

Negociació d'intervencions públiques

Joan Subirats

# Conflicte i negociacions: La contaminació acústica de la tercera pista de l'aeroport del Prat i Gavà



---

4 rt CCAA

Autores:

Carmen Gómez Lozano

Nuria Toa Gavín

Índex

<b>1. Presentació del cas: introducció</b>	<b>2</b>
<b>2. Cronologia</b>	<b>3</b>
<b>3. Actors</b>	<b>7</b>
<b>4. Interacció entre els actors:</b>	
4.1.1 Fase 1. Planificació de l'ampliació de l'aeroport de El Prat fins la inauguració de la tercera pista.	<b>10</b>
4.1.2 Fase 2: Inauguració de la 3 <sup>a</sup> pista i mobilització ciutadana	<b>11</b>
4.1.3 Fase 3: AENA reconeix el seu impacte acústic i comença la negociació amb els veïns	<b>12</b>
<b>5. Conclusions</b>	<b>14</b>
<b>6. Entrevista: Vicepresident de la Associació de veïns de Gavà Mar</b>	<b>15</b>
<b>7. Bibliografia</b>	<b>21</b>
<b>8. Annexos:</b>	
8.1.1 Legislació: Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica(part contaminació aèria)	<b>22</b>
8.1.2 Definicions i mesures de la contaminació acústica	<b>24</b>
8.1.3 Propostes d'ampliació de l'aeroport	<b>27</b>
8.1.4 Proposta d'utilització de les pistes de l'aeroport a partir del 2008	<b>29</b>

## **1. Presentació del cas: introducció**

L'aeroport de El Prat gaudeix d'una ubicació privilegiada, a només tres quilòmetres del Port de Barcelona i molt proper al consorci de la Zona Franca. Aquest aeroport constitueix una peça clau per al desenvolupament de l'economia catalana, sobretot en matèria de negocis i turisme.

Des de 1992, amb la celebració dels Jocs Olímpics a Barcelona, el trànsit de passatgers a l'aeroport ha tingut un important ascens. Aquest futur projectat de l'aeroport comportava modernitzar-lo i preparar-lo per tal de convertir-lo en un important aeroport *hub* europeu, augmentant les seves connexions nacionals i internacionals. Totes aquestes actuacions es van planificar, concretant-se bàsicament en la construcció d'una nova terminal i una tercera pista per ampliar el camp de vol, a més d'altres infraestructures rellevants.

Per altra banda com tots els aeroports, l'aeroport de El Prat constitueix un focus de contaminació acústica important, però aquesta ubicació privilegiada des del punt de vista econòmic, no ho és tant des del punt de vista ambiental i concretament de qualitat de vida de les poblacions properes a l'aeroport. Això ha generat que les actuacions d'ampliació de l'aeroport agreugin els problemes ambientals relacionats amb ell.

Per poblacions com Gavà, Castelldefels i El Prat l'aeroport sempre ha sigut un veí, un veí sorollós, però és a partir de la posada en marxa de la tercera pista que la situació es torna inacceptable, sobretot per Gavà i concretament pels seus barris de platja. Les noves infraestructures aeroportuàries comporten un desenvolupament de l'economia catalana però també generen una important disminució de la qualitat de vida dels ciutadans concretament a les poblacions de Gavà i Castelldefels.

## 2. Cronologia

La contaminació acústica que pateixen les poblacions properes a l'aeroport de El Prat no és cap novetat. Però és a partir de les obres d'ampliació de l'aeroport, la construcció i posada en marxa de la 3<sup>a</sup> pista, quan aquesta problemàtica s'ha agreujat i s'ha concentrat molt especialment a les zones de platja de Gavà i Castelldefels. Així doncs parlem d'una problemàtica amb molta història, començant per les queixes dels veïns pels avions més antics i sorollosos (boeings i avions russos), passant per la problemàtica de la tercera pista i la seva configuració de vols, i amb la confluència d'altres conflictes relacionats com ara: l'ampliació de la xarxa natura 2000 al Delta del Llobregat i la disputa de competències per la gestió de l'aeroport.

