían haber dado lugar a la revisión del Plan Director, conforme establece la ORDEN FOM/926/2005, de 21 de marzo, por la que se regula la revisión de las huellas de ruido de los aeropuertos de interés general (BOE n. 88 de 13/4/2005), cuando se produzcan cambios significativos, entre otros factores, que impliquen modificación de cualquier parte de la trayectoria. Como más adelante veremos, las trayectorias del aeropuerto inicialmente previstas en el Plan Director de 1999 para el escenario de su ampliación a 3 pistas, fueron modificadas en varias ocasiones, tras la puesta en servicio de la ampliación, culminando en una última modificación en noviembre de 2005. Para llevar a efecto las nuevas rutas y sistema operativo del aeropuerto tuvieron que hacerse de nuevo obras, las cuales no fueron sometidas a ningún procedimiento de evaluación ambiental (ni de planes ni de programas) lo cual al menos precisaba de una motivación de porqué no se sometía a ninguno de dichos procedimientos.

Sin embargo, recientemente, mediante la Orden FOM/3320/2010 de 16 de noviembre de 2010, por la que se aprueban las servidumbres aeronáuticas acústicas, el Plan de acción asociado y mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona, se ha modificado el Plan Director tan sólo en cuanto a las huellas de ruido, según su Disposición adicional única, sin seguir el procedimiento contemplado en esta Directiva, y sin que la fase de información pública que se ha celebrado, haya sido real ni efectiva, - las alegaciones de los afectados han sido ignoradas- tal y como se acredita por la referida Orden, publicada en el BOE nº 311 de 23 de diciembre de 2010.

La revisión de los planes directores fue solicitada con carácter general por ANAITA al inicio de sus 88 peticiones.

4. INFRACCIÓN DE LA DIRECTIVA 85/337/CEE

La Directiva 85/337/CEE del Consejo de 27 de junio de 1985 relativa a la evaluación de las repercusiones de determinados proyectos públicos y privados sobre el medio ambiente ha sido infringida por diferentes motivos, tanto en la fase de planificación y aprobación de la ampliación del aeropuerto como en la fase de ejecución del proyecto y de su puesta en servicio o funcionamiento.

4.1. Falta de autorización que se haya hecho pública del anteproyecto o proyectos de ampliación del aeropuerto.

Dice la Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General del Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona (BOE 16 DE 18 DE ENERO DE 2002) que *“El proceso de ampliación del aeropuerto de Barcelona, iniciado formalmente en 1988, año en que se redactó la primera versión del plan director, y cuyos actos preparatorios fueron anteriores, incluía la construcción de una nueva pista, situada en un ámbito inmediato a la ahora prevista. En este largo proceso, los objetivos y el marco estratégico y ambiental de la ampliación se definen con la firma , el 16 de abril de 1999, 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 Cataluña, el Consejo Comarcal del Baix Llobregat y los ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat. El acuerdo básico para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, firmado el 2 de julio de 1998 por la Generalitat de Cataluña y los ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat establece asimismo el objetivo del modelo aeroportuario a proyectar con una capacidad de 90 operaciones por hora, lo que permitiría doblar la cifra de movimientos anuales, y la definición del aeropuerto como Hub intercontinental, condición de diseño indispensable que permite el crecimiento y desarrollo económico del aeropuerto.*

También dice que *el Real Decreto 1131/1988, 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental, **previa a la resolución administrativa que se adopte** para la realización o, en su caso, autorización de las obras, instalaciones o actividades comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.*

Pues bien, pese a todo ello, esa resolución administrativa de autorización de la ampliación no se conoce, ni se ha hecho pública, como tampoco han sido publicados oficialmente los convenios o acuerdos que dieron lugar a esta ampliación que la DIA cita como antecedentes, a excepción del Plan Director, acuerdos que pese a definir y configurar la ampliación a la tercera pista, fueron excluidos de cualquier trámite de información y participación pública.

Confirma dicha ausencia de autorización la *RESOLUCIÓN de 27 de septiembre de 2004, de la Dirección General de Aviación Civil, para la autorización de la puesta en*

funcionamiento de la Pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona², obras incluidas en el “proyecto” de ampliación evaluado ambientalmente mediante Resolución de 29 de enero el 2002.

En ésta, se cita como antecedente autorizatorio, es decir, como proyecto cuya puesta en funcionamiento se autoriza, el plan director: “*el marco general de necesidades de infraestructuras aeroportuarias definidas en el Plan Director del aeropuerto de Barcelona*”.... Para alcanzar este objetivo, la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) ha promovido la construcción de una nueva pista paralela a la 07-25 existente, con designación 07R-25L, enmarcada dentro del ámbito de actuaciones del proyecto de ampliación del aeropuerto.

Y se justifica el cumplimiento de la legalidad del procedimiento diciendo:

De acuerdo con el artículo 9, apartado 1, de la Ley 31/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, el Ministerio de Defensa ha emitido informe favorable para la puesta en funcionamiento de dichas infraestructuras. De acuerdo con el artículo 6 de la mencionada Ley, la Comisión Interministerial entre Defensa y Fomento ha aprobado los nuevos procedimientos de vuelo para la entrada en servicio de la nueva pista 07R-25L.

De acuerdo con la Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, que formuló declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, se ha recibido escrito de AENA acreditando el cumplimiento de los requisitos para el escenario de la entrada en servicio de la nueva pista.

Habiéndose cumplido, por tanto, todos los anteriores trámites preceptivos, (entre los que no figura la autorización del proyecto de construcción propiamente dicho) recibida de la Entidad Pública Empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) petición de puesta en funcionamiento de las instalaciones, acompañada de certificación de cumplimiento de requisitos y obligaciones de seguridad aplicables, y una vez examinadas las características de las infraestructuras aeronáuticas para acreditar sus condiciones de uso, según las normas nacionales e internacionales de aviación civil, esta Dirección General, en virtud de lo establecido en el artículo 9, apartado 1, de la Ley 31/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea, y en el ejercicio de las funciones asignadas en el apartado 1.g) del artículo 13 del Real decreto 1475/2000, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, resuelve autorizar la puesta en funcionamiento de la pista 07R-25L del Aeropuerto de Barcelona y sus calles de rodaje asociadas, desde el día 30 de septiembre de 2004, en las condiciones de operación aprobadas (se desconoce cuales sean esas condiciones de operación y el acto que las legitima) y con los procedimientos que en cada momento figuren en las publicaciones aeronáuticas correspondientes.

Quiere ello decir, que nuestra administración aeronáutica no considera ni preceptivo ni la necesario seguir un procedimiento reglado de autorización, ni la publicación del acto que autoriza - con su correspondiente transparencia y publicidad – los proyectos de construcción de aeropuertos y sus ampliaciones, privándose así a los afectados de la posibilidad de un recurso, al no disponer de acto de autorización alguna contra el cual

² <http://www.boe.es/boe/dias/2004/09/29/pdfs/A32501-32502.pdf>

recurrir, tal y como se ha puesto de manifiesto en la queja general de ANAITA y particular del aeropuerto de Madrid-Barajas.³

Ello no obstante, esta puesta en funcionamiento, tan breve y sin contenido real alguno, que poco condice del significado de la afección de la actividad cuyo inicio se autoriza, fue recurrida por los afectados como más adelante veremos, sin ningún éxito, como era de esperar, dada la ausencia de un marco normativo coherente.

La falta de autorización y publicación de la autorización de ampliación del aeropuerto, además de ser contraria al derecho interno, **vulnera el artículo 9 de la Directiva** que establece, en su redacción entonces vigente, que

Cuando se adopte una decisión , la o las autoridades competentes pondrán a disposición del público interesado :

- el contenido de la decisión y las condiciones que eventualmente le acompañen ,

- los motivos y consideraciones en los que se basa dicha decisión , cuando esto esté previsto en la legislación de los Estados miembros .

La necesidad de autorización, entendida como “*la decisión de la autoridad o de las autoridades competentes que confiere al maestro de obras el derecho a realizar el proyecto*”, se deduce también del **artículo 1 de la Directiva**.

4.2. La falta de proyecto o anteproyecto de construcción

Pero más grave es aún que la citada Resolución de puesta en funcionamiento de la ampliación del aeropuerto de Barcelona NO sea el resultado de la ejecución de un proyecto global y de conjunto, sobre el que se supone se ha pronunciado la Declaración de impacto ambiental.

La necesidad y definición de un proyecto de conjunto o ante-proyecto para la autorización y contratación de obras públicas viene establecida en nuestro derecho interno en el Reglamento General de Contratación, aprobado por Real Decreto 3410/1975 de 25 de noviembre, de aplicación hasta el año 2001 en que fue derogado y sustituido por otro. Dicho reglamento exigía en el artículo 58 la redacción del proyecto global sin fraccionamiento en varios proyectos, previéndose en el artículo 60 la elaboración de un anteproyecto en obras de cierta entidad y complejidad, como requisito ineludible para la aprobación de las obras y el gasto, caso en el que se encuentra el aeropuerto de Barcelona. En qué consistía un anteproyecto venía definido en el art. 61, donde se indicaba qué documentos lo componían, al tiempo que reiteraba la necesidad de su aprobación según las normas particulares de cada Departamento ministerial. La aprobación de un anteproyecto permitía la redacción de proyectos parciales en que

³ Como ya exponíamos en la queja de ANAITA, adjunta en el Anexo I, todo proyecto de aeropuerto, modificación estructural u operativa del mismo o la transformación de un aeródromo en aeropuerto, requiere la autorización de la Subsecretaría de Aviación Civil para su construcción o apertura, según artículo 5 del Real Decreto 2858/1981, de 27 de Noviembre, sobre Calificación de aeropuertos civiles, norma vigente y actualizada por el artículo 8 de la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea.

podía subdividirse el anteproyecto a los efectos de su contratación y ejecución independientes, si bien la modificación de un proyecto parcial debía comportar la modificación del anteproyecto. Es decir el anteproyecto y sus proyectos parciales de ejecución venían a cumplir la condición de proyecto al que se refiere la Directiva 85/337, por lo que la falta de aprobación y de publicidad no cabían en nuestro derecho interno, no solo en virtud del Reglamento de Contratación, sino también en virtud de la **Ley 30/92 de de 26 de noviembre**, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, cuyo artículo 60.1 recomienda al órgano competente la publicación de los actos administrativos cuando concurren razones de interés público y más razones de interés público que las que concurren en este supuesto, difícilmente las encontraríamos.

De forma semejante el Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, que vino a sustituir el Real Decreto 3410/1975 de 25 de noviembre, determina en el artículo 121: *Cuando en una obra concurren especiales circunstancias determinadas por su magnitud, complejidad o largo plazo de ejecución podrá acordarse por el órgano de contratación la redacción de un estudio informativo o un **anteproyecto** de la misma, con el alcance y contenido que se establezcan en el propio acuerdo, sin perjuicio de lo establecido en el art. 122 de este Reglamento*, estableciéndose en el artículo 123.1. la necesidad de aprobación del anteproyecto por el órgano de contratación, tras lo cual *“quedará autorizada la redacción del proyecto o proyectos que en el mismo se indiquen que deberán ser objeto de contratación y ejecución independientes”*. En los artículos 125, 126 y 127 se definen las condiciones para la aprobación y contenido de los proyectos de obras públicas.

