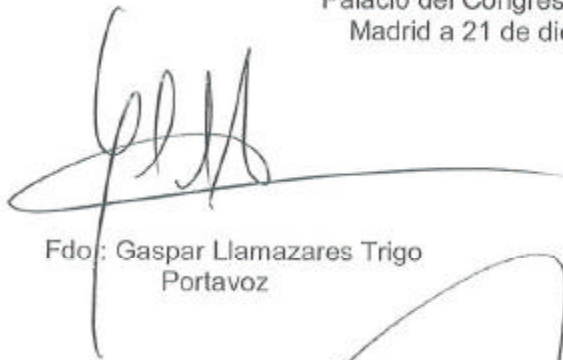




A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

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

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



Fdo.: Gaspar Llamazares Trigo
Portavoz



Fdo.: Joan Herrera Torres
Diputado



Fdo: Joan Riu i Martín
Portavoz Adjunto

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

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

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

A este respecto, la jurisprudencia y doctrina europeas han dejado claro que existe una vinculación clara del derecho a la inviolabilidad del domicilio y la injerencia de los ruidos en los domicilios privados. Así, en el caso «Powell y Rayner c. Reino Unido» (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 21 de febrero de 1990) considera el Tribunal Europeo que el ruido de los aviones del aeropuerto de Heathrow había disminuido la «calidad de vida privada» y «el disfrute del hogar de los demandantes», con lo que vulnera su derecho a la no injerencia de la autoridad pública en su vida privada y familiar y en su domicilio. Así mismo se estableció en el caso «López Ostra contra España» (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 9 de diciembre de 1994) y en el caso «Guerra y otros contra Italia» (Sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 19 de febrero de 1998). Y un planteamiento similar encontramos también en Derecho estatal a partir del artículo 18.2 CE, tanto en doctrina como en jurisprudencia del Tribunal Constitucional (SSTC 119/2001, de 29 de mayo y 16/2004, de 23 de febrero), en donde se establece que «una exposición prolongada a unos determinados niveles de ruido, que puedan objetivamente calificarse como evitables e insoportables, ha de merecer la protección dispensada al derecho fundamental a la intimidad personal y familiar, en el ámbito domiciliario, en la medida en que impidan o dificulten gravemente el libre desarrollo de la personalidad, siempre y cuando la lesión o menoscabo provenga de actos u omisiones de entes públicos a los que sea imputable la lesión producida».

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

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

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

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

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

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

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

10/21

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

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

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

ENMIENDAS PARCIALES

1.- Sustitución del Artículo 2.a) por el siguiente redactado: «A garantizar que en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica. Siempre que se cumplan estos objetivos, las poblaciones circundantes soportarán los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea»

Justificación

Se elimina el término “la obligación de soportar”, porque nadie puede ser obligado a renunciar a sus derechos fundamentales, como lo son aquellos relativos a la inviolabilidad del domicilio y la injerencia de los ruidos en los domicilios privados reconocidos por la jurisprudencia del Tribunal Europeo de los Derechos Humanos y del mismo Tribunal Constitucional.

2.- Adición de un nuevo párrafo: «2.c) Los objetivos de calidad acústica mencionados en el párrafo 2.a) se fijarán mediante el consenso entre la Administración del Estado, de las Comunidades Autónomas y de los Ayuntamientos afectados por los ruidos de cada aeropuerto. En la discusión de estos objetivos será obligado dar audiencia y facilitar la participación de los representantes vecinales de los núcleos poblados próximos y afectados por los aeropuertos».

Justificación

Se trata de definir un marco procedimental en el que la adopción de los objetivos de calidad acústica sea realizada mediante el consenso entre todas las administraciones competentes en la gestión medioambiental y que garantice los mecanismos de participación ciudadana aconsejados por la Comisión Europea en la comunicación al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social, y al Comité de la Regiones titulada «Transporte aéreo y medio ambiente: retos de desarrollo sostenible» – COM (1999) 640.

3.- Adición de un nuevo párrafo: «2.d) En el diseño de la operación de los aeropuertos se priorizará la canalización del tráfico aéreo por encima de zonas no urbanizadas, zonas no urbanizables, o mar abierto. En aquellos aeropuertos en los que, a su alrededor, existan zonas no urbanizadas pero urbanizables que, en el futuro, pudieran limitar su crecimiento, se realizarán las oportunas reservas de suelo para evitar su conversión en zonas residenciales».

Justificación

Se trata de establecer por ley la obligación de los entes gestores de los aeropuertos de priorizar las rutas de acceso a los aeropuertos que pasen por encima de zonas no habitadas o no habitables, y de responsabilizarlos para que actúen ante las administraciones competentes en la planificación del territorio para compatibilizar el desarrollo aeroportuario y la calidad de vida de los futuros residentes en las poblaciones adyacentes, previniendo posibles conflictos futuros, tal como aconseja la Comisión Europea en la comunicación al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social, y al Comité de las Regiones titulada «Transporte aéreo y medio ambiente: retos de desarrollo sostenible» –COM (1999) 640.

4.- Adición de un nuevo párrafo: «2.e) Si las previsiones de incremento de actividad de un aeropuerto obligaran a cambiar su operativa, y ésta empeorara el impacto acústico existente hasta aquel momento sobre las poblaciones adyacentes, la Administración competente deberá optar por aquella otra operativa que minimice el impacto acústico aunque no permita la capacidad máxima de la infraestructura aeroportuaria, o bien por redistribuir el tráfico aéreo entre otros aeropuertos de manera que su afectación medioambiental no empeore».

Justificación

Por una parte, se trata de concretar por ley que la promoción de las condiciones favorables para el progreso económico, como principio rector de la política económica, no puede pasar por encima de la protección de los derechos fundamentales de los ciudadanos, dado que la injerencia de los ruidos aeroportuarios en los hogares ha sido reconocida por la jurisprudencia del Tribunal Europeo de los Derechos Humanos y por el mismo Tribunal Constitucional como un ataque a los derechos fundamentales. Por otra parte, se trata de plasmar en un texto legal el principio rector de la política económica que establece que los poderes públicos promoverán las condiciones favorables para una distribución territorialmente más equitativa de las rentas y los elementos de promoción económica.