



A LA DIRECCION DE MEDIO AMBIENTE DE AENA, MINISTERIO DE
FOMENTO

D^a MANUELA GARCIA-CUENCA ARIATI, con D.N.I. número 51595527-H, en nombre y representación de PRESERVEM CASTELLDEFELS¹, con domicilio a efectos de notificaciones en Rambla Blas Infante, nº 13, 08860 Castelldefels, y actuando en calidad de Portavoz de la misma, ante este Ministerio comparece y, como mejor proceda en Derecho, DICE:

I.- En cumplimiento de la Ley 5/2010, de 17 de marzo, por la que se modifica la Ley 48/1960 de 21 de julio, de Navegación Aérea, AENA está obligada a presentar una propuesta de delimitación de las servidumbres acústicas de, entre otros, el aeropuerto de El Prat de Barcelona, así como su correspondiente Plan de Acción².

II.- La citada Ley 5/2010, así como la Ley 37/2003 del Ruido y el Real Decreto 1367/2007 que la desarrolla en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas, establecen la posibilidad de delimitar servidumbres acústicas de los aeropuertos, destinadas a conseguir la compatibilidad del funcionamiento o desarrollo de los mismos con los usos del suelo, actividades, instalaciones o edificaciones implantadas o que puedan implantarse en las zonas de afección del ruido originado por dichos aeropuertos.

Esta misma Ley 5/2010 establece la obligatoriedad de elaborar un Plan de Acción asociado a estas servidumbres acústicas aeroportuarias para prevenir y reducir el ruido ambiental y sus efectos. Estos Planes de Acción recogen las medidas que permitan alcanzar, en el interior de las edificaciones existentes en el entorno aeroportuario, los objetivos de calidad acústica establecidos en el Real Decreto 1367/2007.

¹ Preservem Castelldefels es un Grupo Ciudadano compuesto por la Federación de AA.VV de Castelldefels (integrada por 11 asociaciones vecinales), la Red Empresarial y Comercial de Castelldefels (que sustituye la antigua Federación de Comercio y Servicios de Castelldefels) y el Gremio de Hostelería de Castelldefels. Desde el año 2001, Preservem Castelldefels trabaja para evitar que la ampliación del aeropuerto de Barcelona tenga un impacto negativo sobre Castelldefels.

² De acuerdo con el punto dos de la Disposición transitoria de la Ley 5/2010, en el plazo de seis meses, desde la entrada en vigor de la misma, deberán aprobarse las servidumbres acústicas y Planes de Acción de los aeropuertos con más de 250.000 movimientos al año (aeropuertos de Barcelona y Madrid-Barajas) y posteriormente en el plazo de doce meses, desde la entrada en vigor de la citada Ley, se aprobarán las servidumbres y Planes de Acción para los aeropuertos entre 50.000 y 250.000 movimientos al año.

III.- Asimismo, también se recoge entre la documentación sometida a información pública la propuesta de Orden Ministerial, por la que se establecen y aprueban las zonas de servidumbres acústicas y su correspondiente Plan de Acción, ya que dados los plazos establecidos por la citada Ley 5/2010, la aprobación de los mismos será tramitada por la vía de urgencia, a través de una Orden Ministerial y posteriormente ratificada mediante Real Decreto.

IV.- Que el 1 de julio de 2010, se publicó en el Boletín Oficial del Estado (en adelante, "BOE") el Anuncio oficial de la Dirección de Medio Ambiente de AENA por el que se someten a información pública las propuestas de delimitación de las servidumbres acústicas de los aeropuertos de Barcelona y Madrid-Barajas, las propuestas de Planes de Acción asociados, así como las propuestas de Órdenes Ministeriales por las que se aprueban tanto las servidumbres acústicas como sus correspondientes Planes de Acción.

V.- Que dicho Anuncio establece que la información indicada anteriormente se someta a información pública por un periodo de 30 días hábiles contados a partir del día de la publicación del anuncio en el BOE, es decir, 1 de julio de 2010, pudiéndose presentar alegaciones a la misma dirigidas al Director de Medio Ambiente de AENA.

