



BOLETÍN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IX LEGISLATURA

Serie A:
PROYECTOS DE LEY

8 de febrero de 2010

Núm. 54-4

ENMIENDAS E ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

121/000054 Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales de las enmiendas y del índice de enmiendas al articulado presentadas en relación con el Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de febrero de 2010.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

ENMIENDA NÚM. 1

FIRMANTE:

Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Francisco Xesús Jorquera Caselas, Diputado por A Coruña (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por la

que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 22 de diciembre de 2009.—**Francisco Xesús Jorquera Caselas**, Diputado.—El Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

A la disposición transitoria

De modificación.

Texto que se propone:

En el apartado 2, se propone la siguiente modificación:

«2. Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal del ruido. No obstante, en los aeropuertos de más de 15.000 movimientos al año, ... (continúa igual).»

ENMIENDA NÚM. 2

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republi-

cana-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.

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de diciembre de 2009.—**Joan Herrera Torres**, Diputado.—**Gaspar Llamazares Trigo** y **Joan Ridao i Martín**, Portavoces del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

I. Motivación de la componente Esquerra Republicana del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

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 las 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.

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 al que las poblaciones limítrofes a todos los aeropuertos se planteen obtener 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 éste 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.

II. Motivación de la componente Izquierda Unida e Iniciativa per Catalunya Verds del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

La defensa del desarrollo sostenible debe partir del equilibrio entre el desarrollo económico, como el que se pretende con el incremento de la operatividad de los aeropuertos, y la protección del medio ambiente y de la calidad de vida de las personas afectadas directamente por ese desarrollo. En consecuencia, no puede establecerse como parámetro prevalente para mantener y ampliar la operatividad aeroportuaria los resultados económicos. Si este mantenimiento o ampliación conlleva al mantenimiento o incremento de las emisiones contaminantes o una pérdida de calidad de vida en la población del entorno de los aeropuertos.

Es posible compatibilizar el desarrollo económico con la mejora del medio ambiente y la disminución de las repercusiones acústicas de las operaciones aeronáuticas. Para ello han de adaptarse medidas que, en contra de lo que se pretende con este Proyecto de Ley, busquen una evolución armónica entre los dos objetivos básicos: permitir una operatividad racional de los aeropuertos y minorar la repercusión ambiental y sonora derivada de dicha operatividad.

Para ello, ha de hacerse hincapié en las medidas que los organismos internacionales están promoviendo, tales como:

- Promover y dar apoyo a los estudios y programas de investigación y tecnológicos dirigidos a reducir el ruido en la fuente y la reducción de emisiones contaminantes.
- Racionalizar los medios de transporte, impulsando en mayor medida aquellos que son menos contaminantes y de menor impacto sonoro y medioambiental.
- Limitar la expansión urbanística incompatible con áreas sensibles al ruido, con planificación, previendo los posibles desarrollos de la navegación aérea.
- Búsqueda y aplicación permanente de medidas mitigadoras para las áreas afectadas por el ruido.
- Mejora de los procedimientos operacionales de atenuación del ruido.
- Agilizar los procesos de sustitución de las aeronaves más contaminantes y ruidosas.

- Control riguroso de la aplicación de las medidas adoptadas, de las rutas establecidas y de los procedimientos operativos de aeropuertos y aeronaves.

En este sentido, no basta una genérica referencia a medidas correctoras, sino que es imprescindible el establecimiento expreso de compromisos en los puntos antes enumerados.

Los procesos en los que se determinen las servidumbres acústicas deben partir de los principios de transparencia, planificación y participación previa de las personas afectadas. No basta la información pública ordinaria como único mecanismo de participación, sino que debe producirse un verdadero proceso de intercambio de propuestas y medidas a adoptar para paliar los efectos negativos de la operatividad aeroportuaria en su entorno.

Este Proyecto de Ley, en su exposición de motivos, reconoce la existencia de una situación insostenible para los vecinos del entorno de los aeropuertos. Se afirma que «se está produciendo una situación de inseguridad jurídica que perjudica a los dueños y ocupantes de los bienes subyacentes afectados por la navegación aérea»; situación que «se ha agravado hasta poner en riesgo la efectividad de los derechos de quienes residen en las poblaciones próximas a los aeropuertos, por lo que resulta inaplazable implantar medidas correctoras necesarias para asegurar que el impacto acústico y aeronáutico de dichas infraestructuras cumple con las directivas comunitarias y las normativa estatal».

Efectivamente, esa es la situación que vienen sufriendo buena parte de las poblaciones vecinas a los aeropuertos competencia del Estado: inseguridad jurídica, no reconocimiento de derechos e inexistencia de medidas correctoras. Inobservancia, en suma, de la Ley.

Sin embargo, el texto del Proyecto de Ley no se aviene con esa exposición autocrítica, sino que permite el empeoramiento de la situación actual.

La redacción pretendida del artículo 4 de la Ley 48/1960 de navegación aérea, tras la aparente preocupación por la mayor protección de las poblaciones circundantes, recoge que podrá ampliarse el ámbito de las servidumbres acústicas, traduciendo la voluntad de incrementar el ruido soportado por las poblaciones una vez aprobadas las servidumbres que compromete el Proyecto de Ley, además de provocar una absoluta inseguridad jurídica para los vecinos actuales y futuros respecto a sus derechos y sus obligaciones.

Igualmente, la disposición transitoria del Proyecto de Ley explicita que, hasta la efectividad de las nuevas servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados, en los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, quedarán en suspenso provisionalmente los objetivos de calidad acústica, así como los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a dichos objetivos. Es decir, que mientras la Administración hace sus tareas, los vecinos quedan privados de sus derechos, algunos de ellos, de carácter fundamental.

Este Proyecto de Ley se presenta, por trámite de urgencia, después de que una enmienda presentada, y posteriormente retirada, por el Grupo Parlamentario Socialista a la conocida como «Ley Ómnibus» en el Senado ya pretendiese limitar derechos individuales y colectivos reconocidos judicial o administrativamente. Es evidente la relación que existe entre estas iniciativas y la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que obliga con carácter inmediato a reducir los sobrevuelos sobre la Comunidad de Ciudad Santo Domingo (Algete) a la mitad.

Es incompatible con un Estado de Derecho la pretensión de aprobar una Ley ad hoc para dejar sin efecto declaraciones judiciales protectoras de derechos fundamentales de las personas.