Por otro lado la realización de proyectos de infraestructura e instalaciones de los aeropuertos es una de las competencias que el Artículo 82 (en su redacción anterior a la modificación de la ley 53/2002) de la Ley 4/1990, de 29 de junio, de Presupuestos Generales del Estado para 1990, por la que se crea el ente público AENA, confiere a este organismo, por lo que queda claro que AENA debería haber aportado un anteproyecto de las obras de ampliación y sus correspondientes proyectos independientes de ejecución, al expediente de evaluación de impacto ambiental, para su examen y estudio por el público interesado en hacer alegaciones al mismo, y posterior evaluación por el órgano ambiental.

La ausencia de proyecto (anteproyecto en versión española) queda evidenciada en la propia DIA del 2002, en la que no se menciona que se haya cumplido con lo establecido por el artículo 3 del Real Decreto Legislativo 1302/1986 de 28 de junio de Evaluación de impacto ambiental (entonces vigente) de someter a información pública el proyecto y el estudio de impacto ambiental, pues sólo se presentó **una memoria resumen del proyecto**, la misma que se tuvo en cuenta para la realización de las consultas previas a la redacción del estudio de impacto ambiental, lo cual es evidentemente insuficiente para hacer una evaluación ambiental apropiada como veremos.

Y es que tampoco esta forma de actuar cumple con el procedimiento establecido en el Real Decreto 1131/1988 de 30 de septiembre por el que se aprueba el Reglamento de Evaluación de Impacto Ambiental, cuando en su artículo 16 dice que el órgano sustantivo remitirá al órgano ambiental el expediente para su evaluación, expediente que debe estar integrado por *“el documento técnico del proyecto”*.

La ausencia de anteproyecto, y sus correspondientes proyectos de desarrollo, en base a los cuales formular la declaración de impacto ambiental, explican porqué **la DIA formulada tiene carencias importantes que la convierten en un mero trámite formal para justificar el cumplimiento de una obligación de evaluar un proyecto complejo, con varias infraestructuras asociadas, que hubieran requerido hacer previamente una evaluación ambiental estratégica, propia de un plan, o bien, llevar a cabo, a posteriori una evaluación de impacto ambiental específica de cada proyecto, tal y como la propia DIA sugiere y veremos en el siguiente apartado 4.3.**

A falta de autorización, la Resolución de 9 de enero de 2002 por la que se formula la declaración de impacto ambiental ha sido usada a modo de PSEUDO AUTORIZACIÓN, pero blindada a toda posibilidad de recurso, pues ni nuestro derecho interno, ni la propia Administración, ni nuestra jurisprudencia confieren a la DIA la condición de acto administrativo que suponga una decisión sobre la aprobación del proyecto, ya que ni es vinculante (en caso de desacuerdo entre el órgano ambiental y el órgano sustantivo decide el Consejo de Ministros, en uno u otro sentido según el artículo 4.2 del R.D.L. 1302/1986 de 28 e junio de Evaluación de Impacto Ambiental) ni pone fin a ningún procedimiento de autorización, por lo que una DIA nunca puede suplir a la AUTORIZACIÓN, lo cual se confirma en la jurisprudencia que se cita, a raíz de esta ampliación.

4.3. Insuficiencia e ineficacia de la Declaración de Impacto ambiental

Ya sea por falta de anteproyecto o proyecto, ya sea por las prisas de llevar a cabo un proyecto cuyo diseño había sido tan largo en el tiempo por su complejidad, lo cierto es que la Resolución de 9 de enero de 2002⁴ por la que se formula la declaración de impacto ambiental no cumplió con su función de llevar a cabo la evaluación y estudio de las repercusiones de la ampliación del aeropuerto y su funcionamiento sobre el medio ambiente, cabalmente, pues dejó la evaluación ambiental de muchos de sus efectos más significativos para un momento posterior a su formulación y, por lo tanto, fuera del procedimiento legalmente establecido en la Directiva y nuestro derecho interno, obviando el trámite de información y participación pública.

Ejemplos de evaluaciones postergadas -y delegadas- que deberían haberse contemplado en el Estudio de Impacto Ambiental son:

1.a Protección y conservación de los suelos.

Aunque en el estudio de impacto realizado se considera que la actividad aeroportuaria no influye en la contaminación por metales, se deberá diseñar, en coordinación con el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, dentro del programa de seguimiento y vigilancia ambiental de las obras, las medidas que permitan identificar y evaluar la contaminación de los suelos por metales e hidrocarburos, y determinar las actuaciones a adoptar, en su caso, para evitar la afeción que el movimiento de tierras pudiera generar sobre las aguas subterráneas y las lagunas litorales.

⁴ <http://www.boe.es/boe/dias/2002/01/18/pdfs/A02400-02411.pdf>

Los proyectos de construcción de las actuaciones que se derivan de la ampliación del aeropuerto, deberán incorporar un balance de tierra vegetal y definir las superficies que se restaurarán, estimándose, además, las necesidades de tierra vegetal suplementarias y su procedencia.

2.a Protección de la calidad del aire.

En el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de esta declaración, se realizarán los estudios de predicción precisos, en los distintos escenarios comprendidos entre la fecha de entrada en servicio de la tercera pista y el año de saturación....

Se realizarán, asimismo, los estudios necesarios para diseñar un programa de actuaciones sobre las operaciones de aeronaves para el control de las emisiones de NOx, y un programa para promover la sucesiva sustitución de los motores diesel Estos programas deberán estar elaborados antes de la entrada en funcionamiento de la nueva terminal.

Corresponderá a la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras del Plan Barcelona, que deberá constituirse, de acuerdo a lo indicado en la condición décimo primera de esta declaración de impacto ambiental, la aprobación de los estudios y actuaciones que se adopten sobre el control de la calidad del aire

3.a Medidas de protección a la población afectada por el impacto sonoro.

En los proyectos que desarrollen las actuaciones que engloba la ampliación del aeropuerto de El Prat se definirán las medidas preventivas y correctoras a adoptar en relación con el incremento de los niveles sonoros que se producen por las actividades de obra. (como hemos dicho, esos proyectos de desarrollo no han visto la luz pública ni han sido evaluados ambientalmente).

En relación al ruido producido por las operaciones aeroportuarias, se atenderá a las siguientes cuestiones:

a) En el plazo de un año a partir de la fecha de publicación de la presente declaración, y con carácter previo a cualquier actuación relativa al control de las emisiones de ruido, la Dirección General de Aviación Civil y AENA deberán realizar los estudios precisos para determinar si en los escenarios futuros al objeto de minimizar el impacto acústico, y siempre que esté garantizada la seguridad de las personas y las aeronaves, es más favorable adoptar como preferente la configuración oeste. Con el resultado de esos estudios y para los escenarios comprendidos entre la fecha de entrada en funcionamiento de la nueva pista y el año 2025, se determinarán las correspondientes huellas de ruido, que servirán de referencia para la elaboración y ejecución del plan de aislamiento acústico

b) En el plazo de dos años a partir de la publicación de esta declaración, se elaborará el plan de aislamiento acústico

*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..... Rutas y operaciones de aproximación alternativas para minimizar el impacto acústico en la zona de Gavá-Mar y otras áreas afectadas. **Obsérvese que a diferencia de Gavá Mar, única población que se consideró***

afectada y tuvo oportunidad de participar en el procedimiento a través de su alcalde, el municipio de Castelldefels no apareció en dicha fase que pudiese ser afectado por la ampliación.

d) Aena determinará, en su caso y en coordinación con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat, las medidas correctoras que se implantarán en la cabecera 20 con el fin de minimizar el impacto acústico sobre la población de El Prat de Llobregat.

El resultado de los estudios y propuestas a los que se refieren los apartados anteriores, así como el plan de aislamiento acústico, deberán ser aprobados por la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras del Plan Barcelona que deberá constituirse, de acuerdo a lo indicado en la condición décimo primera de esta declaración de impacto ambiental.

La D.I.A., en principio, estableció como preferente la configuración de vuelos “este”, por considerarla de menor impacto sonoro en las zonas habitadas en el área de influencia del aeropuerto, (principalmente el municipio de Gavà) de forma que los despegues se hacían por la pista 07L/25R, saliendo hacia el “este” y sobrevolando la zona industrial (Zona Franca) y portuaria de Barcelona mientras que los aterrizajes sobrevolaban Gavà, sobre la nueva pista 07R/25L . **Para escenarios futuros**, con el fin de alcanzar la operatividad prevista en el Plan Director del Aeropuerto de Barcelona, de 90 operaciones a la hora, mediante pistas independientes, la D.I.A. se hizo a partir de dicha configuración y por eso hizo la encomienda a la DIRECCIÓN GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL y a AENA de realizar estudios para configuración “oeste”, **“con el fin, siempre, de minimizar el impacto acústico y garantizar la seguridad de las personas y aeronaves”**. Estudios o huellas de ruido que son los que se aprobaron por la CSAOAB el 11 de diciembre de 2003 según veremos.

5.a Medidas respecto a la protección de la hidrología superficial y subterránea.

Los proyectos de construcción de obras subterráneas (tramos de la red viaria interna y perimetral, estación ferroviaria, nueva terminal, sistema de transporte de equipajes y de pasajeros entre terminales) definirán el sistema que se implantará para el control sobre los niveles del acuífero ... AENA estudiará los consumos previstos en las referidas instalaciones y elaborará un plan de abastecimiento

En los proyectos de construcción vinculados con la ampliación de las instalaciones aeroportuarias se detallarán las medidas correctoras adoptadas para garantizar el correcto desagüe de los terrenos urbanizados..... También se estudiará y justificará la mejor solución para garantizar la aportación artificial de agua a la laguna de la Ricarda

Con relación a la gestión de aguas residuales y las medidas a adoptar para adecuar el sistema a las necesidades derivadas de la ampliación del aeropuerto, deberán definirse con mayor detalle y concreción los siguientes aspectos: ...

6.a Protección de la vegetación y la fauna.

Se proyectarán las medidas preventivas y correctoras necesarias para disminuir la afección que el sistema de aproximación de la nueva pista genera en los sectores del Remolar y de la Ricarda. ... En concreto, se estudiarán diferentes soluciones que

posibiliten minimizar la longitud, el número de apoyos y las necesidades de desbroce.
...

En relación con la acometida eléctrica de alta tensión para la nueva terminal y demás instalaciones aeroportuarias, se estudiarán distintas alternativas de trazado, con el fin de evitar la afeción directa a la ZEPA...

11.a Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto (Plan Barcelona)

..... y le corresponderá también la aprobación de los estudios e investigaciones previas que se indican en la condición decimotercera. La Comisión estará formada por tres representantes del Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental, dos de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo, dos de AENA, en calidad de promotor, dos de la Generalitat de Cataluña en representación de los Departament de Medi Ambient y Política Territorial i Obres Públiques, y un representante de cada uno de los ayuntamientos afectados por las obras, que son: El Prat de Llobregat, Viladecans, y Sant Boi de Llobregat. (no se incluyó en inicio a Castelldefels y sólo se hizo posteriormente, cuando se discutían asuntos de ruido pues el criterio fue que se integraran sólo municipios con suelo ocupado)

De esta manera, la realización del resto de los estudios necesarios para la evaluación del impacto ambiental, su seguimiento y corrección, fueron llevados a cabo (“se supone”) por AENA una vez formulada la declaración de impacto ambiental, y algunos fueron aprobados por un órgano interadministrativo creado al efecto en la propia DIA, denominada **Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto (Plan Barcelona)** (en adelante **CSAAB**), integrada por representantes de la Administración estatal aeronáutica, la medioambiental, la Generalitat y municipios “con suelo ocupado”, en la cual **delegó –fraudentemente- la competencia de aprobación** de dichos informes, completando así de una forma tan original, la evaluación de impacto ambiental no realizada en su día por la Dirección General de Evaluación y Calidad ambiental del Ministerio de Medio Ambiente en algunos aspectos, como el ruido-.

