

Tribunal Supremo. Sentencia núm. 167/2011 de 12 de enero.

RESUMEN

Desórdenes públicos: distinción entre orden público y paz pública. Invasión de aeropuerto.

I. ANTECEDENTES DE HECHO

PRIMERO

El Juzgado de Instrucción número 1 de los de El Prat de Llobregat, instruyó las Diligencias Previas con el número 775/2.006, contra Jesús Luis , Miguel Ángel, Raúl, José Enrique, Camilo, Fabio, Juan, Rosaura, Bartolomé, Maximino, Everardo, Sixto, Juan Luis, Patricia, Esteban, Máximo, Valentín , Ángel Daniel, Leonor, Eliseo, Octavio, Vidal, Romualdo, Epifanio, Juan Miguel, Pio, y Cirilo, y, una vez decretada la apertura del Juicio Oral, lo remitió a la Audiencia Provincial de Barcelona (Sección 21ª, rollo 52/09) que, con fecha veintinueve de Marzo de dos mil diez, dictó sentencia que contiene los siguientes

HECHOS PROBADOS:

"Los hechos ocurridos durante el día 28 de julio de 2006 en el Aeropuerto del Prat de Barcelona, tuvieron como antecedentes los siguientes: la compañía IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA SOCIEDAD ANÓNIMA- en adelante IBERIA-, venía prestando en el Aeropuerto del Prat de Barcelona, desde el mes de marzo de 1993 hasta finales de julio de 2006, en virtud de contrato suscrito en fecha 31.3.1993, y en los términos y condiciones allí pactados, el servicio de handling, esto es, asistencia que ha de prestarse en tierra a los aeropuertos, a aeronaves, pasajeros, y mercancías con el fin de que la escala de las aeronaves se realice adecuadamente. Al vencimiento de dicho contrato, la entidad pública empresarial AENA,- encargada de la gestión de los aeropuertos civiles españoles de interés general, así como de las instalaciones y redes de ayuda a la navegación aérea-, a resultas de los procesos de licitación convocados, adjudica la prestación de los servicios de handling a otras empresas, perdiendo de esta firma IBERIA el servicio de handling que hasta la fecha venía prestando en el Aeropuerto del Prat de Barcelona, si bien, por ser el mayor operador del Aeropuerto del Prat de Barcelona, conservaba la posibilidad de mantener el autohandling, si así lo solicitaba, si bien, hasta el momento IBERIA no lo había solicitado, lo que haría a las 17,00 horas del día 28 de julio. No obstante ello, existía un convenio colectivo del sector de la asistencia en tierra o handling, firmado el 31 de mayo de 2005 entre patronal y sindicatos, que garantizaba la subrogación de todos los puestos de trabajo y el mantenimiento de las condiciones laborales. Dicho convenio fue suscrito por los sindicatos UGT y CCOO.

Los acusados Esteban, 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 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 Romualdo, mayor de edad, sin antecedentes penales, 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, concedores 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 permanecía 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 NUM009 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 NUM000 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 NUM001 estuvo durante cuatro horas retenido, teniendo el Comandante que declarar emergencia sanitaria; el pasaje del vuelo NUM002 estuvo durante cuatro horas aproximadamente retenido, teniendo el Comandante que declarar urgencia médica; el vuelo NUM003 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 estratégicamente vehículos de arrastre de aeronaves (push-back) en la zona de plataforma que une con pista de rodadura, siendo éste zona de tránsito de aeronaves. Ello supuesto una concreta obstaculización para la circulación de aviones que en ese momento rodaban por pistas, -así el vuelo NUM004 se vio obligado a esquivar un push-back para poder efectuar la maniobra del aparcamiento, y el vuelo NUM005 , avión de Iberia matrícula-.... , 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 NUM006 , 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 de consiguió.

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

Sobre las 9.00 horas un numeroso grupo de trabajadores de Iberia, entre 300 o 400, se concentraron debajo del Módulo 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 Romualdo, como Esteban, 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, ordenó 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 de 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 -media de control de tráfico aéreo cuyo significado es que no se admite ningún tráfico de entrada en el Aeropuerto, 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, debiendo 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, Esteban 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 Romualdo que no accedieron a pistas, colocándose frente a algunos de estos trabajadores que lo increparon y tiraron al suelo, ayudándole el Sr. Carmelo y Sr. Gines a incorporarse.

