



AUDIENCIA PROVINCIAL DE BARCELONA

SECCIÓN Nº 21 PENAL

SENTENCIA

Ilmos. Srs

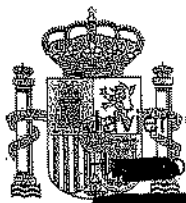
D. GERARD THOMAS ANDREU

D^a. TERESA DE LA CONCEPCIÓN COSTA VAYÁ

D^a ESMERALDA RIOS SAMBERNARDO

En Barcelona, a 29 de marzo de 2010

VISTOS en juicio oral y público, por la Sección 21^a de esta Audiencia Provincial compuesta por los Srs. Magistrados del margen, los presentes autos procedentes del Juzgado de Instrucción nº 1 del Prat de Llobregat, DP. 775/2006, PA. 84/2008, seguidos por delito de artículo 20 in fine y 21.1º y 21.5º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternatively, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP., así como un delito de desobediencia grave y un delito de resistencia a los agentes de la autoridad del art. 556 de CP.; con el nº **Rollo de Sala PA. 52/2009**, seguido contra Santiago N. G. NIF [REDACTED], hijo de Santiago y Maria Benita; Óscar F. M. NIF [REDACTED], hijo de Benito y Rosario; Francisco Javier G. M. NIF [REDACTED], hijo de Pedro y Milagros; Antonio M. S. NIF [REDACTED], hijo de Antonio y Maria Rosa; Francisco Javier G. G. NIF [REDACTED], hijo de Jose y Ana; Javier M. L. NIF [REDACTED], hijo de Antonio Manuel y Dolores; Joel F. C. NIF [REDACTED], hijo de Jorge y Blanca; Sandra M. L. NIF [REDACTED], hija de Antonio y Maria, defendidos por el Letrado D. Pau Nuñez Aixalà ICAB 31029, y representados por el Procuradora D^a Francisca Bordell Savo ICPB 317; Pablo M. Á. P. NIF [REDACTED]^a; Manuel P. F. NIF [REDACTED] hijo de Manuel y Carmen; Andrés V. G. NIF [REDACTED] hijo de Jose y Encarnación;



Miguel G. [REDACTED], hijo de Juan y Consolación; César F. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de César y María; Sara C. [REDACTED], NIF [REDACTED], hija de Miguel y Dolores; Omar M. [REDACTED] G. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Jose Antonio y Josefa, defendidos por el Letrado D. Rafael Núñez Dueñas ICAB 12233. y representados por la Procuradora D^a Francisca Bordell Savo ICPB 317; Juan Alberto L. [REDACTED] O. [REDACTED], NIF [REDACTED]; Sergio Q. [REDACTED] F. [REDACTED] de V. [REDACTED] NIF [REDACTED], hijo de Francisco y Carmen; Luis Eduardo D. [REDACTED] G. [REDACTED], NIF [REDACTED]; Ascensión M. [REDACTED] M. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Victoriano y María Antonia; César F. [REDACTED] G. [REDACTED] R. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Claudio y Mercedes; Pablo A. [REDACTED] A. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Antonio y María; Antonio C. [REDACTED] C. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Antonio y Carmen; Jose Luis G. [REDACTED] P. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Julio y Antonia, defendidos por el Letrado D. Cristobal Limón Pons ICAB 10949. y representados por la Procuradora Francisca Bordell Savo ICPB 317; Julián José B. [REDACTED] T. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Julián y Pilar, Óscar de la C. [REDACTED] R. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Rodrigo y Adoración, Carlos Alberto G. [REDACTED] V. [REDACTED], NIF [REDACTED], defendidos por la Letrada D^a Sandra Puig Garcia ICAB 2457. y representados por el Procurador Carlos Arcas Hernández; y Juan José N. [REDACTED] C. [REDACTED], NIF [REDACTED], hijo de Jose María y María Luisa, defendido por la Letrada D^a Nieves Irene de la Herrán Moreno ICAB 32287. Y representado por el Procurador Jordi Pich Martinez; causa en la que en ejercicio de la acusación pública intervino el Ministerio Fiscal representado por D^a Olalla Vázquez Moraga; en ejercicio de la acusación particular intervino AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AEREA (en adelante AENA), asistida por el Letrado D. Josep Maria Paret Planas ICAB 18274, y representado por el Procurador Nicolasa Montero Sabariego ICPB 394, en sustitución de Albert M. [REDACTED] Català Soto, y en ejercicio de la acusación popular intervino FOMENT DEL TREBALL NACIONAL (en adelante FNT), asistida por la Letrada D. Blanca de Olivar Oliver ICAB 18798. y D. Emilio Zegri, y representado por el Procurador Gonzalo de Arquer Aristany ICPB 572, en sustitución de Procurador Antonio M^a de Anzizu Furest

Ha sido Ponente de la presente, la Ilma. Sra. Magistrada D^a Teresa de la Concepción Costa Vayá.

ANTECEDENTES

PRIMERO.- El Ministerio Fiscal en sus conclusiones provisionales calificó los hechos de autos como constitutivos de los siguientes delitos:

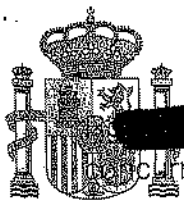
A. delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternatively, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP.,; estimando como responsables en concepto de autores por el delito contra



tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º a Santiago N. G., Óscar Felipe M., Francisco Javier G. M., Antonio M. S., Francisco Javier G. G., Javier M. L., Joel F. Caballero, Sandra Martín López, Pablo Martín Álvarez Pagani, Manuel Porras F., Andrés V. G., Javier G. C., César F. H., Sara C. V., Juan Alberto L. C., Sergio O. F. de Vargas, Luis Eduardo Duque Gálvez, Ascensión Martínez Muñoz, César F. G. R., Pablo A. A., Antonio C. C., Julián José B. T., Oscar de la C. R., Carlos Alberto G. V. y Juan José N. C. y como cooperadores necesarios del art. 28. b, del CP. a César F. G. R., Antonio C. C., Pablo A. A., Oscar de la C. R., Joel F. C. y Sandra M. L.; como responsables en concepto de autores del delito de desordenes públicos conforme al art. 28 del CP, los acusados Santiago N. G., Óscar Felipe M., Francisco Javier G. M., Antonio M. S., Francisco Javier G. G., Javier M. L., Joel F. Caballero, Sandra Martín López, Pablo Martín Álvarez Pagani, Manuel Porras F., Andrés V. G., Javier G. C., César F. H., Sara C. V., Juan Alberto L. C., Sergio O. F. de Vargas, Luis Eduardo Duque Gálvez, Ascensión Martínez Muñoz, César Fernando G. R., Pablo A. A., Antonio C. C., Julián José B. T., Oscar de la C. R., Carlos Alberto G. V. y Juan José N. C.; interesando por el delito contra el tráfico aéreo una pena de tres años de prisión para cada uno de ellos, e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo, o dos años y seis meses y accesoria para el delito de desordenes públicos

B. delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º y 21. 5º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternativamente, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP., estimando como responsables en concepto de autores a Omar M. G. y Jose Luis G. P. interesando por el delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º y 21. 5º una pena de cuatro años de prisión e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo, o dos años y seis meses y accesoria para el delito de desordenes públicos

C. delito de desobediencia grave, y un delito de resistencia a los agentes de la autoridad del art. 556 de CP. que quedarían integrados en los anteriores y por los que no se solicita pena; estimando como responsables en concepto de autores a todos los acusados, y del delito de resistencia a los acusados Pablo M. Á., P., Manuel P. F., Javier G. C., César F. H., Juan Alberto L. C., Sergio O. F. de V., César F. G. R., Oscar de la C.

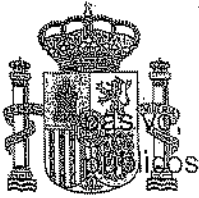


[REDACTED], Juan José N [REDACTED] C [REDACTED], y con imposición de costas, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal,

SEGUNDO.- AENA en sus conclusiones provisionales calificó los hechos de autos como constitutivos de los siguientes delitos:

A. delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternativamente, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP., estimando como responsables en concepto de autores por el delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º a Santiago N [REDACTED] G [REDACTED], Óscar F [REDACTED] M [REDACTED], Francisco Javier G [REDACTED] M [REDACTED], Antonio M [REDACTED] S [REDACTED], Francisco Javier Guijarro González, Javier Martín López, Joel Freixinet C [REDACTED], Sandra M [REDACTED] L [REDACTED], Pablo M [REDACTED] Á [REDACTED] P [REDACTED], Manuel P [REDACTED] F [REDACTED], Andrés V [REDACTED] G [REDACTED], Javier G [REDACTED] C [REDACTED], César F [REDACTED] H [REDACTED], Sara C [REDACTED] V [REDACTED], Juan Alberto L [REDACTED] C [REDACTED], Sergio O [REDACTED] F [REDACTED] de V [REDACTED], Luis Eduardo D [REDACTED] G [REDACTED], Ascensión M [REDACTED] M [REDACTED], César F [REDACTED] G [REDACTED] R [REDACTED], Pablo A [REDACTED] A [REDACTED], Antonio C [REDACTED] C [REDACTED], Julián José B [REDACTED] T [REDACTED], Óscar de la C [REDACTED] R [REDACTED], Carlos Alberto G [REDACTED] V [REDACTED], Juan José N [REDACTED] C [REDACTED], César F [REDACTED] G [REDACTED] R [REDACTED], Antonio C [REDACTED] C [REDACTED], Pablo A [REDACTED] A [REDACTED], Oscar de la C [REDACTED] R [REDACTED], Joel F [REDACTED] C [REDACTED] y Sandra M [REDACTED] L [REDACTED]; como responsables en concepto de autores del delito de desordenes públicos conforme al art. 28 del CP, los acusados Santiago N [REDACTED] G [REDACTED], Óscar F [REDACTED] M [REDACTED], Francisco Javier G [REDACTED] M [REDACTED], Antonio M [REDACTED] S [REDACTED], Francisco Javier G [REDACTED] G [REDACTED], Javier M [REDACTED] L [REDACTED], Joel F [REDACTED] C [REDACTED], Sandra M [REDACTED] L [REDACTED], Pablo M [REDACTED] Á [REDACTED] P [REDACTED], Manuel P [REDACTED] F [REDACTED], Andrés V [REDACTED] G [REDACTED], Javier G [REDACTED] C [REDACTED], César F [REDACTED] H [REDACTED], Sara C [REDACTED] V [REDACTED], Juan Alberto L [REDACTED] C [REDACTED], Sergio O [REDACTED] F [REDACTED] de V [REDACTED], Luis Eduardo D [REDACTED] G [REDACTED], Ascensión M [REDACTED] M [REDACTED], César F [REDACTED] G [REDACTED] R [REDACTED], Pablo A [REDACTED] A [REDACTED], Antonio C [REDACTED] C [REDACTED], Julián José B [REDACTED] T [REDACTED], Óscar de la C [REDACTED] R [REDACTED], Carlos Alberto G [REDACTED] V [REDACTED] y Juan José N [REDACTED] C [REDACTED] interesando por el delito contra el tráfico aéreo una pena de tres años de prisión para cada uno de ellos, e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo, o dos años y seis meses y accesoria para el delito de desordenes publicos

B. delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º y 21. 5º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternativamente, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP., estimando como responsables en concepto de autores a Omar M [REDACTED] G [REDACTED] y Jose Luis G [REDACTED] P [REDACTED] interesando por el delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º y 21. 5º una pena de cuatro años de prisión e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio



o dos años y seis meses y accesoria para el delito de desordenes públicos

C. delito de desobediencia grave, y un delito de resistencia a los agentes de la autoridad del art. 556 de CP. que quedarían integrados en los anteriores y por los que no se solicita pena; estimando como responsables en concepto de autores a todos los acusados, y del delito de resistencia a los acusados Pablo M..., Álvaro F..., Manuel P..., Javier G..., César F..., Ho..., Juan Alberto L..., Sergio O..., F... de V..., César F..., G..., R..., Óscar de la C..., R..., Juan José N..., C..., y con imposición de costas, sin la concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal.

Ejercitando también la acción civil, resolviendo al respecto la Sala mediante Auto de fecha 8 de febrero de 2010, resolutorio de cuestiones previas.

TERCERO.- FNT en sus conclusiones provisionales calificó los hechos de autos como constitutivos de los siguientes delitos:

A. delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternativamente, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP.; estimando como responsables en concepto de autores por el delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º a Santiago N..., G..., Óscar F..., M..., Francisco Javier G..., M..., Antonio M..., S..., Francisco Javier G..., G..., Javier M..., L..., Joel F..., C..., Sandra M..., L..., Pablo Martín Á..., P..., Manuel P..., F..., Andrés V..., G..., Javier G..., C..., César F..., H..., Sara C..., V..., Juan Alberto L..., C..., Sergio O..., F..., de V..., Luis Eduardo D..., G..., Ascensión M..., M..., César Fernando G..., R..., Pablo A..., A..., Antonio C..., C..., Julián José B..., T..., Óscar de la C..., R..., Carlos Alberto G..., V..., y Juan José N..., C..., y como cooperadores necesarios del art. 28. b, del CP. a César F..., G..., F..., Antonio C..., C..., Pablo A..., A..., Oscar de la C..., R..., Joel F..., C..., Sandra M..., L...; como responsables en concepto de autores del delito de desordenes públicos conforme al art. 28 del CP, los acusados Santiago N..., G..., Óscar F..., M..., Francisco Javier G..., M..., Antonio M..., S..., Francisco Javier G..., G..., Javier M..., L..., Joel F..., C..., Sandra M..., L..., Pablo M..., Á..., P..., Manuel P..., F..., Andrés V..., G..., Javier G..., C..., César F..., H..., Sara C..., V..., Juan Alberto L..., C..., Sergio O..., F..., de V..., Luis Eduardo D..., G..., Ascensión M..., M...



César Fernando G. [REDACTED] R. [REDACTED] Pablo A. [REDACTED] A. [REDACTED] Antonio C. [REDACTED]
[REDACTED] Julián José B. [REDACTED] T. [REDACTED] Óscar de la C. [REDACTED] R. [REDACTED] Carlos
Alberto G. [REDACTED] V. [REDACTED] y Juan José N. [REDACTED] C. [REDACTED]; interesando por el delito contra
el tráfico aéreo una pena de tres años de prisión para cada uno de ellos, e
inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio pasivo, o dos
años y seis meses y accesoria para el delito de desordenes publicos

B. delito contra el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º y 21. 5º
de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación
Aérea; **alternativamente, un delito de desordenes públicos del artículo**
557.1 del CP., estimando como responsables en concepto de autores a Ómar
M. [REDACTED] G. [REDACTED] y José Luis G. [REDACTED] P. [REDACTED] interesando por el delito contra
el tráfico aéreo de artículo 20 in fine y 21.1º y 21. 5º una pena de cuatro años
de prisión e inhabilitación especial para el ejercicio del derecho de sufragio
pasivo, o dos años y seis meses y accesoria para el delito de desordenes
públicos

C. delito de desobediencia grave, y un delito de resistencia a los
agentes de la autoridad del art. 556 de CP. que quedarían integrados en los
anteriores y por los que no se solicita pena; estimando como responsables en
concepto de autores a todos los acusados, y del delito de resistencia a los
acusados Pablo M. [REDACTED] A. [REDACTED] P. [REDACTED], Manuel P. [REDACTED] F. [REDACTED] Javier G.
C. [REDACTED], César F. [REDACTED] H. [REDACTED], Juan Alberto L. [REDACTED] C. [REDACTED] Sergio O. [REDACTED]
F. [REDACTED] de V. [REDACTED], César [REDACTED] G. [REDACTED] R. [REDACTED] Óscar de la C. [REDACTED]
R. [REDACTED], Juan José N. [REDACTED] C. [REDACTED], y con imposición de costas, sin la
concurrencia de circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal,

Al inicio de las sesiones del juicio, retiro la acción civil que venia
ejercitando.

CUARTO.- Las Defensas de los procesados en sus escritos de
calificación provisional negaron la autoría de los hechos solicitando la libre
absolución.

QUINTO.- Señalado el acto del Juicio Oral, se iniciaron las sesiones el
dia 5 de febrero de 2010, y concluyeron el 22 de dicho mes, comparecieron al
mismo los acusados y demás partes, quedaron fuera del proceso IBERIA y
MULTISERVICIOS AEROPORTUARIOS, y despersonándose la Abogacía del
Estado. Planteadas cuestiones previas, se resolvieron en el sentido que consta
en Auto de esta Sala de fecha 8 de febrero de 2010.

SEXTO.- Tras la práctica de la prueba y en sede de conclusiones
definitivas la Acusación Pública las modificó en el sentido de añadir a la
calificación de los hechos la relación subsidiaria; respecto a los acusados del
aparatado A., interesó una pena de dos años de prisión, y para el caso de no
quedar acreditados los delitos de los apartados A y B. interesó una pena de 7
meses de prisión para cada uno de los acusados, y además para los acusados



Los acusados OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED], mayor de edad, sin antecedentes penales y ocupando en la fecha de los hechos cargo de Secretario de política institucional y coordinación sectorial de la Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones, y Mar de la UGT de Cataluña, así como parte de la sección sindical de la UGT de Cataluña en Iberia, con funciones de estibador, operario de carga y descarga; y JOSE LUIS G. [REDACTED] P. [REDACTED], mayor de edad, sin antecedentes penales, y ocupando en la fecha de los hechos cargo de Secretario General del Baix Llobregat de la Federación Nacional de Transportes, Comunicaciones, y Mar de la UGT de Cataluña y parte del comité de empresa de la UGT de Cataluña en Iberia, con funciones de agente de servicios especiales, concededores de dicho convenio, consideraban que el mismo era beneficioso para los trabajadores puesto que garantizaba los puestos de trabajo de dicho sector.

Sobre las 6,30 horas del día 28 de julio de 2006, los trabajadores de servicio de "handling" de IBERIA inician una huelga de carácter pasivo en las zonas restringidas del Aeropuerto, a las que solo ellos tenían acceso en virtud de autorización del Departamento de Seguridad del Aeropuerto. Dicha huelga consistía en la falta de recogida de maletas de las cintas transportadoras procedentes de los patios de facturación, lo que provocó el colapso de las cintas por exceso de carga; asimismo, tampoco se llevaba equipaje a los aviones que pretendían embarcar, y las maletas de los aviones que iban aterrizando permanecían en sus bodegas; sobre las 7.30 horas los hipódromos se encontraban casi saturados de maletas, y empezaron a producirse retenciones en los flujos de maletas desde facturación.