La creación de la CSAAB fue ratificada por Orden de Presidencia 229/2003 de 5 de febrero⁵(BOE 37 del 12 de febrero de 2003) cuyo artículo 1, como no podía hablar de procedimiento de autorización de la ampliación del aeropuerto para justificar su creación, se tuvo que fundamentar en la DIA, como sustituto de la autorización, y lo expresó así: ... *En aplicación de lo previsto en la Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, se crea la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (Plan Barcelona)*. Es decir se otorgó a la DIA de una condición de acto de decisión o manifestación de voluntad con capacidad de obligar, condición ésta que, como veremos no le atribuye la jurisprudencia.

Es de observar el carácter minoritario que tienen los municipios con suelo afectado por las obras (3), frente al número de representantes de la administración del estado central y autonómico (9), así como la ausencia del Ayuntamiento de Castelldefels afectado por la actividad aeroportuaria, tras la puesta en servicio de las obras de ampliación.

⁵ <http://www.boe.es/boe/dias/2003/02/12/pdfs/A05631-05633.pdf>

La CSAAB aprobó las huellas acústicas o isófonas del aeropuerto, en su reunión de 11 de diciembre de 2003, cuya acta se adjunta⁶, acta que como todas las de este órgano no han sido publicadas, lo cual supone una infracción más del **artículo 6.2 de la Directiva** en su redacción vigente en el 2001, por el que se dispone que *Los Estados miembros procurarán : que toda solicitud de autorización así como las informaciones recogidas en virtud del art. 5 sean disponibles al público ,, - que el público interesado tenga la posibilidad de expresar su opinión antes de iniciarse el proyecto.*

Esta forma de completar la evaluación ambiental, fuera del procedimiento legalmente establecido, sin publicidad, sin participación pública y por un órgano incompetente (la CSAAB) , distinto al designado por el Estado español conforme al art. 1.3 de la Directiva (la Dirección General de Calidad y Evaluación ambiental del Ministerio de Medio Ambiente) vulnera también el artículo 8 de la Directiva cuando determina que *Las informaciones recogidas de conformidad con los arts. 5 , 6 y 7 deberán tomarse en consideración en el marco del procedimiento de autorización.* Pero como no sabemos cual sea ese marco del procedimiento de autorización de ampliación del aeropuerto (si es que se siguió algún procedimiento) ello ha facilitado que la evaluación de la afección de las operaciones del aeropuerto quedara excluida del procedimiento de evaluación de impacto ambiental pese a que el estudio de impacto ambiental que fue sometido a información pública y el propio Plan Director si contemplara dicha afección.

Se configura así, como hemos visto en el caso de otros aeropuertos en la queja general de ANAITA y con los ejemplos del aeropuerto de Madrid y Barcelona, que la administración aeronáutica española ha establecido, **vía hechos consumados**, un nuevo modo de llevar a cabo las evaluaciones de impacto ambiental de aeropuertos, práctica que no es acorde a la Directiva , pues todos los datos, efectos y medidas a adoptar en relación con el ruido aeroportuario han de ser contempladas dentro del procedimiento de evaluación ambiental del proyecto de autorización y diseño de aeropuertos y sus ampliaciones, conforme justificamos jurídicamente en la queja general de ANAITA, y no fuera, como se viene haciendo, a través de organismos nada transparentes como son la CSAAB y la CSAAM, sin participación ni información pública.

4.4. La falta de publicidad y evaluación ambiental de las trayectorias de aproximación y despegue.

El acta de la reunión 11 de diciembre de 2003 de la CSAAB incorpora la aprobación (pero no autorización, en el sentido legal del procedimiento, pese a que actuara de hecho como aprobación), de la afección acústica de la nueva configuración del campo de vuelo y trayectorias de aproximación y despegue del aeropuerto, en su nueva configuración de 3 pistas, mediante el siguiente acuerdo:

“De conformidad con lo establecido en la Resolución de 9 de enero de 2002 por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Barcelona (BOE 18 de enero de 2002) y en cumplimiento de lo establecido en su condición tercera, letras a) y b), esta Comisión acuerda aprobar las isófonas definidas por Leq_{dia} mayor o igual a 65dB(A) (7-23 h) y el Leq_{noche} mayor o

⁶ Se incorpora al Anexo II el acta de la Reunión de la CSAB de 11 de diciembre de 2003.

igual a 55dB(A) (23-7 h.) para los escenarios comprendidos entre la fecha de entrada en funcionamiento de la nueva pista y el año 2025 o el de saturación del campo de vuelo si se produce con anterioridad(450.000 operaciones), contenidas en el documento Aplicación del modelo INM. Ampliación del Aeropuerto de Barcelona. “Estudios para reducción del ruido. Diciembre 2003 y que se incorporan a continuación:”

En cumplimiento de la DIA, además de aprobarse las huellas acústicas, se decidió que la configuración oeste sería preferente. Dicho acuerdo se adoptó con el voto en contra del Ayuntamiento de Castelldefels - presente en la reunión- porque no se incorporaba una huella de 55dB/45dB - tal y como establece la Directiva de Ruido para los mapas de ruido- sino tan sólo la de 65dB/55dB.

El motivo de no incorporar la huella de 55dB/45dB no era solo porque no estuviera previsto en la DIA, sino -como explica el Ayuntamiento de Viladecans- porque eso impediría muchos desarrollos urbanísticos que ya estaban aprobados, con el perjuicio económico que ello supondría.

Este criterio de primar el desarrollo económico-urbanístico sobre el bienestar y calidad de vida de los vecinos, en base a establecer unos valores límite más altos (65dB/55dB) para informar en contra de nuevos desarrollos o para proceder a insonorizar las viviendas, es el criterio seguido en todos los aeropuertos por nuestra administración, con el cual los afectados no estamos de acuerdo pues no se corresponde con el principio que recoge el **Tratado de la UE en su artículo 3 de alcanzar un desarrollo sostenible basado “en un nivel elevado de protección y mejora de la calidad del medio ambiente”**.

Dicho acuerdo no tomó en cuenta –como tampoco lo tuvo en cuenta la DIA- que los valores límite establecidos para zona de alta sensibilidad acústica en la Ley 16/2002 de 11 de julio de protección contra la contaminación acústica de Catalunya, establece como valores límite de inmisión 60dB/50dB, a partir de los cuales el titular del foco emisor deberá adoptar medidas de prevención y aislamiento acústico y que en esta materia, las comunidades autónomas gozan de competencia para establecer valores de inmisión más restrictivos que la legislación estatal, máxime cuando éstos todavía no existían.

A continuación, el acuerdo de la CSAAB incorporaba las huellas acústicas, siendo posteriormente aprobadas formalmente las trayectorias de aterrizaje y despegue, por la Comisión Mixta de los Ministerios de Fomento y Defensa (CIDEFO)

Nos remitimos a todo lo expuesto en el apartado 4.4. de la queja de ANAITA en relación con las normas de procedimiento actualmente existentes en España para la aprobación de trayectorias, y respecto a la necesidad de que éstas vengan evaluadas en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental relativo a la autorización de construcción de aeropuertos y sus modificaciones, dando por reproducidos en esta queja todos sus argumentos.

Y como quiera que la aprobación de la huella acústica, y la aprobación de las trayectorias de aterrizaje y despegue del aeropuerto se llevaron a cabo al margen del procedimiento de evaluación de impacto ambiental de la ampliación y tampoco fueron incorporados a ninguna autorización pública que pudiera ser recurrida o conocida por

los futuros afectados, especialmente del municipio de Castelldefels, **el 30 de septiembre de 2004** éstos se encontraron, de buenas a primeras que entre 400 y ...500 aviones diarios comenzaron a sobrevolar aterrizando o despegando Y afectando sus viviendas, lo cual vivieron como una agresión a su calidad de vida, y a su dignidad como personas, por lo que se montaron en pie de guerra, con manifestaciones, cortes de tráfico, llegando incluso a obtener una propuesta no de Ley del Parlamento de 18/10/2004 en la que se pedía la paralización del uso de la tercera pista hasta tanto no se tuviera un estudio de utilización de pistas, conforme a la propuesta del Gremio de Hostelería. Y por supuesto se interpusieron acciones ante los tribunales españoles, que luego veremos.

Esta afección fue más significativa -por la contaminación acústica y no tanto por lo novedosa, para los vecinos de Castelldefels que hasta entonces no se habían visto afectados, a diferencia de la asociación de vecinos de GAVÁ, que como se ha podido ver, estuvieron presentes durante el procedimiento de evaluación de impacto ambiental como principal afectada -e incluso consultada- con anterioridad a la ampliación.

En respuesta a las actuaciones vecinales del Parlamento y judiciales, AENA se vio forzada a estudiar y aceptar la propuesta de rutas y trayectorias de salida de la nueva pista, efectuada por los vecinos , al que se refería la propuesta no de Ley Parlamentaria, que suponía un giro de 180° hacia el mar -en cuanto el avión alcance los 500 pies- para las salidas de despegue de la nueva pista, evitando así la contaminación a los vecinos. Esta solución no había sido estimada ni considerada por AENA o la CSAAB, a pesar de que suponía la solución de gran parte de los problemas más severos de ruido, pues se aplica a la mayor parte de los despegues en configuración oeste, que como configuración preferente, afecta al 95% de las operaciones.

La oscuridad, falta de publicidad y carácter no reglado del procedimiento de autorización de este aeropuerto (y de todos los aeropuertos, como hemos visto en la queja de ANAITA) y su deficiente o incompleta evaluación de impacto ambiental, viene a ser confirmado por AENA en su escrito de 9 de julio de 2009 de respuesta al nuestro de peticiones, al contestar meramente con evasivas o diciendo simplemente que se cumple la legalidad formal.

4.5. Resumen del proceso de autorización, puesta en marcha y evaluación de impacto acústico de la ampliación del aeropuerto

En resumen, y aunque sea adelantando algunos hechos que más adelante se desarrollan, el procedimiento de autorización, evaluación del impacto acústico y puesta en funcionamiento de la ampliación del aeropuerto de Barcelona ha seguido el siguiente proceso:

Año 1998: Mediante acuerdo de las administraciones implicadas se decide la ampliación del aeropuerto del Prat para atender el previsible aumento de demanda en los años futuros, mediante el Plan Barcelona, que incorpora el desarrollo de otras infraestructuras asociadas al aeropuerto. Este acuerdo elimina la opción de construir otro aeropuerto o incrementar la capacidad de otros preexistentes y se incorpora al Plan Director. En dicho acuerdo no ha habido transparencia y ni participación pública.

Año 1999: Se aprueba el Plan Director del Aeropuerto en el que se incorporan las correspondientes huellas acústicas, definidas entorno a unas trayectorias determinadas que se consideran viables y permiten alcanzar la capacidad proyectada, tras un cálculo de personas que van a ser afectadas absolutamente irreal, lo cual hace asumible la afección al entorno. **Esta evaluación no se somete a información pública ni al procedimiento de evaluación de impacto ambiental** por ser considerado un plan y no un proyecto. El Plan Director incorpora los acuerdos previos entre administraciones sobre el Plan Barcelona.