VI.- Que Preservem Castelldefels presenta mediante este escrito las alegaciones contra la propuesta de delimitación de las servidumbres acústicas del aeropuerto de El Prat de Barcelona y su Plan de Acción asociado, en su calidad de representación de todos los intereses socio-económicos de la localidad de Castelldefels (Barcelona), núcleo poblacional afectado directamente por los ruidos causados por el aeropuerto de El Prat de Barcelona³.

VII.- Que en el plazo conferido al efecto, en tiempo y forma presentamos las siguientes:

³ Castelldefels es un municipio del Área Metropolitana de Barcelona, con una población de más de 60.000 habitantes y uno de los núcleos poblacionales más perjudicados por el ruido generado por el aeropuerto de El Prat de Barcelona.

ALEGACIONES

PREVIO

La Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, de 25 de junio de 2002⁴ (en adelante, "Directiva 2002/49") tiene como objetivo establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental.

Para el cumplimiento de estos objetivos, el artículo 7 de la Directiva 2002/49 obligaba a los Estados miembros a la elaboración de mapas estratégicos de ruido para aquellos aeropuertos, como es el aeropuerto de El Prat de Barcelona, con más de 50.000 movimientos anuales, sobre la base de indicadores de ruido comunes. El plazo para cumplir con esta obligación expiró el pasado 30 de junio de 2007.

En cumplimiento de lo anterior, la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, elaboró el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de El Prat Barcelona en el plazo indicado y sobre la base de datos del año 2005. Posteriormente, y tras la presentación de alegaciones a dicho mapa por parte de, entre otras entidades, la Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels (la "Federación")⁵, AENA elaboró un nuevo mapa de ruido del aeropuerto de El Prat de Barcelona con datos actualizados del año 2007. Contra esta nuevo mapa, la Federación presentó nuevas alegaciones a AENA⁶, al considerar que, al igual que había ocurrido con el primero, no había sido elaborado teniendo en cuenta lo establecido por la Directiva 2002/49, que obligaba a calcular el mapa de ruido con datos relativos al año civil anterior a su adopción, es decir, el año 2006 y no reflejaba las verdaderas afectaciones que padecía, y sigue padeciendo, la población de Castelldefels.

Posteriormente, con fecha de 12 de febrero de 2009, la Comisión Europea admitió a trámite una denuncia que la Federación había presentado el 29 de julio de 2008, haciendo constar que el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de El Prat de

⁴ DO L 189 de 18.7.2002, p.12. La Directiva entró en vigor el 18 de julio de 2002 y su transposición en Derecho interno finalizó el 18 de julio de 2004. En España, la transposición se realizó mediante la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, *Ley del Ruido* (en adelante, "Ley 37/2003") y el Real Decreto de desarrollo 1513/2005, de 16 de diciembre.

⁵ La Federación presentó alegaciones al mapa de ruido ante la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA el 30 de julio de 2007.

⁶ La Federación presentó nuevas alegaciones al nuevo mapa de ruido ante la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA el 19 de febrero de 2009.

Barcelona, elaborado por AENA, había tomado los datos de 2005, cuando el artículo 7 de la directiva 2002/49 establecía que el año que debía tomarse en consideración para la elaboración de los mapas de ruido era el año civil anterior, esto es, el 2006, lo que suponía que el mapa estratégico de ruido no sería representativo del impacto que tendrá el ruido generado por el aeropuerto si éste al alcanzar su máxima capacidad operativa y funcionara con pistas independientes y no segregadas.

Todas estas acciones llevadas a cabo por la Federación perseguían un mismo objetivo común que no es otro que el de proteger a la población de Castelldefels del impacto medioambiental que supondría el uso de pistas independientes en el aeropuerto de El Prat de Barcelona.

En la actualidad, y tras la adopción definitiva del Mapa de Ruido con los datos de 2007, el Ministerio de Fomento está obligado a elaborar los Planes de Acción encaminados a afrontar las cuestiones relativas al ruido y a sus efectos sobre la base de los mapas de ruido adoptados. Dichos Planes de Acción están, además, asociados a las servidumbres acústicas, teniéndose por tanto que elaborar Planes de Acción para cada servidumbre acústica delimitada. En el caso concreto, el Ministerio de Fomento tiene que elaborar un Plan de Acción para la servidumbre acústica del aeropuerto de El Prat de Barcelona, cuya propuesta de delimitación se somete a la presente consulta pública.

