

Declaran los tres imputados por los ruidos del Prat

Carmina Meneses

Los tres altos cargos del Gobierno y Aena que han declarado ante el juez por videoconferencia han dicho que cumplieron fielmente el estudio de impacto ambiental en la ampliación del aeropuerto del Prat, pese a admitir que la segunda configuración ha logrado reducir los ruidos.

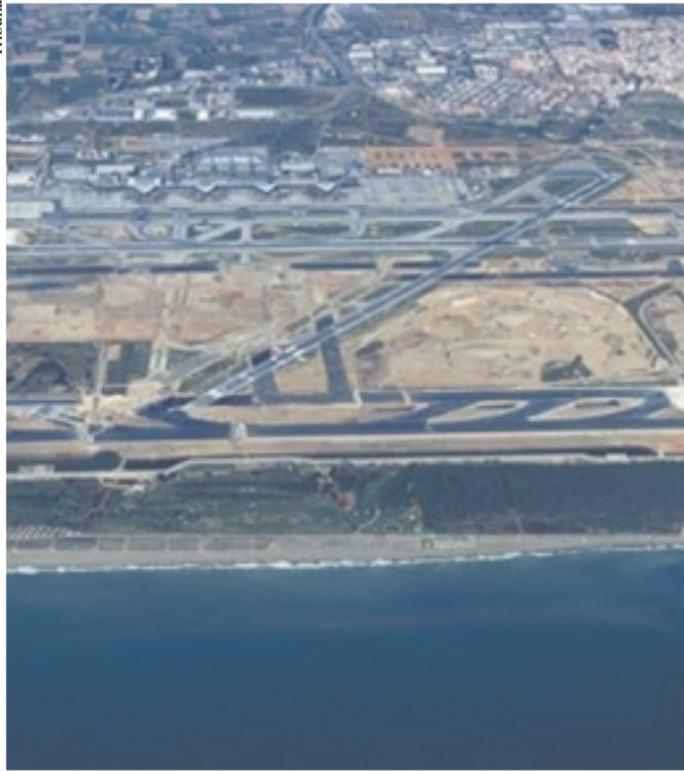
El presidente de Aena, **Manuel Azuaga**, el director general de Calidad Ambiental, **Jaime Alejandro**, y el director de Aviación Civil, **Manuel Bautista**, han declarado como imputados ante el juzgado de instrucción número 3 del Prat, en relación con la querrela por un delito contra el medio ambiente interpuesta por vecinos de Gavà y Castelldefels, por los ruidos que provoca el aeropuerto.

Según la defensa jurídica de Aena, "los máximos dirigentes del ente gestor del aeropuerto han cumplido escrupulosamente la Declaración del Impacto Medio Ambiental desde 2004, fecha desde la cual están al frente de este organismo". Los tres imputados insistieron en que "la ampliación del aeropuerto cumplió todas las cuestiones medioambientales relacionadas con las obras que se acordaron en el marco de la comisión de seguimiento, de la que forman parte el Estado, la Generalitat y los ayuntamientos de la zona".

Los imputados han sostenido que en octubre pasado se acordó un nuevo cambio en la configuración del aeropuerto, por el que los despegues se realizan desde la tercera pista, haciendo un viraje hacia el mar, y la principal se usa en los aterrizajes, lo que ha costado 20 millones de euros. Y han admitido que ese 'cambio de rol' de las pistas ha conseguido reducir los ruidos, sin mermar la capacidad operativa del aeropuerto, lo que en su opinión no implica que antes se estuviera incumpliendo la Declaración de Impacto Ambiental.

Precisamente este sistema de pistas segregadas es la configuración definida por los vecinos y Ayuntamientos implicados que piden que se mantenga una vez entre en funcionamiento la nueva terminal, prevista para el 2008.

El abogado de la Asociación de Vecinos Gavà Mar, **David Jurado**, expuso a la salida de los juzgados que los responsables de Aena y Fomento reconocieron que "en la puesta en marcha de la tercera pista había alternativas válidas que no se tuvieron en cuenta" y



que "no se hizo todo lo necesario para minimizar el impacto acústico de la infraestructura".

Por su parte, el abogado de los demandados ha negado estas declaraciones y ha matizado que "en ningún caso se superaron los límites acústicos previstos en la Declaración de Impacto Ambiental".

Las dos partes coinciden en afirmar que el cambio de configuración de pistas del aeropuerto ha contribuido a minimizar el impacto acústico del aeropuerto sobre las poblaciones vecinas. Pero **Jurado** ha lamentado que la nueva configuración se haya decidido "dos años después de que la gente haya tenido que sufrir las molestias de forma gratuita".

De cara al futuro, el responsable de Aena ha asegurado que se hará "todo lo posible" para compaginar el funcionamiento de las instalaciones aeroportuarias con las reclamaciones vecinales.

Aena ha pedido que se archive la causa, mientras que las asociaciones querellantes, la de Gavà Mar y Prou Soroll de Castelldefels, han solicitado que se continúe la investigación con la exploración médica de los vecinos afectados por los ruidos.

Continúa en la página 5

Aena ha pedido que se archive la causa, mientras que las asociaciones querellantes, la de Gavà Mar y Prou Soroll de Castelldefels, han solicitado que se continúe la investigación con la exploración médica de los vecinos afectados por los ruidos.