Año 2000: AENA encomienda al CEDEX un estudio de impacto ambiental de las operaciones de aterrizaje y despegue que se incorpora al Estudio de Impacto ambiental y se somete a información pública en el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. Las huellas, trayectorias y personas afectadas previsiblemente, varían de las contempladas en el Plan Director, resultando una menor afección de la prevista, pues en base a la configuración ESTE, utilizada como preferente, no se afecta a Gavá Mar.

Año 2002. Se publica la Resolución de la Dirección General de Evaluación y Calidad ambiental por la que se formula la declaración de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto e infraestructuras asociadas. En ésta no se lleva a cabo una evaluación de la afección acústica, (entre muchas otras), tarea que se encomienda a hacer a AENA, posteriormente, debiendo ser aprobada dicha evaluación por un órgano creado al efecto, la CSAAB, pero sin transparencia ni participación pública.

Año 2003. La CSAAB aprueba la huella acústica del aeropuerto, distinta a la contemplada en el Plan Director y en el Estudio de Impacto Ambiental pues se hace en base a la configuración OESTE como preferente, sin que en la definición de este nuevo escenario participen los afectados y público en general y sin un procedimiento de evaluación de impacto ambiental. La CIDEFO aprueba formalmente las nuevas rutas asociadas a dichas huellas.

Año 2004: se acuerda la puesta en funcionamiento de la tercera pista y ésta se lleva a cabo con la configuración OESTE como preferente, según acuerdo de la CSAAB, ello comporta múltiples quejas, demandas, querellas y protestas de afectados ante el Parlamento, que aprueba una proposición no de ley de paralización del funcionamiento de la tercera pista, que no se cumple.

Año 2005: El 28 de julio se llega a un acuerdo entre vecinos, Ayuntamientos y AENA en la que se define el uso de pistas y la configuración del aeropuerto, en base al estudio presentado por los afectados. Este nuevo uso de pistas comporta nuevas trayectorias de despegue y nueva huella acústica. La nueva propuesta que ratifica la CSAAB en noviembre, supone efectuar obras de adaptación del aeropuerto pero no se somete a ningún procedimiento de evaluación ambiental .

Año 2006: En octubre de 2006, una vez acabadas las indicadas obras de adaptación, se pone en funcionamiento el nuevo TMA y rutas acordadas entre todas las partes sin previa evaluación de impacto ambiental.

Año 2007: Por AENA se elabora y se somete a información pública un mapa estratégico de ruido del aeropuerto que incorpora la huella acústica del 2005, la aprobada por la CSAAB, totalmente desfasada, pues NO contempla la configuración

de uso de pistas y trayectorias puestas en funcionamiento en el año 2006 y vigentes en 2007, cuando se confecciona el mapa.

Año 2008: Por AENA se elabora y se somete a información pública un nuevo mapa estratégico de ruido complementario del anterior, sobre datos de operaciones del 2007, que de facto sustituye al anterior. En el cálculo de la huella y población afectada no están los vecinos denunciante de Castelldefels.

Año 2010: Se somete a información pública la servidumbre y plan de acción del aeropuerto, y se aprueba tal y como salió a información pública, sin tener en consideración las alegaciones que presentó la “PLATAFORMA CONTRA EL SOROLL I LA CONTAMINACIÓ QUÍMICA DELS AVIONS, (PROU SOROLL) y en la que los vecinos de Castelldefels siguen sin aparecer como afectados.

4.6. La respuesta de los Tribunales Españoles

Al igual que en el caso del aeropuerto de Madrid-Barajas, la mayoría de las demandas se interpusieron frente a la Resolución de puesta en funcionamiento de 27 de septiembre de 2004, único acto publicado de todo el procedimiento de ampliación, que se interpusieron, (mas a ciegas que con argumentos viables de legalidad y fácticos, dada la falta de información y vacío normativo en el sector), recursos administrativos y contencioso administrativo por los Ayuntamiento afectados que seguidamente vemos y conforme a las sentencias que se incorporan en el Anexo IV:⁷

4.6.1. Recurso 1249 /04 ante el TSJ de Madrid, del Ayuntamiento de Gavá frente al Ministerio de Medio Ambiente solicitando suspensión cautelar de puesta en funcionamiento de la nueva pista

El recurso se interpone frente a la desestimación de una petición del Ayuntamiento de Gavá de suspensión cautelar de utilización de la nueva pista 07R-25L, cuyo uso suponía el sobrevuelo del barrio de Gavá Mar, hasta que no se cumpliesen las medidas preventivas, correctivas y compensatorias establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental –DIA- del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, aprobada por resolución de 9 de enero de 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente, -aceptada por el referido Ayuntamiento- hasta tanto no estuvieran estudiadas determinadas, aprobadas, implantadas, controladas y contrastadas en la realidad todas las condiciones establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental (apartados b), c) y e) de la condición 3ª), entre las que se encontraba la elaboración de un plan de aislamiento acústico e instalación de sonómetros.

Mediante auto de 13 de mayo de 2005 el TSJ estima en parte la medida cautelar de suspensión de uso de dicha pista durante la noche, sábado tarde y domingo mañana, debiéndose utilizar sólo la pista antigua, lo cual supone un alivio del 10% de la molestia para los vecinos de Gavá Mar, (en perjuicio de los vecinos de Castelldefels) pero no estima el resto al considerar más prevalente el interés público del aeropuerto. Sin embargo la sentencia finalmente dictada con el número 805/2008 de 29 de abril, no

⁷ Anexo VI. Sentencias

admite el recurso por no haberse acreditado los incumplimientos de la DIA denunciados por la actora, por lo que la medida cautelar acordada inicialmente queda alzada.

Es de desatacar, a los efectos de esta queja, que se da como probado que el inicio de las obras de aislamiento acústico fue el 20-01-2005, es decir, meses después a que se pusiera en funcionamiento la nueva pista, cumpliéndose aquí, al igual que en Barajas, el vicio denunciado por el Defensor del Pueblo, de que primero se contamina y luego se trata de buscar una solución a la contaminación, desvirtuándose así la función prevención y corrección de la contaminación implícita en las medidas correctoras de una DIA. Y sorprende que el TSJ de Madrid lo consideren correcto, como considera correcto que no sea en la DIA, sino en un trámite posterior, y mediante aprobación de la CSAAB, que se evalúe si la configuración OESTE es más beneficiosa a los efectos de contaminación acústica de los vecinos.

Confirma la inseguridad jurídica de los afectados en esta materia que el TSJM fundamenta la desestimación diciendo: *. Ahora bien, llevando la tutela judicial al límite, se podría analizar en el proceso si la declaración de impacto ambiental tuvo vigencia y contenido real a efectos de constatar que no se trató de un mero trámite formal vacío de contenido o sin implementación alguna, pero sin que con ello se pueda alcanzar a constatar en este proceso la plena suficiencia práctica de las medidas establecidas en la DIA o la incidencia real de las actividades de navegación posteriores, por corresponder a fases ulteriores que podrían revisarse a través de las impugnaciones procedentes en Derecho o a través de la solicitud, en su caso, de adecuación de la DIA a las nuevas condiciones o al progreso técnico o de revocación de la DIA.* Cuales sean esas otras vías de impugnación no lo dice, porque -a nuestro criterio- no existen, al no incorporarse la DIA a ningún acto de autorización que pueda ser objeto de recurso.

Y es por este motivo, para que la DIA adoptada sea revisada y adaptada a la realidad actual que los denunciantes interponen esta queja ante la Comisión, al carecer de amparo legal y procesal para su logro en el ámbito nacional.

4.6.2. Recurso 1270/04 ante el TSJ de Madrid, del Ayuntamiento de Gavá contra Resolución de puesta en funcionamiento de la ampliación.

El Tribunal Superior de Justicia de Madrid en su Sentencia núm. 1362/2007 de 5 diciembre desestima el recurso contencioso-administrativo interpuesto por el Ayuntamiento de Gavá frente a la resolución por la que se acuerda la puesta en funcionamiento de la tercera pista, por considerar, entre otros argumentos, que la ***“Resolución aquí impugnada es la de 27 de septiembre de 2004, por lo que la incidencia acústica de su puesta en funcionamiento corresponde a un momento ulterior, cuya revisión jurisdiccional no puede acometerse al impugnar dicha Resolución.”***

Tampoco aquí el Tribunal tiene a bien decir cómo y en que momento se ha de poder solicitar protección frente al impacto acústico, o que se estudien otras vías alternativas, tal y como se pedía por el Ayuntamiento en su demanda en solicitud de amparo judicial, para que por AENA se llevase a cabo un estudio de viabilidad de la propuesta de operación de pistas elaborado por la Asociación de Vecinos de Gavá Mar encaminado a minimizar el impacto acústico y tomar dicho estudio en consideración, para la evaluación de alternativas.

Y sorprende que el Tribunal considere acertado y acorde al ordenamiento jurídico que primero se abra la pista a funcionamiento y después se lleve a cabo el estudio de su incidencia acústica, al margen del procedimiento de evaluación de impacto ambiental.

La sentencia vuelve a demostrar la situación de desamparo legal en que se encuentran los afectados por los aeropuertos, por falta de procedimientos reglados, transparentes y participativos, que les permitan aportar mejores soluciones, y es por ello que se busca la ayuda de la Comisión Europea.

Y si bien AENA accedió finalmente a estudiar la propuesta de Gava Mar -que fue la mejor de las soluciones propuestas por las administraciones y por ello fue finalmente aceptada y en vigor- ello no exime de responsabilidad al Estado español por no disponer de procedimientos que realmente propicien que esa participación pueda tener lugar en el momento de autorización del proyecto, y por no permitir que las autorizaciones de construcción de aeropuertos y de aprobación de trayectorias puedan ser revisadas en vía jurisdiccional.

La sentencia tampoco se pronuncia en cuanto a la petición de que se tomen como valores límite para el impacto acústico, los que establece la Directiva 2002/49/CEE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, que serían aplicables en el Estado español a partir de 2008, cuestión en la que no entra.

4.6.3. Recurso 1957/02 del Ayuntamiento de Gavá frente a la DIA

La desestimación por parte del Tribunal Superior de Justicia de Madrid del recurso interpuesto por el Ayuntamiento de Gavá contra la declaración de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona, en su sentencia nº 20/2005 de 13 de enero de 2005, confirma la indefensión que venimos denunciando, pues según declara, una vez más el Tribunal, la DIA es un mero acto de trámite que no pone fin al procedimiento ni impide su continuación ni decide sobre el fondo del asunto, ni causa indefensión.

En dicho recurso el Ayuntamiento solicitaba la modificación de la resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de fecha 9 de enero de 2002, por la que se formuló la Declaración de Impacto Ambiental pues entendía que **conculcaba la Directiva 85/337/CEE del Consejo, de 27 de junio de 199 y** las normas internas que la transponen, pues *“se centra exclusivamente en la ampliación del campo de vuelos que va a llevarse a cabo a través de la construcción de una tercera pista, sin que se analicen en modo alguno las consecuencias ambientales que podrían tener las restantes actuaciones previstas en el proyecto de ampliación”*.

El Tribunal no entró a valorar el fondo del asunto (la suficiencia o insuficiencia de la DIA) en base al principio ya establecido por la jurisprudencia de “irrecorribilidad de una DIA”, ...*El análisis de la normativa expuesta permite a la Sentencia de 17 de noviembre de 1998 extraer dos conclusiones relevantes: la primera, que "la Declaración de Impacto Ambiental no se configura propiamente como un acto autorizador más, que en concurrencia con otro u otros haya de obtenerse para que el proyecto pueda ser llevado a cabo; éste, en lo que ahora importa, queda sujeto a un único acto autorizador que integrará en su contenido las determinaciones de la Declaración de Impacto Ambiental "el contenido de la Declaración de Impacto Ambiental no constituye, por tanto, la decisión última de la Administración, ni acerca*

de la conveniencia de ejecutar el proyecto, ni acerca tampoco de las condiciones medioambientales a que haya de sujetarse.