Si ens centrem amb el conflicte de la contaminació acústica a Gavà Mar i la tercera pista de l'aeroport, els esdeveniments més rellevants segueixen la següent seqüència temporal:

- **16/4/1994:** es signa Pla Delta. Les institucions signants van ser: el Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient; la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya; l'Ajuntament del Prat de Llobregat; el Consell Comarcal del Baix Llobregat; la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona; i l'Ajuntament de Barcelona.  
Aquest pla proposa sis grans actuacions entre les quals es troba l'ampliació de l'aeroport.
- **Setembre de 1997:** es crea un grup de treball per estudiar les diverses alternatives d'ampliació de l'aeroport. Aquest grup està format per sis persones de perfil tècnic especialitzades en temes aeronàutics i mediambientals, totes elles formen part d'algun dels grups signants del Pla Delta. No hi ha cap representant de Gavà. Hi ha tres alternatives d'ampliació (annex 3, pàgina 26)
- **9/6/1998:** La generalitat, l'ajuntament de Barcelona i l'Ajuntament de El Prat acorden sobre la localització de la tercera pista. Però es manté un pacte de silenci., es farà públic quinze dies mes tard.
- **16/6/1998:** DEPANA proposa una alternativa per la localització de la 3<sup>a</sup> pista, que la situa a la mateixa distancia que proposen els ajuntaments però lleugerament en diagonal. Així les dues pistes no poden funcionar simultàniament.
- **26/3/1999:** al·legacions del Pla director de l'aeroport per part dels ajuntaments de Gavà i el Prat.
- **22/10/1999** el Ministeri de Foment va aprovar el Pla Director de l'Aeroport de Barcelona que havia elaborat AENA. El seu contingut va passar a ser conegut com PLA BARCELONA.
- Durant els **anys 1998-1999** es duen a terme reunions entre Gavà Mar i l'aeroport, també es convoquen diverses manifestacions en relació als avions més sorollosos que operen a l'aeroport del Prat.
- **16/3/2000:** El Síndic recrimina a l'Administració que autoritzi cases a prop de l'aeroport
- **23/3/2001:** L'estudi d'Impacte ambiental (EIA) de l'ampliació de l'aeroport a informació pública, obvia els problemes de soroll en les futures fases del barri de Gavà Mar.
- **Gener 2002:** Es publica la D.I.A. i l'Ajuntament de Gavà decideix que la recorrerà perquè no inclou les alegacions fetes al març del 2001 a l'EIA  
En matèria de soroll, la DIA exigeix a AENA que financii els dos primers anys la insonorització dels habitatges afectats, i els dos anys i mig següents la de les àrees afectades per les empremtes sonores. Aviació Civil i AENA hauran

d'elaborar un pla de control i gestió d'enlairaments i aterratges que minimitzi l'impacte acústic.

L'Ajuntament de Gavà no accepta que la DIA no estableixi cap mesura concreta i exigeixen que Gavà formi part de la CSAAB.