Sobre las 8.00 horas se apreciaron los primeros síntomas de retención de aeronaves con pasaje, puesto que trabajadores no identificados, tampoco facilitaban escaleras para el desembarque del pasaje que llegaba, ni servicio de jardineras para llevar a los pasajeros desde los aviones a las terminales. Progresivamente se iban colocando equipos de *handling*, y abandonando jardineras en todas las puertas, lo que imposibilitaba el tránsito de aeronaves que empezaban a formar larga cola en calles de rodadura. Esto supuso que el pasaje procedente de vuelos que aterrizaron, hasta que definitivamente se cerró el tráfico aéreo, quedara retenido en los aviones durante bastante tiempo.

- Así el vuelo de IB 0800 fue desviado de su lugar de aparcamiento habitual puesto que habían jardineras que impedían la entrada usual de aeronaves, y el pasaje quedó retenido aproximadamente una hora hasta que fue desembarcado por una escalera de Spanair; el vuelo IB 1451 tuvo el pasaje retenido una hora, era avión autónomo que contaba con escalera propia, si bien se requirió la presencia de la GC. para desembarcar el pasaje; el pasaje del vuelo IB4657 estuvo durante cuatro horas retenido, teniendo el Comandante que declarar emergencia sanitaria; el pasaje del vuelo IB 1499 estuvo durante cuatro horas aproximadamente retenido, teniendo el Comandante que declarar urgencia médica; el vuelo JKK 433 tuvo el pasaje casi una hora retenido, contaba con *handling* propio-. Entre las 12.30 y 13.00 horas finalizaron los desembarques de emergencia mediante otras empresas de *handling*, que proporcionaron escaleras, siendo guiados los pasajeros a terminal escoltados por la Guardia Civil.



Asimismo, sobre las 8.30 horas, trabajadores no identificados, colocaron ilegalmente vehículos de arrastre de aeronaves (*push-back*) en la zona de plataforma que une con pista de rodadura, siendo ésta zona de tránsito de aeronaves. Ello supuso una concreta obstaculización para la circulación de aviones que en ese momento rodaban por pistas, - así el vuelo IBT909 P se vio obligado a esquivar un *push-back* para poder efectuar la maniobra de aparcamiento, y el vuelo IB1627, avión de Iberia matrícula EC-EXN, con pasaje, sufrió una colisión cuando pretendía entrar en plataforma para estacionar, consistente en el impacto de la punta del plano izquierdo con la jardinera de Iberia matrícula IB-13326, abandonada en pista de rodadura, por lo que el Comandante requirió enseguida a torre de control para que le informaran si se había producido derrame de combustible, ya que ante esa eventualidad, que no se llegó a producir, tendría que haber ordenado la evacuación inmediata de la aeronave-.

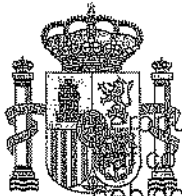
Todas estas acciones tenían como finalidad lograr la interrupción del tráfico aéreo del aeropuerto, que poco después se consiguió.

Sobre las 8.40 horas un numeroso grupo de trabajadores de Iberia se iban aglutinando debajo del Modulo 5 de la Terminal A, colapsando la vía deservicio que discurre bajo las terminales, dejando vehículos de Iberia cruzados sin llaves o con estas rotas, de forma que quedo impedía la circulación de vehículos por dicha vía.

Sobre las 9.00 horas un numeroso grupo de trabajadores de Iberia, entre 300 o 400, se concentraron debajo del modulo 5 para interesarse sobre su situación laboral a raíz de la pérdida del servicio de "*handling*" de Iberia. En dicha reunión intervinieron en varias ocasiones, tanto JOSE LUIS G. [REDACTED] P. [REDACTED], como OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED], elevado éste desde algún objeto al que subió, se dirigía a los trabajadores, hablándoles en ocasiones mediante un megáfono, realizando ostensibles gestos con los brazos dirigiéndose tanto hacia el bloque técnico, como hacia las pistas, sin que conste qué mensaje concreto les transmitía.

El Director del Aeropuerto, informado por el Ejecutivo de servicio de la situación que se estaba produciendo, se dirigió a CECOPS -Centro de coordinación de operaciones-, lugar donde se mantuvo durante toda la jornada, teniendo visión directa de los incidentes que se estaban produciendo en el campo de vuelo. Entre las 9.30. y 10.00 horas, a raíz de observar la presencia de personas en calles de rodaje, y antes de que llegaran a las pistas de aterrizaje y despegue, ordeno la paralización de las operaciones aeronáuticas en tierra por el peligro que suponían para las personas, poniéndolo en conocimiento de Torre de control.

Por su parte, los responsables de Torre de control, sobre las 9.25 horas, ante la imposibilidad de aparcar las llegadas y salir tráfico, por el bloqueo de los accesos a plataforma, encontrándose trabajadores y vehículos obstaculizando puertas de acceso a plataforma, y antes de producirse la invasión de pistas de rodadura, solicitan la declaración de RATE 0 -medida de control de tráfico aéreo cuyo significado es que no se admite ningún tráfico de entrada en el



puerto, cuya decisión corresponde a la Oficina de control de afluencia de tráfico aéreo-, que se declaró sobre las 9.30 horas, momento a partir del cual, debido a que su efectividad no es inmediata, entraron tráficos que no pudieron desviarse al aeropuerto alternativo por falta de combustible, quedando atrapadas hasta 15 aeronaves en cola de rodaduras, ante la imposibilidad de acceder a plataforma, prolongándose esta situación hasta casi tres horas.

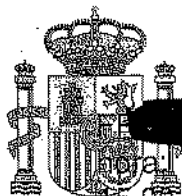
Ante tal situación, el Centro de Controladores de Barcelona, en Gava, procede a gestionar con aeropuertos colaterales o alternativos al Aeropuerto del Prat, el aterrizaje de aeronaves en vuelo, asimismo se ordena la cancelación de todos los vuelos que tenían por destino el Aeropuerto del Prat de Barcelona.

A los pocos minutos de concluir la reunión de trabajadores, OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED] se dirige, junto a otros, al bloque técnico de AENA, con la finalidad de exponerle la situación al Director del aeropuerto, y no encontrándolo allí, se dirigen al núcleo de Iberia. En estos momentos, gran cantidad de trabajadores inician la invasión de pistas de rodadura desde plataforma, intentando JOSE LUIS G. [REDACTED] F. [REDACTED] que no accedieran a pistas, colocándose frente a algunos de estos trabajadores que lo increparon y tiraron al suelo, ayudándole el Sr. C. [REDACTED] y Sr. R. [REDACTED] B. [REDACTED] a incorporarse.

La masa de trabajadores de Iberia desde aproximadamente las 10.00 horas fue invadiendo pistas de rodadura, alcanzando pista principal 07L-25R, así como pista más alejada de las terminales, cercana al mar, 07R-25L, dejando abandonados en pistas, tanto de rodadura como de despegue, jardineras, carros, vehículos de Iberia, escaleras, garrafas de agua, tractores, furgonetas, etc... permaneciendo ocupadas las pistas hasta aproximadamente las 18.00 horas.

Sobre las 11.00 horas tuvo lugar una reunión entre el Director del Aeropuerto y representantes sindicales, entre los que se encontraba OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED] que tenía como objeto buscar una solución para que los trabajadores depusieran su actitud, transmitiendo OMAR M. [REDACTED] al Director del Aeropuerto su voluntad de colaboración para que los trabajadores salieran de las pistas. Posteriormente, se dirigió OMAR M. [REDACTED] a la zona de pistas donde se encontraban los trabajadores a fin de informarles sobre el resultado de la reunión, y con el fin antes mencionado.

Entre las 13.00 y 14.00 horas los siguientes acusados, todos ellos mayores de edad, y sin antecedentes penales, ÓSCAR FELIPE M. [REDACTED], con antecedentes penales no computables, con funciones de atender vuelos de puente aéreo y turno de 7.00 a 15.00 horas; FRANCISCO JAVIER G. [REDACTED] M. [REDACTED], con funciones de atender vuelos de puente aéreo y turno de 7.00 a 15.00 horas; ANTONIO M. [REDACTED] S. [REDACTED], con funciones de carga de equipaje con turno de 8.00 a 16.30 horas; FRANCISCO JAVIER G. [REDACTED] G. [REDACTED], con funciones segregando equipaje en tránsito con turno de 14.00 a 17.00 horas; JAVIER M. [REDACTED] L. [REDACTED], con funciones de atender vuelos de puente aéreo y turno de 17.30 a 00.00 horas; JOEL



CA [REDACTED] con funciones de aportes y turno de 18.30 a 22.30 horas; ANDRÉS V [REDACTED] G [REDACTED] con funciones de acarreo y turno de 15.00 a 23.00 horas; SARA C [REDACTED] V [REDACTED], con funciones de limpieza de aviones y turno de 14.30 a 22.00 horas; LUIS EDUARDO D [REDACTED] G [REDACTED] con funciones de carga de equipaje y turno de 16.00 a 22.30 horas; ASCENSIÓN M [REDACTED] M [REDACTED], con funciones de facturación y embarque de pasajeros y turno de 13.00 a 16.30 horas; PABLO A [REDACTED] A [REDACTED] en día de descanso semanal; ANTONIO C [REDACTED] C [REDACTED] en día de descanso semanal; JULIÁN JOSÉ B [REDACTED] T [REDACTED] con funciones de transporte de tripulaciones con turno de 8.00 a 11.00 horas; CARLOS ALBERTO G [REDACTED] V [REDACTED] con funciones segregando equipaje en tránsito con turno de 15.00 a 23.00 horas; todos ellos trabajadores del *handling* de Iberia y algunos de Multiservicios Aeroportuarios, junto con otros muchos que no pudieron ser identificados, permanecían en la pista principal de aterrizaje y despegue de aeronaves, 07L-25R, que habían invadido, impidiendo con su actitud la reanudación del tráfico aéreo, a pesar de las reiteradas ocasiones en las que el Capitán de la Guardia Civil, y miembros del Cuerpo, ordenaron el desalojo de las pistas, y conociendo la absoluta prohibición de ocupar dicho lugar, por tratarse de zona restringida de tráfico de aeronaves.

A primera hora de la tarde, que no se ha podido precisar, tiene lugar una segunda reunión entre el Director del aeropuerto, Jefe de escala de Iberia, y representantes sindicales, entre los que se encontraba OMAR M [REDACTED] G [REDACTED] en el curso de la cual se les hace llegar una carta del Presidente de la Compañía Iberia informando de que han solicitado el "autohandling", disponiendo la Dirección que los representantes sindicales asistentes fueran conducidos mediante un vehículo oficial al lugar donde se encontraban los trabajadores en las pistas, a fin de informarles sobre la situación y para que depusieran su actitud.

Sobre las 17.00 horas se posiciona la Sección de Intervención Rápida de la Guardia Civil - SIR- en la pista principal 07L-25R, a la altura del punto DA, frente al grupo de trabajadores que allí permanecían, a unos 80 metros aproximadamente, situándose entre el grupo y la SIR, el Capitán de la Guardia Civil, el Segundo Jefe de la Comandancia, y el Sargento de la SIR que dieron hasta tres avisos a los trabajadores para que se dispersaran, utilizando sistema de megafonía, esperando entre 50 y 60 minutos, puesto que otro grupo de trabajadores procedente de la tercera pista próxima a mar, la estaban abandonando debiendo cruzar la pista principal para acceder a las terminales. A pesar de ello, el grupo de trabajadores se mostraba reticente al abandono de las pistas, impidiendo con su actitud la reanudación del tráfico aéreo, a pesar de las reiteradas ocasiones en las que miembros de la Guardia Civil ordenaron el desalojo de las pistas, y conociendo la absoluta prohibición de ocupar dicho lugar, por tratarse de zona restringida de tráfico de aeronaves, por lo que se ordeno la carga de los miembros de la SIR, que dio lugar a la detención sobre las 18.00 horas en pistas de rodadura, de MANUEL P [REDACTED] F [REDACTED] con antecedentes penales no computables, con funciones de acarreo y turno de 15.00 a 23.00 horas; JAVIER G [REDACTED] C [REDACTED], con antecedentes penales no computables, con funciones de acarreo y turno de 15.00 a 23.00 horas; SERGIO O [REDACTED] F [REDACTED] DE V [REDACTED] con funciones de facturación y



embarque de pasajeros y turno de 14.00 a 22.00 horas; CÉSAR FERNANDO R de baja por enfermedad que fueron puestos en libertad ese mismo día.

Los acusados, Todos ellos mayores de edad, y sin antecedentes penales, salvo los indicados, JUAN JOSE NI C con funciones de control de calidad y turno de 15.00 a 23.00 horas; PABLO M Á con antecedentes penales no computables, con funciones de carga de equipaje y turno de 8.00 a 16.30 horas; CÉSAR H con funciones de conductor de jardinería y turno de 16.00 a 00.00 horas; ÓSCAR DE LA C R en día de descanso semanal, también fueron detenidos en pistas de rodadura en el punto, próximo a la pista principal, por encontrarse circulando en el interior del vehículo de Iberia, Seat color gris oscuro, matrícula IB11492, conducido por JUAN JOSE NI C desde aproximadamente las 17.15 horas hasta las 17.45 horas, en que fueron interceptados, impidiendo con su actitud la reanudación del tráfico aéreo, a pesar de las reiteradas ocasiones en las que miembros de la Guardia Civil ordenaron el desalojo de las pistas, de los cuales desde su posición tenían una visión directa, así como del posicionamiento de la SIR, y conociendo la absoluta prohibición de ocupar dicho lugar, por tratarse de zona restringida de tráfico de aeronaves. Fueron puestos en libertad ese mismo día.

El acusado JUAN ALBERTO LL C, mayor de edad, y sin antecedentes penales, con funciones de aportes y turno de 8.30 a 16.30 horas; sobre las 17.15 horas fue sorprendido por el Guardia Civil TIP R-85244-I, desinflando la rueda delantera derecha de un tractor cinta de Iberia, situado en pista de rodadura próxima a plataforma, motivo por el cual le indicó el agente que abandonara la zona, retirándole la tarjeta aeroportuaria, a lo que hizo caso omiso el acusado permaneciendo en zona restringida, siendo nuevamente sorprendido sobre las 17.30 en plataforma por el Guardia Civil TIP E-20944-V que procedió a su detención al observar que el acusado se dirigía de forma provocativa a un grupo de pasajeros, intentado agredir a uno de ellos. Fue puesto en libertad ese mismo día.

El Ejecutivo de servicio informa a Torre de control y Compañías aéreas que la pista 07R-25L, queda operativa a las 20.41 horas; que la pista 02-20, queda operativa a las 21.35 horas; y que la pista 07L-25R, queda operativa a las 00.30 horas.

FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO.- CUESTIONES PREVIAS PLANTEADAS.

Cuestión previa planteada por el Letrado de la defensa Sr. NUÑEZ DUEÑAS, y a la que se adhirieron el resto de defensas. Sobre declaración de nulidad parcial y correlativa subsanación del auto de apertura de juicio oral de fecha 17.4.2009, por vulneración de derechos fundamentales que se



queden infringidos al abrirse juicio oral contra los acusados por los artículos in fine, 21.1º y 21.5º de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea 209/1964, así como se declare la incompetencia de esta Sala para el enjuiciamiento de los hechos.

Despejada en el Auto de esta Sala de fecha 8 de febrero de 2010 la cuestión previa planteada en términos de declaración de nulidad parcial y correlativa subsanación del auto de apertura de juicio oral de fecha 17.4.2009, por vulneración de derechos fundamentales que se entiende infringidos, y en consecuencia, declarando la competencia de esta Sala para el enjuiciamiento de los hechos; procede en este momento abordar la cuestión de fondo que se planteaba en la citada cuestión, y cuya resolución quedo diferida a este momento procesal, esto es, la posible inconstitucionalidad de los artículos 20 in fine, 21.1º y 21.5º de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea 209/1964, por considerar que los tipos penales allí descritos infringen el derecho de huelga del art. 28 de la Constitución Española, y que los mismos resultarían inaplicables, por considerarlos derogados tácitamente por la Disposición Derogatoria Tercera de la CE.

En primer lugar, plantea la defensa que tratándose de una ley preconstitucional y además antidemocrática por su inspiración fascista, no se debería aplicar por la derogación tácita que supondría la aplicación de la Disposición Derogatoria Tercera de la Constitución.

Pues bien, por lo que se refiere al momento de promulgación de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea, año 1964, evidentemente es preconstitucional, ahora bien, ello no significa *per se*, que sea inconstitucional. La Disposición Derogatoria Tercera de la Constitución declara derogadas solo aquellas disposiciones que se opongan a lo establecido en la misma. Por lo tanto, contempla la posible constitucionalidad de leyes franquistas en cuanto al origen. El legislador ya se pronunció acerca de los aspectos que consideraba inconstitucionales de la ley 209/1964 – como la previsión de la pena de muerte o de una jurisdicción especial –, eliminándolos mediante la Ley Orgánica 1/1986 de 8 de enero, por la que se suprime la Jurisdicción Penal Aeronáutica y se adecuan las penas por infracciones aeronáuticas (BOE 12, de 14 de enero).

La Sentencia del TS. 1087/2000, de 15 de febrero, recoge un ilustrativo resumen del origen de la citada ley, para concluir con su plena vigencia, *“La mencionada Ley Especial es consecuencia de las Bases para publicar un Código de la Navegación Aérea aprobadas por la Ley de 27/12/47, desarrolladas en una primera fase por la Ley de 21/7/60, habiendo quedado sin regular los aspectos penal y procesal de la primera (Bases 21, 22 y 23) que constituyen el objeto de la Ley de 1964, que también tiene como finalidad sustraer al rigorismo de la legislación militar las actividades de la navegación aérea, con tipos delictivos y penalidades distintas acomodadas a sus especiales características. Posteriormente, la Ley de 26/2/72 modifica su artículo 85; el R.D.L de 21/12/78, artículo 2º, incide en la misma modificando la pena máxima a imponer, sustituyendo la pena de muerte conforme al mandato del artículo 15 C.E.; la Ley Orgánica 1/1986, de 8/1, suprime la Jurisdicción Penal Aeronáutica y adecúa las penas por infracciones aeronáuticas, derogando el Libro II, la Disposición Transitoria y las Disposiciones finales de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea de 24/12/64, el artículo 2º del*



de 21/12/78 y la Disposición final cuarta de la Ley de 21/7/60; por fin, la Ley Orgánica 10/95, de 23/11, del C.P., en su Disposición derogatoria única, apartado f, deroga expresamente los artículos 29 y 49 de la Ley de 24/12/64 y la Disposición Transitoria Undécima incide también en dicha Ley Especial. El preámbulo de la L.O. 1/86, ratifica la especialidad de la legislación aeronáutica, admitiendo que la "complejidad tecnológica que informa este campo, unida a las derivaciones que la misma origina, aconseja acometer el esfuerzo de actualización de una forma progresiva, que permita, en un plazo no excesivamente largo, adaptar la normativa vigente a las circunstancias que rigen en la actualidad".