A continuación, se desarrollan las alegaciones pertinentes.

PRIMERA.- LA MEMORIA TÉCNICA PRESENTADA POR AENA NO INCLUYE A CASTELLDEFELS

Las servidumbres acústicas fueron introducidas legalmente mediante el artículo 63 de la Ley 55/1999, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social. Dicho artículo 63 introduce una Disposición Adicional Única que indica que las servidumbres acústicas son "*servidumbres legales impuestas en razón de la navegación aérea*".

A. El método de delimitación de la servidumbre

Tal y como indica la Memoria Técnica presentada por AENA para la delimitación de la servidumbre acústica en el aeropuerto de El Prat de Barcelona⁷, para delimitar las servidumbres acústicas se aplican los siguientes criterios técnicos⁸. En primer lugar,

⁷ Apartado 2, página 1 de la Memoria Técnica.

⁸ Estos criterios técnicos se encuentran codificados en el artículo 8 del Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del

"se elaborará y aprobará el mapa de ruido de la infraestructura" de acuerdo con determinadas especificaciones (principalmente, la evaluación de los índices de ruido, la consideración actual o prevista a futuro de funcionamiento de la infraestructura que origine la mayor afección acústica en su entorno y el cálculo de curvas de nivel de ruido). En segundo lugar, la servidumbre acústica comprenderá el territorio incluido en el entorno de la infraestructura delimitado por la curva de nivel del índice acústico que esté más alejado de la infraestructura.

A pesar de lo que determina el artículo 8 apartado a) punto 4 del Real Decreto 1367/2007⁹ (tal y como se recoge en las páginas 1 y 2 de la Memoria Técnica), AENA ha establecido tres escenarios de cálculo: el actual (basado en el año 2009), el intermedio y el de máxima capacidad.

Asimismo, y por lo que respecta a los datos que definen un escenario desde el punto de vista de la estimación de los niveles sonoros debidos a operaciones aeroportuarias, éstos, de acuerdo con el apartado cuarto de la Memoria Técnica de AENA, "Escenario de simulación", pueden agruparse en cuatro grandes grupos: (i) la configuración del aeropuerto y utilización de las pistas en las operaciones de despegue y aterrizaje; (ii) las trayectorias de dichas operaciones empleadas y dispersiones respecto a la ruta nominal; (iii) el número de operaciones y composición de la flota; y (iv) las variables climatológicas y modelización del terreno.

B. La delimitación de la servidumbre acústica en el aeropuerto de El Prat de Barcelona

Basándose en el método descrito, la Memoria Técnica presentada por AENA para la delimitación de la servidumbre acústica en el aeropuerto de El Prat de Barcelona no incluye a Castelldefels dentro de su propuesta de delimitación.

Dicha exclusión se debe a que la Memoria Técnica no considera que Castelldefels esté dentro de los límites de emisión de ruido aplicables según el método expuesto anteriormente para la delimitación de la servidumbre del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

El área considerada en la Memoria Técnica para la propuesta de delimitación de las servidumbres acústicas está incluida dentro de la envolvente correspondiente a los valores de emisión de L_d 60 dB, L_e 60 dB y L_n 50 dB, y de acuerdo con el apartado 8.1

Ruido, en lo referente a zonificación acústica, objetivos de calidad y emisiones acústicas ("Real Decreto 1367/2007").

⁹ Artículo 8.a).4: "Para el cálculo de la emisión acústica se considera la situación, actual o prevista a futuro, de funcionamiento de la infraestructura, que origine la mayor afección acústica en su entorno".

de la Memoria Técnica, "la zona de estudio se extiende parcialmente sobre los siguientes cinco términos municipales: Barcelona, El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans y Gavà". Por tanto, y como ya se ha indicado, Castelldefels queda excluida de la propuesta para la delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

Según la Memoria Técnica y la Memoria del Plan de Acción asociado, las huellas de ruido en los tres escenarios que se han considerado: el actual, el escenario intermedio y el escenario de máxima capacidad (Anexo II. Planos 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 de la Memoria Técnica) y su envolvente (Anexo II. Plano 10 de la Memoria Técnica) determinan la propuesta de servidumbre acústica.