También es incompatible con una democracia participativa la aprobación de una Ley con importantes repercusiones para un número elevado de personas por un trámite urgente que minora las posibilidades de contraste y aportaciones de los grupos políticos y de las personas e instituciones afectadas.

Por todos estos motivos se propone el rechazo del texto del Proyecto de Ley y su devolución al Gobierno.

ENMIENDAS NÚMS. 3 a 12

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Por medio del presente escrito, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds retira las enmiendas parciales al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de junio, de Navegación Aérea, registradas el 28 de diciembre de 2009 con número de registro 10122.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds a ins-

tancia de su Portavoz, Joan Ridao i Martín, al amparo de lo establecido en el artículo 110 del vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 40/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 28 de diciembre de 2009.—**Joan Ridao i Martín**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 13

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 4, apartado 2, letra a)

De modificación.

Se modifica el redactado de la letra a) del apartado 2 del artículo 4, al que se le da la siguiente redacción:

«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

Por considerarlo necesario.

ENMIENDA NÚM. 14

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 4, apartado 2, letra c) nueva

De adición.

Se añade una nueva letra c) al apartado 2 del artículo 4 con la siguiente redacción:

«c) Los objetivos de calidad acústica mencionados en el párrafo 2.a) se fijarán mediante el consenso entre la Administración del Estado, de las Comunida-

des 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

Por considerarlo necesario.

ENMIENDA NÚM. 15

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 4, apartado 2, letra d) nueva

De adición.

Se añade una nueva letra d) al apartado 2 del artículo 4 con la siguiente redacción:

«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

Por considerarlo necesario.

ENMIENDA NÚM. 16

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

Al artículo 4, apartado 2, letra e) nueva

De adición.

Se añade una nueva letra e) al apartado 2 del artículo 4 con la siguiente redacción:

«e) Si las previsiones de incremento de actividad de un aeropuerto obligaran a cambiar su operativa, y ésta empeorara las condiciones medioambientales existentes hasta aquel momento, la Administración competente deberá redistribuir el tráfico aéreo entre otros aeropuertos de manera que su afectación medioambiental no empeore.»

JUSTIFICACIÓN

Por considerarlo necesario.

ENMIENDA NÚM. 17

FIRMANTE:

Rosa Díez González
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de doña Rosa Díez González, diputada de Unión Progreso y Democracia, al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de enero de 2010.—**Rosa Díez González**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

El Proyecto de Ley propone una reforma de la Ley de Navegación aérea por el procedimiento de urgencia con competencia legislativa plena de la Comisión de Fomento, sin debate en el Pleno. Las razones para urgencia en la tramitación del Proyecto se desprenden de la Memoria justificativa del mismo, según la cual, el 15 de enero de 2010, las compañías aéreas debían confirmar sus slots (frangas horarias) para la temporada de verano en función de la capacidad aeroportuaria prevista. Resulta sin embargo que el Auto de fecha 3 de noviembre de 2009 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid ordena que se proceda con carácter inmediato a la reducción de un 50% sobre la cifra actual del total de los vuelos sobre la urbanización Santo Domingo de Barajas. Según la Memoria económica del Proyecto, ello supone que volver a la cifra de movimientos/hora existente en el año 2004, antes de la ampliación del aeropuerto. Para el Ministerio informante, ello supondría la cancelación masiva de vuelos, pero, además, la extrapolación de este criterio al resto de aeropuertos

(claramente posible jurídicamente hablando), afectaría de forma importante al desarrollo de España, afectando al turismo y a la actividad industrial.

El deber de soportar la navegación aérea en la actual redacción del artículo 4 de la Ley 48/1960 de Navegación Aérea incluye el derecho a ser resarcido de los daños y perjuicios que ésta les cause. Este derecho a resarcimiento de carácter general, que además pretende aplicar con carácter retroactivo a situaciones jurídicas previas a la aprobación de la ley (disposición transitoria), se elimina con la redacción que se propone en el Proyecto, al limitarla al ámbito concernido en el Capítulo XIII, que se refiere sola y exclusivamente al resarcimiento por motivo de accidentes.

En definitiva, bajo el argumento de procurar garantizar el justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños de los bienes subyacentes, lo que en realidad se pretende con este Proyecto de Ley es hacer imposible que un determinado fallo judicial se cumpla. Ello puede suponer una lesión del artículo 24.1 CE, del derecho a la tutela judicial efectiva y el cumplimiento de las resoluciones judiciales firmes en un Estado de Derecho como el que ha configurado nuestra Constitución en su artículo 1.1 y constituye, además, patrimonio común con otros Estados de nuestro entorno europeo. Por ello, cabe entender que no tiene cabida en nuestra Constitución aquella Ley o el concreto régimen jurídico en ella establecido cuyo efecto sea el de sacrificar, de forma desproporcionada, el pronunciamiento contenido en el fallo de una resolución judicial firme, sin acreditar cumplidamente, y contando en todo caso con la participación de los afectados, la debida proporción entre los intereses protegidos. Ponderación de bienes o intereses que ha de ser especialmente estricta, para excluir, cuando la desproporción sea manifiesta, que el legislador vaya más allá de sus legítimas opciones y, al hacerlo, incida indebidamente en situaciones tuteladas por el artículo 24. 1 CE, quebrantando así elementos esenciales del Estado de Derecho.

La existencia de un conflicto grave entre los derechos fundamentales reconocidos a las personas y el desarrollo de una actividad comercial requiere, no una reforma puntual de un artículo y menos como la que se pretende, sino un estudio mucho más detallado y profundo y una reforma y desarrollo sistémico de la propia ley de Navegación Aérea, con la debida transparencia y el cumplimiento de los trámites de participación e información pública.

Por todo ello, Unión, Progreso y Democracia (UPyD), por medio de su Diputada, Rosa Díez González, encuadrada dentro del Grupo Parlamentario Mixto, presenta esta enmienda a la totalidad al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

ENMIENDA NÚM. 18

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta la siguiente enmienda a la totalidad, de devolución al Gobierno, al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Diversas son las razones que aconsejan la devolución al Gobierno de este proyecto de Ley: desde razones de índole técnica legislativa hasta razones de dudosa legalidad de la misma, pasando por razones de inadecuación e injusticia del texto propuesto por el Gobierno a una eventual solución de los problemas para los que se propone el mismo, así como razones competenciales de las diversas Instituciones afectadas.