En definitiva, que la Ley 209/1964, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea (en adelante, LPPNA) sea preconstitucional, no significa que sea inconstitucional. En este sentido, no puede olvidarse que el Código Penal de 1973 de origen "franquista" se mantuvo vigente hasta la aprobación del Código de 1995. La STS 1087/2000, es contundente en este sentido cuando dice "...Todo ello determina su plena vigencia, que no autoriza al intérprete o aplicador del derecho hacer una interpretación restrictiva por razón del momento de su promulgación...."

En segundo lugar, por lo que se refiere a la descripción del concreto tipo penal de los artículos 20 in fine, 21.1º y 21.5º de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea 209/1964 por entender que es una ley fascista porque no respeta el derecho a la huelga, debemos hacer las siguientes consideraciones.

El derecho a la huelga no es ilimitado. Todos los derechos están recíprocamente limitados. Pero además, el propio art. 28 CE condiciona su ejercicio al mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad. Art. 28.2 CE: "Se reconoce el derecho a la huelga de los trabajadores para la defensa de sus intereses. La ley que regule el ejercicio de este derecho establecerá las garantías precisas para asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad." De acuerdo con ello, debe rechazarse que el tipo penal sea inconstitucional por el solo hecho de limitar en determinados casos, el ejercicio del derecho a la huelga.

Negada la inconstitucionalidad del tipo por ese motivo, en el momento de enjuiciamiento de la conducta objeto de imputación, se tratará de interpretar el tipo de acuerdo con la Constitución. Para ello deberá tenerse en cuenta la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, interpretada de acuerdo con la del TEDH.

Las limitaciones al derecho a la huelga están reconocidas por la Jurisprudencia del TEDH. En este sentido véase, por ejemplo, la STEDH. (5ª) 32/2009, de 5 de marzo, que analiza la eventual vulneración del art. 11 del Convenio, que sanciona la libertad de reunión y asociación, puesto en relación con el art. 10 que recoge la libertad de expresión. Doctrina: "2. El ejercicio de estos derechos no podrá ser objeto de otras restricciones que aquellas que, previstas por la Ley, constituyan medidas necesarias, en una sociedad democrática, para la seguridad nacional, la seguridad pública, la defensa del orden y la prevención del delito, la protección de la salud o de la moral, o la protección de los derechos y libertades ajenos (...)." En la aplicación al caso sometido a juicio establece, "46. El Tribunal constata al respecto que el demandante no fue condenado por haber participado en la manifestación de 25 de noviembre de 2002 en tanto que tal, sino por un comportamiento



determinado llevado a cabo durante la manifestación, a saber bloqueando la vía pública, causando una obstrucción importante que generalmente no comporta el ejercicio del derecho de reunión pacífica (ver G. contra Alemania, núm. 13079/1987, decisión de la Comisión de 6 de marzo de 1989, DR 60, pg. 256). (...) "48. En estas condiciones, poniendo en la balanza el interés general por la defensa del orden, y el interés del demandante y de otros manifestantes a elegir esta forma particular de manifestación, y teniendo en cuenta el poder de apreciación reconocido a los Estados en esta materia (Plattform «Arzte für das Leben» contra Austria [TEDH 1988\17] , 21 junio 1988, ap. 34, serie A núm. 139), la condena penal del demandante no parece desproporcionada a las finalidades perseguidas (G.contra Alemania, previamente citada). 49. No ha habido, por tanto, violación del artículo 11 del Convenio (RCL 1999\1190, 1572)."

Por su parte el Tribunal Constitucional reconoce la existencia de tales límites al derecho a la huelga. Al respecto, véase por ejemplo, la STC 193/2006, de fecha 19 de junio, que dice: "El análisis de la cuestión suscitada ha de partir de la doctrina sentada por este Tribunal acerca del ejercicio del derecho de huelga y, en particular, sobre las limitaciones que pueden imponerse al mismo en orden a asegurar el mantenimiento de los servicios esenciales de la comunidad (SSTC 11/1981, de 8 de abril [RTC 1981\11], FF. 7, 9 y 18; 26/1981, de 17 de julio [RTC 1981\26], FF. 10, 14, 15 y 16; 33/1981, de 5 de noviembre [RTC 1981\33], F. 4; 51/1986, de 24 de abril [RTC 1986\51], FF. 2, 4 y 5; 53/1986, de 5 de mayo [RTC 1986\53], FF. 2, 3, 6 y 7; 27/1989, de 3 de febrero [RTC 1989\27], F. 1; 43/1990, de 15 de marzo [RTC 1990\43], F. 5; 122/1990, de 2 de julio [RTC 1990\122], F. 3; 123/1990, de 2 de julio [RTC 1990\123], F. 4; 8/1992, de 16 de enero, F. 2; 148/1993, de 29 de abril [RTC 1993\148], F. 5), destacando en lo que ahora importa los siguientes aspectos: a) El derecho de huelga puede experimentar limitaciones o restricciones en su ejercicio derivadas de su conexión con otros derechos o bienes constitucionalmente protegidos, aunque nunca podrán rebasar su contenido esencial, hacerlo impracticable, obstruirlo más allá de lo razonable, o despojarlo de la necesaria protección. Una de esas limitaciones, expresamente previstas en la Constitución, procede de la necesidad de garantizar los servicios esenciales de la comunidad [SSTC 11/1981, de 8 de abril (RTC 1981\11), FF. 7, 9 y 18; 51/1986, de 24 de abril (RTC 1986\51), F. 2; 53/1986, de 5 de mayo (RTC 1986\53), F. 3; 27/1989, de 3 de febrero (RTC 1989\27), F. 1; 43/1990, de 15 de marzo (RTC 1990\43), F. 5 a); 148/1993, de 29 de abril (RTC 1993\148), F. 5]."

Trasladando la anterior doctrina - relativa a los límites de los derechos-, al mandato de interpretación de los tipos penales conforme a la Constitución, debe subrayarse que el Tribunal Constitucional afirma que una conducta no puede ser considerada integrante de ilícito penal, cuando consista precisamente en el ejercicio de un derecho fundamental. Por el contrario, sí que puede integrar el delito, cuando no quede amparada por el derecho o infrinja sus límites. Como afirma la STC 185/2003, 27-10: "Reconduciendo lo anteriormente expuesto al ámbito de la acción sindical, la mera presencia de un representante sindical o la realización de actos con impronta sindical no excluye la posibilidad de imposición de sanciones penales, sanciones que serán constitucionalmente lícitas en aquellos casos en que la actuación sindical no se concrete efectivamente en la realización de la conducta objeto de



menoscabamiento, sino que se desnaturalice el ejercicio del derecho, desvinculándolo del ámbito de su contenido propio, su función o finalidad específica y de los medios necesarios para la acción sindical. Esto es lo que sucedía, por ejemplo, en la STC 137/1997, de 21 de julio (RTC 1997\137), F. 4 (en que concluíamos que los hechos imputados al recurrente no estaban integrados en el ámbito del derecho de huelga), o en la STC 51/1997, de 11 de marzo (RTC 1997\51), F. 4, en relación con el ejercicio del derecho a la libertad de información por parte de un representante sindical (cuyas declaraciones se sitúan al margen del ejercicio del derecho a la libertad sindical, como expresamente se declara en la Sentencia). Por el contrario, si la conducta debe ser calificada como inequívocamente sindical en atención a esos mismos criterios (contenido y finalidad del acto o medios empleados), resultará constitucionalmente inaceptable la imposición de una sanción penal."

Desarrollando la doctrina del los límites constitucionales de los derechos, el Tribunal Constitucional ha tenido ocasión de pronunciarse acerca de supuestos de "cortes de tráfico", así la Sentencia TC 110/2006, de fecha 3 de abril: "De ahí que no cualquier corte de tráfico o invasión de calzadas puede incluirse en los límites del art. 21.2 CE (RCL 1978\2836) ya que, desde la perspectiva de este precepto constitucional, para poder restringir el derecho de reunión deberán ponderarse, caso a caso, todas las circunstancias específicas concurrentes en cada una de las reuniones, entre las que figura el deber de la autoridad gubernativa de arbitrar las medidas adecuadas para garantizar que las concentraciones puedan llevarse a cabo en los lugares y horas programadas sin poner en peligro el orden público, y sólo en los supuestos muy concretos en los que, tras la ponderación de estas circunstancias, se llegue a la conclusión de que la celebración de estas reuniones puedan producir prolongados colapsos circulatorios que impidan el acceso a determinadas zonas, imposibilitando por completo de este modo la prestación de servicios esenciales con incidencia en la seguridad de personas o bienes (urgencias médicas, bomberos o policía) podrán considerarse contrarias al límite que establece el art. 21.2 CE las restricciones del tráfico que conlleva el ejercicio del derecho de manifestación (STC 66/1995 [RTC 1995\66], F. 3)(...) los cortes de tráfico sólo pueden considerarse comprendidos en dicho límite cuando como consecuencia de los mismos puedan ponerse en peligro personas o bienes».

En el supuesto de ocupación de pistas aeroportuarias, como es el caso presente, a las anteriores consideraciones pueden añadirse todas las relativas al "plus de peligro" (STS. 1087/2000, de 15 de febrero) que comportan para la vida e integridad de las personas respecto del corte de carreteras, que normalmente sólo redundan en las molestias ocasionadas por los retrasos en la circulación. Y en este sentido cobra especial relevancia la "complejidad tecnológica que informa este campo" a la que se refiere el preámbulo de la L.O. 1/86, que ratifica la especialidad de la legislación aeronáutica, convalidando los tipos especiales que allí se regulan.

La rúbrica del Capítulo II, " Delitos contra el tráfico aéreo", del Título II, Libro I, de la Ley Especial, hace referencia precisamente al fundamento de la inclusión del tipo penal, y constituye un "plus" de exigencia para los miembros de la tripulación de aeronaves o empleados de aeropuertos, criminalizando conductas que por la peculiaridad del contexto en el que se producen, "tráfico



aéreo", y magnitud de las repercusiones que pueden tener, se justifican por la singularidad de esta materia. De acuerdo con ello, la calificación de "corte de pistas" podría ir más allá del mero abandono colectivo del servicio y los desórdenes públicos, integrando delitos más graves (como el art. 577 CP), con los que podrían concurrir en virtud del art. 27 LPPNA. " *Si durante la sedición o con ocasión de ella se cometen otros delitos, serán éstos castigados también con arreglo a la ley en que estén comprendidos.*"

Por último, es reseñable que el Código Penal vigente, postconstitucional, recoja otros supuestos de abandono individual o colectivo de funciones, así en el art. 196 -el abandono de servicios sanitarios-, y en el art. 409 CP., - el abandono colectivo del servicio público-, sin que ninguno de los dos preceptos se haya considerado inconstitucional, porque pudiera vulnerar el derecho a la huelga.

En conclusión, procede la desestimación de la cuestión planteada, por las razones expuestas, y por tanto, concluyendo con la plena constitucionalidad de la normativa especial, lo que nos llevarán posteriormente a plantearnos si nos hallamos ante hechos subsumibles, aparentemente, bajo varios tipos protectores del mismo bien jurídico, y por tanto ante un concurso de leyes del art. 8 del CP, a resolver conforme a los principios allí previstos, siendo el primero de ellos el de especialidad; o si, por el contrario, nos encontramos ante tipos penales distintos, y en relación de alternatividad, conforme plantean las acusaciones.

Cuestión previa planteada por el Letrado de la defensa Sr. Limón Pons, y a la que se adhirieron el resto de defensas. Se plantea que se admitieron algunas pruebas que fueron obtenidas violando la normativa vigente, lo que da lugar a la vulneración del derecho fundamental a la tutela judicial efectiva y el derecho fundamental a un derecho con todas las garantías, recogidos en el art. 24 de la CE; y otras, se incorporaron al acervo probatorio de forma irregular dando lugar también a la violación de los mencionados derechos fundamentales, interesando en base a ello la inadmisión como prueba documental de todos los CDs y DVDs admitidos como prueba, y como consecuencia directa de la anterior, la inadmisión de la pericial antropométrica propuesta por las acusaciones para cuya práctica se utilizó el DVD nº 3, así como la documental consistente en dictámenes periciales de la Policía Científica, que obran en las actuaciones (folios 4223 a 4342, 4504 a 4515, 5035 a 5056 y 5211 a 5220).

La cuestión previa planteada, si bien interesa la inadmisión en bloque de toda la prueba referida, en su planteamiento diferencia dos supuestos. A saber, el primero afectaría únicamente a la prueba consistente en la grabación de imágenes de los hechos tomadas por un cámara de Antena 3 – DVD, Nº 3-, considerando que su obtención se hizo vulnerando la legalidad ordinaria, puesto que se violaron en concreto los artículos 41 y 52.1 a) de la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea, así como el procedimiento a seguir para proceder a la filmaciones en la plataforma del aeropuerto para los medios de comunicación, elaborado por la entidad pública AENA, que se afirma que el cámara no cumplió; concluyendo por ello que el documento videográfico se



obtuvo infringiendo la normativa vigente, ya que se accedió a las pistas sin la debida autorización. En el otro supuesto, referido a todos los CDs y DVDs admitidos como prueba, si bien se considera que superan el requisito de la legitimidad de la acción en su vertiente constitucional como de legalidad ordinaria, - salvo el DVD. N° 3 conforme a lo anteriormente expuesto-, se aduce que se han incorporado al acervo probatorio de forma irregular ya que no se cumplió los requisitos de puesta a disposición judicial en términos relativamente breves, se añade que los soportes aportados son copias y no originales, y que en algunos de ellos no se aporta todo lo filmado habiéndose realizado una selección de imágenes, previa a su aportación judicial.

En primer lugar, y dada la indefinición en la normativa específicamente penal o procesal penal de diversas categorías de pruebas o actos procesales viciados de invalidez, debe abordarse qué entendemos por prueba ilícita, para poder así determinar si dentro del proceso penal todas las pruebas obtenidas fuera de los cauces normales deben ser rechazadas, o solo algunas de ellas.

En la normativa procesal encontramos, por un lado, el artículo 11.1 de la LOPJ, que establece de forma categórica aplicable a todos los órdenes jurisdiccionales la invalidez de las pruebas obtenidas, directa o indirectamente, violentando derechos o libertades fundamentales; y por otro lado, los artículos 238 y 239 de la LOPJ, referidos a la nulidad de los actos judiciales, de los que se infiere como actos o pruebas invalidas las producidas ante tribunal carente de competencia, con violencia o intimidación, o con indefensión a las partes derivadas de defectos procesales graves o infracción de las garantías principales reconocidas a las partes.

Doctrinalmente se diferencian tres grandes posiciones sobre la prueba ilícita, de las que derivan posturas diametralmente opuestas sobre la admisión y valoración de la prueba en el proceso penal. En primer lugar, se mantiene que sólo pueda hablarse de prueba ilícita cuando la prueba se consiguió vulnerando los derechos fundamentales recogidos en la Sección 1ª del Capítulo 2º, del Título I de la Constitución, (arts. 15 a 29) , y por tanto la ineffectividad de la prueba solo quedaría circunscrita a aquéllas obtenidas con violación de derechos y libertades fundamentales, de forma que, si la prueba se obtiene de forma ilícita pero sin afectar derechos fundamentales, sería admisible y desplegaría todos sus efectos, (art. 11.1 de la LOPJ.); en segundo lugar, se posicionan aquéllos que entienden que en todo caso de infracción de normas procesales hay una violación de los artículos 24.2 y 14 de la CE. y por ello existe prueba prohibida que conlleva la inutilizabilidad procesal de toda prueba obtenida ilícitamente, con o sin violación de normas constitucionales; y por último, hay una posición intermedia que mantiene que en los supuestos en que no resulta infringido ningún derecho fundamental, sino en los que se vulnera exclusivamente normas de rango ordinario, deberá ponderarse la transcendencia de la infracción procesal, atendiendo a los intereses en conflicto.

Esta última postura más ajustada a la interpretación integral del ordenamiento jurídico y que otorga mayor seguridad jurídica a la resolución de esta materia, la sigue la Sala Segunda del Tribunal Supremo, que viene distinguiendo la *ilicitud constitucional* en la que la vulneración de derechos fundamentales en la obtención de la prueba, implica por vía del art. 11.1 de la LOPJ, la nulidad radical de esa prueba y de las derivadas; de la *mera ilegalidad ordinaria*, conforme a la cual, la infracción de normas procesales previstas en la



El art. 238 de la LOPJ solo determina la nulidad de la prueba así obtenida cuando en la aplicación del art. 238 de la LOPJ se afecten los principios de audiencia, asistencia, defensa, y, además, produzca una efectiva indefensión, y sin que tal nulidad se extienda a otros medios probatorios aunque puedan tener relación indirecta con esas pruebas irregulares (STS. 18.4.1997, 18.7.1998, 3.1.2003, entre otras).

El derecho a un proceso con todas las garantías (art. 24.2 de la CE) sólo se vería menoscabado en caso de obtención de pruebas irregulares que hubieran provocado la indefensión real a alguna de las partes del proceso. Así lo ha entendido de modo constante el Tribunal Constitucional en su sentencia 174/2003 de 29 de septiembre, con apoyo en la doctrina expuesta en anteriores sentencias (155/1988, 112/1989, 121/1995, y 62/1998) "no toda irregularidad procedimental presenta relevancia constitucional, conforme a nuestra reiterada doctrina de que la verificación de defectos procesales no genera de forma automática la lesión de derechos constitucionales si no se ha producido indefensión material".

Por su parte el Tribunal Supremo coincide en tal apreciación, cuando dice "la enérgica defensa del efecto expansivo del art. 11.1 de la LOPJ, determinada por la necesidad de proporcionar el máximo de protección a los derechos y libertades constitucionales, impone también la necesidad de precisar los casos en que dicho efecto expansivo resulta aplicable, que se deben concretar en los supuestos de violación de los derechos y libertades fundamentales, sin extenderse a las infracciones procesales de la legalidad ordinaria, ni aún por la vía de calificarlas de infracciones indirectas del derecho a un proceso con las debidas garantías del artículo 24.2 de la CE. Pues este precepto no alcanza a constitucionalizar toda la normativa procesal" (STS. 974/1997, de 4 de julio, y en el mismo sentencia STS. de 18.7.2002).