El mateix mes AENA dóna llum verda a la tercera pista

- **Març 2002:** L'Ajuntament de Gavà aconsegueix formar part de la Comissió
- **2002-2003:** construcció de la tercera pista
- **Inicis 2004:** Aprovació de la configuració OEST com a preferent
- **Agost 2004:** La sentència del TSJC critica la incoherència de l'Ajuntament de Gavà quan, d'una banda demana que els avions no volin sobre Gavà Mar per les molèsties que provoquen i, de l'altra, posa en marxa la urbanització del sector de Llevant Mar, la zona de pineda més propera a l'aeroport
- **28/9/2004:** Inauguració de la 3a pista. Es canvia la configuració de les maniobres i això fa que les poblacions de Gavà i Castelldefels pateixin més soroll. Si normalment els avions aterraven a la pista principal, venint de Barcelona, i s'enlairaven per la transversal direcció al mar, ara els enlairaments es faran en direcció sud, és a dir, cap a Gavà Mar i Castelldefels; els aterratges es faran igual, mentre que la pista transversal quedarà pràcticament inoperativa i només es farà servir en casos excepcionals.
- **Octubre de 2004:** Restringit l'ús de la tercera pista mentre Ajuntament i AENA conversen. Primera manifestació a l'aeroport
- **Novembre de 2004:** s'aprova l'edificació del nou barri de "Llevant Mar" en la part de Gavà més pròxima a l'aeroport.
- **11/11/2004:** Medi Ambient posa sonòmetres a Gavà Mar per conèixer l'impacte que provoca la 3ª pista.
- **20/11/2004:** La Fiscalia investiga la 3a pista. El fiscal de Medi ambient analitza si l'ús de la 3ª pista és un delictes contra la salut pública. Es realitza la segona manifestació a l'aeroport.
- **29/11/2004:** Reunió Comissió de Seguiment, sense cap acord.
- **30/11/2004:** L'Ajuntament de Gavà presenta un recurs contenciós - administratiu per demanar el tancament de la tercera pista. AENA assegura que compleix la DIA.
- **15/12/2004:** Primera reunió de l'AVV amb l'aeroport, sense èxit.
- **16/12/2004:** El Parlament de la Generalitat aprova per unanimitat una proposició no de llei que insta a les autoritats competents a complir la DIA de l'aeroport de El Prat.
- **18/12/2004:** Tercera manifestació a l'aeroport
- **22/12/2004:** ERC vol que s'aturi la urbanització de Llevant Mar.
- **5/2/2005:** Reunió Comissió de Seguiment. Medi Ambient presenta mesuraments acústics que confirmen els alts nivells de contaminació acústica.
- **9/2/2005:** El Congrés dels Diputats per unanimitat dona la raó als veïns de Gava Mar i insta al govern de l'Estat a implementar, màxim en tres mesos, totes les mesures correctores establertes a la DIA.
- **12/2/2005:** Quarta manifestació a l'aeroport
- **23/2/2005:** AENA reconeix en els seus estudis la greu contaminació acústica però continua sense aplicar el mandat del Congrés.
- **12/3/2005:** El Ministeri de Foment decideix reduir els vols a la tercera pista, només s'utilitzarà la 3ª pista en configuració EST, uns 20 dies l'any.
- **16/3/2005:** Llevant Mar continua en suspens, degut a un informe desfavorable d'Aviació Civil que considera que no es pot edificar una zona residencial tan a prop de l'aeroport.
- **19/3/2005:** Cinquena manifestació a l'aeroport.