Sin embargo, a pesar de dicha jurisprudencia que el Ayuntamiento conocía, sostenía con acierto que el recurso frente a la Declaración de Impacto Ambiental sobre el Proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona debía ser admitido no obstante el criterio sostenido por el Tribunal Supremo *“pues , se trata de una verdadera "resolución administrativa" cuyo ajuste a Derecho ha de ser examinado con independencia del acto llamado "sustantivo" a que se refiere, sin que tal circunstancia quede desvirtuada por el hecho de que el acto se inserte en un procedimiento que finalizará con otra decisión diferente, a lo que debe añadirse que la resolución recurrida constituye, propiamente, la manifestación de la voluntad del órgano competente en materia medioambiental y que la sentencia del Tribunal Constitucional núm. 13/98 (de la que traerían causa las dos del Tribunal Supremo citadas) cuenta con un voto particular de cinco magistrados del que se infiere que la declaración de impacto ambiental constituye, cabalmente, un acto autónomo susceptible de impugnación separada”*.

Aún así, la Sala considera que no hay indefensión alguna, si las consideraciones ambientales, que deben integrarse en la autorización correspondiente que concluye el procedimiento, pueden ser recurridas junto con el acto autorizatorio:

.... “si la Declaración de Impacto Ambiental no es en absoluto el acto administrativo autorizatorio del proyecto, de la obra o de la actuación, sino que se encuadra en el procedimiento que debe conducir a dicha decisión final como auténtico acto de trámite, resulta evidente que la inimpugnabilidad autónoma de dicha Declaración no cierra definitivamente el análisis de los motivos de nulidad alegados ni deja imprejuzgadas para siempre las cuestiones de carácter medio ambiental. Podrán los interesados, en la impugnación del acto autorizatorio final, aducir cuantos motivos de nulidad entiendan que concurren en todo el "iter procedimental", incluidas, lógicamente, las cuestiones de carácter medioambiental.”

Lo que no sabían entonces, ni por el Tribunal ni por el Ayuntamiento, es que dicho acto autorizatorio jamás llegaría, por lo que la indefensión quedó consumada, al no aceptar tampoco el Tribunal, en otra sentencia posterior, el recurso contra la aprobación de la huella acústica que seguidamente vemos.

4.6.4. *Recurso del Ayuntamiento de Castelldefels contra la aprobación de las huellas de ruido y configuración oeste*

El TSJ de Cataluña desestima el recurso contencioso-administrativo deducido por el Ayuntamiento de Castelldefels contra Acuerdo de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAB) de 11-12-2003, en el que se aprueban las “huellas del ruido”.

Argumenta la parte actora, en la línea de lo que venimos denunciando en este escrito, que *“las "huellas del ruido" aprobadas por la Comisión de Seguimiento Ambiental modifican el contenido de la DIA y por tanto adolecen de los siguientes defectos: 1ª se han adoptado por un órgano incompetente, pues en todo caso correspondería aprobarlas a la Secretaría General de Medio Ambiente; 2ª se tenían que haber*

aprobado antes de la autorización de las obras; 3ª) debía seguirse el mismo procedimiento que para la aprobación de la DIA inicial; 4º) falta el trámite de información pública de los arts. 15, 17.2 y 22 del Reglamento de evaluación de impacto ambiental aprobado por RD 1131/88 ; y 5º) **se ha generado indefensión ya que no recurrieron en su día los actos de aprobación de los correspondientes proyectos constructivos de la ampliación del aeropuerto** efectuados con la DIA aprobada el 9 de enero del 2002, y ahora se modifica la DIA sin que puedan ya impugnar aquellos.

A ello responde el Tribunal: *Parte la actora del mismo error en que incurren las partes demandadas y que hemos rechazado, que es el de considerar el estudio sobre las huellas del ruido como parte integrante de la DIA y por tanto participando de la naturaleza de acto de trámite de la misma. Debemos insistir en que las "huellas del ruido" aprobadas no forman parte de la DIA que era preceptiva y previa a la aprobación del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona, sino que en la misma fecha de aprobación de aquella -el 9 de enero de 2002- se ordenó la constitución de la Comisión de seguimiento ambiental -condición 11ª- entre cuyas competencias estaría la de aprobar los estudios de ruido presentados por la Dirección General de Aviación Civil -condición 13ª en relación con la 3ª-. En consecuencia, no conformando la DIA, ni la Administración emisora ni el procedimiento y trámites tenían que ser los mismos que para formular aquella, sino que debía someterse a las exigencias de las condiciones 3ª, 11ª y 13ª indicadas y a lo dispuesto en la Orden PRE/229/2003, que se han cumplido por lo que respecta a los extremos alegados.*

Además de indefensión, estas sentencias caen en contradicción, pues por un lado a la DIA sólo se le confiere una naturaleza de mero trámite de informe y por el otro se le atribuyen efectos propios de una resolución o acto de decisión pues sus "condiciones" son de obligado cumplimiento por las administraciones responsables de su aplicación.

A la vista de estas sentencias y de las citadas en relación con la ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas, ha quedado evidenciada la situación de indefensión y desamparo legal en que se encuentran los afectados por el impacto acústico de los aeropuertos, situación que nos lleva a solicitar de la Comisión europea que se pronuncie sobre si la evaluación de la afección acústica de los proyectos de ampliación o construcción de los aeropuertos (su huella) ha de formar parte de la evaluación de impacto ambiental del , si dicha huella debe venir determinada en la propia DIA, y si la huella y la DIA deben formar parte de una autorización administrativa que se deba hacer pública y ser susceptible de recurso, y una vez así determinado, abra procedimiento de infracción contra el Reino de España.

4.7 Quejas ante el Defensor del pueblo

Con motivo de varias quejas de vecinos de Castelldefels, el Sindic de Greuges de Catalunya respondió en 9 de febrero de 2006⁸ diciendo que las molestias de vecinos de Castelldefels y Gavá traían causa de la ampliación del aeropuerto aunque ya interviniese en el año 1999 con motivo de otras quejas, con motivo de la aprobación del Plan Director sin participación pública.

Dado que su actuación y opinión sólo se puede referir a actuaciones de las administraciones públicas catalanas, y los aeropuertos son competencia del Estado, sólo

⁸ Anexo V. Respuestas del Defensor del Pueblo y Sindic de Greuges

manifiesta que ha observado una falta de coordinación y previsión de las diversas administraciones implicadas en materia de ordenación y planificación urbanística, la necesidad de adoptar medidas para limitar la afección acústica y si ello no fuera posible, y excediera lo tolerable se debería expropiar el uso de las viviendas o indemnizar.

Así mismo, como quiera que remitió las quejas al Defensor del Pueblo nacional, este le contestó diciendo:

*“Visto lo informado por AENA parecía manifiesto que **la tercera pista había sido puesta en servicio con arreglo a las condiciones “formales” exigibles. Los objetivos ambientales son cuestiones fácticas o de hecho, no son asuntos formales** y si las poblaciones próximas padecen ruido excesivo y molestias que no tienen el deber de soportar, ni la mera existencia del Comisión (CSAAB) ni la DIA lo resolverán.... Dicho de otro modo, una DIA puede estar mal elaborada, o devenir insuficiente, y en ella no empieza ni termina el ámbito de responsabilidad de quien genera impactos. No cabe pues, por ejemplo, aceptar la convicción de AENA de que “en cumplimiento de la DIA no tiene exigido que para la puesta en operación deba tener completados los trabajos de insonorización en las viviendas afectadas”. **Una DIA no es un permiso para contaminar sino una referencia que no delimita la responsabilidad por daños y perjuicios.** AENA se arriesga a que, entre tanto el aislamiento no esté listo, le sean formuladas reclamaciones , a que habrá que hacer frente, diga lo que diga la DIA.*

Sin embargo, como hemos visto, para el TSJ de Madrid, ello nunca podrá tener realidad pues la DIA, cuando conviene es un mero informe o acto de trámite, no una resolución, (caso del recurso del Ayuntamiento de Gavá contra la DIA) y otras veces, es norma de obligado cumplimiento (caso del recurso del Ayuntamiento de Gavá contra la aprobación de las isófonas por la CSAAB). Y cuando los afectados han podido conseguir el amparo del Tribunal Supremo (caso de la urbanización de Santo Domingo en demanda de amparo por la contaminación acústica del aeropuerto de Madrid-Barajas) el gobierno hace aprobar la Ley 5/2010 que impone el deber de soportar cualquier contaminación que provenga del tráfico aéreo si este respeta la DIA, tal y como hemos desarrollado en la queja general de ANAITA.

Sigue el Defensor del Pueblo diciendo: *Esta Defensoría no encuentra que este tipo de problemas surjan sin una concatenación de fallos en la planificación y programación de acciones ... no es pensable que se deban a un solo error imputable a un solo ente, como AENA., las quejas que ya recibió en 1999 (con motivo de la aprobación del plan director sin participación pública) no es improbable que, con más o menos fundamento, plasmaran cuando menos una preocupación razonable sobre un porvenir que ha mostrado poco favorable.*

Así pues el Defensor del Pueblo ya pone de manifiesto cómo esta falta de participación, transparencia y evaluación ambiental de las consecuencias de estos proyectos desde el inicio, dan como resultado una situación de contaminación irreversible, que se podría haber evitado.

En otra respuesta a una queja de vecino de Castelldefels, del año 2006 el Defensor del Pueblo, abundando en los mismos argumentos transcritos dice: *Pero encontramos importantes deficiencias en el modo de evaluar impactos cuando las medidas de protección a la población afectada por el ruido consisten en actuaciones posteriores a los impactos como cuando tales medidas dependen de exigencias carentes de base legal, en perjuicio de quienes padecen el impacto. Así es porque:*

- *En los proyectos constructivos “se definirán las medidas preventivas” o sea que*

han de implantarse antes de acaecer el impacto;

- *Transcurrido años desde la publicación de la declaración de impacto, de hecho con las instalaciones ya en servicio, aún no hay aislamiento acústico para las viviendas afectadas. **No hay tampoco previsiones sobre ruido exterior, de modo que los parques públicos, jardines e incluso plazas quedan inundados de ruido, sin remedio.***
- *El plan de aislamiento se circunscribe a las viviendas con licencia de obra anterior a la fecha de publicación de la declaración de impacto; es decir, las que la obtienen después nunca (teóricamente) podrían ser declaradas habitables, con una restricción del derecho a edificar y a usar la edificación carente de compensación a cargo del aeropuerto, a fuer de carente de respaldo legal.*
- *En los dos primeros años han de insonorizarse las viviendas afectadas por ruido originado en las operaciones aeronáuticas sobre una nueva pista; y en los dos años y medio siguientes las afectadas por las restantes huellas sonora. Esto parece querer decir que sobre esas viviendas se fija una carga acústica transitoria, franca para el aeropuerto.*

Estamos convencidos de que la situación presente no puede derivar sólo de deficiencias en la planificación aeroportuaria, estrictamente entendida, sino también de la implicación (o falta de implicación) de cuantos organismos públicos tienen asignadas funciones relacionadas con el interés ciudadano El Defensor del Pueblo está convencido de la razón y fundamento que le asiste a Vd. en su queja. No es admisible que, por muy legítimas y legales que sean las operaciones aeroportuarias – y solo lo serán si se ajustan a los requerimientos ambientales- los vecinos de Castelldefels tengan que soportar una contaminación como la descrita en las numerosas quejas recibidas. ...