Partiendo de la anterior doctrina, procede examinar ahora si la nulidad que se predica de la prueba consistente en la grabación en pistas realizada por el reportero gráfico de Antena 3 Televisión (DVD nº 3) es tal, y en consecuencia, viene sancionada con la expulsión del material probatorio, de dicha prueba y las que derivan de ella, (pericial antropométrica para cuya práctica se utilizó el DVD nº 3, y documental consistente en dictámenes periciales de la Policía Científica, folios 4223 a 4342, 4504 a 4515, 5035 a 5056 y 5211 a 5220).

Se denuncia que la citada prueba incumple la primera garantía exigida por la jurisprudencia para la admisión de las grabaciones videográficas, que la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 17.7.1998, expone en los siguientes términos: "1º) Control judicial de la legitimidad de la filmación, que implica el que el juez instructor supervise que la captación de las imágenes, se efectúe con el debido respeto a la intimidad personal y a la inviolabilidad domiciliaria, pues si la filmación merece un juicio desfavorable notoriamente a la luz de los citados derechos fundamentales, debería negarse la incorporación a los autos de la filmación, ex artículo 11 de la Ley Orgánica del Poder Judicial."

Pues bien, lo primero que llama la atención de la garantía citada es que la misma se circunscribe al respeto de derechos fundamentales del artículo 18.2 de la Constitución, en concreto intimidad personal y a la inviolabilidad



domiciliaria, aparejando a la vulneración de los mismos, la consecuencia de invalidez prevista en el art. 11 de la LOPJ. La defensa expone que la legitimidad de la acción no concurre respecto a la citada prueba, por cuanto infringe la legalidad ordinaria, citando los artículos 41 y 52.1 a) de la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea, así como el procedimiento a seguir para realizar filmaciones en la plataforma del Aeropuerto, indicando que según certificación expedida por AENA, el día de los hechos no se extendió ninguna autorización a medio de comunicación alguno para entrar a grabar en las pistas del Aeropuerto de Barcelona.

Partiendo de ello nos encontramos con que la citada grabación o filmación se realizó sin vulnerar ninguno de los derechos fundamentales citados, - cuya vulneración tampoco se alega, salvo de forma más genérica la del art. 24 de la CE-, y tampoco supuso la infracción de normas procesales de la legalidad ordinaria, puesto que la normativa alegada como infringida, - artículos 41 y 52.1 a) de la Ley 21/2003 de 7 de julio de Seguridad Aérea y procedimiento a seguir para realizar filmaciones en la plataforma del Aeropuerto - no alcanza, ni aún en la posición más amplia del concepto de obtención de prueba ilícita más arriba expuesto, la categoría de normativa procesal cuya infracción supusiera la ilicitud de la prueba obtenida. Se trata, por un lado, de la normativa reguladora de la responsabilidad administrativa por infracciones reguladas en la Ley 21/2003 de Seguridad Aérea, - ni siquiera se tiene constancia de que se haya exigido responsabilidad alguna al reportero autor de las imágenes-, y por otro, de un mero procedimiento interno elaborado por la entidad pública AENA, para realizar filmaciones en la plataforma del Aeropuerto, previsto para condiciones de funcionamiento normal y regular de la actividad aeroportuaria, dándose el día de autos una situación absolutamente excepcional, dado que al campo de vuelo no solamente accedió el cámara, sino que estaba tomado por cientos de personas.

Respecto a todos los CDs y DVDs admitidos como prueba, también se proclama su inadmisión por haberse incorporado al acervo probatorio de forma irregular. En concreto, la citada irregularidad se basa en que el material videográfico no cumplió los requisitos de puesta a disposición judicial en los términos "*relativamente breves*", a que se refiere la jurisprudencia, y en todo caso superados los plazos de los artículos 284, 294, y 295 de la Lecrim, así como los establecidos en la Ley 4/1977, de 4 de agosto; se añade que los soportes aportados son copias y no originales, y que en algunos de ellos no se aporta todo lo filmado habiéndose realizado una selección de imágenes, previa a su aportación judicial.

En concreto la documental gráfica impugnada consistiría en: CDA informe fotográfico sobre estado de las instalaciones aeroportuarias tras los hechos, elaborado por GC. H 60796-N y E-02296 -V, ratificado en el plenario (folios 112 a 200, tomo 1); CDs 1, 2, 3 consiste en la pericial fisonómica de parte de los acusados, elaborada sobre DVD 3, por miembros del CNP 16347 y 17975, ratificada en el plenario (informe 12/2007 FIS y ampliatorios, folios 4223 a 4342 del tomo 9, 4504 a 4515 del tomo 10, 5035 a 5056, y 5211 a 5220 del tomo 11); DVDs 1, consiste en grabaciones de cámara fija de seguridad módulo nº 2 del aeropuerto, DVD 2 consiste en grabaciones de cámara fija de seguridad módulo nº 4 del aeropuerto, DVD 3 consiste en grabación realizada



Antena 3 Televisión, requeridas por oficio del Juzgado de Instrucción de 25.8.2006, y remitidas mediante atestado Ampliatorio en fecha 27.9.2006 (folios 770 a 791, del tomo 2); DVD 4, consiste en grabaciones y transcripciones de miembros de Torre de control con pilotos, ratificadas en el plenario por el testigo Sr. P. G. remitidas mediante atestado Ampliatorio 13/06 en fecha 4.12.2006 (folios 1386 a 1449 del tomo 4); DVDs 5, consiste en videos extraídos de You Tube; DVDs 6 y 7 consisten en grabaciones de TVE " L'Informatiu Migdia " e " L'Informatiu Vespre"; DVD 8 video de TV3 " Telenoticias", DVD 9 y 10, consisten en grabaciones de la productora Atlas para Tele 5, todos ellos remitidos mediante atestado Ampliatorio 16/07 en fecha 9.3.2007 (folios 2482 a 2741, del tomo 7).

La interpretación de los plazos *relativamente breves*, no equivale, como parece entender la parte, a la *inmediatez* en la puesta a disposición judicial que merezca un reproche automático de nulidad, por la falta de diligencia en su entrega. Los plazos previstos en los artículos 284, 294, y 295 de la Lecrim, se refieren a la obligación de los funcionarios de Policía Judicial de no dejar transcurrir más de 24 horas sin dar conocimiento a la Autoridad Judicial o al Ministerio Fiscal, de las diligencias que hubiesen practicado.

En el presente caso, dada la complejidad y amplitud de diligencias a practicar, no se pudo agotar la investigación en una única actuación cuya puesta en conocimiento al Juzgado de Instrucción se dilatara más allá del plazo establecido en el precepto aludido, sino que se iban practicando sucesivamente las diligencias, y dando cuenta a la Autoridad Judicial de las investigaciones realizadas, con la remisión correspondiente del material obtenido. En concreto, los DVD 1, 2, y 3, más relevantes para la acreditación de los hechos y determinación de la autoría de los acusados, sin perjuicio de la valoración que posteriormente se haga, fueron remitidos al Juzgado de Instrucción apenas un mes después de ser requeridos, junto con un estudio pormenorizado de los mismos, y listados relacionados por la Compañía Iberia con identificaciones de algunos de los trabajadores que aparecen en pistas; el resto de DVDs tienen una importancia menos relevante para la prueba de los hechos, por tanto los plazos de su puesta a disposición judicial, y la falta de impugnación de la legitimación de la filmación, no comprometen la autenticidad de la prueba, como a continuación se expondrá.

Según la STS. de fecha 17 de julio de 1998, citada por la propia defensa, la comunicación y puesta a disposición judicial del material videográfico, en términos relativamente breves, constituye una garantía en favor de su autenticidad, siendo como indica la citada resolución *"supuesta la legitimidad de la filmación y su regular incorporación a los autos, es cuestión prioritaria a su eficacia probatoria el control de su autenticidad, para evitar su eventual manipulación. Expresiva, es en este sentido, la Sentencia de esta Sala de 30 de Noviembre de 1.992, que en función de su posible alteración, subordina su eficacia probatoria a la concurrencia de un plus de credibilidad, integrado ya por la pericial o testifical, aquélla cuando resulte controvertida la autenticidad del material videográfico aportado a los autos; la segunda, en cuanto que precisa la corroboración del testimonio del sujeto que controla la filmación, compareciendo en el acto del juicio oral"*.



En el presente caso, pese a denunciarse la tardanza en la puesta a disposición judicial del material videográfico, y aportación de copias editadas, no íntegras, no se cuestiona la autenticidad de su contenido, ya que no se interesa pericial alguna en orden a valorar su autenticidad, y por ende, la credibilidad de las imágenes, si no que las propias defensas, en el momento del visionado en el acto del plenario, sobre las citadas imágenes interrogan a los peritos y testigos, que elaboraron informes, o ratificaron su contenido. Así respecto a los peritos GC. H 60796-N y E-02296 -V, sobre informe fotográfico; a los testigos Capitán de la GC. Y 88436 A, agentes de GC. U 22532 X y R 42807 E, sobre DVD 1, consiste en grabaciones de cámara fija de seguridad módulo nº 2 del aeropuerto, y DVD 2 consiste en grabaciones de cámara fija de seguridad módulo nº 4 del aeropuerto; testigo Sr. V. C. cámara que grabó el video contenido en DVD 3 consiste en grabación realizada por Antena 3 Televisión, y ratificó en el plenario; testigos protegidos 1 y 2, sobre el contenido del DVD nº 3, respecto a las personas y lugares que allí aparecían; testigo Sr. P. G., sobre DVD 4, consistente en grabaciones de audio y correspondientes transcripciones de miembros de Torre de control con pilotos, ratificadas en el plenario por el mismo.

En conclusión, y recapitulando, la cuestión previa en los términos que ha sido planteada debe desestimarse; por cuanto las pruebas referidas no se han obtenido vulnerando derecho fundamental alguno, tampoco con infracción de normas procesales de legalidad ordinaria, sin que la alusión genérica de la vulneración a un proceso con todas las garantías del art. 24.2 de la CE, alcance a *"constitucionalizar toda la normativa procesal"*, como ha recogido la jurisprudencia más arriba reseñada. La credibilidad de dichas pruebas no se ha puesto en entredicho, puesto que no se ha impugnado su autenticidad, se ha procedido a la visualización en el acto del juicio oral de aquellas que interesaron las partes, más relevantes para la acreditación de los hechos, con plenas garantías de contradicción y publicidad. Asimismo se ha contado con la testifical del cámara Sr. V. C. autor del DVD nº 3, que no solo ratificó su contenido, sino que manifestó que las imágenes captadas se correspondían en directo con los hechos y personas que personalmente veía, que previamente concertaron una entrevista con los trabajadores de Iberia, y que fueron éstos los que le acompañaron con un vehículo hasta las pistas de despegue y aterrizaje para captar las imágenes. Dichas declaraciones, así como el resto de prueba videográfica será valorada libremente por el Tribunal sentenciador, conforme al artículo 741 de la Ley de Enjuiciamiento Criminal, en conjunción con las restantes pruebas practicadas en el plenario, como viene estableciendo la jurisprudencia -Tribunal Supremo Sentencias 4 Noviembre 1.994 y 27 Febrero 1.996-.

SEGUNDO.- CALIFICACIÓN LEGAL DE LOS HECHOS.

Las acusaciones personadas consideran que los hechos serían constitutivos de un delito contra el tráfico aéreo, previsto en el artículo 20 in fine y 21.1º de la Ley 209/64, de de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea; alternatively, un delito de desordenes públicos del artículo 557.1 del CP., así como un delito de desobediencia grave y un delito de



Presencia a los agentes de la autoridad del art. 556 de CP., que —en tesis de propias acusaciones— quedarían integrados en los anteriores, interesando pena por éstos únicamente en el caso de que no queden acreditados los anteriores; introduciendo en el trámite de conclusiones definitivas, la anterior calificación, como alternativa-subsidiaria (FNT la mantiene como alternativa).

Dicha calificación nos lleva a plantearnos, al introducir expresamente una relación de subsidiariedad, si nos hallamos ante hechos subsumibles, aparentemente, bajo varios tipos protectores del mismo bien jurídico, y por tanto ante un concurso de leyes del art. 8 del CP. a resolver conforme a los principios allí previstos, siendo el primero de ellos el de especialidad; o si, por el contrario, nos encontramos ante tipos penales distintos, y en relación de alternatividad, conforme también plantean las acusaciones.

Respecto a la aplicación del art. 8 del CP., el Tribunal Supremo en un asunto en el que se planteaba precisamente la aplicación del principio de especialidad a favor del tipo especial de la Ley de Navegación Aérea, frente al tipo común aplicado del Código Penal, dispuso que *"la aplicación del principio de especialidad (del que ha hecho uso esta Sala en la S. de 25/10/96 a propósito de los artículos 39 y 40 de la Ley Penal y Procesal de Navegación Aérea, Fundamento 3º "in fine") no puede entenderse desde una perspectiva meramente abstracta o formal, sino predominantemente material, a saber, tomando en consideración las circunstancias personales, objetivas y modales del hecho"* (STS. 183/2000 de fecha 15 de febrero). Pues bien, partiendo de la consideración conjunta de todas las circunstancias que componen los hechos enjuiciados, llegamos a la conclusión, por las razones que se expondrán a continuación, de que los hechos no son susceptibles de ser calificados conforme a los dos preceptos, -especial art. 20 in fine de la Ley 209/1964, y común art. 557 CP.-, y en consecuencia, no estamos ante un concurso de leyes a resolver conforme a las reglas del art. 8 del C.P., sino ante tipos delictivos distintos, que contemplan conductas típicas diferentes, y con sus propios elementos configuradores.

En primer lugar, y sin perjuicio de lo que se dirá, un importante obstáculo nos plantea la aplicación del tipo especial, en orden a la autoría de los hechos, como sería el considerar, como piden las acusaciones, a parte de los acusados *autores*, y a otros, *cooperadores necesarios* del art. 28 b) del CP., que serían todos aquellos que el día de los hechos se encontraban en jornada de descanso, de baja, o fuera de su turno de trabajo.

Conforme al citado precepto *"también serán considerados autores: b) los que cooperan a su ejecución con un acto sin el cual no se habría ejecutado"*.

Partiendo de la concepción legal de cooperador necesario, nos encontramos, por un lado, con la dificultad de cómo poder encajar la cooperación de otra persona, en la conducta típica del art. 20, último, *"abandono colectivo de sus funciones"*; esto es, cómo se puede cooperar penalmente con una conducta personal, propia, e intransferible como es el *"abandono de sus funciones"* (cuando se trata de un delito de sujeto activo colectivo). En definitiva, resulta complicado el encaje de la cooperación típica en una acción, o más propiamente omisión, como sería dejar de realizar las



funciones que tiene encomendadas personalmente un individuo. Por otro lado, la cooperación tiene que ser necesaria, hasta el punto, establece el precepto, que el acto no se habría ejecutado sin esa cooperación. En el presente caso, el precepto especial une a la conducta de *"abandono colectivo de sus funciones"*, la condición de que sea *"en número suficiente para perturbar el servicio"*. Pues bien, en el caso de autos el servicio que resultó perturbado, fue el servicio de *handling* que prestaban los trabajadores de la Compañía Iberia, entre los que se encontraban los acusados. Dicho servicio lo venían prestando un elevadísimo número de personas, que desde primeras horas de la mañana del día de autos fueron abandonando sus correspondientes funciones, lo que progresivamente produjo el colapso de los accesos aeroportuarios, hasta que desembocó en el cese de la actividad aeroportuaria y decisión de cierre del tráfico aéreo. En consecuencia, la cooperación de los seis acusados para la ejecución de los hechos, situados en el tipo especial del art. 20 *in fine*, no solo no se presenta como necesaria, sino que resultaba absolutamente prescindible.

En segundo lugar, como hemos apuntado la conducta típica del art. 20 *in fine* viene referida, por lo que aquí interesa, a *"empleados de aeropuertos, que en número suficiente para perturbar el servicio, abandonen colectivamente sus funciones ..."*. Por su parte, el artículo 21.1º prevé un subtipo agravado, a saber, *"si el hecho se comete con la intención de interrumpir la navegación o de variar la ruta"*. La modalidad agravada de este apartado introduce un importante elemento teleológico, perteneciente al ámbito de la culpabilidad, de carácter tendencial, que como decimos, sólo cualifica el tipo básico.

Pues bien, las acusaciones a partir de la descripción de los hechos típicos, y posterior subsunción en el tipo especial, parecen haber realizado una construcción inversa desde la modalidad agravada al tipo básico. Y ello por cuanto, se parte como conducta típica, de la ocupación progresiva por los acusados de la zona aeroportuaria - plataforma, calles de rodaje, y pista de aterrizaje y despegue-, con la intención de impedir el tráfico aéreo, y a esta conducta se añade que se realizó por todos los acusados, con la salvedad de los que consideran cooperadores necesarios, incumpliendo sus obligaciones laborales y dejando su concreto puesto de trabajo, a modo de reivindicación colectiva. Esto es, se presenta como conducta principal, a través de la cual se lograr la interrupción de la navegación aérea, la ocupación y mantenimiento en las pistas, y se añade, como si de elementos accesorios se tratara, el abandono de los puestos de trabajo. Dicho planteamiento, además, pugna con la postura mantenida por las propias acusaciones a través de toda la instrucción, dejando fuera de la imputación penal a todos aquéllos que fueron abandonando sus funciones desde primeras horas de la mañana, hasta que las autoridades correspondientes acordaron la paralización de toda la actividad aeroportuaria y de navegación aérea en torno a las 9.30 horas. El *"hecho"* a que se refiere la modalidad agravada, no puede ser otro que el descrito en la figura básica, esto es, el *abandono colectivo de las funciones*, que se agravara cuando concurra en el sujeto activo la intención de, a través de ello, interrumpir la navegación o variar la ruta, sin que resulte posible, por estricta observancia del principio de legalidad, referir el hecho sobre el que opera el subtipo agravado, a otro distinto, como sería la *ocupación o invasión de las pistas*.



En conclusión, conforme a las razones expuestas, entendemos que no resulta aplicable el tipo previsto en el artículo 20 in fine y 21.1º de la Ley 209/04, de 24 de diciembre, Penal y Procesal de la Navegación Aérea.