- **8/4/2005:** Es crea una comissió tècnica amb representants dels ajuntaments de Gavà i Castelldefels, AENA, Ministeri de foment i la Generalitat de Catalunya, per minimitzar l'impacte acústic de la 3<sup>a</sup> pista.
- **16/4/2005:** Sisena manifestació a l'aeroport
- **20/4/2005:** Els lobbies econòmics exigeixen que la 3<sup>a</sup> pista operi al 100% perquè això frena l'economia catalana.
- **11/5/2005:** Proposició no de llei per unanimitat al Parlament de Catalunya que insta a la Generalitat a negociar amb el govern estatal la posada en marxa de les mesures correctores de la DIA. Mentrestant, que es reguli l'ús de la 3<sup>a</sup> pista.
- **13/5/2005:** Protesta sorpresa de veïns de Gavà Mar a l'aeroport
- **24/5/2005:** més de 100 denúncies a la Fiscalia per les molèsties de l'aeroport
- **19/7/2005:** El Jutjat de primera instància n<sup>o</sup>3 de El Prat admet la querella de l'AVV de Gavà Mar contra els tècnics d'Aeropuertos Nacionales i el director d'Aviación Civil. El jutge veu indicis de delictes ambiental.
- **28/7/2005:** AENA accepta la proposta de l'AVV de Gavà Mar.  
El 85% de les operacions es faran en configuració oest, els avions s'enlairaran per la tercera pista amb un gir cap al mar de 60°. El 15% de les operacions es faran en configuració est, els aterratges es faran per la pista principal i no per la 3<sup>a</sup>, s'utilitzarà aquesta configuració en situacions climàtiques adverses.
- **14/9/2005:** Els veïns de Castelldefels s'enfronten amb els de Gavà. Castelldefels vol que els aterratges es facin per la 3<sup>a</sup> pista venint des de Castelldefels, a Gavà Mar prefereixen que es facin per la pista principal. A partir d'aquest moment i fins l'actualitat Castelldefels realitza també protestes, concentracions, tallades de l'autopista per la contaminació acústica que li provoca aquesta configuració temporal. Més tard també s'afegeix Begues.
- **15/9/2005:** AENA accepta totalment la proposta de l'AVV de Gavà Mar
- **27/10/2005:** Entra en marxa el nou TMA de l'aeroport del Prat. Aquesta modificació dels procediments d'entrada i sortida dels avions provoca molèsties a Gavà Mar i Castelldefels.
- **14/11/2005:** La CSAAB aprova la proposta global.
- **16/11/2005:** Es preveu una segona ampliació de les pistes de l'aeroport de El Prat. L'ajuntament de Gavà demana participar en tots els fòrums institucionals on es planifiqui el futur de l'aeroport.
- **18/11/2005:** La Cambra de Comerç vol ampliar l'aeroport cap el mar
- **24/11/2005:** AENA preveu la posada en marxa de la nova terminal el primer trimestre del 2008
- **21/12/2005:** L'informe dels Mossos d'Esquadra sol·licitat per la Fiscalia de Medi Ambient afirma que el vol d'avions sobre el barri de Gavà Mar constitueix un delictes ecològic. Apunta a AENA com a responsable per permetre les operacions aèries sabent que incompleixen la normativa vigent. L'AVV de Gavà Mar va demanar el tancament cautelar de la 3<sup>o</sup> pista.
- **2/2/2006:** El ple de l'Ajuntament de Gavà aprova per unanimitat l'ús de pistes segregades
- **29/3/2006:** Es presenta l'informe tècnic de la configuració de les operacions en pistes segregades que garanteix la màxima operativitat amb el mínim impacte ambiental (annex 8.4, de la pàgina 28)
- **7/4/2006:** El Fiscal de Medi Ambient exigeix que es deixi d'aterrar per la 3<sup>a</sup> pista.
- **Abril del 2006:** es segueix parlant de la possible quarta pista.

- **5/5/2006:** Reunió de l'alcalde de Gavà amb el President d'AENA. L'alcalde proposa la creació d'una taula de seguiment formada per organismes i institucions implicades en el futur de l'Aeroport. I presenta la seva proposta de configuració de les operacions de les pistes segregades.
- **10/5/2006:** L'AVV de Gavà Mar denuncia la contaminació acústica a la Unió Europea.

### **3. ACTORS**

#### **AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria)**

La Entitat Pública Empresarial Aena, tal com fixa l'article 1 del seu Estatut, tindrà com a missió "contribuir al desenvolupament del transport aeri en Espanya i garantir el trànsit aeri amb seguretat, fluïdesa, eficàcia i economia, oferint una qualitat de servei acord amb la demanda de clients i usuaris, en el marc de la política general de transports del Govern". El seu objecte serà, doncs, la gestió dels aeroports civils d'interès general i de les instal·lacions y xarxes d'ajuts a la navegació aèria.

La Entitat Pública Empresarial AENA té personalitat jurídica pròpia i independent de la de l'Estat, plena capacitat jurídica, pública i privada, i patrimoni propi. Així mateix, està adscrit al **Ministeri de Foment**, el qual, d'acord amb el mandat que estableixi el Govern, fixarà les seves directrius de actuació, aprovarà el pla anual d'objectius, efectuarà el seguiment de la seva activitat i exercirà, sense perjudici d'altres competències, el control d'eficàcia, d'acord amb la normativa vigent.