Basta un somero análisis del texto legislativo remitido por el Ejecutivo para percibir que estamos ante un texto debido más a una reacción precipitada y hasta un tanto extemporánea que a la observación y al análisis sosegado de unos hechos y una situación que eventualmente requirieran una actuación legislativa ponderada.

Se trata, para empezar, de una actuación legislativa que, en vez de estudiar y proponer en su profundidad y complejidad soluciones para los evidentemente difíciles problemas de compaginación de intereses de muy diversa índole que se vienen dando en los entornos aeroportuarios remite al Congreso un proyecto de ley de poco estudiado, improvisado más bien, y derivado enteramente de una reacción primaria y poco sopesada ante lo que evidentemente ha constituido un evidente varapalo judicial a sus habituales, arbitrarias y nada consideradas formas de actuar en este campo.

El proyecto de ley —así como las actuaciones del Gobierno que le han precedido en este mismo campo— constituye todo un paradigma de una actuación legislativa que se sitúa exactamente en las antípodas de lo que se entiende como una actuación legislativa que persigue ser de calidad.

Lo es tanto en sus aspectos formales como en los que hacen referencia a sus contenidos. Constituye lo que puede calificarse como el penúltimo fruto de una

forma de proceder de un Ministerio y de unas autoridades en el campo de la navegación aérea.

Ante la complejidad de las situaciones que en el campo de la navegación aérea se han venido generando, durante todos estos años, en unos casos por falta de actualización regulatoria, en otros por puro incumplimiento y/o el arbitrario cumplimiento de las disposiciones y normas en vigor, muy especialmente por lo que hace referencia a los aspectos de compaginación de la navegación aérea con los derechos de los ciudadanos más directamente afectados por la misma, el Gobierno, lejos de buscar compaginar los diversos intereses y derechos afectados, ha optado por una salida de urgencia, más bien de huida hacia delante, una actuación legislativa ad hoc, de dudosa legalidad, arbitraria, tan beneficiosa para sus propios intereses como perjudicial para los intereses de los ciudadanos/as que ven afectado y perjudicado, entre otros, su derecho a la intimidad domiciliaria.

Por otra parte, el texto del proyecto de ley, tal cual ha sido remitido al Congreso, constituye una prueba más de la nula consideración con la que se tratan las competencias que con relación a la temática afectada tienen las Comunidades autónomas y Municipios afectados. En contra de lo que, incluso el propio Tribunal Constitucional ha sostenido en repetidas ocasiones, el texto del proyecto de Ley no ofrece fórmula alguna de cooperación interinstitucional por la que se pudieran conjugar los diversos títulos competenciales afectados con el fin de que pudiera optimizarse el ejercicio de las mismas.

Por todas estas razones, se insta al Gobierno a la retirada del Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo establecido en el artículo 109 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes enmiendas al articulado al Proyecto de Ley de modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Josu Iñaki Erkoreka Gervasio**, Portavoz del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

ENMIENDA NÚM. 19

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

Al artículo único

De modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

El artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea, quedará redactado como sigue:

«Artículo 4.

1. Se reconoce el derecho de los dueños y ocupantes de los bienes subyacentes a ser resarcidos, conforme a los capítulos IX y XIII de la presente ley, la Ley 37/2003 de 17 de noviembre del Ruido, los tratados internacionales ... (resto igual).

2. (Primer párrafo, idéntico.)

a) A garantizar que en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal. (Resto anular)

b) A aprobar planes de acción que incluyen las correspondientes medidas correctoras, cuando se identifique que se superan los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones. Las medidas correctoras garantizarán, en última instancia, los objetivos de calidad acústica que, conforme a la normativa estatal, sean aplicables al espacio interior de las edificaciones.

Eliminar párrafo siguiente: No obstante, ...

3. (Idéntico.)

4. Para la aprobación de los planes de acción y el establecimiento de las servidumbres acústicas a que se refiere el apartado 2 anterior, el Ministerio de Fomento recabará el informe de los Ayuntamientos y/o demás Administraciones afectados por dichas servidumbres conforme a lo dispuesto en los artículos 82 y 83 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Asimismo, los ciudadanos afectados por los planes de acción podrán participar en su establecimiento, a cuyo efecto se someterá a información pública, que se realizará de conformidad con lo dispuesto en el artículo 86 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.

5. Asimismo, a los efectos de un mejor cumplimiento de lo establecido en el punto 4.3, para cada aeropuerto se creará una Comisión mixta que velará por el cumplimiento de las servidumbres acústicas, así como de los planes de acción. La Comisión mixta estará formada por un representante del Ministerio de Fomento, que la presidirá, un representante del ente gestor correspondiente, un representante del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, un representante de la Administración autonómica y un

representante del conjunto de los Ayuntamientos afectados.»

JUSTIFICACIÓN

Procede la inclusión de la referencia al capítulo IX de la Ley de Navegación Aérea, además de la del capítulo XIII, por tratarse de un capítulo referido en su totalidad a las servidumbres aeronáuticas y regularse en ellas, el carácter indemnizable de las mismas. Procede, asimismo, la remisión a la Ley del Ruido por razones análogas.

Procede, por otro lado, anular, la segunda parte del párrafo 2.a), bien por constituir un requisito innecesario y/o desmesurado para los afectados el que se recoge en la misma.

Procede, por otra parte, a la vista de los problemas generados y a los que se trata de dar respuesta a través de este Proyecto de Ley, establecer una metodología participativa, tanto del conjunto de las administraciones, en lo que se refiere a las servidumbres acústicas, como de los ciudadanos afectados por los planes de acción, en orden a un cumplimiento más diligente y exigente de la Ley del Ruido, en su definición y establecimiento, como en el seguimiento de su cumplimiento.

ENMIENDA NÚM. 20

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Vasco
(EAJ-PNV)

A la disposición transitoria

Al artículo único. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Queda redactada en los siguientes términos:

«Disposición transitoria. Régimen transitorio.

1. El artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea será aplicable a las infraestructuras aeroportuarias preexistentes, de acuerdo con la normativa en vigor en cada momento.