TERCERO.- INFRACCION PENAL.

Descartada la aplicación del tipo de la ley especial, concluimos que los hechos declarados probados son constitutivos de un delito de desórdenes públicos conforme a la redacción vigente del art. 557 del Código penal, en el momento de cometerse los hechos, que dispone, *"serán castigados con la pena de prisión de seis meses a tres años los que, actuando en grupo, y con el fin de atentar contra la paz pública, alteren el orden público causando lesiones a las personas, produciendo daños en las propiedades, obstaculizando las vías públicas o los accesos a las mismas de manera peligrosa para los que por ellas circulen, o invadiendo instalaciones o edificios, sin perjuicio de las penas que les puedan corresponder conforme a otros preceptos de este Código"*.

Como se deduce de su propio texto, y recoge la jurisprudencia, (SSTS de 8 de mayo de 1993, 12 de junio de 1995 y 27 de septiembre de 1999, entre otras) esta figura delictiva exige los siguientes elementos típicos:

1.º un sujeto activo plural recogido con la expresión *«actuando en grupo»*; es decir, mediante la intervención de una pluralidad de personas, cuyas acciones respondan u obedezcan a un propósito común y compartido, siendo indiferente que se hayan concertado previamente o que, partiendo de la iniciativa de uno o de pocos, se vayan sumando

2.º como elemento objetivo, un modo de comisión específico consistente en alterar el orden, de alguna de las cuatro formas que con *«numerus clausus»*, así se concretan: a) causando lesiones a las personas, b) produciendo desperfectos en las propiedades, c) obstaculizando las vías públicas o los accesos a las mismas de manera peligrosa para los que por ellas circulen, d) o invadiendo instalaciones o edificios, no acumulativa, sino disyuntivamente (STS. 1016/93 de 8 de mayo, y 584/94 de 11 de marzo);

3.º un especial elemento subjetivo del injusto, cuando se requiere que tal comportamiento de dicho sujeto plural ha de realizarse con el fin de atentar contra la paz pública, elemento teleológico que, en cuanto a lo subjetivo afecta a la culpabilidad y actúa con un dolo finalístico o tendencial. Debe tenerse en cuenta la actitud anímica que el sujeto ha unido a ella y que, consecuentemente se refleja en su conducta, debiendo considerarse no solo el resultado material producido, sino también el porqué del mismo, es decir sus motivaciones (STS. de 19 de Junio de 1995, entre otras).

Respecto al concepto de paz pública, la STS. 136/2007 de fecha 8 de febrero, lo interprete de la siguiente forma, *"... el precepto no ha de interpretarse exclusivamente en clave de alteración "política" de la paz pública, mediante violentas manifestaciones o algaradas similares, sino sencillamente*



alteración de la paz pública, concepto éste reclamado con mayor vigor por la sociedad en su conjunto, y que se traduce en alterar la paz social (pública) y la convivencia, sin algaradas callejeras. O lo que es lo mismo, que la calle no se convierta en patrimonio de alborotadores, con grave quebranto de los derechos ciudadanos de los demás. Por eso decimos, que no cabe duda que, cada vez con mayor convicción, se reclama el concepto de paz pública, que es precisamente lo contrario de los aludidos desórdenes públicos, y precisamente el bien jurídico que tutela la norma penal".

En el presente caso, el primer elemento "sujeto activo plural", es evidente que concurre, por cuanto, como ha resultado acreditado la invasión de las pistas del aeropuerto se realizó por un numeroso grupo de personas, de las que, tras las diligencias de Instrucción, se identificaron únicamente las que finalmente han sido acusadas.

En cuanto al elemento objetivo del tipo penal, téngase en cuenta que el tipo no exige que la alteración de la paz pública lo sea en la calle (en sentido urbanístico) necesariamente -vía pública-, sino que permite, mediante la enumeración de modos comisivos de forma disyuntiva, que tal alteración lo sea mediante la invasión de instalaciones o edificios. Como indica la STS. 136/2007 de fecha 8 de febrero, *"Carecería de cualquier rigor interpretativo que tuvieran que producirse únicamente los desórdenes públicos única y exclusivamente en la calle, y no en el interior, pongamos por caso, de una macro-discoteca juvenil"*. Es precisamente esa interpretación sistemática del tipo penal en su apartado 1º con el 2º, junto con la concepción de la paz pública como *"estado de tranquilidad y sosiego trascendentes"*, lo que nos permite interpretar la zona aeroportuaria de tráfico de aeronaves, como *instalación*, cuya invasión alteró enormemente el orden público. La peculiaridad de la zona en cuestión radica en las estrictas normas de seguridad que deben observarse para la circulación por la misma, de acceso absolutamente prohibido para las personas, por el enorme compromiso vital que cualquier interferencia anómala comporta para todos aquellos, profesionales y pasajeros, que hacen uso de la misma. La invasión de las pistas aeroportuarias causó una efectiva y grave alteración de la paz pública y del orden, es decir, como ha definido el Tribunal Supremo, *"una alteración del ritmo de la vida ciudadana perturbando la convivencia o el desenvolvimiento normal de las actividades de la vida individual y colectiva"* (S. TS. 10-12-1990), que se prolongó durante toda la jornada, por cuanto algunos de los acusados permanecieron en ellas hasta las 18.00 horas, siendo necesaria la actuación de una Sección antidisturbios de la Guardia Civil para disolver a los que allí aun permanecían, entre ellos nueve de los acusados, y causante, sin duda, de cuantiosos perjuicios económicos cuya consideración quedó fuera del ámbito del juicio oral, por las razones expuestas en el Auto de la Sala de 8 de febrero de 2010 resolutorio de las cuestiones previas planteadas.

Respecto al elemento subjetivo del artículo 557 CP, en el comportamiento del sujeto plural debe concurrir la finalidad específica de atentar contra la paz pública, elemento teleológico que afecta a la culpabilidad, y actúa como un dolo finalístico o tendencial. Concorre el elemento subjetivo del tipo consistente en la finalidad de atentar contra la paz pública. Dicho ánimo



funcional, por pertenecer a la esfera íntima del sujeto activo, obviamente debe deducirse de los actos externos realizados por éste.

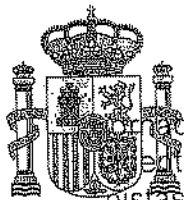
En el presente caso, la conducta de todos aquéllos que el día 28 de julio de 2006 invadieron las pistas aeroportuarias, entre los que resultaron identificados los acusados, debe interpretarse desde una perspectiva "*ex ante*", esto es, a partir de los acontecimientos que se fueron sucediendo desde la madrugada de ese día, que determinaron la voluntad de los acusados, todos ellos con una misma conciencia teleológica, y que se concretaron en actos como lo fueron la invasión de las pistas de tránsito de aeronaves, y el mantenimiento en ellas, con la evidente finalidad de atacar contra la paz pública, optando por un modo comisivo cualitativamente distinto del que hubiera sido la obstaculización de las vías públicas de acceso al aeropuerto, que evidentemente, habrían repercutido en la circulación normal de todos aquéllos que accedían o abandonaban el aeropuerto, produciendo una alteración del orden público, pero sin las dimensiones que alcanzó la alteración de toda la actividad aeroportuaria, y en definitiva, la paz pública, que no se pudo restablecer, por lo que respecta únicamente a la operatividad de las pistas de aterrizaje y despegue, hasta las 00.30 horas del día siguiente.

Para finalizar este apartado, haremos una breve consideración a la alusión realizada por algunas defensas en sus informes, aunque no en su calificación definitiva, sobre la **aplicación de la tentativa inidónea**, entendiéndolo que la declaración de RATE 0 realizada sobre las 9.30 horas, elimina necesariamente el riesgo y peligro que pudiera darse para la navegación aérea, considerando la misma como no punible.

Resulta tal argumentación absolutamente inaplicable, en primer lugar por cuanto se hace respecto a la aplicación de un tipo, el art 20 *in fine* de la LPPNA, que ya hemos indicado que no es aplicable al presente caso; en segundo lugar, respecto al delito de desordenes públicos, la declaración de RATE 0, esto es, el cese de toda actividad de navegación aérea en el Aeropuerto del Prat, en nada neutralizaba el grave atentado a la paz pública que la conducta de los acusados provocó ese día en el aeropuerto; y en tercer y último lugar existe una doctrina jurisprudencial consolidada sobre la punición de la tentativa inidónea relativa, que recoge y analiza el Auto del Tribunal Supremo de fecha 20.4.2009, y reiteran las SSTS.1316/09 de 22 de diciembre, 1114/09 de fecha 12 de noviembre, y de 25 de febrero de 2010).

CUARTO.- VALORACIÓN DE LA PRUEBA.

Debemos partir de que los hechos objetivamente consideramos, ocupación de pistas en el Aeropuerto del Prat de Barcelona el día 28 de julio de 2006, y gravísima repercusión producida en toda la actividad aeroportuaria, en los términos en que han sido expuestos en el relato de hechos probados, no se cuestionan; independientemente de que han resultado ampliamente probados partiendo de la profusa prueba documental videográfica que obra en las actuaciones, y testimonios prestados durante las sesiones del juicio oral. Así se desprende del testimonio del Capitán de la Guardia Civil, presente en toda la



...ada e instructor de todos los atestados que constan en las actuaciones; ...entes de la SIR, intervinientes en los hechos que se desarrollaron en las pistas alrededor de las 17.00 horas; ejecutivos del servicio de Aena, Sr. G. [REDACTED] O. [REDACTED] y Sr. M. [REDACTED] H. [REDACTED] que elaboraron los partes de incidencias que se registraron ese día, (folios 104 a 104 del tomo 1); testificales de pilotos y copilotos que declararon en juicio exponiendo las incidencias con que se encontraron en sus respectivos aterrizajes el día de autos por la caótica situación en que se encontraba el campo de vuelo; testimonio de controladores de torre de control, en particular el prestado por sus responsables, Sra. M. [REDACTED] F. [REDACTED] y Sr. G. [REDACTED] L. [REDACTED], que redactaron el diario de novedades donde reflejan la situación que personalmente observaron y ratificaron en juicio (folios 101 a 103 tomo 1), y que, como expusieron, les llevo a la resolución de solicitar de la Autoridad de navegación aérea la declaración de RATE 0 en el aeropuerto, junto con la colaboración de los controladores del Centro de Controladores de Gavá, como manifestaron, en concreto los testigos Sr. C. [REDACTED] C. [REDACTED] y Sr. B. [REDACTED] G. [REDACTED], testifical del Director del Aeropuerto, Sr. E. [REDACTED] del P. [REDACTED] que expuso los sucesos que tuvieron lugar ese día, que él siguió en todo momento desde el CECOPS, así como las decisiones de urgencia y a prevención que tuvo que adoptar al respecto; así como del resto de testimonio prestados por trabajadores y sindicalistas del aeropuerto, y las declaraciones de los propios acusados, que discutieron su participación, pero no los hechos en si.

Despejada de la forma expuesta más arriba la cuestión previa relativa a la validez de la documental consistente en la prueba videográfica practicada, valorando en conciencia toda la prueba practicada en el acto del juicio al amparo del artículo 741 de la LECr, puede afirmarse que existen elementos probatorios de signo incriminatorio suficientes para enervar el principio de presunción de inocencia reconocido en el artículo 24 de la Constitución Española, lo que nos llevara al estudio y valoración de lo realmente controvertido en este caso, la autoría y participación de cada uno de los acusados en los hechos acontecidos.

QUINTO.- AUTORIA Y PARTICIPACIÓN.

Las defensas entienden que la condena de los acusados por estos hechos tendría únicamente un sentido ejemplarizante; puesto que los acusados, en todo caso, actuaron movidos por el desasosiego que les creaba la incertidumbre sobre sus puestos de trabajo, y fueron unos pocos, en relación con el número total, los que resultaron identificados, y en definitiva, acusados.

Pues bien, no debe confundirse el móvil de la conducta de los acusados, con el dolo propio de los desórdenes públicos, y la evidencia de que "no están todos los que son" en el proceso, no puede influir en la consideración de la culpabilidad de quienes si han sido acusados. El móvil del actuar antijurídico y culpable del sujeto sólo puede influir en la culpabilidad - excluyéndola o minorándola- en los supuestos expresamente previstos en el



Código Penal, bien a través de las circunstancias eximentes o atenuantes bien por expresa previsión en su Parte Especial. Por ello, en el caso que aquí se examina, aun cuando la conducta de los acusados perseguía la finalidad de obtener una respuesta a su situación laboral, no deja por ello de ser cierto, que se representaron el carácter antijurídico de su actuación, (todos ellos conocían la prohibición de acceso a las pistas de tránsito de aeronaves), y pese a ello, decidieron invadir las pistas y mantenerse allí ignorando las ordenes reiteradas que se dieron por la mañana por el Capitán de la Guardia Civil, y por la tarde, de forma más enérgica por el mismo Capitán asistido por miembros de la SIR, provocando la intervención de la Sección, con el resultado de la detención de nueve acusados, y pese a que los propios líderes sindicales, dos de ellos también acusados, se desplazaron a las pistas, e instaron a los trabajadores que las invadían, al menos en dos ocasiones, una por la mañana y otra por la tarde, para que depusieran su actitud, y las abandonaran, sin conseguirlo.

Es evidente que en un estado social y democrático de derecho en que se tutelan con amplitud los derechos de reunión y asociación, y de libre expresión de pensamiento, a que se refiere el artículo 20,1 de la CE. como condición de existencia de la opinión pública libre, no cabe admitir que sea preciso acudir a vías de hecho que por su propia naturaleza son conocidas por todos los ciudadanos medios como ilícitas, y menos que sean absolutamente necesarias para llamar la atención sobre el problema manifestado por los acusados.

Dejando para una valoración posterior, las pruebas practicadas respecto a las conductas imputadas a los acusados JOSE LUIS G [REDACTED] P [REDACTED] y OMAR M [REDACTED] G [REDACTED], en cuanto a los restantes acusados diferenciaremos dos grupos, para analizar la prueba practicada respecto a su participación en los hechos que se les imputan. Uno sería el de aquellos acusados que se sitúan entre las 13.00 y las 14.00 horas en la pista principal de tránsito de aeronaves; el otro lo integrarían aquellos que fueron detenidos entre las 17.30 y 18.00 horas, en pistas de rodadura, cuatro a pie, y otros cuatro en el interior de un vehículo, y un último en plataforma.

Respecto del **primer grupo** - acusados que se sitúan entre las 13.00 y las 14.00 horas en la pista principal de tránsito de aeronaves-. La prueba que acredita los hechos protagonizados por este grupo de acusados, si bien no se presenta como única, es eminentemente videográfica, se trata de DVD nº3 grabación realizada por Antena 3 Televisión.

Para su valoración como prueba, como viene exigiendo la jurisprudencia (SSTS de 21 de enero de 2002 y 25 de enero de 2006, entre otras), fue proyectada en las sesiones del juicio oral. La Jurisprudencia, siempre que conste la regularidad de la grabación, viene otorgando a la misma eficacia como prueba, por sí misma. En este sentido, cabe recordar el contenido de la STS de 15 de septiembre de 1999: *"Siendo relevantes los hechos indiciarios mencionados, es claro que el primero de los señalados adquiere especial significación a efectos de la inferencia deducida por el juzgador, y que su valor como elemento acreditativo de lo acaecido sitúa la grabación videográfica del suceso más cerca de la prueba directa que de la consideración de mero factor*



indiciario, en cuanto que, no cuestionada su autenticidad, la filmación se revela como una suerte de "testimonio mecánico y objetivo" de un suceso, con entidad probatoria similar –o incluso, superior, al quedar excluida la subjetividad, el error o la mendacidad del testimonio personal– a la del testigo humano".

Sentado lo anterior, procede a continuación examinar qué prueban estas imágenes. Su eficacia se extiende en un doble sentido. En primer lugar permiten conocer aspectos interesantes para determinar la dinámica del delito. En segundo lugar, sirven de medio para determinar la identidad del autor del hecho.

En primer lugar, respecto a la *concreción de la dinámica del delito*, llegados a la conclusión de que la grabación puede ser tenida en cuenta como prueba, puede ofrecer, según su calidad, datos muy importantes para conocer cómo se produjo el hecho enjuiciado y la concreta actuación de los diversos partícipes. También la propia grabación aportará datos de interés, como puede ser la identidad del lugar donde se produce el hecho, o la fecha y hora en que se captan las imágenes, que permiten acotar temporalmente el suceso. (En este ámbito ofrecen unas consideraciones interesantes las SSTS 23 de febrero de 2001 y 8 de abril de 2002).

En el presente caso, resulta incuestionable que el grupo de personas que aparecen en imágenes se encontraban en la pista de aterrizaje y despegue de aeronaves, y desde allí el cámara de televisión realizó la filmación, entre las 13.00 y las 14.00 horas. A esta convicción se llega por apreciación directa del Tribunal tras el visionado del video, junto con la testifical prestada por el cámara que lo grabó, Sr. V. G. [REDACTED], que dijo que los trabajadores le invitaron a ir en la furgoneta para llevarlo a las pistas, que el minuto 00.10, se filmó en las pistas subido en las escaleras que se usan para subir al avión; por la testifical de los Guardias Civiles, Capitán de la Guardia Civil, con número Y-88436-A, y Guardias Civiles de seguridad de aeropuerto con números R 42807-E y V-22532-X, que manifestaron que ven al cámara de televisión en pistas, y lo sacaron de allí; así como de la testifical prestada por la TP 1, que visualizó el citado video, y manifestó que todas las vistas eran de zona aire.

En segundo lugar, las grabaciones son relevantes para determinar la *identidad de los autores de los hechos enjuiciados*.