En este sentido, debe señalarse que dichos planos difieren de los planos presentados para los valores L_d y L_e establecidos en el mapa estratégico de ruido de diciembre de 2008, en el cual queda patente que existe afectación de ruido, de entre 55 dB- 60 dB en la configuración Este, para el municipio de Castelldefels y para un territorio en el cual el uso de suelo es residencial.

Del mismo modo, debe hacerse constar que los municipios afectados por la propuesta de servidumbre no tienen afectación de suelo con uso residencial, tal como queda reflejado en la Memoria Técnica en la página 24 (Tabla 13), en la página 25 (Tabla 14), en la página 26 (Tabla 15) y en la página 27 (Tabla 16).

Por tanto, Preservem Castelldefels considera que los indicadores utilizados por AENA para la delimitación de las servidumbres acústicas del aeropuerto de El Prat, aún cumpliendo con las previsiones legales pertinentes, no reflejan la realidad de las afectaciones que sufre la población de Castelldefels, y que deberían hacerlo, puesto que como se ha indicado anteriormente, para la estimación de los niveles sonoros debidos a operaciones aeroportuarias, deben tenerse en cuenta los datos relativos a la configuración del aeropuerto y utilización de las pistas en las operaciones de despegue y aterrizaje y las trayectorias de dichas operaciones.

En este sentido, debe tenerse en cuenta que las afectaciones que sufre la población de Castelldefels con la operativa actualmente en vigor (es decir, la operativa sobre la cual AENA calculó el mapa de ruido actualizado con datos de 2007) se deben fundamentalmente al uso de la pista larga (07L) en configuración Este para aterrizajes (uso que ha supuesto en el año 2007 el 25,66% del total de operaciones¹⁰). Según la Memoria Técnica, el uso de la configuración Este es del 21% en los periodos día y tarde y de un 78% en el periodo noche (página 10, Tabla 7) y puede considerarse que

¹⁰ Tal y como quedaba reflejado en la página 31 de la Memoria de acompañamiento al Mapa de Ruido vigente presentada en diciembre de 2008 por AENA.

dicho uso coincide con el uso de la pista larga (07L) en configuración Este para aterrizajes con los datos de 2007.

Esto quiere decir que las afectaciones que padece la población de Castelldefels suponen un cuarto del total de todas las operaciones del aeropuerto que se han tenido en cuenta para la propuesta de delimitación de la servidumbre acústica en base a los indicadores anteriormente descritos.

Para reflejar los impactos de las afectaciones que sufre Castelldefels, el Ayuntamiento de Castelldefels elaboró, a partir de los datos oficiales proporcionados por AENA, un estudio con el número de eventos en el año 2007 que sobrepasaron los límites máximos permitidos (es decir, 65 dB diurno y 55 dB nocturno) para las terminales de monitoreo de ruido ("TMR") indicadas en el cuadro que se facilita a continuación¹¹. Estos datos sí demuestran las afectaciones derivadas de la configuración no preferente Este, es decir, la configuración que tiene un impacto negativo sobre Castelldefels.

| Nº de eventos que superan los límites de ruido establecidos en las distintas TMR del aeropuerto de El Prat para la configuración Este no preferente | | | | | | |
|---|-----------------------|--------|--------|-------|-------|-----|
| TMR | Valores en decibelios | | | | | |
| | <65 | 65-70 | 70-75 | 75-80 | 80-85 | >85 |
| TMR-9 Baliza (Día) | 195 | 4.397 | 16.461 | 6.037 | 360 | 19 |
| TMR-9 Baliza (Noche) | 70 | 229 | 728 | 305 | 33 | 1 |
| TMR-10 Edumar (Día) | 3.284 | 15.028 | 2.875 | 304 | 29 | 1 |
| TMR-10 Edumar (Noche) | 556 | 651 | 90 | - | - | - |
| TMR-11 UPC (Día) | 1.967 | 3.400 | 537 | 11 | - | 2 |
| TMR-11 UPC (Noche) | 353 | 182 | 46 | 11 | - | 1 |
| TRM-12 Ayto. (Día) | 294 | 915 | 351 | 66 | 17 | 1 |
| TRM-12 Ayto. (Noche) | 51 | 59 | 10 | 2 | - | - |