2. La Administración General del Estado aprobará las servidumbres acústicas y los planes de acción asociados, en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley para los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, y en el plazo de doce meses desde la entrada en vigor de la presente ley para los aeropuertos de entre 50.000 y 250.000 movimientos al año. El gestor aeroportuario, motivadamente, cuando así se justifique por razones objetivas relacionadas con el volumen de tráfico y población afectada, podrá pro-

poner la anticipación en el establecimiento de planes de acción. (Resto, anulado.)»

JUSTIFICACIÓN

No procede, y es en el mejor de los casos dudosamente posible en el plano legal y constitucional, pretender extender los efectos de esta Ley a derechos que hubieren sido reconocidos de forma previa a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes que resultaren afectados.

A la vista de los problemas generados y a los que se trata de dar respuesta urgente a través de este Proyecto de Ley, procede establecer un marco más exigente que el originariamente previsto para la Administración afectada en orden a un cumplimiento más diligente y exigente de la Ley del Ruido por lo que a los planes de acción y servidumbres acústicas se refiere.

Como se ha indicado, no es correcto suponer que no se deben definir Planes o Zonas de Servidumbre hasta 2020. Los Planes se deberán definir con posterioridad a los Mapas y las Zonas de Servidumbre no tienen un plazo límite de aprobación. El plazo de diciembre de 2020 define cuándo se deben alcanzar los objetivos de los planes.

La posibilidad de modificar la zona de servidumbre ya se contempla, pero conviene recordar que es necesario que esta figura de planeamiento sea lo más estable posible en el tiempo, por sus consecuencias municipales.

Por el contrario, en orden a esos mismos objetivos, no procede, en absoluto, establecer moratoria alguna para la Administración competente en orden al cumplimiento de los objetivos de calidad acústica que vienen establecidos en las Leyes correspondientes.

Es más, el artículo 9 de la Ley define la posibilidad de la suspensión provisional de los OCAs, que entendemos que sería solicitado por el gestor de la infraestructura y debería ser acordado con la autoridad competente (que entendemos que sería la administración local como gestor del suelo). Esta posibilidad está supeditada a acreditar que las mejores técnicas disponibles no permiten su cumplimiento.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, presenta las siguientes enmiendas parciales al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.— **Gaspar Llamazares Trigo**, Diputado.— **Joan Herrera Torres**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

ENMIENDA NÚM. 21

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds

De modificación.

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 22

FIRMANTE:

Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds

Al artículo único

De modificación.

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

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

MOTIVACIÓN

Es imprescindible que, además de las medidas correctoras, se contemplen medidas compensatorias para aquellas personas y entornos a los que se grava con

una obligación de soportar ruidos superiores a los máximos habituales. La afectación a la salud y a la calidad de vida cotidiana que han de soportar estas personas y entornos debe tener compensaciones que palien, atenuen o simplemente compensen ese plus de penosidad al que se ven sometidos.

ENMIENDA NÚM. 23

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo único

De supresión.

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

MOTIVACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 24

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo único

De adición.

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

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 25

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

Al artículo único

De adición.

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

«b) (Nueva.) Para el establecimiento de las servidumbres acústicas y para la elaboración de los planes de acción y el seguimiento de su cumplimiento, se garantizará la participación de los municipios afectados en nombre propio a través de comisiones de seguimiento ambiental constituidas al efecto.»

MOTIVACIÓN

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

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

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

Además, para que la representación tenga validez es necesario que las poblaciones afectadas y participantes en las comisiones de seguimiento ambiental tengan los mismos derechos y obligaciones, no siendo aceptable que sean representadas por otras poblaciones que compiten por eliminar la contaminación acústica sobre ellas.

ENMIENDA NÚM. 26

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

De adición.

Se propone añadir una disposición adicional con la siguiente redacción:

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

En el plazo de tres meses desde la entrada en vigor de la presente ley se constituirán las comisiones de seguimiento ambiental contempladas en el artículo 4 de la misma o se modificarán las comisiones existentes, de tal forma que la participación de los municipios afectados se realice en nombre propio. En su constitución se garantizará la presencia de todos los municipios afectados por servidumbres derivadas de la navegación aérea.»

MOTIVACIÓN

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

Además, para que la representación tenga validez es necesario que las poblaciones afectadas y participantes en las comisiones de seguimiento ambiental tengan los mismos derechos y obligaciones, no siendo aceptable que sean representadas por otras poblaciones que compiten por eliminar la contaminación acústica sobre ellas.

ENMIENDA NÚM. 27

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

De adición.

Se propone añadir una disposición adicional con la siguiente redacción:

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

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

MOTIVACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 28

FIRMANTE:
**Grupo Parlamentario
 de Esquerra Republicana-
 Izquierda Unida-Iniciativa
 per Catalunya Verds**

A la disposición transitoria

De modificación.

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

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

MOTIVACIÓN

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

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

ENMIENDA NÚM. 29

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

A la disposición transitoria

De modificación.

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

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

(...)

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

MOTIVACIÓN

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

ENMIENDA NÚM. 30

FIRMANTE:

**Grupo Parlamentario
de Esquerra Republicana-
Izquierda Unida-Iniciativa
per Catalunya Verds**

De adición.

Se propone añadir una nueva disposición transitoria con la siguiente redacción:

«Disposición transitoria (nueva).

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

MOTIVACIÓN

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

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

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado Francisco Xesús Jorquera Caselas, Diputado del Bloque Nacionalista Galego (BNG), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, presenta las

siguientes enmiendas al articulado del Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Francisco Xesús Jorquera Caselas**, Diputado.—**María Olaia Fernández Davila**, Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

ENMIENDA NÚM. 31

FIRMANTE:
Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único

De modificación.

Se modifica la letra a) del apartado 2 del artículo 4, que quedaría redactada del siguiente modo:

«a) A garantizar que en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica que serán fijados, en la normativa estatal, de acuerdo con las Comunidades Autónomas y los municipios afectados, sin perjuicio de que, en las Comunidades Autónomas con competencias en materia de protección del medio ambiente, dichos objetivos de calidad acústica serán fijados en su normativa autonómica.»

JUSTIFICACIÓN

La fijación de los objetivos de calidad acústica debe realizarse de acuerdo con las Comunidades Autónomas, que tienen asumido en algunos casos competencias en materia de protección del medio ambiente. Por otra parte, otorgar participación a los municipios afectados resulta necesario al objeto de acercar a los ciudadanos la fijación de los criterios que deben regir el establecimiento de los objetivos de calidad acústica.