En el caso de autos, la eficacia de la grabación analizada para determinar la identidad de los autores del hecho enjuiciado, se obtiene por una triple vía: a) percepción directa del Tribunal, (al respecto las SSTS 23 de febrero de 2001, 8 de abril de 2002 y 2 de julio de 2004) que tuvo ocasión de analizar las imágenes y contrastarlas con el aspecto de los acusados presente durante consecutivas sesiones del juicio, pudiendo así alcanzar la convicción de que se trataba de las misma persona que aparecían en la grabación, y posteriormente identificadas en la pericial antropomórfica practicada, salvo respecto a los acusados SANDRA M. [REDACTED] L. [REDACTED] y SANTIAGO N. [REDACTED] G. [REDACTED] que generaron en la percepción del Tribunal la duda suficiente en su identificación, como para no alcanzar la plena certeza que si se obtuvo de los



estantes ; b) prueba videografica, resulta indudable su eficacia, especialmente como medio de ratificar lo declarado por el testigo. La STS de 14 de enero de 1994 valora como prueba este tipo de grabaciones con relación a un delito de desórdenes públicos: " Por lo tanto, si en el juicio oral es posible una identificación de los acusados con todas las garantías esta prueba, que no hace más que perpetuar lo que una persona percibió con su vista, debe ser estimada como válida". Al respecto la TP. 1 manifestó, que las personas que identifico del video de Antena 3 TV lo hizo con certeza, descartando aquellas de las que dudaba; y TP. 2, que también realizo la identificación junto con la testigo anterior, y que se ratifica en la declaración prestada en instrucción (folios 3942 y 3959 del tomo); c) prueba pericial antropométrica, para cuya práctica se utilizo el DVD nº 3, consistente en dictámenes periciales - informe 12/2007 FIS y ampliatorios, elaborados por el Inspector Jefe e Inspector del CNP. 16347 y CNP. 17975, respectivamente, de la Policía Científica, ratificados en juicio, en los que se exponen los fundamentos de la identificación fisonómica por medio de las fotografías indubitadas de los acusados, los trabajos realizados, el correspondiente estudio fisonómico, y como conclusión la existencia de similitudes suficientes para determinar que las personas que aparecen en los fotogramas impresos procedentes de la grabación objeto de estudio , son las fotografías con los nombres y Documentos de Identidad de los acusados que a continuación relacionamos: ÓSCAR FELIPE M [REDACTED] FRANCISCO JAVIER G [REDACTED] M [REDACTED], ANTONIO M [REDACTED] S [REDACTED], JOEL F [REDACTED] C [REDACTED], ANDRÉS V [REDACTED] G [REDACTED] LUIS EDUARDO D [REDACTED] G [REDACTED], ASCENSIÓN M [REDACTED] M [REDACTED], PABLO A [REDACTED] A [REDACTED] Y ANTONIO C [REDACTED] C [REDACTED], (informe pericial folios 4223 a 4342); FRANCISCO JAVIER G [REDACTED] G [REDACTED], JAVIER M [REDACTED] L [REDACTED] JULIÁN JOSÉ B [REDACTED] T [REDACTED], Y CARLOS ALBERTO G [REDACTED] V [REDACTED] (informe pericial folios 5035 a 5056 tomo 11); y SARA C [REDACTED] V [REDACTED] (informe pericial folios 5211 a 5220 tomo 11).

Conforme a dicha prueba resultaron identificados los acusados relacionados. Las declaraciones prestadas por los mismos contradicen la evidencia de las pruebas practicadas con el resultado que hemos expuesto. Así en concreto, Óscar F [REDACTED] M [REDACTED] manifestó que estuvo toda la mañana entre la cantina y el núcleo, que ficho a las 15.00, se quedo un rato más y marchó a su casa entre las 17 y 18 horas y que debe ser un error la grabación suya en el video; Francisco Javier G [REDACTED] M [REDACTED], que no estuvo en las pistas, que no sabe como salió en el video; Antonio M [REDACTED] S [REDACTED] que se fue al núcleo, no estuvo en las pistas, y no le consta su grabación en el video de antena 3; Joel F [REDACTED] C [REDACTED], dijo permanecer en el núcleo hasta las 15.00 horas, y desconocer el motivo por el cual se le identifica en el video; Andrés V [REDACTED] G [REDACTED] que el tiempo que estuvo en el aeropuerto permaneció leyendo el periódico, que no sabe porque aparece su imagen en el video; Luis Eduardo D [REDACTED] G [REDACTED] manifestó llegar sobre las 15.30 horas y permanecer en el núcleo hasta las 21.00 horas, negó estar en las pistas, y se acogió a su derecho a no declara cuando fue preguntado sobre el hecho de aparecer grabado en pistas en el video de antena 3; Ascensión M [REDACTED] M [REDACTED] que se fue a su casa sobre las 16.30 horas, y se acogió a su derecho a no declarar cuando fue preguntado sobre el hecho de aparecer grabado en pistas en el video de antena 3; Pablo A [REDACTED] A [REDACTED] manifestó que llego sobre las 10.00



al aeropuerto estuvo tres cuartos de hora y marchó a su casa, que no estuvo en pistas, que sabe que no puede estar ahí, y que no sabe como salió en el video de antena 3; y Antonio Ca[REDACTED] Ca[REDACTED], que ese día fue a sacar unos billetes, y que como no pudo fue al núcleo, que no estuvo en pistas, y que debe ser un error la grabación suya en el video; Francisco Javier G[REDACTED] G[REDACTED], que permaneció leyendo en el núcleo, y se acogió a su derecho a no declara cuando fue preguntado sobre el hecho de aparecer grabado en pistas en el video de antena 3; Javier M[REDACTED] L[REDACTED], que permaneció en el núcleo toda la jornada, y se acogió a su derecho a no declara cuando fue preguntado sobre el hecho de aparecer grabado en pistas en el video de antena 3; Julián José B[REDACTED] T[REDACTED], que después de su turno estuvo con unos compañeros en la cantina, fue para el núcleo y marchó a su casa, no estuvo en las pistas y desconoce la grabación del video; Carlos Alberto G[REDACTED] V[REDACTED] incurrió en importantes contradicciones respecto a si estuvo o no en la plataforma respecto a su declaración de instrucción y que las imágenes del video son inciertas; y Sara C[REDACTED] V[REDACTED] estuvo en las instalaciones hablando con sus compañeros, no ocupó las pistas, sabe que no puede estar allí, y no se explica como sale en el video.

Todos estos acusados, algunos fuera de su turno de trabajo, y otros en día de descanso, ocuparon y se mantuvieron en las pistas aeroportuarias para alterar el orden y llamar poderosamente la atención sobre su situación laboral. Y allí se mantuvieron tras las reiteradas ordenes que dio el Capitán de la Guardia Civil, para que desalojaran las pistas, con pleno conocimiento de la absoluta prohibición de permanecer allí, y con la intención, conseguida, de crear y mantener una grave situación para usuarios, profesionales, y en definitiva para toda la actividad aeroportuaria, que se tradujo en un atentado contra la paz pública sin precedentes en los aeropuertos nacionales.

Por lo que respecta a, SANDRA M[REDACTED] L[REDACTED] y SANTIAGO N[REDACTED] G[REDACTED], conforme hemos adelantado, y siendo su declaración exculpatoria en semejantes términos que los restantes, su absolución viene motivada esencialmente porque su identificación en la prueba pericial referida, ofreció a la Sala suficientes dudas para apreciar que, si bien pueden darse similitudes entre las fotografías indubitadas y los fotogramas extraídos de la grabación, no permiten adquirir la certeza sobre la identidad entre unas y otras

Respecto del **segundo grupo** -lo integrarían aquellos que fueron detenidos entre las 17.30 y 18.00 horas, en pistas de rodadura, cuatro a pie, y otros cuatro en el interior de un vehículo, y un último en plataforma-

La prueba que acredita los hechos protagonizados por este grupo de acusados, resulta tanto de las testificales prestadas que se analizarán a continuación, como de la documental consistente en planos de Aeropuerto del Prat (folios 1102, 1103, tomo 3, ratificados y explicados por los peritos que los confeccionaron Sra. D[REDACTED] F[REDACTED] y Sr. C[REDACTED] G[REDACTED], y documental videográfica, (DVD nº 1 que contiene grabaciones de la cámara fija de seguridad del modulo 2), proyectada durante las sesiones del juicio oral, que permiten acreditar aspectos esenciales para determinar la dinámica del delito, en especial, el lugar donde se produjeron las detenciones, y en consecuencia,



se situaban los acusados durante la comisión de los hechos.

En primer lugar, la *ubicación espacial* de las personas que fueron detenidas en día de autos; resulta de las imágenes del citado video, tanto de las que iban a pie, como en coche. En ellas se observa como aproximadamente a las 16.50 horas (hay que sumar dos horas a la que aparece en la grabación), se posiciona la SIR – Sección de Intervención rápida de la Guardia Civil-, en la pista principal 07L-25R, frente al grupo de trabajadores que la ocupaban, se dan reiteradas órdenes de desalojo de pistas, incluso se utiliza el sistema de megafonía, y se deja transcurrir un lapso temporal dilatado – aproximadamente una hora, para que cruzara la pista principal un grupo de trabajadores procedentes de la pista mar, más alejada de las terminales-, antes de iniciar la carga que dio lugar a las detenciones. Ello resulta de la visión directa de las imágenes proyectadas en juicio, junto con las declaraciones realizadas por el Capitán de la Guardia civil, y miembros de la SIR.

Asimismo, aparece un vehículo oscuro, detrás de otro rojo, situado a la izquierda en la pista principal, vehículo que se iba desplazando por las pistas de rodadura, - así se observa en el minuto 15.18.23, minuto 15.19.24 se le ve en movimiento, hasta que resulta interceptado en el minuto 15.45.22 próximo al indicativo Gate D, denominación de puerta de entrada en plataforma., situado en pista de rodadura-. El mencionado vehículo resulto ser Seat Málaga matrícula [REDACTED], ocupado por los acusados JUAN JOSE N. [REDACTED], C. [REDACTED], PABLO M. [REDACTED], Á. [REDACTED], P. [REDACTED], CÉSAR F. [REDACTED], H. [REDACTED], Y ÓSCAR DE LA C. [REDACTED] R. [REDACTED]. La situación del mencionado vehículo, y detención de sus ocupantes, en las pistas de rodadura, no deja lugar a dudas, puesto que el Tribunal, ha podido comprobar directamente, cuál fue el lugar donde se interceptó el vehículo, y que el mismo era zona de acceso restringido por tratarse de zona de tránsito de aeronaves. También se comprueba en el citado video, como tras la carga de la SIR, se van produciendo diversas detenciones de personas a pie por pistas de rodadura.

A tal conclusión se llega, no solo porque así lo manifestó el testigo Capitán de la Guardia Civil, sino porque la valoración conjunta de las imágenes grabadas, junto con el plano del aeropuerto (folio 1103), e informe explicativo del mismo prestado en juicio por los peritos Sra. D. [REDACTED] F. [REDACTED] y Sr. C. [REDACTED] G. [REDACTED], autores del citado plano, nos permiten asegurar que el lugar por el que iban corriendo los acusados detenidos, y por donde circuló durante aproximadamente media hora el vehículo Seat Málaga matrícula [REDACTED], ocupado por los cuatro acusados finalmente detenidos, corresponde a lo que se denomina *pistas de rodaje o rodadura*, lugar de acceso absolutamente prohibido para personas y vehículos, salvo los *follow me* en servicio, por tratarse de zona de tránsito de aeronaves. En consecuencia, resulta irrelevante, como mantienen las defensas, pretender que fue fruto de una confusión de los agentes que practicaron las detenciones, el ubicarlos en *pistas de rodadura*, cuando en realidad se encontraban en lo que se denomina *plataforma*, y ello porque, por un lado, lo importante es el lugar real de detención de los acusados, dato que como hemos expuesto ha resultado plenamente acreditado, independientemente de la nomenclatura exacta que tenga, o que le dé el agente que practique la detención, que en el presente



caso por la peculiaridad de la zona en que se produjeron los hechos – campo de vuelo del aeropuerto-, no resulta exigible un preciso conocimiento de la denominación técnica de las distintas zonas del campo de vuelo, a los agentes actuantes; y por otro lado, aún en el hipotético caso que los acusados que iban a pie, o los que ocupaban el vehículo, se hubieran interceptado en la vía externa de la plataforma o en su interior, que como hemos dicho no fue así, también se encontrarían en zona prohibida, puesto que ha resultado probado que únicamente los trabajadores del *handling de rampa*, pueden estar en plataforma cuando están desempeñando sus funciones, en su turno de trabajo, y con la correspondiente tarjeta de autorización que les facilita la compañía, cosa que evidentemente no ocurría el día de autos; y que las pistas de despegue y calles de rodaje están prohibidas para todos los trabajadores del aeropuerto (al respecto testifical Sr. E. [REDACTED] del P. [REDACTED] y pericial Sra. D. [REDACTED] F. [REDACTED] y Sr. C. [REDACTED] G. [REDACTED]).

En segundo lugar, el *espacio temporal* durante el cual estuvo circulando el vehículo en cuestión, merece algunas consideraciones, ya que resulta inexplicable desde los argumentos proporcionados por la defensa, a partir de las declaraciones de los acusados. El Sr. N. [REDACTED] C. [REDACTED] manifiesta que inicio su jornada laboral a las 15.00 horas, y que como vio desperfectos en su vehículo, Seat Málaga matrícula [REDACTED], consistentes en daños en retrovisor y cerradura de la puerta izquierda, decidió llevarlo al taller de Serpista, donde estuvo unos 20 minutos, y volver por la carretera externa, donde recogió a los otros acusados. Por su parte el responsable del taller, testigo Sr. H. [REDACTED], manifestó que, como no tenían repuestos, no pudo hacer nada. Los acusados PABLO M. [REDACTED] A. [REDACTED] P. [REDACTED] Y CÉSAR F. [REDACTED] H. [REDACTED] se incorporan posteriormente al vehículo con la intención, según ellos, de ir desde la terminal B al núcleo, manifestando el Sr. F. [REDACTED] que subió al vehículo sobre las 17.00 o 17.20, y que aún posteriormente subió OSCAR DE LA C. [REDACTED] R. [REDACTED] según declara éste y reconocen los demás. Finalmente el vehículo resulto interceptado a las 17.45 horas, resultado detenidos e identificados los cuatro acusados. Así las cosas, resultaría un lapso temporal de casi hora y media (desde las 15.30 aproximadamente que termina la reparación hasta las 17.00 horas aproximadamente que se incorporan los primeros ocupantes) que no justifica el trayecto que se supone realizó el Sr. N. [REDACTED] desde el taller de reparación, hasta que llegó a la carretera externa donde recogió a sus compañeros; y desde ese momento hasta que fue interceptado a las 17.45 horas, esto es, media hora después, tampoco justifica de forma alguna la versión de los acusados de pretender desplazarse desde la terminal B al núcleo, apenas separado en 500 o 700 metros (pericial Sra. D. [REDACTED] y Sr. C. [REDACTED]). En definitiva, ello nos conduce a poder deducir racionalmente que el citado vehículo, es el que aparece en las imágenes, y estuvo, como también se observa en el video, circulando por las calles de rodaje durante, al menos, media hora.

Respecto a la *identidad de las personas* detenidas resulta de propio atestado, 10/06 (folio 1 ss del tomo 1), 11/06, (folios 55 ss del tomo 1), 13/06 (folio 1342 tomo 4), ratificado por los agentes que practicaron las detenciones, y declaraciones de los acusados detenidos que fueron: MANUEL F. [REDACTED] F. [REDACTED] detenido por GC. K-54405-A, R-84677-I, T-14194-E; JAVIER G. [REDACTED]



[REDACTED], detenido por GC. V67751-M; SERGIO O [REDACTED] F [REDACTED] DE [REDACTED] detenido por GC. L-06964-Z y P-67063-P; y CÉSAR FERNANDO G [REDACTED] R [REDACTED], detenido por GC. H-93814-B y D- 17792-S. Los acusados JUAN JOSE NIETO C [REDACTED] PABLO M [REDACTED] Á [REDACTED] P [REDACTED] CÉSAR F [REDACTED] H [REDACTED], Y ÓSCAR DE LA C [REDACTED] R [REDACTED] ocupantes del vehículo Seat Malaga matrícula [REDACTED] fueron detenidos por GC. A-73640-J y K-41147-W. El día de los hechos estas fueron las únicas personas que resultaron detenidas, y el único vehículo que fue interceptado, como así venimos diciendo, y resulta de las imágenes. En consecuencia, la conclusión no puede ser otra que los acusados detenidos e identificados, se corresponden con los detenidos que iban a pie por las pistas, y con los ocupantes del vehículo.

En este grupo quedaría por último, el acusado JUAN ALBERTO L [REDACTED] C [REDACTED]. La prueba de las acciones imputadas al mismo, resulta de la testifical del Guardia Civil TIP R-85244-I, que manifestó verlo desinflando la rueda delantera derecha de un tractor cinta de Iberia, situado en pista de rodadura próxima a plataforma, motivo por el cual le indico el agente que abandonara la zona, retirándole la tarjeta aeroportuaria, a lo que hizo caso omiso el acusado permaneciendo en zona restringida; y de la testifical del Guardia Civil TIP E-20944-V que procedió a su detención al observar que el acusado se dirigía de forma provocativa a un grupo de pasajeros, intentado agredir a uno de ellos. Su actuación se presenta como una concreción dentro de la conducta conjunta de todo el grupo en la ejecución del delito de desórdenes públicos, y participando de los mismos elementos definidores que los demás.

Son autores penalmente responsable de este delito los acusados, según lo hasta ahora expuesto y de conformidad con lo establecido en los artículos 27 y 28 del Código Penal por la participación directa, material, y voluntaria que tuvieron en su ejecución.

A continuación abordaremos las pruebas practicadas respecto a las conductas imputadas a los acusados JOSE LUIS G [REDACTED] P [REDACTED] y OMAR M [REDACTED] G [REDACTED]. Las acusaciones personadas, tanto la pública, como la particular -AENA-, y la popular -FNT-, imputan a estos acusados, en similares términos, acciones tales como convocar previamente la asamblea celebrada sobre las 9.00 horas para decidir en ella, medidas de presión a adoptar para reivindicar puestos de trabajo, así como presidir dicha asamblea incitando a los trabajadores a ocupar las pistas, a sabiendas del riesgo que suponía; liderar todas las acciones de reivindicación colectiva llevadas a cabo por los trabajadores; empujar dos furgonetas obstaculizando vía de servicio; y en particular respecto a OMAR M [REDACTED] G [REDACTED] ocupar las pistas de aterrizaje y despegue de aviones, persuadiendo al grupo de trabajadores para que se mantuvieran en las mismas, atribuyendo por tales hechos a los citados acusados la condición de jefes o líderes de los hechos acontecidos el día de autos.

Pues bien, siendo varios los hechos y conductas imputadas a los acusados, en orden a la exposición de la prueba de los mismos, y en su caso,



...ación, abordaremos su examen separadamente a fin de lograr una mayor
...ad expositiva, empezando por la pretendida **convocatoria y presidencia**
de la asamblea para decidir medidas de presión a adoptar, para reivindicar
puestos de trabajo, incitando a los trabajadores a ocupar pistas.