Segons AENA, les perspectives de creixement a mitjà i llarg plaç, fins arribar a més de 40 milions de passatgers en 2020, fan necessària la ampliació de l'aeroport, amb la construcció d'una nova pista de vols - ja en servei -, una nova àrea terminal i el desenvolupament d'una àmplia zona de serveis.

AENA afirma en la seva documentació que aposta decididament per una gestió que minimitzi l'impacte acústic sobre la població i fomenti l'augment de qualitat de vida dels seus veïns. L'aeroport de Barcelona desenvolupa una gestió continuada de gestió del soroll perceptible per part de la població resident.

L'aeroport té instal·lat ja un sistema pel control del soroll ambiental denominat "Sistema de Monitoratge de Sorolls i Sendes de Vol" que es potenciarà en els propers anys. A més, està prevista la prohibició d'operació de les aeronaus més sorolloses.

Com resultat de les mesures que s'estan prenent i de la nova configuració del camp de vols, la superfície de sòl fora del recinte aeroportuari afectada per l'empremta de sorolls es reduirà fins un 30 per cent, malgrat que es doblarà el número de moviments d'aeronaus. A més, AENA ha comprat fins 50 hectàrees de sòl urbanitzable per a la seva conversió en una zona de protecció acústica.

#### **Cambrà de Comerç i empresaris**

Demanen que la tercera pista funcioni al màxim de les seves possibilitats. Les institucions que reclamen aquest ús són la Cambra de Comerç de Barcelona, la patronal de Foment del Treball, la Fundació Real de l'Automòbil (RACC) i el Cercle d'Economia.

La seva petició es recolza al·legant que degut a la contaminació acústica que pateixen les localitats de Castelldefels i Gavà, el funcionament normal de la tercera pista s'està veient perjudicat i obstaculitzat. Així demanen que la pista funcioni al màxim de la capacitat i que els possibles problemes de l'entorn es minimitzin sense afectar a aquest ple funcionament de les pistes de l'aeroport.



## **Generalitat de Catalunya i Ajuntaments de Barcelona i El Prat de Llobregat**

Aquests dos ajuntaments, juntament amb la Generalitat de Catalunya, signen l'acord bàsic per a l'ampliació de l'aeroport de Barcelona - El Prat, amb els estudis desenvolupats per AENA com a base del pla director.

Amb la posterior aprovació del Pla Director, en octubre de 1999, i la obtenció de l'aprovació de la Declaració de Impacte Ambiental, al gener de 2002, s'ha posat en marxa la tercera gran ampliació de l'aeroport de Barcelona, que suposa construir pràcticament un nou aeroport que duplicarà la capacitat actual.

### **(CSAAB) Comissió de Seguiment de les obres d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona**

En aquesta Comissió és on es decidiran les configuracions de vols, s'aprovaran les empremtes sonores i es decidiran les rutes de vol.

El fet que aquesta comissió tingui el poder de decisió de les configuracions dels aterratges i enlairaments dels avions la fa molt important per la contaminació acústica de Gavà, ja que és en aquestes operacions quan es pateixen els sorolls. Una configuració encertada pot estalviar als veïns de Gavà moltes molèsties ja que només planejant unes maniobres que no sobrevolin el municipi de Gavà (o ho facin el mínim possible), reduiria el soroll moltíssim.

### **Ajuntaments de Castelldefels i Gavà**

En un primer moment, l'Ajuntament de Gavà, d'acord amb l'ampliació de l'aeroport i la nova tercera pista, basant-se en les informacions que rep d'AENA, afirma que no hi haurà contaminació acústica.

L'Ajuntament de Gavà reacciona finalment i assumeix com a seves pràcticament totes les propostes de l'AVV de Gavà Mar en una declaració conjunta amb l'alcalde de Castelldefels (que inclou la possibilitat d'allargar la tercera pista sobre la llacuna de la Ricarda que l'AVV de Gavà Mar no comparteix).

Després de diverses negociacions, el mes de febrer del 2002, els Ajuntaments de Gavà i Castelldefels aconsegueixen entrar a formar part de la CSAAB des de la seva constitució.