La masa de trabajadores de Iberia desde aproximadamente las 10.00 horas fue invadiendo pistas de rodadura, alcanzando pista principal 07-L25R, 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 Esteban que tenía como objeto buscar una solución para que los trabajadores depusieran su actitud, transmitiendo Esteban al Director del Aeropuerto su voluntad de colaboración para que los trabajadores salieran de las pistas. Posteriormente, se dirigió Esteban 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, Miguel Ángel, con antecedentes penales no computables, con funciones de atender vuelos de puente aéreo y turno de 7.00 a 15.00 horas; Raúl, con funciones de atender vuelos de puente aéreo y turno de 7.00 a 15.00 horas; José Enrique, con funciones de carga equipaje con turno de 8.00 a 16.30 horas; Camilo, con funciones segregando equipaje en tránsito con turno de 14.00 a 17.00 horas; Fabio, con funciones de atender vuelos de puente aéreo y turno de 17.30 a 00.00 horas; Juan, con funciones de aportes y turno de 18.30 a 22.30 horas; Everardo, con funciones de acarreo y turno de 15.00 a 23.00 horas; Patricia, con funciones de limpieza de aviones y turno de 14.30 a 22.00 horas; Ángel Daniel, con funciones de carga de equipaje y turno de 16.00 a 22.30 horas; Leonor, con funciones de facturación y embarque de pasajeros y turno de 13.00 a 16.30 horas; Octavio, en día de descanso semanal; Vidal, en día de descanso semanal; Epifanio, con funciones de transporte de tripulaciones con turno de 8.00 a 11.00 horas; Pio con funciones segregando equipajes 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 Esteban, en el curso de la cual se les hace llegar una carga 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 ordenó la carga de los miembros de la SIR, que dio lugar a la detención sobre las 18.00 horas en pistas de rodadura, de Maximino, con antecedentes penales no computables, con funciones de acarreo y turno de 15.00 a 23.00 horas; Sixto, con antecedentes penales no computables, con funciones de acarreo y turno de 15.00 a 23.00 horas; Valentín, con funciones de facturación y embarque de pasajeros y turno de 14.00 a 22.00 horas; Eliseo, 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, Cirilo, con funciones de control de calidad y turno de 15.00 a 23.00 horas; Bartolomé, con antecedentes penales no computables, con funciones de carga de equipaje y turno de 8.00 a 16.30 horas; Juan Luis, con funciones de conductor de jardinería y turno de 16.00 a 00.00 horas; Juan Miguel, 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 Cirilo, 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 Máximo, 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 NUM007, 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 NUM008 que procedió a su detención al observar que el acusado se dirigía de forma provocativa a un grupo de pasajeros, intentando 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-25ER, queda operativa a las 00.30 horas"(sic).

SEGUNDO

La Audiencia de instancia dictó el siguiente pronunciamiento:

FALLAMOS:

[...]

Que debemos absolver y absolvemos a Romualdo, Esteban, Jesús Luís y Rosaura, 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 Miguel Ángel, Raúl, José Enrique, Camilo, Fabio, Juan, Everardo, Patricia, Ángel Daniel, Leonor, Octavio, Vidal, Epifanio, Bartolomé, Juan Luis, Juan Miguel, Maximino, Sixto, Valentín, Eliseo y Maximo, 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 prisión, [...]

II. FUNDAMENTOS DE DERECHO DE INTERÉS

Notificada la resolución a las partes, se prepararon recursos de casación por infracción de Ley y de precepto Constitucional, por Miguel Ángel , Camilo , Fabio , Juan , Raúl , José Enrique, Everardo, Maximino, Sixto, Juan Luís , Bartolomé, Patricia, Octavio, Vidal, Eliseo, Leonor, Máximo, Valentín, Ángel Daniel, Epifanio y Pio, que se tuvieron por anunciados, remitiéndose a esta Sala del Tribunal Supremo las certificaciones necesarias para su sustanciación y resolución, formándose el correspondiente rollo y formalizándose los correspondientes recursos.

RECURSO INTERPUESTO:

[...]