Se articula por las acusaciones como principal prueba de cargo el contenido del DVD nº 2, que contiene grabaciones de la cámara fija de seguridad del módulo nº 4, en concreto las correspondiente al archivo "video corte vía de servicio" (contiene imágenes de la asamblea o reunión celebrada sobre las 9.00 horas debajo del módulo 5), y "video obstaculización de vía de servicio", (contiene imágenes de algunos trabajadores empujando vehículos desde los patios hacia la vía de servicio). Tales imágenes fueron visionadas durante las sesiones del juicio, y examinadas junto con la testifical prestada por el Capitán de la Guardia Civil, con número Y-88436-A y Guardias Civiles de seguridad de aeropuerto con números R 42807-E y V-22532-X, que reconocieron sin género de dudas a ambos acusados.

Se debe partir del hecho no controvertido, puesto que lo admitieron ambos acusados, de la intervención que tuvieron en la citada asamblea. OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED] manifestó que se subió a un cajón para dirigirse a los allí concentrados, para poder informarles de la situación, e intentar aplacar los ánimos exaltados de algunos de los que allí habían. JOSE LUIS G. [REDACTED] P. [REDACTED] también admitió haber asistido a dicha asamblea, y dirigirse a los trabajadores exaltados con la intención de calmarlos. Ambos, consideraban que el convenio colectivo del sector garantizaba sus puestos de trabajo, y así pretendían hacérselo entender a los trabajadores.

El hecho de que la asamblea o concentración que tuvo lugar el día 28 de julio, fuese o no previamente convocada por los sindicatos, no tiene una fundamental relevancia para poder inferir del mismo, que ello constituiría la base para la planificación de posteriores conductas ilícitas. Debemos tener en cuenta los acontecimientos incontrovertidos, inmediatamente anteriores al día de autos. La Compañía Iberia había perdido el servicio de "handling", y, teniendo posibilidades, no había solicitado todavía el "autohandling", por lo que la hipotética convocatoria de una reunión o asamblea no resulta extraña, o al menos, sospechosa en el sentido que le otorgan las acusaciones. El dato o extremo fundamental, controvertido, y por tanto, objeto de prueba, es cuál fue la actitud de ambos acusados durante su intervención en la asamblea, y en concreto si, como mantienen las acusaciones, decidieron medidas de presión tales como incitar a los trabajadores a invadir las pistas de tránsito de aeronaves.

Al respecto, el testigo Capitán de la Guardia Civil, con número Y-88436-A, manifiesta reconocer sin género de dudas a OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED] desde el minuto 7.10.45 a 7.30.11 como la persona que, a su entender y según su apreciación personal, arengaba a los trabajadores durante la asamblea para que se dirigieran a las pistas, si bien, como manifestó el testigo, no podía oír lo que efectivamente decía; que había trabajadores que aplaudían, y otros levantan los puños; que no sabe si les estaba calmando o alterando, llegando a la conclusión de que les estaba alterando, por los



movimientos que hacía el acusado con los brazos durante sus intervenciones, como por el hecho de que terminada la citada reunión, inmovilizó un vehículo, y los ánimos de los concurrentes estaban visiblemente más crispados. Por su parte el testigo GC. nº R -42807-E, declaró que el acusado se dirigía a los asistentes con movimientos de brazos, y que los asistentes le aplaudieron, así lo observa gesticulando en el minuto 7.24.56, pero manifiesta que no sabe si estaba aplacando o animando. (También ha de tenerse en cuenta las propias manifestaciones del testigo en cuanto a su ubicación —junto a la cámara que registraba las imágenes, y no más próximo al lugar donde se desarrollaban los hechos—, en cuanto al tiempo en que permaneció en tal lugar —que cifró en dos minutos— y, sobre todo, en que su parecer sobre la identidad de las personas que mencionó se funda en el visionado de la grabación y no en su percepción visual directa e inmediata en el lugar de autos)

Pues bien, la percepción directa que tuvo el Tribunal de las imágenes en cuestión, junto con lo manifestado por los testigos, nos lleva a la conclusión de que OMAR M. G. intervino en varias ocasiones en la asamblea, pero no se puede de forma alguna, con la rotundidad necesaria que merece la prueba de cargo, concluir que incitaba a la invasión de pistas. Sus gestos con los brazos resultan equívocos, interpretables en cualquier sentido, los testigos muestran dudas sobre la actitud que tenía el acusado, incluso por las distintas reacciones que tenían los allí presentes, *"había trabajadores que aplaudían, y otros levantan los puños"*, no se puede concluir que el mensaje que transmitía el acusado fuera unitariamente aprobado por todos los presentes. Asimismo, al término de la reunión, no se visualiza una estampida inmediata hacia las pistas, y en todo caso, el bloqueo de los accesos a plataforma y la obstaculización con vehículos a las vías de acceso, ya se venía produciendo desde horas antes, (lo acredita el informe de parte de incidencias elaborado y ratificado por el testigo Sr. G. O., y Sr. M. H., folios 104 a 106 del tomo 1; diario de novedades de torre de control, elaborado y ratificado por el testigo Sra. M. F. y Sr. G. L., folios 101 a 103 del tomo 1.). Por lo que respecta a la intervención de JOSE LUIS G. P. salvo su personal reconocimiento, no ha resultado nada más acreditado.

En segundo lugar, sobre la **obstaculización de la vía de servicio empujando una furgoneta**, se aporta el archivo *"video obstaculización de vía de servicio"*. En base a dichas imágenes, el Capitán de la Guardia Civil, con número Y-88436-A, manifiesta reconocer sin género de dudas a OMAR M. G. como la persona que, irrumpe en un momento dado en la secuencia de imágenes del tramo *"video obstaculización de vía de servicio"*, en concreto la identifica en el minuto 7.39.34, y empuja una furgoneta, junto con otra persona, supuestamente con la finalidad de obstaculizar la citada vía. Por su parte los Guardias Civiles de seguridad de aeropuerto con números R 42807-E y U-22532-X, también sobre el citado video, manifiestan reconocer a ambos acusados, JOSE LUIS G. P. y OMAR M. GARCIA, como las personas que junto con otras, pretende obstaculizar la vía de servicio empujando una furgoneta, desde el interior del patio de carrillos al área de servicio, en concreto en el minuto 7.39.28 se identifica al Sr. G. y en el minuto 7.39.31 al Sr. M. La razón que dan los testigos para



asegurar que dichas personas se identifican con los acusados, es que los conocen de hace años por razón de las actividades sindicales que desempeñan. En concreto, el testigo GC. R 42807-E, dice que, si bien no les ve la cara, sabe que son ellos, y el testigo GC. U-22532-X, que los identifico por los rasgos, en el caso del Sr. Mi [REDACTED] por su envergadura, su pelo, sus rasgos faciales, y la forma de caminar y moverse; en cuanto al Sr. G [REDACTED] por el peinado, corpulencia, forma del cuerpo y forma característica de llevar chaleco de servicio.

Pues bien, la citada prueba, sin perjuicio de que únicamente vendría referida a unos hechos puntuales - empujar una furgoneta obstaculizando vía de servicio-, que en su caso acreditaría una actuación aislada y de ínfima contribución a la entidad de los hechos que se imputan a los acusados, carece, como a continuación se expondrá, de la necesaria contundencia que es exigible a la prueba de cargo para desvirtuar la presunción de inocencia.

En primer lugar, la percepción directa que ha tenido este Tribunal sobre las imágenes visionadas y posibilidad de contrastarlas con el aspecto fisonómico de ambos acusados presentes durante las sesiones del plenario, (e incluso con otras grabaciones en que, indubitadamente, aparece OMAR - video TV3-) nos permiten llegar a la conclusión de que no se puede determinar, con la certeza exigible a la prueba de cargo, que las personas que aparecen en dichas imágenes se correspondan con los acusados, por cuanto son imágenes absolutamente imprecisas, en movimiento, ninguna de ellas contiene una visión frontal y lo suficientemente próxima de la persona como para reparar en sus rasgos fisonómicos, y solamente ofrecen una imagen en conjunto de las personas que aparecen, que no presentan ninguna peculiaridad especial o excepcional que permita atribuir a los acusados la identidad de las personas que aparecen en las citadas imágenes (y diferenciarlas de otras que, en la aglomeración de personas, tienen parecida constitución física).

En segundo lugar, si bien el Tribunal Supremo ha admitido como prueba eficaz, en concreto testigo directo (art. 717 LECrim), el reconocimiento por agentes de la policía tras el visionado de la grabación (esta posición aparece desarrollada en la STS de 28 de septiembre de 2001, y STS de 3 de abril de 2001). También es cierto que, si tratándose de una prueba pericial antropomórfica se impone una prudente valoración de la misma, mucho más si la identidad del acusado se pretende establecer únicamente a través de la prueba testifical de aquéllos que, a través del visionado de las imágenes, afirman que las personas que aparecen son los acusados. En tal caso, las razones que manifieste el testigo que le permitan alcanzar la plena seguridad de la identificación de la persona en cuestión, deben ser lo suficientemente sólidas, como para que racionalmente se pueda concluir que la identificación a través de ellas, no solo es posible, sino también segura. En el presente caso, las razones alegadas por los testigos no permiten alcanzar dicha seguridad, por cuanto la calidad de las imágenes, como se expone más arriba, no permite reparar en aspectos tales como los aducidos por los testigos - envergadura, cabello, rasgos faciales, forma de caminar y moverse; en cuanto al Sr. G [REDACTED] peinado, corpulencia, forma del cuerpo, y forma característica de llevar chaleco de servicio-, para poder llegar a establecer, sin género de dudas, la identidad de los que allí aparecen, sin perjuicio de que las conjeturas de los testigos les lleven a su particular convicción interna sobre el



reconocimiento e identificación de dichas personas. Pero ello, desde luego no es suficiente ni puede producir la sustitución de la convicción (o falta de ella) del Tribunal por la convicción del testigo, cuando se trata del examen de los mismos elementos de prueba, y mucho menos si el testimonio se presenta como prueba única.

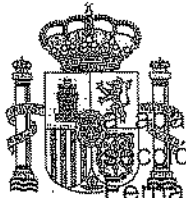
En tercer lugar respecto a OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED] principalmente, puesto que respecto a JOSE LUIS [REDACTED] P. [REDACTED] no existe la más mínima prueba al respecto, se le atribuye **ocupar las pistas de aterrizaje y despegue de aviones, persuadiendo al grupo de trabajadores para que se mantuvieran en las mismas.**

La principal y única prueba de cargo practicada al respecto, fue la testifical prestada por el Capitán de la Guardia Civil, con número Y-88436-A. Según dicho testigo se acercó a la pista principal con vehículo oficial y se dirigió a los trabajadores, se identificó y les dijo que desistieran. Vio al Sr. M. [REDACTED] que encabezaba el grupo, iban brazo con brazo entrecruzados, que le contestó "*capitán estamos todos en la calle, no nos movemos*" añadiendo el testigo que no sabe si lo dijo por sí mismo o por estar con los trabajadores.

Dicho hecho puntual, debe valorarse conjuntamente con la actitud que tuvieron ambos acusados durante toda la jornada, y que resulta de la prueba siguiente:

El testigo, Director del Aeropuerto del Prat, Sr. E. [REDACTED] del P. [REDACTED] manifestó que ese día tuvieron lugar dos reuniones, una por la mañana y otra por la tarde, y que Omar M. [REDACTED] estuvo en las dos reuniones con la finalidad de buscar la fórmula para que los trabajadores desistieran de estar en las pistas, que expresó su voluntad de tratar de conseguir que las personas se fueran de allí. Que entiende que el Sr. M. [REDACTED] entró en las pistas para que los trabajadores depusieran su actitud; que en la segunda reunión también participó, y siguió trabajando para que depusieran su actitud.

El testigo, Sr. R. [REDACTED] P. [REDACTED] sindicalista de CISA, manifestó que fue a las pistas con miembros del comité, que fue con el Sr. M. [REDACTED] estaba con el dicente en las pistas haciendo tareas de información, y que los trabajadores les insultaban a los acusados. Que le dijo el Sr. M. [REDACTED] que se les había ido de las manos, que la asamblea informativa había acabado con el cierre del aeropuerto. Que ni el Sr. M. [REDACTED] ni el Sr. G. [REDACTED] tenían intención de cerrar las pistas, que siempre quisieron que los trabajadores despejaran las pistas. El testigo Sr. Francisco Javier A. [REDACTED] G. [REDACTED] miembro del Comité de Empresa, dijo que el Sr. M. [REDACTED] estuvo todo el día intentando desenquistar el problema, que se reunió con el director; que el Sr. G. [REDACTED] estaba en la reunión, en el núcleo, y no incitó a ir a las pistas. En el mismo sentido el testigo Sr. Javier A. [REDACTED] B. [REDACTED] secretario del comité de empresa. El testigo, Sr. Manuel C. [REDACTED] S. [REDACTED], manifestó que a petición del director de aeropuerto y la Guardia Civil intentaron llegar a las pistas custodiados por la Guardia Civil para desalojar las pistas intentando convencer a los trabajadores, y que el Sr. M. [REDACTED] no incitó a ir a las pistas; que al Sr. G. [REDACTED] lo lanzaron al suelo y lo empujaron (los trabajadores, sin determinar, ocupantes de las pistas y reacios



abandonarlas), y el compañero R. B. le levantó, se lo llevó a la sección sindical para calmarlo. También los testigos Srs. Jordi M. G., Fernando B. O. y Jorge Juan G. D., manifestaron participar en dichas reuniones en las que se encontraba el Sr. M., que se pusieron a disposición del director para entrar en las pistas y convencer a los trabajadores, que les facilitó la entrada al módulo a tal fin. El testigo Sr. R. B. responsable sindical de Iberia, reconoció que el Sr. M. fue a una reunión de la mañana con el Sr. E. fue con talante de negociar, que colaboraron para sacar a la gente de la pista; que al Sr. G., cuando intentó impedir el acceso a las pistas, lo tiraron al suelo y lo levantaron. También, el testigo, Sr. Á. S., Secretario General de la UGT en Cataluña, dijo estar en continuo contacto el día de los hechos con el Sr. M., transmitiéndole la necesidad de solucionar el conflicto, pero no era necesario porque el Sr. M. ya estaban por colaborar y resolver el problema.

Por su parte, la testigo protegido TP 2, manifestó que le consta que los Srs. Minguillón y Gallardo se reunieron con Iberia y AENA tras la invasión de las pistas. Se les dio unas fotocopias para que se la entregaran a los trabajadores. Le consta que el Sr. M. se mostró colaborador todo el día 28 para sacar a la gente de las pistas.

Por último, la valoración global de toda la prueba practicada, en los términos en que se ha expuesto, no nos puede llevar de forma alguna a atribuir a los acusados el **liderazgo de todas las acciones de reivindicación colectiva llevadas a cabo por los trabajadores.**

Respecto a JOSE LUIS [REDACTED] no se ha practicado una sola prueba que permita mínimamente atribuirle acción de liderazgo alguno, salvo la intervención que el mismo reconoce haber tenido en la asamblea a de las 9.00 horas para informar sobre la situación. Al contrario, escasa o más bien nula influencia tendría sobre los trabajadores que, según ha resultado probado, lo empujaron y tiraron al suelo cuando éste se interpuso para evitar que accedieran a las pistas.

Respecto a OMAR M. G. la acusación pública reseña como dato que denotaría la posición de líder beligerante del mismo, las frases que profirió el día de los hechos, que literalmente fueron, en el Video de TV3 declaraciones OMAR (DVD 8) " *el miedo nos hace luchar*", y ante el Capitán de la Guardia Civil, en un momento dado de la mañana, en las pistas, " *capitán estamos todos en la calle, no nos movemos*". Pues bien, dichas frases deben ser valoradas desde la perspectiva de la condición de la persona que las emite, un líder sindical; de forma contextualizada con la incierta situación laboral de los trabajadores del *handling* de Iberia, no resuelta hasta las 17.00 horas del día de autos; e interpretadas, en cuanto a su talante pretendidamente beligerante, en el marco propio de la tensión surgida entre sindicatos-empresario, en un conflicto laboral, que como decimos, el día de autos permanecía vigente; además el propio testigo, capitán de la GC., transmitió sus dudas sobre la convicción interna de la palabras proferidas por el Sr.



al decir que "no sabe si lo dijo por si mismo o por estar con los trabajadores." Pretender extraer del sentido literal de estas dos únicas frases, una actitud definida, solida, y persistente, de liderazgo de acciones penalmente relevantes, pugna con la verdadera actitud mostrada por el acusado durante toda la jornada, y que ha resultado de la prueba más arriba analizada.

Para terminar, merecen una escueta consideración la valoración de los indicios que, según las acusaciones permitirían inferir las conductas delictivas de los acusados, tales como: escaso tiempo transcurrido -10 minutos- entre termino de asamblea e imágenes empujando furgoneta; ambiente claramente tenso y crispado; asistencia de trabajadores de baja y en día de descanso; carencia de sentido negar la previa convocatoria de la asamblea, si su finalidad era meramente informativa.

Como viene recogiendo la jurisprudencia, la prueba indirecta o por indicios ha de reunir, además, ciertas condiciones para enervar los efectos de la presunción de inocencia: que los indicios sean varios y no uno solo, que sean concluyentes y coincidentes en la misma dirección y no desvirtuados por otro de signo opuesto, que los hechos que sirvan de base indiciaria estén suficientemente acreditados, que entre el hecho probado y el que se trata de acreditar exista un enlace preciso y directo según las reglas del criterio humano, de tal forma que la inferencia que se realice sea racional y no arbitraria, y que, en fin, el Tribunal exponga el proceso de su razonamiento en la Sentencia que dicte, cumpliendo con la obligación de motivar las Sentencias que establece el art. 120.3 de la Constitución Española (SSTS de 24 de enero y 5 y 22 de febrero de 1991)» (Sentencia de 3 de julio de 1993). Pues bien los indicios enumerados no resultan concluyentes, según más arriba hemos expuesto ya que el ambiente crispado tras la reunión no puede inequívocamente atribuirse a que los acusados intencionadamente incitaran con sus palabras a la posterior invasión de las pistas y demás instalaciones aeroportuarias y, cuando menos, es perfectamente compatible con la hipótesis contraria: el intento de los acusados de desactivar la actitud de quienes se mostraran propensos a la drástica acción de invadir las pistas; algunos, vienen desvirtuados por cuanto no se ha probado el hecho que sirva de base indiciaria - no ha resultado probado que empujaron una furgoneta-; no se puede hacer una inferencia racional del hecho de que las asistencia de trabajadores en día de descanso y de baja, responda a su previo conocimiento, de que se iban a realizar las conducta enjuiciadas, puesto que los acontecimientos del día 28 de julio tuvieron una tremenda repercusión mediática a nivel nacional desde primeras horas de la mañana, que bien pudo motivar la presencia de dichos trabajadores en el aeropuerto además del lógico interés que todo trabajador de Iberia indudablemente tenía por informarse de su inmediata situación laboral, incógnita dada la actitud de la empresa de no haber solicitado hasta aquel momento el *autohandling*; por último, respecto a la previa convocatoria de la asamblea, ya hemos analizado más arriba su importancia.