Fuente: Ayuntamiento de Castelldefels a partir de datos oficiales de AENA

Los datos incluidos en este cuadro ponen de manifiesto que cuando la configuración Este está operativa, los aterrizajes por la pista larga (07L) producen un impacto sobre la población por encima de lo decibelios tolerables y que los indicadores Ldía, Ltarde y Lnoche utilizados por AENA para delimitar la servidumbre acústica no reflejan. Huelga decir que el sometimiento a niveles de ruido por encima de los límites permitidos supone una clara vulneración de los derechos fundamentales de los

¹¹ Se adjunta como Anexo 1 el estudio realizado por el Ayuntamiento de Castelldefels, tanto para el conjunto del año 2007, como mes por mes.

ciudadanos, tal y como ha sido considerado de forma reiterada por la jurisprudencia en la materia¹².

Por todo lo anterior, pedimos que se consideren los parámetros indicados en el cuadro para realizar las actuaciones pertinentes, encaminadas a minimizar el impacto sobre Castelldefels de los aterrizajes por la pista larga (07L) en configuración Este, al ser ésta una población perjudicada por los efectos del ruido del aeropuerto de El Prat de Barcelona.

SEGUNDA.- LA EXCLUSIÓN DE CASTELLEDFELS DE LA PROPUESTA DE SERVIDUMBRE TIENE CONSECUENCIAS NEGATIVAS PARA CASTELLDEFELS

El artículo 4, punto 4 de la ley 5/2010 indica que:

"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, velando asimismo por su cumplimiento. La Comisión mixta estará formada por un representante del Ministerio de Fomento, un representante del ente gestor correspondiente, un representante del Ministerio de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, y tres representantes designados por las Comunidades Autónomas, de los cuales al menos uno deberá representar a los Ayuntamientos afectados. La Comisión mixta tendrá una presidencia rotatoria entre sus miembros, y sus sesiones se celebrarán previa convocatoria de su Presidente, por propia iniciativa, o cuando así lo solicite cualquiera de sus miembros. Sus acuerdos se adoptarán por consenso. No obstante, cuando las discrepancias en el seno de la Comisión impidan los acuerdos unánimes, un informe recogerá el conjunto de las posiciones discrepantes. La Comisión podrá consultar a representantes sindicales, empresariales y vecinales en relación con los asuntos que sean objeto de las sesiones que celebre."

Como consecuencia de la exclusión de Castelldefels de la propuesta de servidumbre acústica del aeropuerto de El Prat, una de sus principales consecuencias es que

¹² Entre otras, la sentencia de 21 de febrero de 1990 del Tribunal Europeo de Derechos Humanos en el asunto *Powell y Rayner c. Reino Unido*, declarando aplicable el artículo 8 (Derecho al respeto a la vida privada y familiar), porque "el ruido de los aviones del aeropuerto de Heathrow había disminuido la calidad de la vida privada y las comodidades del hogar (de cada uno) de los demandantes". Asimismo, la sentencia de 16 de noviembre de 2004 en el asunto *Moreno Gómez contra España*. El Tribunal indicó que "Teniendo en cuenta la intensidad de los ruidos, nocturnos y superiores a los límites autorizados, y el hecho de que se produjeron a lo largo de varios años, el Tribunal entiende que ha habido una violación de los derechos protegidos por el Artículo 8".

Castelldefels queda también excluida de la Comisión mixta indicada en el artículo 4.4 de la Ley 5/2010 y asimismo de las medidas que contra el ruido prevé el Plan de Acción para las poblaciones incluidas en la propuesta de servidumbre.

Por tanto, y a pesar de ser una población afectada por el ruido, tal y como ha quedado patente en la anterior alegación, Castelldefels se vería excluida de la posibilidad de defender sus derechos en relación con el ruido que padecen sus vecinos a consecuencia del aeropuerto de El Prat. Consecuentemente, el Ayuntamiento de Castelldefels, como representante de una población afectada, y Preservem Castelldefels, como representante vecinal y empresarial, no podrían seguir defendiendo los intereses de Castelldefels como lo han venido haciendo de manera activa hasta ahora en relación con las afectaciones de ruido del aeropuerto de El Prat.