*El problema general consiste en que, pese a la existencia de declaraciones de impacto ambiental como Comisiones mixtas y de órganos de apoyo, del esfuerzo que AENA pueda estar haciendo para resolver el problema, **la actividad aeroportuaria está generando actualmente, desde hace tiempo y en el previsible futuro, unos padecimientos por ruido a las poblaciones afectadas que no pueden considerarse proporcionados a la finalidad, tienen carácter antijurídico por carentes de amparo en título válido alguno, al inundarse de ruido los núcleos habitados por la vía de los hechos, en una magnitud tal que simplemente se está afectando gravemente a la dignidad de los vecino y ciudadanos afectados.***

A pesar de estos informes, que el Defensor del Pueblo ha remitido a las Cortes generales, lo cierto es que no ha servido de nada, pues nuestros parlamentarios han aprobado la Ley 5/2010⁹ que legitima la contaminación acústica, ya sea dentro o fuera de las servidumbres acústicas y los Tribunales no van más allá de la legalidad formal que se alude, como hemos visto cuando se recurre una DIA por insuficiente y el Tribunal no entra a valorar si esa DIA era conforme a la legislación, simplemente porque “formalmente” una DIA no resuelve nada, aunque como hemos visto, de hecho, y a falta de autorización, ha venido actuando como tal.

⁹ Ya hemos comentado el origen y efectos de esta Ley 5/2010 en la queja de ANAITA a la que nos remitimos

5. INFRACCIÓN DE DIRECTIVA 2002/30/CEE

La Directiva del Consejo de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios, viene siendo infringida, en el supuesto del aeropuerto de Barcelona, al no haberse adoptado el procedimiento de enfoque equilibrado en las medidas adoptadas para paliar la afección acústica de las operaciones del aeropuerto, y al haberse adoptado medidas restrictivas de las operaciones insuficientes, sin la información necesaria y sin participación pública y sin posibilidad de recurso alguno frente a las mismas.

Esta Directiva debería haber sido una guía de las posibles actuaciones a llevar a cabo y del procedimiento a seguir, en el que se garantice la transparencia de la motivación o justificación de las medidas, la participación de los interesados y el acceso a un recurso. Sin embargo, el uso que de ella ha hecho nuestra administración ha sido para aprobar medidas estándar, a todas luces insuficientes, debido, en parte, a la deficiente transposición que nuestro Gobierno hizo, según ya pusimos de manifiesto en la queja de ANAITA.

5.1. Restricciones adoptadas desde la Administración en relación con el ruido aéreo

Mediante *Circular aeronáutica 1/2006 de 23 de mayo*, de la Dirección General de Aviación Civil por la que se determinan procedimientos de disciplina de tráfico aéreo en materia de ruido para el Aeropuerto de Barcelona¹⁰ (BOE 138 DE 10 DE JUNIO DE 2006). Esta circular se ampara en la disposición adicional tercera de la Ley 21/2003 de 7 de julio, de Seguridad Aérea y no en el Real Decreto 1247/2003 por lo que se aprobó fuera del procedimiento participativo en ella establecido y sin posibilidad de ser objeto de recurso alguno por los beneficiarios de dichas medidas, los afectados por lo aeropuertos, como veremos.

La circular incorpora condiciones de uso de pistas, restricciones al uso de unidades auxiliares de potencia y un procedimiento de descenso y aterrizaje, que no han resultado suficientes para reducir el ruido.

Los denunciantes consideramos erróneo el procedimiento seguido para la adopción de esta circular, pues la adopción de procedimientos en la explotación de los aeropuertos y la adopción de medidas restrictivas de las operaciones son algunas de las que contempla la Resolución A33/7 de la OACI y la Directiva 2002/30CE que la incorpora, por lo que debería haberse seguido un procedimiento previo de obtención de la información necesaria que justificara la oportunidad y suficiencia de dichas medidas, conforme al artículo 5.1 y Anexo II de la Directiva y con la participación de los interesados, entre los que entendemos deben encontrarse los destinatarios/beneficiarios de las mismas, es decir, los que sufren y padecen el impacto de los aeropuertos¹¹,

¹⁰ http://www.fomento.es/NR/rdonlyres/41E5F5F1-97C4-4F9B-98AF-5D114E01F464/76081/CA_1_2006_C.pdf

http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/AVIACION_CIVIL/

¹¹ Ver la petición nº 18 de nuestro escrito de peticiones de enero de 2009 incorporada al Anexo I, en el que se reclama la participación de los afectados en todas las decisiones que puedan afectarles.

máxime cuando ha existido una deficiente evaluación de impacto ambiental y cuando la participación pública se ha dado cuando ya habían pocas opciones de influir en el proyecto, tal y como manifiesta el Defensor del Pueblo.

5.2. Información NO tenida en cuenta para la adopción de las restricciones operativas

Dice el artículo 4 de la Directiva 2002/30/CE que como norma general se deberá tener un enfoque equilibrado para hacer frente a los problemas del ruido de los aeropuertos, para lo cual se deberán estudiar posibles restricciones operativas, teniendo en cuenta los costes y beneficios de cada una de ellas, las características de cada aeropuerto, que no sean más restrictivas de lo necesario para alcanzar **el objetivo medioambiental establecido para un aeropuerto concreto** y desde luego, **basadas en los resultados**. Para alcanzar estos objetivos y cumplir con dichos requisitos, la Directiva establece en el Anexo II la información mínima de la que deberán disponer las autoridades antes de proceder.

5.2.1. Un inventario actual de la situación de partida en el que se contemplen los objetivos medioambientales del aeropuerto.

No sólo **no existen datos de la situación de partida, ni de cuales sean los objetivos ambientales del aeropuerto (aún por ver)**, sino que en lo relativo a las personas afectadas, las promesas del Plan Director y del estudio de impacto ambiental siempre hablan de una reducción continua del número de personas afectadas, lo cual se contradice con la realidad, pues ni las isófonas ni el mapa de ruido del aeropuerto reflejan la realidad de las molestias y la contaminación acústica.

La información sobre programas de aislamiento acústico y su efectividad también brillan por su ausencia en esta resolución, al igual que falta cualquier mención a los límites de ruido a los aviones en cada punto de la trayectoria, la eficacia de los límites a vuelos nocturnos existentes, cómo contribuyen las tasas de ruido y la cuota de ruido a reducir el ruido, la eficacia del uso preferente de pistas y rutas para minimizar el ruido o las mediciones de ruido de partida que permitan valorar, una vez puestas en funcionamiento dichas medidas restrictivas y de procedimiento, el éxito de las mismas.

5.2.2. Previsiones en el caso de que no se adopten nuevas medidas

Y si las medidas de la Circular no partieron de ninguna información objetiva y fiable tampoco tenían un objetivo que cumplir -que como mínimo debería haber sido la reducción del número de personas afectadas-, ni se apoyaron en ninguna previsión de lo que sucedería si no se adoptaran dichas medidas.

Estas previsiones, que se deberían haber tenido en cuenta, abarcan desde la posibilidad de alcanzar el incremento del tráfico previsto por la ampliación, y sus efectos sobre el ruido, hasta los beneficios económicos o de otro tipo que se hallaban en juego, o las consecuencias y costes de la inacción para reducir el impacto, entre las que se debería haber contemplado los costes judiciales y la posibilidad de sentencias como la del Tribunal relativa al aeropuerto de Madrid-Barajas .

5.2.3 Evaluación de medidas adicionales

Tampoco se deduce que AENA se haya planteado varias medidas alternativas ni que disponga de otras medidas adicionales, por lo que no se ha cumplido con la obligación de justificar porqué se han adoptado solo las que se mencionan en la Circular , el número de personas que vaya a beneficiarse y en qué plazo, así como su eficacia global y las razones de la elección.

Dado el procedimiento seguido por AENA para determinar las medidas restrictivas del tráfico aéreo, sin transparencia, sin participación, sin la información necesaria y sin objetivos medioambientales a alcanzar , tampoco se pueden lograr los objetivos de la Directiva de limitar o reducir el número de personas que padecen efectos dañinos de los aeropuertos, **(para cuyo logro incluso se contempla en la Directiva la restricción de la oferta de nuevos servicios si no hubiera otra forma de alcanzar los objetivos), pues el único objetivo del Gobierno, para el aeropuerto de Barcelona, es alcanzar un tráfico aéreo que permita llegar a los 90 ó más movimientos hora.**

6. **INFRACCIÓN DE LA DIRECTIVA 2002/49/CE**

Se ha infringido la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo de 25 de Junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, por los siguientes motivos:

- Adopción del mapa de ruido y plan de acción del aeropuerto sin una participación real y efectiva y fuera del plazo establecido.
- La falta de evaluación de las molestias de la población
- La autorización de superación de valores límite de inmisión acústica mediante el establecimiento de servidumbres con carácter indefinido.
- Falta de medidas para la preservación de la calidad acústica

Antes de entrar a evaluar los anteriores motivos de incumplimiento, que cierran a día de hoy el devenir del proceso de autorización y puesta en funcionamiento del aeropuerto de Barcelona, hemos de manifestar que la apertura al trámite de información pública de los mapas de ruido, como primera exposición al público de la afección acústica presente y futura de este aeropuerto, no puede convalidar la falta de información y participación pública habida en la fase anterior de adopción de los acuerdos que dieron lugar a la situación de contaminación actual, pues el mapa tan solo pretende hacer un retrato de la situación de que permita adoptar medidas paliativas adecuadas y eficaces.

6.1. Déficit de participación en la elaboración y aprobación del mapa estratégico de ruido

La aprobación del mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona (al igual que el resto de los aeropuertos) también ha sido bastante irregular **pues, por un lado, ha tenido una doble tramitación (existen dos mapas de ruido) y por otro se desconoce**

cual ha sido el mapa realmente aprobado, mermando así, aún más, las posibilidades y sentido de la participación.

Efectivamente, el primer mapa salió a información pública el **30 de junio de 2007** (BOE nº 156) y se hizo sobre la situación de contaminación acústica existente en **el año 2005**, es decir dos años anteriores, lo cual, aparte de **vulnerar el artículo 7.1 de la Directiva**, no recogía toda la situación de contaminación producida tras la puesta en servicio de la nueva pista y ampliación de la anterior. Ante la airada protesta de los vecinos y ayuntamientos afectados, AENA volvió a hacer una segunda evaluación de la situación de contaminación, referida a datos del **año 2007**, que fue sometida a información pública el 9 de diciembre de 2008 bajo el concepto y título de **“Actualización del Mapa Estratégico de Ruido”**, creando con ello gran desconcierto y desánimo en los afectados que hicieron el esfuerzo de participar en el primer mapa.