CUARTO.- En el motivo cuarto, al amparo del artículo 849.1º de la LECrim , denuncia la infracción por aplicación indebida del artículo 557.1 del Código Penal . Sostiene que el lugar ocupado por los trabajadores no es un espacio público, pues tiene lugar en una zona restringida de tráfico de aeronaves; que no concurre el elemento objetivo integrado por la necesaria violencia necesaria para colmar el concepto de "invasión" contenido en el artículo 557.1 ; y que falta el elemento subjetivo consistente en atentar contra la paz social, ya que cuando se producen los hechos imputados, entre las 13,00 y las 14,00 horas, el tráfico aéreo se encuentra ya cerrado y han finalizado los desembarcos de emergencia; y además, no existe una situación de peligro para las personas o sus bienes.

1. En lo que se refiere a la **consideración del lugar de los hechos como espacio público, es claro que no se trata de un recinto privado, aun cuando su utilización esté severamente restringida por razones de seguridad.** De otro lado, **la invasión de lugares privados, o de los que no lo son aunque su uso se restrinja intensamente, puede tener serias repercusiones en el orden público en función de las características de su utilización ordinaria y de las consecuencias de que tal uso sea interrumpido,** por lo cual aquella condición no determina ineludiblemente la atipicidad de la conducta, que lo que exige es una alteración del orden público.

En el caso, es claro que la invasión de las pistas produjo como efecto directo la imposibilidad de utilización del aeropuerto y del tráfico aéreo durante todo el tiempo en que se mantuvo, lo cual repercutió de forma muy grave en las condiciones de normalidad de la convivencia en los aspectos relativos a los derechos de las personas al desplazamiento libre y ordenado por vía aérea. Y **no solo alteró el orden, sino que al hacerlo de forma tan relevante y profunda, afectó de forma grave a la paz social.**

2. En cuanto a la concurrencia de violencia, que exige una parte de la doctrina como parte integrante del concepto de "invasión" al que alude el tipo, debe señalarse, en primer lugar que, como pone de manifiesto el Ministerio Fiscal, no todas las acepciones del término "invadir" implican el uso de la fuerza, pues al lado de "irrumper, entrar por la fuerza", el DRAE recoge como segunda acepción "ocupar anormal o irregularmente un lugar". En segundo lugar, que, así como las dos primeras conductas típicas (causar lesiones o producir daños) implican de alguna forma el uso de la fuerza o violencia, no

ocurre lo mismo con la obstaculización de las vías públicas o de sus accesos, respecto de las cuales solo se exige la creación de peligro para sus usuarios, lo que se puede causar con o sin el empleo de fuerza o violencia, por lo que nada impide entender que la alteración del orden con la finalidad de afectar a la paz pública puede producirse mediante la invasión de instalaciones o edificios sin necesidad del empleo de una violencia específica.

En el caso, debe tenerse en cuenta que **la invasión de las pistas, realizada por un alto número de personas que se negaron a abandonarlas tras los requerimientos policiales, fue acompañada de la colocación en aquellas, por quienes las invadían, de jardineras, carros, vehículos de Iberia, escaleras, garrafas de agua, tractores, furgonetas, etc., que no podían ser retiradas mientras se prolongara la invasión, y que suponen el ejercicio de una cierta fuerza sobre las cosas orientada a conseguir el objetivo final de la acción.**

Lo que resulta de importancia en el tipo, es precisamente la **relevancia de la alteración de las condiciones normales de convivencia**, siempre que se produzca por medio de una de las conductas descritas en el precepto.

3. En cuanto al elemento subjetivo, **se ha discutido si la noción de orden público es coincidente con la de paz pública**. A pesar de su proximidad y de las dificultades para su distinción, ésta resulta obligatoria dada la redacción del tipo, pues carecería de sentido identificarlos de forma absoluta para entender que la conducta típica consistiría en alterar el orden o la paz públicos, con la finalidad de alterarlos. Para ello bastaría con el dolo, como conocimiento de los elementos del tipo objetivo, sin necesidad de admitir una redacción redundante como la que resultaría de tal interpretación.