Asimismo, la exclusión de la propuesta de servidumbre implica que Castelldefels no se verá beneficiada por las medidas contra los efectos del ruido del Plan de Acción asociado a la servidumbre. En este sentido, el Plan de Acción debe recoger las medidas a aplicar para prevenir y reducir el ruido, como un programa de control y vigilancia que permita evaluar de forma continuada la evolución del ruido en el entorno del aeropuerto. Dichos objetivos, sin embargo, no serán alcanzables en la población de Castelldefels, puesto que al quedar excluida de la propuesta de delimitación de las servidumbres acústicas, Castelldefels no entra dentro de las localidades para las que el Plan de Acción prevé medidas preventivas y de reducción del ruido.

Finalmente, debe destacarse que Castelldefels es el municipio de todo el entorno aeroportuario con más población afectada en áreas urbanas con uso residencial y que esta afectación perjudicial ha sido consecuencia de cómo los desarrollos urbanísticos han sido determinantes tanto en las decisiones de la construcción del aeropuerto como en las decisiones adoptadas sobre el uso de las configuraciones y rutas.

Las siguientes decisiones son una muestra clara de cómo las distintas decisiones relativas a los desarrollos urbanísticos y la construcción del aeropuerto han sido determinantes para que Castelldefels sea la población más afectada en áreas urbanas con uso residencial: (i) la construcción de la nueva pista (tercera pista) a 1.350 metros de la antigua, en vez de a 1.500; (ii) la construcción de la tercera pista corta y encajonada entre dos lagunas; (iii) la publicación de una Declaración de Impacto Ambiental sin huellas en configuración Oeste; (iv) la publicación y aprobación de un Plan de Aislamiento Acústico con las isófonas aprobadas el 11 de diciembre de 2003 (cuya decisión de inicio de actuaciones se aprobó en la reunión de la CSAAB de 19 de febrero de 2004¹³) en el que consta que dicho Plan no incluía el aislamiento de

¹³ Ver la Memoria del Plan de Acción, páginas, 59, 60 y Anexo VI, Plano 1.

ninguna construcción en suelo residencial de ningún municipio del entorno aeroportuario y por tanto no existía población asentada en suelo urbano residencial afectada por las huellas de LAeq día de 65dB y /o LAeq noche de 55dB; (v) la aprobación, a pesar de lo anterior, por parte de la CSAAB de 14 de noviembre de 2005 de la "propuesta global" que determinó el uso en configuración Este de la pista 07L para aterrizajes, en vez de la 07R, tal y como pedía Castelldefels, argumentando que la población de Gavá Mar tenía 467 afectados por encima de los LAeq 65dB.

Por todo lo expuesto y dado que la servidumbre acústica propuesta no delimita áreas urbanas residenciales en los municipios afectados, pedimos tener representación del Ayuntamiento de Castelldefels en la Comisión mixta y que dicha Comisión nos consulte, como representantes de la población de Castelldefels de tal manera que no ocurra como en el pasado y podamos tener presencia y decisión en todas las cuestiones que afecten nuestro territorio,

En virtud de lo todo lo anterior, Preservem Castelldefels solicita,

A LA DIRECCION DE MEDIO AMBIENTE DE AENA, MINISTERIO DE FOMENTO que se tenga por presentado este escrito y, en su virtud, tenga por formuladas **ALEGACIONES** contra la propuesta de delimitación de la servidumbre acústica del aeropuerto de El Prat de Barcelona y su Plan de Acción asociado y, admitiéndolas, que refleje correctamente las afectaciones que sufre población de Castelldefels como consecuencia de los aterrizajes por la pista larga en configuración Este y se incluya al Ayuntamiento de Castelldefels en la Comisión mixta y que dicha Comisión nos consulte como representantes vecinales.

En Castelldefels, a 28 de julio de 2010



Manuela García-Cuenca Ariati
Portavoz de Preservem Castelldefels