En cualquier caso, dado que el segundo mapa no ha supuesto en modo alguno una ampliación del primero, sino su sustitución - sólo figura éste en la web de AENA- resulta patente que **se habría incumplido la obligación de haberlo llevado a cabo antes del 30 de junio de 2007, como establece el artículo 7.1 de la Directiva.**

Y tampoco ha servido esta reedición del mapa para recoger la afección acústica del municipio de Castelldefels, que una vez más queda fuera del mismo, cuando lo cierto y real es que cuando el aeropuerto opera de día (de 07,00 A 23,00 horas) en configuración "este" (lo que significa que queda a capricho de la meteorología) todos los aviones aterrizan sobrevolando Castelldefels a baja altura y con unas inmisiones acústicas o presión sonora equivalente (L_{aeqT}) muy superiores a los que se indican por AENA en los mapas. Además, los ciudadanos y vecinos de Castelldefels, en la configuración alternativa y contraria, la "oeste", han de soportar todos los despegues de los aviones más grandes, pesados y por consiguiente más contaminantes, que no pueden virar inmediatamente hacia el mar, con inmisiones acústicas y químicas aún mayores.

Ni se ha tenido en cuenta la legislación catalana en materia de ruido, que establece un procedimiento distinto para la realización de mapas de ruido, si bien dentro del marco de la Directiva 2002/49/CE (Llei 16/2002, de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica (DOGC núm.3675, 11.07.2002); decreto 245/2005, de 8 de noviembre, por el que se fijan los criterios para la elaboración de los mapas de capacidad acústica (DOGC núm.4507, 10.11.2005); Decreto 176/2009, de 10 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley 16/2002) de 28 de junio, de protección contra la contaminación acústica, y se adaptan los anexos).

6.2. Falta de evaluación de las molestias reales de la población

Esta es otra alegación y queja común de los afectados, pues la mayoría no se encuentran incluidos en las múltiples huellas confeccionadas, como demuestran los procedimientos judiciales incoados y las múltiples quejas, de las cuales no da cuenta el Mapa.

Esta falta de evaluación de las molestias reales deviene de utilizarse sólo los índices L_{en}, L_{day} y L_{night}, - que no obstante cumplir con los mínimos exigidos por la Directiva y legislación nacional, no son suficientes para reflejar la realidad de las molestias y la contaminación, como también exige la propia Directiva -, así como del método utilizado para establecer dichos valores.

Se adjunta como Anexo VI¹², informe de medición de ruido de aviación sobre la población de Castelldefels, llevada a cabo en septiembre de 2008, conjuntamente, por el Laboratorio de Ensayos Metrológicos y la Escuela Universitaria Superior Politécnica de Castelldefels, cuyo resultado es el incumplimiento de la normativa de ruido, tanto de la Comunidad Autónoma de Catalunya como de la nacional y comunitaria, con valores L_{aeq} superiores a los 60 db. diurnos y L_{max} de entre 82 y 89dB durante el día, superiores por tanto a los 80dB, establecidos para las zonas de alta sensibilidad acústica A2, con suelo con predominio de uso docente, sanitario y cultural, junto con el residencial (se sobrevuela el campus universitario de Castelldefels y diferentes escuelas secundarias y primarias, con miles de estudiantes, además de varios geriátricos) como la residencial, y el incremento en 30dB que el paso de los aviones producen sobre el ruido de fondo, es decir el que existe en la zona de medición, cuando no pasan los aviones

6.2.1. Sobre los índices utilizados

Entendemos que **se deberían haber tenido en cuenta, además de los contemplados, otros índices como el L_{amax} o SEL para conocer las molestias reales**, ya que esta opción está contemplada por la Directiva (Anexo I.3.) como posibilidad y dado que la finalidad de la misma, según su artículo 1, es prevenir el ruido y preservar la buena calidad acústica allí donde se encuentre, así como la de informar a la población sobre los efectos nocivos del ruido.

Es evidente que tener en cuenta los picos de ruido, propios de los aviones, a partir de los cuales la población se encuentre molesta, es la única forma de evaluar sus efectos nocivos y las alteraciones del sueño, por lo que se estaría incumpliendo el objetivo y espíritu de la Directiva si solo se toman en consideración unos valores medios como el L_{den} , cuyos límites máximos han sido fijados, además, reglamentariamente, sin participación pública y sin ningún estudio previo que permita **conocer la relación dosis-efecto**, lo cual hubiera permitido conocer a partir de qué niveles de ruido producidos por los aviones las personas se sienten molestas o son perturbadas en su descanso, y sin utilizar tampoco los estudios recientemente llevados a cabo sobre dicha relación dosis-efecto.

Conforme a la definición dada por la Directiva del “*mapa de ruido*” y del concepto “*valor límite*”, se ha de entender que el mapa ha de indicar el rebasamiento de “*cualquier valor límite vigente*”, lo cual se incumple **si se desprecia (como sostiene AENA) los valores límite vigentes a nivel autonómico y local para el territorio afectado, más restrictivos y protectores que los valores límite establecidos en la norma estatal.**

También es preciso recordar que precisamente **para áreas urbanizadas existentes en sectores del territorio afectados a sistemas generales de infraestructuras, según el RD 1367/2007 de 19 de octubre en el que se definen los objetivos de calidad y valores límite, según su Anexo II.A, no existen valores límite algunos prefijados** debiéndose adoptar las medidas adecuadas de prevención de la contaminación acústica, en particular mediante la aplicación de las tecnologías de menor incidencia acústica de entre las mejores técnicas disponibles. Este criterio ha sido declarado nulo por sentencia

¹² Anexo VI. Informe acústico

del Tribunal Supremo de 20 de julio de 2010 sin que hasta ahora se haya modificado el citado Anexo ¹³ y sin que el Plan de Acción determine otros objetivos a alcanzar.

Como se ha visto en el informe pericial acústico incorporado a esta queja en el Anexo VI, las operaciones del aeropuerto a su paso por el municipio de Calteldefels, superan con creces los valores límite establecidos en la ordenanza de ruido del municipio, que prohíbe superar en 3dB el ruido de fondo (se debe recordar que cada 3 db de aumento de ruido equivale a duplicar su percepción en el oído humano), cuando los aviones suponen un incremento de 30dB respecto al ruido de fondo y sin embargo su población no se encuentra incluida en la zona de servidumbre, y lo mismo podría decirse de otras poblaciones del Baix Llobregat, según hemos visto por los procedimientos judiciales ante los Tribunales.

Todo ello nos lleva a concluir, que **diffícilmente se puede cumplir con una de las finalidades de los planes de acción, de reducir el número de personas que sufren molestias o alteraciones del sueño (Anexo V.3.de la Directiva) si antes no se ha llevado a cabo una evaluación adecuada de la población que sufre molestias, conforme determina la Directiva, es decir mediante encuestas a la población..** Y a falta de una evaluación de los efectos nocivos conforme al Anexo III, al menos se debería haber tenido en cuenta como afectadas a las poblaciones que han presentado quejas, procedimientos judiciales, reclamaciones y alegaciones , ya sea reduciendo el valor límite de ruido tomado en cuenta para definir el ámbito del plan, ya sea estableciendo otros índices complementarios como el L_{amax} que reflejen la molestia y afección efectiva, tal y como dice el Defensor del Pueblo o incluso la sentencia del Tribunal Supremo en relación con los vecinos de Ciudad Santo Domingo afectados por el aeropuerto de Madrid-Barajas, en la que la superación de valores máximos superiores a 65dB constituyen una vulneración de un derecho fundamental.

6.2.2 - La forma de medir el ruido determina una mayor o menor huella acústica

“Prou Soroll” ha venido alegando, y demostrando con informes periciales, que AENA no aplica un procedimiento o método válido para apreciar las molestias y afección acústica que producen los aviones , no solo porque no toma en cuenta los L_{max} , necesarios y aconsejados por la Directiva, cuando se trata de ruido no continuo o discontinuo, como es el paso de aviones, sino porque hace la media del ruido percibido dentro de un período horario (propio de un ruido continuo, como el tráfico de una carretera) en vez de hacer la media solo del tiempo en que existía ruido de avión durante un período horario. Es decir; incorpora en el cálculo todo el tiempo “T” diurno de 07,00 a 23,00 horas, en lugar de la suma de los diferentes tiempos que dura cada paso de avión, con lo que desnaturaliza su resultado a la baja.

Tal y como dice el informe de los Doctores Robert Barti Domingo y Francisc Tarrés Ruiz - que adjuntamos en el Anexo VI - profesores expertos en acústica y de la Universidad Politécnica de Cataluña, el RD 1513/2005 (y la Directiva 2002/49/CE)

¹³ El motivo en que se ampara la sentencia es que se infringe el artículo 8.1 de la Ley del Ruido , según el cual "El Gobierno definirá los objetivos de calidad acústica aplicables a los distintos tipos de áreas acústicas, referidos tanto a situaciones existentes como nuevas" y dada la situación de indeterminación a la que conduce la técnica reglamentaria utilizada porque con ello se está eludiendo el nivel de concreción exigido por el legislador.

remite a la norma ISO 1996-2:1987 para el cálculo de los niveles evaluados a largo plazo. *“Obsérvese que en todos los casos el nivel equivalente se obtiene evaluando la energía acústica durante el intervalo de tiempo en que la fuente sonora está activa, y se divide por el tiempo en que esta fuente está activa. Así pues si se evalúa el nivel sonoro con un período de 1 hora de una fuente sonora que está activa durante 20 minutos, la energía acústica debe dividirse por los 20 minutos que la fuente está activa y no por los 60 minutos del período de evaluación.*

La aplicación incorrecta de la definición de nivel equivalente conduce a la obtención de un valor menor. El caso mas contundente se produce cuando el número de vuelos es bajo, como en el caso del ejemplo expuesto a continuación:

Ej. considerando que cada evento sonoro de avión dura 50sg. , el resultado sería, medido como hace AENA, el siguiente

INTERVALO HORARIO	NÚMERO DE AERONAVES	T_AERONAVES (seg)	Leq dB(A)
10-11h	19	3600	59,2

Sin embargo si se hace la media del tiempo que estuvo activa la fuente sonora (que hubo ruido de avión) el resultado sería el siguiente

INTERVALO HORARIO	NÚMERO DE AERONAVES	T_AERONAVES (seg)	Leq dB(A)
10-11h	19	878	65,3

La indicada **Norma ISO 1996**, en su artículo 3. 1.6 establece la fórmula matemática para el cálculo del nivel de presión sonora continuo equivalente, $L_{AeqT}=10\lg [1/T \{P2A(t) /p20dt\}$ dB.

El artículo 5.1 de estas normas estandarizadas hace referencia a los ruidos procedentes de sucesos aislados (*“como el paso de un avión”*, dice literalmente) y el 5.1.2 define la duración del suceso o evento ruidosos en función de la fuente, con la siguiente *“Nota: “Mientras que el nivel de exposición sonora combina el nivel acústico y la duración, el concepto de duración del suceso puede servir para diferenciar sucesos. Por ejemplo, el paso de un avión puede tener una duración de 10 s. a 20 s....”*.

El 5.2. Sucesos aislados repetitivos, dice: *“los ruidos medioambientales de sucesos aislados repetitivos, son típicamente sucesos repetidos de los ruidos...como por ejemplo el ruido de los aviones ...”* , *“se pueden considerar como la suma del ruido procedente de varios sucesos aislados”* . *“En esta parte de la Norma ISO, la descripción de todas las fuentes de ruido de sucesos aislados repetitivos utiliza los niveles de exposición sonora de los ruidos de un suceso aislado y el número correspondiente de sucesos para determinar los niveles de evaluación de presión sonora continuos equivalentes”*.