No niegan las molestias del aeropuerto

Para los tres altos cargos del Gobierno y Aena, que no han negado las molestias que pueda causar el aeropuerto, el impacto ambiental de toda infraestructura se va calculando a medida que entra en funcionamiento, lo que permite sobre la marcha incorporar cambios como el introducido con el 'cambio de rol' de pistas. De esta manera, "ha quedado demostrado que efectivamente había medidas y alternativas posibles que minimizaban los efectos acústicos de los aviones, y que por tanto durante dos años se ha provocado un daño innecesario y evitable a más de 300.000 personas que viven en siete municipios alrededor del aeropuerto", ha explicado el abogado de la Asociación de Vecinos Gavà Mar, **David Jurado**.

Respecto a las mediciones sonoras realizadas en la zona por encargo de los vecinos, que superan los 65 decibelios diurnos y 55 nocturnos establecidos en el estudio de impacto ambiental, los imputados han cuestionado los cálculos realizados, por ser "puntuales y no discriminatorios". En este sentido, han explicado que los límites de decibelios establecidos en la declaración de impacto ambiental son medias anuales, no el resultado de un momento determinado, y han señalado, además, que las mediciones deben efectuarse sólo del ruido de los aviones, excluyendo las del tren, el mar u otras fuentes sonoras.

Aena mantendrá la utilización de las pistas segregadas

Aena mantendrá el sistema de pistas segregadas después de la entrada en funcionamiento de la nueva Terminal Sur prevista para el 2008. El Ayuntamiento de Gavà ha defendido esta tesis que hace compatible el crecimiento del aeropuerto con la reducción de los ruidos en las zonas habitadas.

El anuncio de la prorrogación del sistema de pistas segregadas tuvo lugar en Madrid en una reunión mantenida entre el alcalde de Gavà, **Joaquim Balsera**, y el presidente de Aena, **Manuel Azuaga**. Durante la reunión el presidente de Aena le comunicó al alcalde la decisión de someter a valoración de la Comisión de seguimiento Ambiental del Aeropuerto la propuesta de continuar con el sistema de pistas segregadas después del 2008, año en que entrará en funcionamiento una nueva terminal de pasajeros.

Para el alcalde de Gavà, este compromiso "garantiza los derechos de las personas que vivimos cerca del aeropuerto y es el resultado de la voluntad de implementar las mejoras necesarias para asegurar que el crecimiento de esta infraestructura será progresivo y con cuidado del medioambiente a la vez que continuamos buscando soluciones para poder mantener este sistema de funcionamiento".



Los alcaldes de siete municipios firmaron un manifiesto conjunto.

“Este juicio demuestra que hay ciudadanos de primera y de segunda”

La asociación de vecinos de Gavà Mar y la Plataforma Prou Soroll han criticado que finalmente los imputados hayan declarado por videoconferencia

C.M.

La querrela contra el presidente de Aena, **Manuel Azuaga**, el director general de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, **Manuel Bautista**, y el director general de Calidad Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente, **Jaime Alejandro**, fue interpuesta por las asociaciones de vecinos de Gavà Mar y la playa de Gavà y por la Plataforma Prou Soroll de Castelldefels en el año 2004. Tanto la asociación de vecinos de Gavà Mar como la Plataforma Prou Soroll han lamentado que finalmente los imputados haya declarado por videoconferencia. “Este demuestra que aún en España siguen existiendo ciudadanos de primera y de segunda categoría”, afirma **Elisabeth Martínez**, presidenta de la asociación de vecinos de Gavà Mar. Y añade que “no pueden decir que cumplieron con la normativa de la Declaración de Impacto Ambiental, cuando a los dos años se gastaron 20 millones de euros para cambiar la configuración de las pistas por las molestias ocasionadas a los vecinos. Si lo hubieran hecho bien desde el principio y hubieran respetado todas las normas, los vecinos nos hubiéramos ahorrado dos años de sufrimientos. Aún así, ahora estamos mejor, pero todavía siguen ocasionan-

do molestias más de lo establecido”. **Elisabeth** concluye que “ahora la jueza es la que debe determinar si hay delito. Por nuestra parte, nuestro abogado ha pedido la comparecencia de los forenses para demostrar las afectaciones físicas y psíquicas que tienen los afectados por el ruido de los aviones”.

Por su parte, la portavoz de la Plataforma Prou Soroll, **Pilar Guerra**, ha denunciado la vulneración reiterada por parte de Aena del acuerdo al que se había llegado sobre la configuración del aeropuerto. Este acuerdo preveía que, como configuración preferente, los aviones aterrizasen en la pista principal desde la Zona Franca y despegasen por la tercera pista en dirección a Sitges, pero haciendo un giro inmediato al mar para no sobrevolar los núcleos habitados. Estaba previsto que en un 10% de las ocasiones, cuando las condiciones meteorológicas no lo permitiesen, los aviones sobrevolasen Castelldefels. “Sobrevuelan nuestras casas de manera sistemática, aunque no haya ni gota de viento los aviones no utilizan la configuración preferente. En lo que llevamos de mes, en doce días los aviones han sobrevolado Castelldefels”, ha señalado **Pilar**.



Los vecinos han organizado multitud de manifestaciones contra el ruido.