### **AVV de Gavà Mar**

L'Associació de veïns de Gavà mar porta molts anys lluitant contra els sorolls dels avions que sobrevolen el municipi de Gavà. El fet de col·locar una tercera pista ha incrementat molt aquests sorolls, i encara que, segons l'AVV Gavà mar, aquests sobrepassen per molts decibels els màxims legals, les autoritats pertinents diuen que els sorolls emesos al municipi estan dins els límits, que en aquest cas seran 65 dB durant el dia i 60 dB durant la nit

Segons l'Associació de veïns de Gavà mar, l'aposta d'AENA per minimitzar l'impacte acústic de l'aeroport mai ha sigut pro-activa. S'afirma que AENA ha primat sempre l'operativitat de l'aeroport per sobre de la qualitat de vida de tot el seu entorn, i que només la pressió social, judicial i política, junt a la demostració empírica per part dels

tècnics de l'AVV de Gavà Mar que AENA podia minimitzar moltíssim el soroll que provoca l'aeroport, ha fet moure fitxa a AENA en aquesta direcció.

En la seva lluita, aquesta associació ha posat en marxa algunes denúncies per la via judicial, a més de les denúncies en medis de comunicació i de la posada en marxa d'assemblees, manifestacions i tot tipus d'actes per tal que es reconegui el problema.