En conclusión, valorada en conciencia, siguiendo reglas de la lógica y máximas de la experiencia, la prueba practicada de conformidad con el art. 741 de la LECRIM, no ha resultado demostrada la veracidad de las acusaciones



verdades en juicio respecto a los acusados JOSE LUIS G. [REDACTED] P. [REDACTED] OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED], debiendo, en consecuencia, entrar en juego el principio "in dubio pro reo" imperante en el Proceso Penal, proclamado por la jurisprudencia (STS.31 de enero de 1983, entre otras), conforme al cual habiéndose desarrollado una actividad probatoria normal, si esta deja dudas en el ánimo del Juzgador sobre la culpabilidad del acusado, deberá absolversele por humanidad y por justicia. A lo anterior cabe añadir, que es doctrina jurisprudencial reiterada que el principio informador del sistema probatorio que se acuña bajo la fórmula del "in dubio pro reo", es una máxima dirigida al juez decisor para que atempere la valoración de la prueba a criterios favorables al acusado cuando su contenido arroje alguna duda sobre su virtualidad inculpatoria. Se trata de una norma de interpretación, de naturaleza procesal, no integrada en precepto sustantivo alguno, de tal suerte que su aplicación entra de lleno en el ámbito exclusivo del juzgador de instancia y en su libertad de criterio para formar el veredicto definitivo (STS 30 de abril de 1999). Por tanto, y en aplicación de éste principio fundamental, cabe concluir que de la prueba practicada en el juicio, lo único que ha quedado patente es la intervención sindical, de mayor intensidad respecto a OMAR M. [REDACTED] G. [REDACTED], y prácticamente nula respecto a JOSE LUIS G. [REDACTED] P. [REDACTED], el día de los hechos, sin acreditarse hechos que sean merecedores de reproche penal, y en consecuencia, se impone un pronunciamiento absolutorio.

SEXTO.- CIRCUNSTANCIAS MODIFICATIVAS DE LA RESPONSABILIDAD PENAL.

Las defensas ejercidas por los Letrados Sr. Nuñez i Aixalà, Sr. Nuñez Dueñas, y Sr. Limón Pons, en el trámite de conclusiones definitivas, modifican la conclusión cuarta en el sentido de interesar, subsidiariamente, que concurriría en todos los acusados defendidos por dichas defensas, la eximente completa de trastorno mental transitorio prevista en el artículo 20.1 del CP.; o en su defecto, en grado de eximente incompleta, del art. 21.1º del CP., o atenuante por la vía del art. 21.3º CP. que se refiere al arrebató u obcecación. Asimismo, subsidiariamente, entienden que concurriría la atenuante del art. 21.5º del CP., de reparación del daño o disminución de sus efectos para la víctima, en todos los acusados. Respecto del resto de conclusiones, se elevan todas a definitivas.

Como premisa al examen de las atenuantes planteadas, se plantea la Sala en base a qué hechos concretos, y respecto a qué personas, se sostienen las atenuantes interesadas. Y ello por cuanto, la genérica fórmula utilizada por las defensas en su escrito de conclusiones definitivas respecto a las circunstancias modificativas de la responsabilidad penal, no va acompañada con la necesaria y correlativa descripción de hechos, que a su entender, resulten de las pruebas practicadas, y que podrían constituir las citadas atenuantes. Todo ello debe ponerse en relación con la conocida doctrina jurisprudencial de que los hechos en que se funda la alegación de circunstancias modificativas de la responsabilidad deben ser probados con la



misma intensidad que los hechos mismos en que consiste el delito, a lo que cabe añadir, lógicamente, que tales hechos deben ser cuando menos alegados.

Respecto a la *atenuante del artículo 21.5 del CP. - la de haber procedido el culpable a reparar el daño ocasionado a la víctima, o a disminuir sus efectos-*, se dice, que concurrió en todos los acusados, pues consta acreditado que los mismos, cada uno desde su puesto de trabajo colaboro de forma extraordinaria en los días siguientes para procurar la rápida puesta en marcha del aeropuerto.

Se rechaza la atenuante interesada por varias razones:

La primera y principal, por cuanto la conducta atenuante descrita por las defensas, concurrente según ellas en todos los acusados, carece de sustrato probatorio, ya que ninguna prueba se ofrece al respecto. Únicamente, respecto a la conducta que tuvieron los acusados Omar Mi. [REDACTED] y Jose Luis [REDACTED] se refieren dos testificales, la del Sr. E. [REDACTED] y la del TP. 2., acusados, que como hemos concluido más arriba resultarían absueltos de los delitos imputados. Respecto del resto de acusados que resultarían condenados, no hay prueba alguna de la suficiente entidad que respalde tal atenuante, si en todo caso pudiera considerarse como atenuante la conducta posterior que, según las defensas, desempeñaron los acusados.

Precisamente la valoración de dicha conducta en abstracto, nos lleva a la segunda razón para rechazar la atenuante interesada. Las defensas sostienen que la reparación del daño consistiría en que, cada uno de los acusados, desde su puesto de trabajo, colaboro de forma extraordinaria en los días siguientes para procurar la rápida puesta en marcha del aeropuerto. Pues bien, tal genérica conducta, aún en caso de haberse probado, que como decimos no lo ha sido, de modo alguno puede considerarse relevante en atención a las circunstancias del caso y del culpable, como exige la jurisprudencia para poder apreciar la citada atenuante. La STS. 626/2009, de fecha 9 de junio, establece que *"En cualquier caso, aunque la propia ley prevé la disminución del daño y, por lo tanto, su reparación parcial, ha de tratarse de una contribución relevante (STS nº 601/2008, de 10 de octubre y nº 668/2008, de 22 de octubre, entre otras), para lo que ha de tenerse en cuenta el daño causado y las circunstancias del autor. Solo de forma muy restrictiva y esporádica se ha admitido por esta Sala el efecto atenuatorio de la reparación simbólica, (Sentencias núm. 216/2001, de 19 febrero y núm. 794/2002, de 30 de abril), señalando que la reparación no solo se refiere al resarcimiento de los perjuicios materiales, siempre que el acto reparatorio pueda considerarse significativo en relación con la índole del delito cometido. En este sentido, entre otras la STS núm. 1002/2004, de 16 de septiembre; la STS núm. 145/2007, de 28 de febrero; la STS núm. 179/2007, de 7 de marzo; la STS núm. 683/2007, de 17 de julio, y la STS núm. 2/2007, de 16 de enero. Despojada la conducta de sus elementos subjetivos, en cuanto no se exige un particular sentimiento o actitud de arrepentimiento, lo trascendente para apreciar la atenuante es que la reparación pueda considerarse relevante en atención a las circunstancias del caso y del culpable".* Las circunstancias del caso de autos, ponen de relieve que el estado en que quedaron las zonas aeroportuarias tras los hechos, desde luego no permitía que cada uno de los trabajadores desde sus puestos

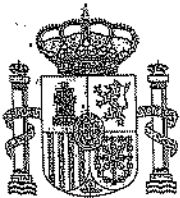


de trabajo reiniciara su actividad, ni mucho menos que ésta, caso de desempeñarse, fuera relevante por la magnitud de la situación creada. Por lo que se refiere a las circunstancias de los culpables, no es que no haya una particular sentimiento o actitud de arrepentimiento, que por otra parte no se exige para la apreciación de la atenuante, sino que los propios acusados niegan haber tenido participación alguna en los hechos enjuiciados, limitándose, según se desprende de sus declaraciones, (la mayoría declararon quedarse en el núcleo, en la cantina o cafetería comentando con los compañeros, leyendo, o simplemente observando por lo que ocurría,) a tener una actitud meramente contemplativa de lo que ocurría ese día en el aeropuerto, marchándose de allí cuando terminó su turno de trabajo, o cuando consideraron que la situación no les permitía trabajar, no reconociendo ninguno de ellos haberse quedado realizando tareas durante la noche y fuera de lo que hubiera sido su jornada ordinaria de trabajo, sino que expresamente declararon marcharse durante el curso del día de autos.

Respecto a la **eximente completa de trastorno mental transitorio prevista en el artículo 20.1 del CP.; o en su defecto, en grado de eximente incompleta, del art. 21.1º del CP., o atenuante por la vía del art. 21.3º que se refiere al arrebató u obcecación**, carece de mínimo sustrato fáctico, y por tanto, la inexistencia de hechos fundadores de tal circunstancia, conlleva la inexistencia de prueba sobre la misma.

La jurisprudencia del Tribunal Supremo ha sido bien exigente para estimar que concurre el supuesto del artículo 21.3 del Código Penal. Respecto a la circunstancia atenuante de arrebató u obcecación, la jurisprudencia ha venido configurando una serie de requisitos que podemos agrupar en tres apartados: a) Por lo que concierne a los estímulos, han de ser exógenos y cuando procedan de la víctima, se requiere que el sujeto activo no se encuentre en situación que le exija el deber de acatar dicha actuación de la víctima. b) Por lo que concierne a los efectos, ha de afectar bien a las facultades cognitivas del sujeto, suscitando ofuscación, o bien, que afecten a la voluntad de aquél, haciéndola irreflexiva. c) Respecto al comportamiento del sujeto como reacción a aquéllos estímulos, se requiere prontitud en lo temporal y proporcionalidad, lo que hace que esta circunstancia se caracterice por un cierto relativismo que obliga a ponderar las específicas circunstancias contextuales de cada caso concreto (STS. 1170/2009, de fecha 25 de noviembre).

En el presente caso, las circunstancias contextuales eliminan por completo la posibilidad de apreciación de la citada circunstancia, ya que el pretendido efecto sugestivo que la conducta colectiva pudiera producir en cada individuo, podría ser valorado, en su caso, por conductas concretas, definidas, y con entidad propia, pero no referidas a un delito que como en el caso de autos – desórdenes públicos-, requiere precisamente un sujeto colectivo.



SÉPTIMO.- PENALIDAD.

Procede a continuación determinar la pena a imponer a cada uno de los acusados, en quienes no concurren circunstancias modificativas de la responsabilidad penal. Dispone el art. 66.1.6ª del Código Penal que cuando no concurren circunstancias atenuantes o agravantes, los jueces y tribunales aplicarán la pena establecida por la ley para el delito cometido, en la extensión que estimen adecuada, en atención a las circunstancias personales del delincuente y a la mayor o menor gravedad del hecho.

El marco punitivo el delito de desórdenes públicos del art. 557.1 del Código Penal, abarca de seis meses a tres años de prisión.

En el presente caso, se individualiza la pena para todos los acusados que resultaran condenados, en su mitad superior, si bien en la extensión que pueda permitir la suspensión de la pena, esto es dos años de prisión, en atención a que los hechos delictivos tuvieron, por las circunstancias de lugar y tiempo, una tremenda y grave repercusión social, la conducta de los acusados se prolongó de forma sostenida durante toda la jornada, las personas afectadas fueron millares, y en definitiva, con independencia de los padecimientos personales, de mayor o menor entidad, que ese día sufrieron todos aquéllos que de alguna forma estuvieron o debieron estar en el Aeropuerto del Prat, el atentado a la paz pública y a la normal convivencia tuvo una afectación sin precedentes en los aeropuertos españoles.

Asimismo se impone la correspondiente accesoria de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante el tiempo de condena de conformidad con lo dispuesto en el art. 56.1.2º del C.P.

OCTAVO.- COSTAS.

De conformidad con lo dispuesto en el art. 123 del C.P., procede imponer las costas a todo responsable criminalmente responsable de un delito.

En el caso de autos, habiéndose personado dos acusaciones, a parte de la acusación pública, AENA, como acusación particular, y FNT, como acusación popular, debemos hacer la necesaria distinción que en materia de imposición de costas viene estableciendo la reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, en relación a la inclusión o exclusión de las costas y a la distinción entre acusación particular (perjudicados por el delito), y acusación popular, integrada por ciudadanos, personas o entidades, que carecen de cualquier interés directo en el asunto.

La regla general supone incluir en el pronunciamiento las **costas de la acusación particular**, salvo cuando la intervención de ésta haya sido notoriamente superflua, inútil o gravemente perturbadora o también cuando las peticiones fueran absolutamente heterogéneas con las del Ministerio Fiscal. Por lo común, sólo cuando deban ser excluidas procederá el razonamiento



interpretativo correspondiente, en tanto que en el supuesto contrario, cuando la imposición de las costas de la acusación particular haya de ser tenida en cuenta, el Tribunal no tiene que pronunciarse sobre la relevancia de tal acusación, lo mismo en el proceso ordinario que en el abreviado.

Por el contrario, las **costas de la acusación popular** no se incluyen en la condena de las que tiene que satisfacer el condenado. Como dicen las SSTs de 28 de abril de 2001, núm. 703/2001 y, de 29-03-1999, núm. 515/1999, "la jurisprudencia de esta Sala ha distinguido claramente las costas correspondientes a la acusación particular y las de la acusación popular, en el sentido de que procede la imposición de las primeras al condenado, siempre que la correspondiente actuación acusadora se haya desarrollado normalmente, sin que sus tesis e intervenciones en el proceso puedan tildarse de absolutamente irrelevantes, escandalosamente dispares con las mantenidas por la acusación pública, superfluas o incluso perturbadoras del normal desenvolvimiento del procedimiento (sentencias del Tribunal Supremo de 8 de febrero y 3 de abril de 1995, de 2 de febrero de 1996, entre otras); en tanto que respecto de las segundas mantiene un criterio contrario, ya que no concurren en la acusación popular las características propias de la acusación particular, en la que existe un directo ofendido por la infracción que además suele intervenir en el proceso como actor civil en su condición de perjudicado por la infracción penal". En la propia doctrina del Tribunal Supremo se han establecido excepcionales supuestos en los que sería posible la inclusión de las costas en todo o en parte de la acusación popular, ceñida a los especialísimos casos en que la acusación popular en el ejercicio de la acción penal ha descubierto o desmantelado el delito, sosteniendo relevantemente en el proceso el castigo del delincuente que llegó a producirse de acuerdo con sus esenciales pretensiones.

En el presente caso, la acusación popular, no solo no ha desempeñado un papel activo en aras al esclarecimiento de los hechos enjuiciados, sino que ha adoptado una posición mimética a la del Ministerio Fiscal, no ha resultado especialmente relevante su aportación al proceso, su actuación procesal resulta inocua, los intereses pretendidamente sustentados mediante el ejercicio de la acción civil, que retiró al inicio de las sesiones del juicio, se presentaban como difusos e inconcretos, tanto respecto a los eventuales perjudicados, como a los hipotéticos daños generados, hasta el punto que se derivaba su determinación -no sólo en su cuantía, sino también en cuanto a las personas - físicas o jurídicas- perjudicadas- a la fase de ejecución de sentencia. Por todo ello, la actuación de la acusación popular en el presente juicio, no se considera especialmente relevante, al objeto de la excepcional imposición de costas.

Por último, respecto al reparto de las costas, como dice la STS. 2250/2001 de 13 de marzo, al estándar interpretativo consagrado por la conocida y reiterada jurisprudencia que establece que el reparto de las costas ha de hacerse en primer lugar conforme a los delitos enjuiciados, para dividir luego la parte correspondiente entre los distintos condenados, y declarando de oficio la porción de las costas relativas a los delitos, o acusados que resultaron absueltos.



Seguendo el criterio de distribución de costas fijado por el Tribunal Supremo, procede imponer a cada uno de los acusados condenados, una vigésimo séptima parte de las costas, incluidas las costas de la acusación particular, AENA; y resultando cuatro de los acusados absueltos, se declaran de oficio, cuatro vigésimo séptimas partes de las costas, incluidas las costas de la acusación particular, AENA.

VISTOS los artículos citados y demás de general y pertinente aplicación,

FALLO

Que **DESESTIMAMOS LA CUESTION PREVIA** planteada por la defensa ejercitada por el letrado Sr. NUÑEZ DUEÑAS, y a la que se adhirieron el resto de defensas.

Que **DESESTIMAMOS LA CUESTION PREVIA** planteada por la defensa ejercitada por el letrado Sr. LIMÓN PONS, y a la que se adhirieron el resto de defensas.

Que **DEBEMOS ABSOLVER Y ABSOLVEMOS** a JOSE LUIS G. P., OMAR M. G., SANTIAGO N. G., Y SANDRA M. L., de los delitos por los que fueron acusados, declarando de oficio cuatro, vigésimo séptimas partes de las costas, incluidas las costas de la acusación particular, AENA.

Que **DEBEMOS CONDENAR Y CONDENAMOS** a OSCAR FELIPE M., FRANCISCO JAVIER G. M., ANTONIO M. S., FRANCISCO JAVIER G. G., JAVIER M. L., JOEL C., ANDRÉS V. G., SARA C. V., LUIS EDUARDO D. G., ASCENSIÓN M. M., PABLO A. A., ANTONIO C. C., JULIÁN JOSÉ B. T., CARLOS ALBERTO G. V., JUAN JOSE N. C., PABLO M. A., P. C., CÉSAR F. H., OSCAR DE LA C. R., MANUEL P. F., JAVIER G. C., SERGIO O. F., DE V., CÉSAR F. G. R. Y JUAN ALBERTO L. C. sin que en ningún caso concurren circunstancias modificativas de la responsabilidad criminal, como autores criminalmente responsables de un delito de desórdenes públicos del art. 557.1 del Código Penal, a la pena, para cada uno de ellos, de DOS AÑOS DE PRISION, con su accesoría de inhabilitación especial para el derecho de sufragio pasivo durante la condena; así como al pago de una vigésimo séptima parte de las costas, incluidas las costas de la acusación particular, AENA.

Se declaran expresamente excluidas las costas causadas por la acusación popular ejercida por Foment Nacional del Treball.



Esta resolución no es firme y contra ella cabe interponer recurso de casación, que deberá prepararse dentro de los cinco días siguientes a la última notificación de la misma.

Así por esta nuestra sentencia, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.