En definitiva, que AENA cuando aplica la fórmula matemática establecida para la evaluación del nivel continuo equivalente de ruido L_{Aeq} , al despejar la variable “t” (tiempo), lo hace con todos los minutos del día o tiempo “T” ,con mayúscula, o sea lo divide por 960 minutos diurnos (840’ más los 120’ vespertinos) y los considerados 480

minutos nocturnos (de 7 a 21, de 21 a 23 y de 23 a 7, horas). En lugar de tomar únicamente los **tiempos de la presión sonora a que alude las normas ISO**, o lo que es lo mismo, la suma de los tiempos que dura el paso de cada avión. Ya que, estamos ante **sucesos de ruido aislados, pero repetitivos y no continuos** y para medir ese tiempo y poder introducir en la fórmula ese dato, los protocolos a seguir, que no cumple AENA, son los siguientes:

- Previamente se recoge mediante el sonómetro el nivel de ruido ambiental de la zona, cuando se aproxima un avión y el ruido empieza a subir por encima de los 10 decibelios, se comienza a contar el tiempo de paso de la aeronave o evento ruidoso.
- Cuando de nuevo el ruido baja hasta 10 decibelios por encima del ambiental medido, termina el suceso o el paso de aeroplano.
- Así, sucesivamente, se van sumando los diferentes tiempos del muestreo y ese dato es el que se debe de introducir como “t” en el cálculo del LAeq y no todo el periodo temporal de evaluación “T” diurno, vespertino y nocturno como hace AENA.

Evidentemente los resultados dados por el ente estatal gestor aeroportuario sobre los niveles de ruido de los aviones, al quedar diluidos por todos los minutos del día, resultan mucho más bajos de los reales y con ello elude la legislación medioambiental y resultan unas huellas sonoras más limitadas que las reales. Con este método de medición, que AENA aplica para la elaboración de los Mapas estratégicos de Ruido de los Aeropuertos Españoles, se puede llegar a la absurda paradoja de que el ruido ambiente es superior al generado por el vuelo de los aviones en una zona determinada y explica que la mayor parte de los afectados por el aeropuerto no estén incluidos en el mapa de ruido, y por tanto no tienen ningún derecho a que se tomen medidas para paliar su afección.

6.3. Déficit de participación en la elaboración y aprobación del plan de acción

Según anuncio de la Dirección de Medio Ambiente de AENA de 1 de julio de 2010 (BOE N° 159 de igual fecha) se sometió a información pública durante 30 días hábiles, la aprobación de las servidumbres acústicas de los aeropuertos de Barcelona y Madrid-Barajas y la propuesta de Planes de Acción, en cumplimiento de lo establecido en la Ley 5/2010 de 17 de marzo.

Dado el período vacacional del mes de julio, en el que muchos afectados o bien estaban fuera o bien preparando sus vacaciones, y dada la dificultad de interpretar y evaluar la información expuesta, **el período concedido de 30 días resultó claramente insuficiente**, por lo que, al igual que sucedió con el sometimiento a información pública de los mapas de ruido, en que se solicitó una ampliación de dicho plazo, petición que estimada en aquel entonces, pero desestimada en este.

Por otra parte el plan de acción finalmente aprobado mediante Orden FOM/3320/2010 de 16 de noviembre (BOE 311 de 12 de diciembre), **no recoge el resultado de la participación pública, además de haberse aprobado con posterioridad al plazo máximo establecido en la Directiva del 18 de julio de 2008.**

De entre las medidas del plan de acción, destacamos:

Nº 2 Procedimientos operacionales: gran parte de ellos han sido adoptados sin tomar en cuenta la información que determina la Directiva 2002/30/CEE por lo que no se puede asegurar su efectividad y menos si es la necesaria o suficiente.

Nº 3 Restricciones operativas: están por ver y por definirse por lo que no es garantía ninguna de que se lleven a efecto y menos de su utilidad, pues no se sigue el procedimiento adecuado.

Nº 4. Planificación y gestión del suelo: totalmente ineficaz y la prueba de ello es que se ha iniciado la urbanización de una zona afectada por ruido, cuya compra por parte de AENA se propuso en las alegaciones a la DIA, que se verá afectada por el ruido de las operaciones en la misma manera que lo está Gava Mar o Castelldefels, pero que AENA no puede impedir pues está fuera de la huella de ruido y del mapa de ruido.

Nº 6 Información y participación pública: como hemos venido diciendo ni en las Comisiones ni en los Grupos de Trabajo Técnico de Ruido existe participación del público, sino tan sólo de los Ayuntamientos y administración estatal y autonómica, y se nos viene denegando reiteradamente nuestra participación, si quiera con voz, pero sin voto.

Nº 7 Control y disciplina del tráfico en materia de ruido: esta disciplina solo sirve para los desvíos de rutas, pero no para cuando el avión emite más ruido que el debido, por no haber desarrollado la Administración aeronáutica, mediante circular (tal y como establece el artículo 47 de la Ley de Seguridad Aérea) unos valores límite de emisión a los aviones en cada punto de la trayectoria, como hacen otros aeropuertos, pues lo que molesta no es que se desvíe un avión, sino el ruido que haga al pasar.

Nº 8 Las medidas compensatorias son para los ayuntamientos no para los vecinos, según dispone la Ley 5/2010.

Nº 9 Plan de aislamiento acústico: todavía está en ejecución, cuando ya han pasado 6 años de la puesta en servicio de la ampliación del aeropuerto, no contemplándose por otro lado ninguna medida o procedimiento para que puedan ser aisladas las viviendas que no estando comprendidas dentro del mapa de ruido, no tengan en el interior de sus viviendas la calidad acústica exigida legalmente, como es el caso de los asociados a PROU SOROLL y a ANAITA. Así mismo, la medida adoptada de insonorizar viviendas consideramos que no se corresponde con ninguna de las medidas del “enfoque equilibrado”, además de ser totalmente ineficaz para gran parte de los afectados, pues nunca elimina totalmente el ruido y condena a un país como España, con altas temperaturas, a mantener las ventanas cerradas, al tiempo que impide a las urbanizaciones disfrutar de jardines privados y entornos públicos, por lo que no se reduce la contaminación ambiental, que es la única que constituye el objetivo de la Directiva 2002/49/CE.

No resulta del Plan de Acción, que éste comporte un objetivo, ni siquiera de reducción de la contaminación, por lo cual tampoco se ha establecido ningún procedimiento para poder evaluar el progreso ni la eficacia de las medidas, adoptadas, las cuales a penas tienen que ver con el cacareado “enfoque equilibrado” pues:

- Las medidas de reducción de la contaminación en el foco, consistentes en la retirada de las aeronaves marginalmente conformes, en nada contribuirá como la propia memoria reconoce, pues sólo afecta al 1% de las operaciones.

- Las medidas de control de ordenación del territorio llegan tarde y los valores límite a partir del cual informan en contra de desarrollos urbanísticos (60dB) en modo alguno responden a las molestias reales de los vecinos, como hemos visto en el apartado anterior relativo a la forma de medir el ruido.

6.4. Servidumbre y plan de acción incumplen los objetivos de la Directiva

Para concluir y redundando en lo ya expuesto respecto a **las servidumbres** en la queja de ANAITA, incorporada como Anexo I, solo queda decir que establecer una zona de servidumbre acústica entorno a un aeropuerto, como la aprobada mediante la Orden FOM/3320-2010, en la que se puedan rebasar los valores límite de inmisión acústica aplicables, por tiempo indefinido y sin arbitrar medidas en el plan de acción asociado, de las que se pueda concluir que el objetivo es llegar a conseguir que dichos valores máximos no sean rebasados, constituye una infracción de la Directiva 2002/49/CE y **un reconocimiento de la incapacidad, fracaso y error de AENA, como promotor y gestor del aeropuerto, para planificar, autorizar y gestionar esta infraestructura.**

Dice el artículo 8.1 de la Directiva que las medidas concretas del Plan de acción *deberán afrontar en particular las prioridades que puedan determinarse como consecuencia de la superación de determinados valores límite o según otros criterios elegidos por los Estados miembros y deberán aplicarse, en particular, a las zonas más importantes establecidas de acuerdo con los mapas estratégicos de ruido.* Pues bien, nada de esto hemos podido ver en la Orden FOM/3320-2010, sencillamente porque para eso se impone una servidumbre, para poder superar esos valores límite sin necesidad de tomar acciones concretas y efectivas - salvo la insonorización de viviendas-.

También el artículo 1.c de la Directiva explica cual es la función de los planes de Acción y la necesidad de adoptarlos; *“tomando como base los resultados de los mapas de ruido, con vistas a PREVENIR Y REDUCIR el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos para la salud, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria.*

Como hemos visto se ha aprobado un plan de acción asociado a una servidumbre cuya finalidad es imponer el deber de soportar la contaminación acústica que rebase los valores objetivo de inmisión acústica establecidos para cada zona del territorio, valores que son superiores a lo recomendado por la OMS y por la propia sentencia del TS, por lo que huelga cualquier comentario adicional.

En vista de lo cual,

SOLICITAMOS a la Comisión que previa la adopción de los trámites de rigor pertinentes, determine:

1. Si las actuaciones llevadas a cabo por el Estado español en relación con la planificación , autorización, y puesta en funcionamiento del aeropuerto de Barcelona son conformes con el derecho comunitario y, en caso de no serlo, abra expediente de infracción para la corrección y cumplimiento, a fin de que por la autoridad aeroportuaria:
 - a. se inicie la apertura de un procedimiento de evaluación ambiental estratégica de la revisión del Plan Director del aeropuerto, en la que los afectados podamos participar de forma real y efectiva,
 - b. y a fin de que por el órgano ambiental se lleve a cabo una revisión de la declaración de impacto ambiental en la que se incluya la afección acústica ocasionada por la actividad de las operaciones del aeropuerto presentes y futuras.

2. Si las medidas adoptadas por el Estado español para proteger a las poblaciones circundantes al aeropuerto de Barcelona frente a la contaminación acústica de las operaciones de aterrizaje y despegue son acordes con el derecho comunitario, y en caso de no serlo abra expediente de infracción para la corrección y cumplimiento, a fin de que:
 - a. mediante un procedimiento participativo se determinen las medidas más eficaces, como la limitación del número de operaciones
 - b. La entrada de las asociaciones de afectados en la “Comision de seguimiento” y en cualquier otra que intervenga en la materia como la actual GTTR (Comisión asesora)

3. Si en la aprobación y contenido de la servidumbre acústica aeroportuaria del aeropuerto de Barcelona, su mapa estratégico y plan de acción se han vulnerado Directivas europeas y en su caso se abra procedimiento de infracción a fin de que:
 - a. poblaciones de afectados como los de Castelldefels seamos tenidos en cuenta en dichos procedimientos
 - b. se delimiten nuevas huellas y mapas acústicos tomando en consideración valores límite como Lmax y SEL
 - c. Se corrija el procedimiento de determinación del Len, Ld y Ln utilizando la norma ISO correctamente, conforme al informe acústico aportado.
 - d. Se establezca un plazo en el que se deberán alcanzar los valores máximos acústicos permitidos por la legislación local en las zonas de servidumbre acústica
 - e. Se determine un objetivo ambiental por el aeropuerto

4. En caso de estimar acordes al derecho comunitario las actuaciones denunciadas, tenga por formulada la petición de los afectados por el impacto del aeropuerto de Barcelona de que se adopten las medidas legislativas pertinentes para que la actividad aeroportuaria y de la navegación aérea no suponga para los ciudadanos de la Unión Europea una merma de su calidad de vida, de la calidad acústica de su entorno y de la protección ambiental.

En Barcelona a 16 de Diciembre de 2010

Fd°. Don Josep Velasco Ramírez

Presidente de PROU SOROLL

Fd°. Don Luis Ramírez Vera

Presidente de A.N.A.I.T.A