ENMIENDA NÚM. 32

FIRMANTE:
Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

Al artículo único

De modificación.

Se modifica la letra b) del apartado 2 del artículo 4, que quedaría redactada del siguiente modo:

«b) A aprobar planes de acción, que incluyan las correspondientes medidas correctoras, cuando se establezcan servidumbres acústicas.

La aprobación, seguimiento y evaluación del cumplimiento de los planes de acción y las servidumbres acústicas, con las correspondientes medidas correctoras, se realizarán por parte de comités de participación y evaluación medioambiental, creados al efecto, y que estarán integrados por el Estado, las Comunidades Autónomas y los municipios afectados.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar la participación de las poblaciones directamente afectadas por la fijación de las servidumbres acústicas en su fijación y seguimiento.

ENMIENDA NÚM. 33

FIRMANTE:
Francisco Xesús Jorquera Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)

A la disposición transitoria

De modificación.

Se modifica el apartado 1 de la disposición transitoria, que quedaría redactado del siguiente modo:

«1. El artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea será aplicable a las infraestructuras aeroportuarias preexistentes, según las declaraciones de impacto ambiental en vigor, y sin perjuicio de lo previsto en el apartado 3 de esta disposición transitoria.»

JUSTIFICACIÓN

Se debe respetar lo establecido por las Declaraciones de Impacto Ambiental que se encuentren en vigor, respetando, asimismo, los derechos reconocidos por resoluciones judiciales firmes.

ENMIENDA NÚM. 34**FIRMANTE:**

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria

De modificación.

Se modifica el apartado 2 de la disposición transitoria, que quedaría redactado del siguiente modo:

«2. Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal del ruido. No obstante, en los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, la Administración General del Estado adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados, que se producirá en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley.»

JUSTIFICACIÓN

El régimen transitorio establecido en el Proyecto de ley produce una situación de privación temporal de derechos a los ciudadanos afectados por las instalaciones aeroportuarias. Se deben mantener todas las garantías jurídicas existentes en tanto no se aprueben las servidumbres acústicas y los planes de acción.

ENMIENDA NÚM. 35**FIRMANTE:**

**Francisco Xesús Jorquera
Caselas
(Grupo Parlamentario Mixto)**

A la disposición transitoria

De adición.

Se añade un apartado 3 a la disposición transitoria, que quedaría redactado del siguiente modo:

«3. Las previsiones de los dos apartados anteriores no afectarán a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes cuyas situaciones o derechos hubieran sido reconocidos por sentencia firme, en cuyo caso se estará a lo prevenido en la misma.»

JUSTIFICACIÓN

Evitar la inconstitucionalidad de un régimen transitorio que limita y no reconoce situaciones o derechos adquiridos, evitando el cumplimiento de una sentencia firme.

ENMIENDA NÚM. 36**FIRMANTE:**

**Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)**

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente enmienda a la totalidad al proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Exposición de motivos

El objetivo del Proyecto de Ley con la modificación del artículo 4 de la Ley de Navegación Aérea es hacer compatible la protección adecuada de los derechos de los ciudadanos afectados por la navegación aérea, especialmente en referencia a la contaminación acústica y la explotación de las infraestructuras aeroportuarias.

Para ello, en primer lugar, el Gobierno propone establecer, de forma exclusiva y excluyente, unos objetivos de calidad acústica que serán obligatorios soportar por parte de los vecinos afectados por un aeropuerto. En segundo lugar, se pretende establecer servidumbres acústicas que permitan superar los objetivos de calidad acústica en el exterior de las edificaciones, estableciendo medidas correctoras —mediante un plan de acción sin la participación de las Comunidades Autónomas y sin la posibilidad de realizar alegaciones por parte de los vecinos afectados— para atenuar el ruido en el interior de las viviendas hasta los límites establecidos en los objetivos de calidad acústica. El Gobierno se reserva la facultad de modificar unilateralmente estas servidumbres acústicas.

De esta forma, el Proyecto de Ley regula básicamente medidas en materia de ruido, tal y como se indica en la exposición de motivos: «...resulta inaplazable implantar las medidas correctoras necesarias para asegurar que el

impacto acústico y aeronáutico de dichas infraestructuras...»; aunque para ello el texto se ampara en las competencias exclusivas del Estado en materia de aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo y tránsito y transporte aéreo (artículo 149.1.20.^a CE), cuando el texto se refiere exclusivamente a medidas de protección del medio ambiente como es el ruido.

No parece una equivocación casual: el texto del Proyecto de Ley deja patente que el Gobierno no quiere la participación de las Administraciones Autonómicas en la delimitación de las servidumbres acústicas ni que éstas puedan establecer medidas adicionales de protección a los objetivos de calidad acústica que fije el Gobierno, ya que la redacción actual sobrepasa los límites competenciales del Estado para fijar la legislación básica en materia de medio ambiente (art. 149.1.23.^a CE). Se utiliza un título competencial de competencia exclusiva del Estado para vulnerar las competencias de las Comunidades Autónomas, en concreto el marco competencial del Estatuto de Autonomía de Catalunya el cual prevé, en su artículo 144.1.h), la competencia de la Generalitat de Catalunya para establecer normas adicionales de protección en la regulación del ambiente atmosférico y de las diversas clases de contaminación del mismo, incluida, por tanto, la contaminación acústica.

El Proyecto de Ley obliga también a la Autoridad aeronáutica y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura. Pero esta pretendida novedad ya se está aplicando (en cumplimiento de la Ley de Ruido y las Declaraciones de impacto ambiental) en los aeropuertos de Barcelona y Madrid que, mediante la información suministrada por el control ambiental de ruidos, debería garantizar un control que las aeronaves cumplen con las trayectorias y los procedimientos establecidos en la Declaración de impacto ambiental, así como investigar las causas en caso de incumplimiento por si éste fuera causa de inicio de expediente sancionador. A pesar de ello, AENA no cumple, en el caso del aeropuerto de Barcelona, con las condiciones marcadas por la declaración de impacto ambiental de 2002 ni con la publicación suficientemente amplia ni actualizada de la información sobre el impacto acústico en los municipios de Gavà y Castelldefels. Por tanto, no es un problema legislativo sino de voluntad del ente gestor y de los mecanismos de control en la información suministrada. A estos efectos, se hace necesaria la participación y control de las autoridades ambientales de las Comunidades Autónomas en estas evaluaciones continuadas de los impactos ambientales causados por estas infraestructuras.