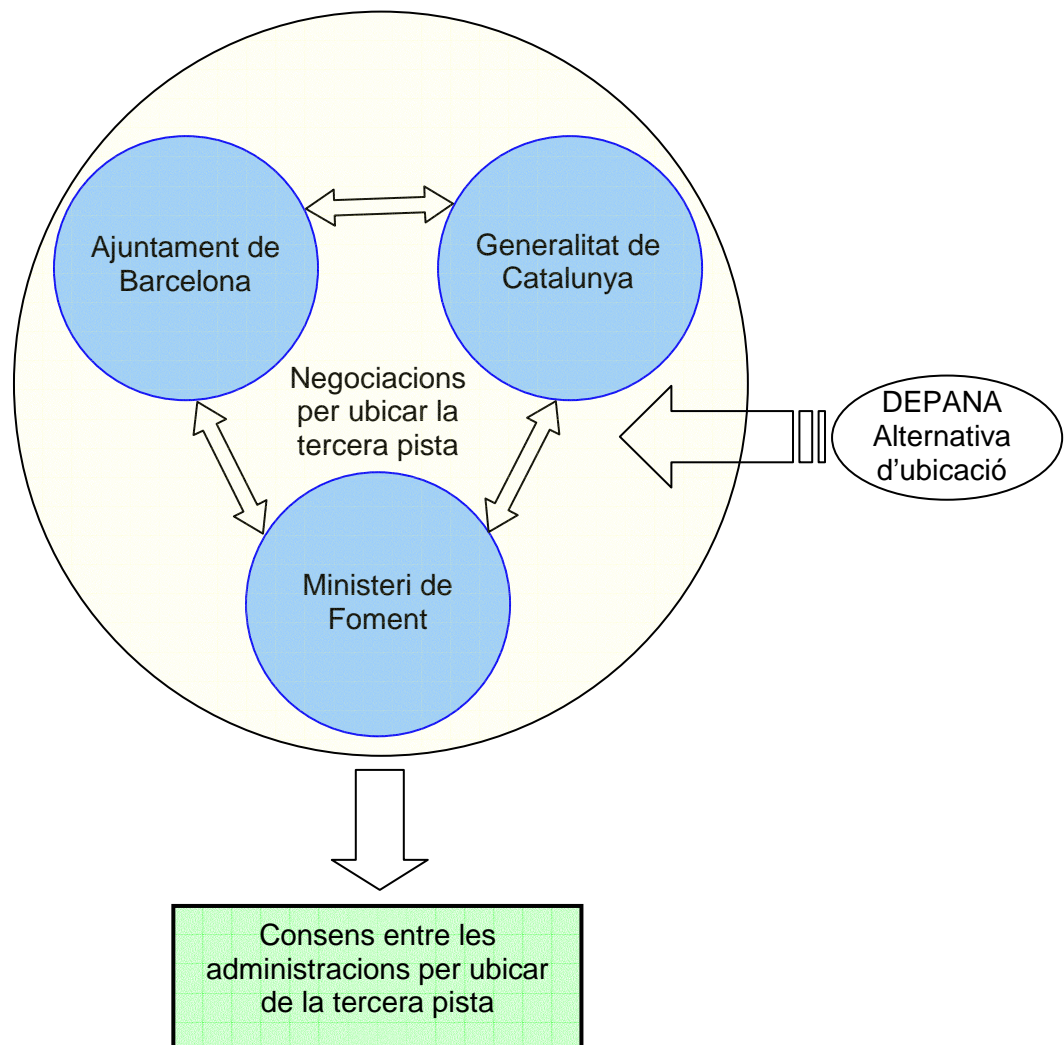
### **Mitjans de comunicació**

En aquest conflicte els mitjans de comunicació no han adoptat cap postura en concret, només les publicacions pròpies de l'associació de veïns o els ajuntaments tenen clara inclinació cap una banda o altra. De totes maneres, aquests medis han estat principalment vies de coneixement del conflicte,

## 4. Interacció entre els actors

### 4.1 Fase 1. Planificació de l'ampliació de l'aeroport de El Prat fins la inauguració de la tercera pista.

Des de l'any 1994, amb l'aprovació del Pla Delta, es va establir que l'aeroport de El Prat s'havia d'ampliar en un futur pròxim. Aquesta aprovació la van acordar les administracions públiques centrals i catalanes (el Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient; la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya; l'Ajuntament del Prat de Llobregat; el Consell Comarcal del Baix Llobregat; la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona; i l'Ajuntament de Barcelona). Durant els anys 1997 i 1998 es va concretar la ubicació de la tercera pista:



**Figura 1:** Negociacions i propostes per la ubicació de la tercera pista.

Es van presentar quatre alternatives principals de les quals, tres eren per part de les administracions públiques i la quarta per part de DEPANA. El procés de negociació es porta a terme de manera que DEPANA queda fora de les decisions i entre les administracions trien una de les seves propostes. Finalment es decideix ubicar la tercera pista paral·lela a la primera i situada a 1.350 metres de distància (era la proposta que defensava el Ministeri de Foment).

El pla Barcelona, realitzat per AENA, inclou la ubicació d'aquesta tercera pista i l'Estudi d'Impacte Ambiental corresponent, que tot i rebre diverses alegacions (en base a que no s'ha tingut en compte un estudi sobre els problemes de sorolls) deriva en la preceptiva Declaració d'Impacte Ambiental (DIA).

L'Ajuntament de Gavà, descontent amb la DIA decideix que la recorrerà ja que al·lega que aquesta no inclou mesures concretes contra la contaminació acústica.

En compliment del que estableix la pròpia DIA es crea la CSAAB, Comissió de Seguiment Ambiental d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona. Aquesta comissió es farà càrrec de les funcions de seguiment i control de les exigències de la DIA i la formen tots els organismes amb competències sobre l'Aeroport, inclosos els municipis afectats (encara que Gavà aconsegueix formar part d'aquesta dos mesos després de que s'aprovi la resolució per la qual es crea).

La CSAAB inicia les seves tasques i les porta a terme amb AENA com a organisme ponent en un clima de normalitat i casi consens fins la inauguració de la tercera pista.