Las definiciones han sido variadas, pero puede entenderse que la paz pública hace referencia a la normalidad de la convivencia con un uso pacífico de los derechos, especialmente los derechos fundamentales, mientras que el orden público se refiere al funcionamiento normal de las instituciones y de los servicios. De esta forma podría decirse que la paz pública puede subsistir en condiciones de un cierto desorden, aun cuando al concebir éste como un elemento de aquella, una grave alteración del mismo conllevaría ordinariamente su afectación. En este sentido, en la STS nº 987/2009, de 13 de octubre, se decía que "Tanto la doctrina científica como la jurisprudencia de esta Sala distinguen entre orden público y paz pública, en el sentido de que aquel es el simple orden en la calle, en tanto que la paz pública, concepto más amplio se integraría por el conjunto de condiciones externas que permiten el normal desarrollo de la convivencia ciudadana, el orden de la comunidad y en definitiva la observancia de las reglas que facilitan esa convivencia -- STS 1321/1999 --, y por tanto permiten el ejercicio de los derechos fundamentales de las personas -- STS 1622/2001 --".

Parte de la doctrina entiende que esta finalidad de atentar contra la paz pública no es compatible con la existencia de otra finalidad que pudiera considerarse legítima. Otro sector doctrinal, al igual que la jurisprudencia mayoritaria, se inclina por entender que la concurrencia de una finalidad legítima, que por otra parte es habitual que exista en algunas clases de manifestaciones que suponen, al menos, una cierta alteración del orden, no impide la comisión del delito, al menos cuando sea evidente la existencia de posibilidades alternativas menos gravosas para la paz pública y cuando al mismo tiempo sea evidente que con la conducta se produce su alteración de forma grave al optar sus autores por procedimientos al margen de las reglas democráticas de convivencia.

En el caso, es claro que, **teniendo en cuenta la importancia que en la sociedad moderna tiene el transporte aéreo de personas, los acusados no podían ignorar que,**

por más que inicialmente la cuestión se relacionara con un posible conflicto laboral, que de otro lado, aún no se había presentado realmente y que no llegó a concretarse, **su conducta invadiendo las pistas o manteniéndose en ellas, provocaba, de forma inseparable a la acción, una gravísima alteración del orden en el funcionamiento normalizado del aeropuerto**, que al impedir el uso correcto de las pistas impedía a su vez el aterrizaje y despegue de los aviones, así como el desembarco de pasajeros de los que ya habían tomado tierra, con los evidentes trastornos para los derechos de los viajeros al desplazamiento pacífico y ordenado, y para el mismo funcionamiento del transporte aéreo considerado globalmente.

Es evidente, también, que al alcance de los acusados, y de los demás que participaron en los hechos aun cuando no hayan sido identificados, existían otras alternativas para la reivindicación y defensa de sus derechos, entre ellas la huelga con respeto a las normas vigentes, sin que fuera necesario desarrollar una conducta con tan graves consecuencias para los derechos de terceras personas. El ejercicio de determinados derechos, como el derecho de reunión o el de manifestación, fundamentales en una sociedad democrática, pueden ocasionar inconvenientes y molestias a otros ciudadanos y es preciso realizar una labor de ponderación entre los derechos de unos y de otros, admitiendo un cierto grado de inconvenientes en aras a la calidad democrática de la sociedad y al respeto al contenido esencial de aquellos derechos.

Pero las molestias no son equiparables a otras situaciones en las que, **mediante actos que implican alguna clase de violencia sobre cosas o sobre personas, se suprime la libertad de ejercicio de otros derechos por parte de terceros a través de una severa alteración del orden público**.

La elección de tal forma de comportamiento, como la relatada en los hechos probados, **implica la aceptación por parte de sus autores de las consecuencias evidentes, necesariamente unidas a aquel, en cuanto a la alteración del orden, de forma que debe concluirse que entre sus finalidades estaba también la afectación de la paz pública**, entendida en la forma expuesta más arriba.

Por todo ello, el motivo se desestima en su integridad.

[...]

III. FALLO

SENTENCIA

Que **DEBEMOS DECLARAR Y DECLARAMOS NO HABER LUGAR** a los recursos de Casación por infracción de Ley y quebrantamiento de Forma, interpuestos por la representación procesal de los acusados Miguel Ángel, Camilo, Fabio, Juan, Raúl, José Enrique, Everardo, Maximino, Sixto, Juan Luis, Bartolomé, Patricia, Octavio, Vidal, Eliseo, Leonor, Máximo, Valentín y Ángel Daniel, y por la representación procesal de los acusados Epifanio y Pio, contra sentencia dictada por la Audiencia Provincial de Barcelona, Sección Vigésimo primera, en fecha 29 de Marzo de 2.010, en causa seguida contra los mismos y otros, por delito de desórdenes públicos.