El texto no solventa la indefensión de los residentes en las poblaciones próximas a los aeropuertos por el incumplimiento puntual de los objetivos de calidad acústica, como ocurre actualmente en Gavà y Castelldefels, causando molestias que perjudican a la salud de algunos de estos vecinos, provocando incluso trastornos en el sueño. Únicamente se establece una solución al ruido en aquellas zonas en que el Gobierno decida

que, con toda probabilidad, va a ser imposible cumplir los citados objetivos, estableciendo de esta forma una zona de servidumbre acústica en que se permita superar estos límites; una solución que deja totalmente indefensos a los vecinos, pues no tienen derecho a reclamar por su inclusión en la zona de servidumbre y se les confina en sus viviendas, pues las medidas correctoras prevén cumplir los objetivos de calidad acústica únicamente en el interior de las viviendas. Además, el Proyecto de Ley no prevé medidas de control efectivo en la implantación de las medidas correctoras en todas las viviendas ni las consecuencias en caso de incumplirse.

Las modificaciones legislativas deberían tener como finalidad establecer de una forma clara el funcionamiento de las actividades que regula. Este principio no se cumple con este texto, pues no establece ninguna novedad real excepto la posibilidad de establecer servidumbres acústicas y que precisamente genera todavía más inseguridades jurídicas que las actuales, pues queda para un desarrollo unilateral del Gobierno el desarrollo de esta normativa, y no soluciona el problema de compaginar derechos de los vecinos con el desarrollo de la actividad aeronáutica, pues se impone expresamente la actividad aeronáutica por encima de sus impactos ambientales y sin limitaciones.

Así pues, el Gobierno no pretende hacer compatible los derechos de los vecinos con la utilización de los aeropuertos. Con la tramitación mediante el procedimiento de urgencia, el Gobierno elimina el derecho a ser indemnizado por la privación de un bien o derecho e impone el deber de soportar el ruido y cualquier impacto ambiental derivado de una infraestructura aeroportuaria. Y mediante un único artículo modifica toda la legislación actual acerca de la protección ambiental en los aeropuertos (Ley de ruido que define las zonas de servidumbre acústica y las normativas de desarrollo, los planes directores de los aeropuertos, las declaraciones de impacto ambiental de los aeropuertos) recentralizando en el Gobierno y en los entes gestores todas las facultades de desarrollo y control del impacto ambiental del ruido causadas por los aeropuertos de interés general.

Con la normativa actual, el Gobierno del Estado ha tenido los instrumentos necesarios para llevar a cabo la imposición de servidumbres aeronáuticas acústicas pero no ha ejercido dicho derecho y deber en sus aeropuertos, contribuyendo a la actual confusión e inseguridad jurídica que ahora motiva esta acelerada e incompleta reforma legislativa.

En definitiva, el texto normativo presentado por el Gobierno presenta varios problemas: vulnera las competencias de la Generalitat de Catalunya, sitúa a los residentes en las poblaciones próximas a los aeropuertos en una clara indefensión y provoca una mayor inseguridad jurídica que la que pretende dar solución. Sin duda, el Proyecto de Ley necesita de una mayor amplitud para abordar con las suficientes garantías los distintos aspectos de la problemática derivada de la navegación aérea en los aeropuertos. Por todo ello, el Grupo

Parlamentario presenta esta enmienda a la totalidad sin texto alternativo.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presenta una enmienda a la totalidad del Proyecto de Ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea, a los efectos que sea devuelto al Gobierno.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

Don Josep Antoni Duran i Lleida, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y de acuerdo con lo establecido en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al proyecto de ley por el que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Josep Antoni Duran i Lleida**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

ENMIENDA NÚM. 37

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación del artículo único del referido texto.

Redacción que se propone:

Artículo único. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

El artículo 4 de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea, quedará redactado como sigue:

«Artículo 4.

1. Se reconoce el derecho de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes a ser resarcidos, de los daños y perjuicios que se les ocasionen como consecuencia de su deber de soportar la navegación aérea.

2. El justo equilibrio entre los intereses de la economía nacional y los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes obligará al Estado, respecto de los aeropuertos de su competencia:

a) A garantizar que en las poblaciones circundantes a dichos aeropuertos se respeten los objetivos de calidad acústica fijados en la normativa estatal, previo

informe de la Comunidad Autónoma, y de conformidad con las declaraciones de impacto ambiental de cada aeropuerto y la normativa de las Comunidades Autónomas. Siempre que se cumplan estos objetivos, será obligatorio soportar los niveles sonoros, sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales generados por la navegación aérea.

b) A establecer las zonas de servidumbre acústica, previo informe favorable de la comisión mixta a la que se refiere el apartado 4, de conformidad con la Ley de Ruido y sus normas de desarrollo.

3. El justo equilibrio entre los intereses en conflicto obligará, asimismo, a la Autoridad aeronáutica competente y al gestor aeroportuario a evaluar continuamente el impacto ocasionado por la infraestructura a las poblaciones circundantes, a suministrar toda la información requerida por las Comunidades Autónomas y la comisión mixta, a implantar los controles accesorios requeridos por la Comunidad Autónoma o por la comisión mixta, a vigilar y sancionar los incumplimientos que se pudieran producir y, en general, a instar o adoptar las medidas pertinentes para compatibilizar una explotación eficiente de la infraestructura aeroportuaria con los derechos de los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes, sin perjuicio de la capacidad sancionadora de la Comunidad Autónoma.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la distribución competencia del Estado y con la actual normativa en materia de Ruido.

ENMIENDA NÚM. 38

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De adición de un nuevo apartado al artículo 4 del artículo único del referido texto.

Redacción que se propone:

«(Nuevo apartado.) 4. Para establecer las zonas de servidumbre acústica y evaluar de forma continuada el impacto ocasionado por la infraestructura a las poblaciones circundantes se creará una Comisión mixta que velará por el cumplimiento de las servidumbres acústicas, así como de los planes de acción. La comisión mixta será paritaria, con un mínimo de tres representantes del Estado y otros tres nombrados por la Comunidad Autónoma, uno de los cuales representaría a los municipios afectados y otro a las asociaciones de veci-

nos afectados. La presidencia de la Comisión se alterará anualmente entre uno de los representantes designados por el Estado y el designado por la Comunidad Autónoma.

El informe favorable de la comisión mixta a la creación de una servidumbre acústica, conforme a la letra b) del apartado 2, debe acordarse por unanimidad de sus miembros.

La Comisión consultará a representantes sindicales, empresariales y vecinales en relación con los asuntos que sean objeto de las sesiones que celebre, previa solicitud de algún miembro de la Comisión.»

JUSTIFICACIÓN

Incorporar al Proyecto de Ley la creación de una Comisión Mixta Estado-Comunidades Autónomas que establezca un sistema transparente de seguimiento del impacto de los aeropuertos en las poblaciones circundantes y fomente procesos de decisiones que permitan llegar a posturas consensuadas entre todas las partes implicadas (Estado, Comunidad Autónoma, vecinos afectados y Ayuntamientos).

ENMIENDA NÚM. 39

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación del apartado 2 de la disposición transitoria del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición transitoria. Régimen transitorio.

2. Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal del ruido. No obstante, en los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, la Administración General del Estado, previo informe de la Comunidad Autónoma, adelantará la aprobación de las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados, que se producirá en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la distribución competencial del Estado y con la actual normativa en materia de Ruido.

ENMIENDA NÚM. 40

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario Catalán
(Convergència i Unió)

De modificación de la disposición final primera del referido texto.

Redacción que se propone:

«Disposición final primera. Título competencial.

La presente Ley se dicta al amparo de las competencias atribuidas con carácter exclusivo al Estado en el artículo 149.1.23.ª de la Constitución.»

JUSTIFICACIÓN

En coherencia con la distribución competencia del Estado.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 110 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**María Soraya Sáenz de Santamaría Antón**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

ENMIENDA NÚM. 41

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 4, apartado 2

De modificación.

Se propone modificar el último párrafo del apartado 2 del artículo 4, quedando redactado como sigue:

«No obstante, para una mayor protección a las poblaciones circundantes a los aeropuertos de competencia estatal, podrá ampliarse, previa modificación del plan de acción, el ámbito de dichas servidumbres, así como el de sus correspondientes medidas correctoras, sin perjuicio de la posible revisión de la delimitación de la servidumbre conforme a la normativa estatal del ruido.»

JUSTIFICACIÓN

Pretende garantizar que las poblaciones afectadas se encuentren protegidas ambientalmente durante el tiempo que transcurra hasta la aprobación de las nuevas servidumbres acústicas. Para ello, se deberán modificar previamente los planes de acción encaminados a minimizar dichas afecciones.

ENMIENDA NÚM. 42

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 4, apartado 2

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 2 del artículo 4, del siguiente tenor:

«En los procedimientos de aprobación de los planes de acción y el establecimiento de las servidumbres acústicas a que se refiere este artículo, será preceptivo solicitar informe de los Ayuntamientos afectados por los mismos y la apertura de un período de información pública, de acuerdo a lo establecido en la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común.»

JUSTIFICACIÓN

Garantizar que las partes interesadas formulen, a través de la fase de información pública, todas aquellas alegaciones y consideraciones técnicas que supongan una mejora de las servidumbres que inicialmente acuerde el Ente gestor.

ENMIENDA NÚM. 43

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

Al artículo 4, apartado 3

De adición.

Se propone añadir un nuevo párrafo al apartado 3 del artículo 4, del siguiente tenor:

«A tal efecto, se creará una Comisión Mixta por aeropuerto que revisará y velará por el cumplimiento

de las servidumbres aeronáuticas, así como de sus planes de acción. La Comisión Mixta estará formada por un representante del Ministerio de Fomento, un representante del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, un representante del Gestor Aeroportuario, un representante de la administración autonómica, un representante de los municipios afectados y un representante de los afectados.»

JUSTIFICACIÓN

Crea una Comisión Mixta de seguimiento de las condiciones que se establezcan y aprueben con las nuevas servidumbres aeronáuticas. Además, la citada Comisión Mixta, estará formada por todos los agentes implicados en los desarrollos aeroportuarios, incluidos los afectados.

La razón de ser de estas comisiones es la de velar por el cumplimiento de los objetivos de calidad establecidos en las nuevas servidumbres aeronáuticas.

ENMIENDA NÚM. 44

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición transitoria, apartado 2

De modificación.

El texto que se propone quedará redactado como sigue:

«2. Las servidumbres acústicas se aprobarán en los plazos resultantes de la normativa estatal de ruido. No obstante, la Administración General del Estado deberá aprobar las servidumbres acústicas y de los planes de acción asociados en el plazo de seis meses para los aeropuertos de más de 250.000 movimientos al año, y en el plazo de un año para los aeropuertos entre 250.000 y 50.000 movimientos al año, desde la entrada en vigor de la presente Ley.

Hasta la efectividad de estas servidumbres y sus planes de acción se mantendrán, de manera provisional, los objetivos de calidad acústicas aprobados en su correspondiente DIA o modificaciones posteriores, así como los sobrevuelos, sus frecuencias e impactos ambientales asociados a dichos objetivos.»

JUSTIFICACIÓN

Garantiza y adelanta que las servidumbres acústicas para aeropuertos de más de 250.000 movimientos

año deberán estar aprobadas en el plazo de seis meses como máximo. De igual forma, establece para aeropuertos de menor tamaño y movimientos de aeronaves entre 50.000 y 250.000, que sus servidumbres acústicas se encuentren aprobadas en el plazo de un año, a contar desde la fecha de publicación oficial de esta Ley.

El tenor de esta enmienda garantiza al Ente Gestor que durante el período de establecimiento de nuevas servidumbres, se mantienen los objetivos de calidad acústicos establecidos al efecto por la propia DIA, así como los sobrevuelos y frecuencias establecidas.

ENMIENDA NÚM. 45

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición transitoria, apartado 3 (nuevo)

De adición.

Se propone añadir un nuevo apartado 3 del siguiente tenor:

«Los dueños u ocupantes de bienes afectados y de derechos reconocidos deberán ser indemnizados por el tiempo que transcurra desde la entrada en vigor de esta Ley hasta la aplicación de los planes de acción, medidas correctoras a las que tengan derecho o aprobación de servidumbres acústicas que les puedan afectar, tiempo que nunca podrá ser superior a los plazos marcados en el apartado 2 de esta disposición.»

JUSTIFICACIÓN

Contempla la indemnización a los afectados por terrenos adyacentes a aeropuertos, durante el período que dure el establecimiento y aprobación de nuevas servidumbres.

ENMIENDA NÚM. 46

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Popular en el Congreso

A la disposición adicional (nueva)

De adición.

Se propone añadir una nueva disposición adicional, del siguiente tenor:

«Los Ayuntamientos deberán tener en cuenta los planes de acción, servidumbres acústicas, planes directores y planes o programas de expansión o ampliación aeroportuarios antes de proceder a aprobar expedientes de transformación o modificación del régimen urbanístico o la ordenación del suelo, a fin de no generar lesiones o perjuicios a los dueños u ocupantes de los bienes subyacentes.»

JUSTIFICACIÓN

Obliga a los Ayuntamientos a tener en cuenta en sus planes urbanísticos el mapa de servidumbres aeronáuticas de carácter acústico, para salvaguardar a los futuros desarrollos urbanísticos.

A la Mesa de la Comisión de Fomento

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista me dirijo a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 110 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes enmiendas al Proyecto de Ley por la que se modifica la Ley 48/1960, de 21 de julio, de Navegación Aérea.

Palacio del Congreso de los Diputados, 2 de febrero de 2010.—**Eduardo Madina Muñoz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

ENMIENDA NÚM. 47

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al artículo único

De modificación.

Se propone la sustitución del apartado 3 del artículo 4 de la Ley 48/1960, de navegación aérea, que tendrá la siguiente redacción:

«3. A tal efecto, para cada aeropuerto se creará una Comisión mixta que informará previa y preceptivamente el establecimiento de las servidumbres acústicas y los planes de acción asociados y velará por su cumplimiento. La Comisión mixta estará integrada por un representante del Ministerio de Fomento, que la presidirá, un representante del ente gestor correspondiente, un representante del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, y tres representantes de la

correspondiente Comunidad Autónoma, uno de los cuales representará al conjunto de los Ayuntamientos afectados y se propondrá por la Asociación o Federación de municipios más representativa de la Comunidad Autónoma en que se ubique el aeropuerto.

Las sesiones de la Comisión se celebrarán previa convocatoria de su presidente, por propia iniciativa, o cuando así lo soliciten, al menos, dos de sus miembros.

La Comisión podrá consultar a representantes sindicales, empresariales y vecinales en relación con los asuntos que sean objeto de las sesiones que celebre.

Los acuerdos en el seno de la comisión se adoptarán por unanimidad.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 48

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

Al apartado 2 de la disposición transitoria

De sustitución.

Se propone la sustitución del apartado 2 de la disposición transitoria, que tendrá la siguiente redacción:

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

El gestor aeroportuario, motivadamente, cuando así se justifique por razones objetivas relacionadas con el volumen de tráfico y población afectada, podrá proponer la anticipación respecto de los plazos previstos legalmente en el establecimiento, para otros aeropuertos distintos de los mencionados en el párrafo anterior, de servidumbres acústicas y planes de acción asociados.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ENMIENDA NÚM. 49

FIRMANTE:
Grupo Parlamentario
Socialista

A la disposición transitoria

De adición.

Se propone la adición de un tercer apartado a la disposición transitoria que tendrá la siguiente redacción:

«3. Hasta la efectividad de estas servidumbres y sus planes de acción se garantizará el respeto a los límites de inmisión sonora en el interior de los edificios tal y como venga establecido en las respectivas declaraciones de impacto ambiental, cualquiera que sea el número de los sobrevuelos y sus frecuencias.

Los plazos previstos en la disposición adicional tercera 4 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, afectarán tanto a los objetivos ambientales de los planes de acción a que se refiere dicha disposición, como a los sobrevuelos, frecuencias e impactos ambientales asociados a tales objetivos.»

MOTIVACIÓN

Mejora técnica.

ÍNDICE DE ENMIENDAS AL ARTICULADO

A la generalidad del Proyecto de Ley

— Enmienda núm. 21, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Exposición de motivos

— Sin enmiendas.

Artículo único. Modificación de la Ley 48/1960, de 21 de julio, de navegación aérea.

Artículo 4

— Enmienda núm. 19, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

— Enmienda núm. 37, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

— Enmienda núm. 13, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra a).

— Enmienda núm. 31, del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2, letra a).

— Enmienda núm. 22, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra b).

- Enmienda núm. 23, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 32, del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2, letra b).
- Enmienda núm. 14, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 15, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 16, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 24, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 25, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2, letra nueva.
- Enmienda núm. 41, del Grupo Parlamentario Popular, apartado 2 último párrafo.
- Enmienda núm. 42, del Grupo Parlamentario Popular, apartado 2 nuevo párrafo
- Enmienda núm. 43, del Grupo Parlamentario Popular, apartado 3 nuevo párrafo.
- Enmienda núm. 47, del Grupo Parlamentario Socialista, apartado 3.
- Enmienda núm. 38, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), apartado 4 (nuevo).
- Enmienda núm. 29, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 1.
- Enmienda núm. 33, del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 1.
- Enmienda núm. 1, del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 28, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 2.
- Enmienda núm. 34, del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 2.
- Enmienda núm. 39, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), apartado 2.
- Enmienda núm. 44, del Grupo Parlamentario Popular, apartado 2.
- Enmienda núm. 48, del Grupo Parlamentario Socialista, apartado 2.
- Enmienda núm. 29, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, apartado 3 (nuevo).
- Enmienda núm. 35, del Sr. Jorquera Caselas (Grupo Parlamentario Mixto), apartado 3 (nuevo).
- Enmienda núm. 45, del Grupo Parlamentario Popular, apartado 3 (nuevo).
- Enmienda núm. 49, del Grupo Parlamentario Socialista, apartado 3 (nuevo).

Disposición adicional (nueva)

- Enmienda núm. 26, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 27, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.
- Enmienda núm. 46, del Grupo Parlamentario Popular.

Disposición transitoria. Régimen transitorio

- Enmienda núm. 20, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

Disposición transitoria (nueva)

- Enmienda núm. 30, del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds.

Disposición final primera. Título competencial.

- Enmienda núm. 40, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Disposición final segunda. Entrada en vigor.

- Sin enmiendas.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 902 365 303. <http://www.boe.es>



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**