## **4.2 Fase 2. Inauguració de la 3<sup>a</sup> pista i movilització ciutadana.**

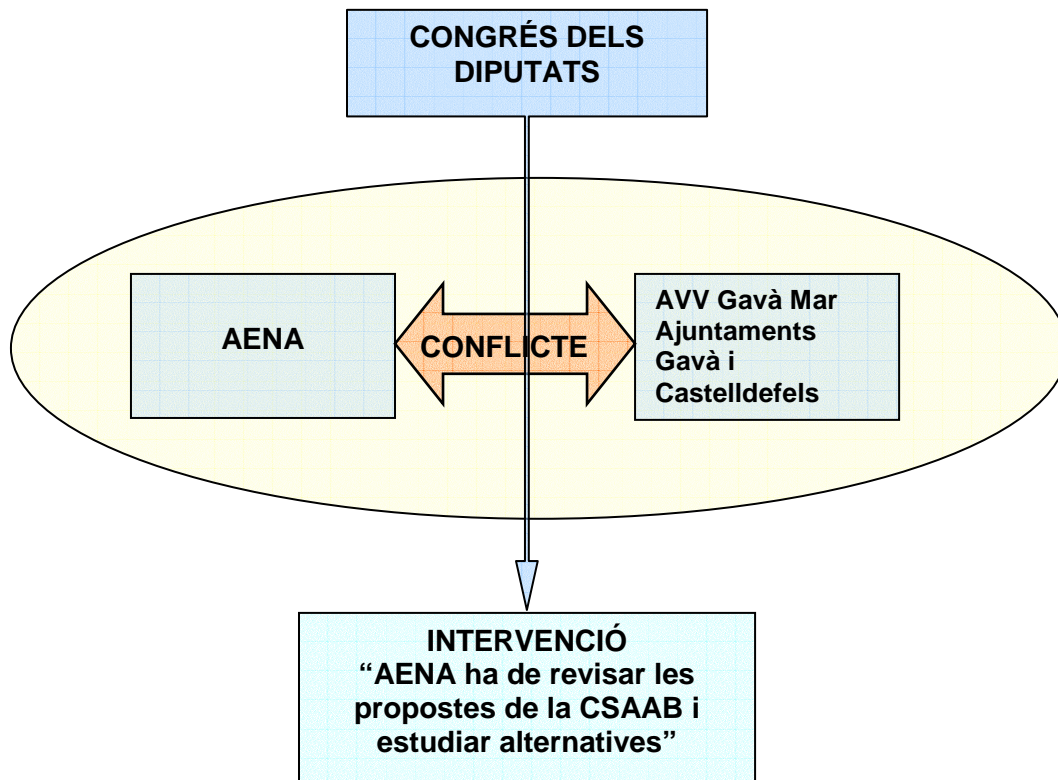
La construcció de la tercera pista es va dur a terme durant els anys 2002-2003 i l'aprovació de la configuració dels vols a principis del 2004. Finalment, al setembre del 2004 s'inaugura la tercera pista.

És a partir de la inauguració de la tercera pista quan es comencen a notar els primers desacords en la CSAAB, ja que les mesures que s'havien pres per minimitzar l'impacte acústic no es corresponien amb la realitat evident. En contra de la informació facilitada pels Ajuntaments de Gavà i Castelldefels (proporcionada per AENA), aquests municipis pateixen molts més sorolls que abans, ja que els avions no sobrevolen aquests espais de la manera que s'havia previst.

Per aquesta causa, els veïns de Gavà comencen tot un seguit de manifestacions a l'aeroport, que comencen poc després de la inauguració (al 2004) i encara continuen al 2006. A més de les mobilitzacions ciutadanes s'emprenen tot tipus d'accions judicials, hi ha declaracions públiques de responsables polítics denunciant incompliments, etc.

Davant aquesta situació l'ajuntament canvia la seva postura i recolza les propostes veïnals i demana nous estudis ambientals. En aquesta fase de la negociació els Ajuntaments de Gavà i Castelldefels s'uneixen per fer un front comú contra AENA.

Davant aquesta situació, el propi Congrés dels Diputats acaba per intervenir mitjançant la redacció i aprovació unànime dels grups polítics, d'una proposició no de llei instant AENA per tal que siguin revisades les propostes aprovades per la CSAAB i s'estudiïn altres propostes alternatives, ja que sembla que s'han incomplert els postulats de la DIA. Tot i estar enmig d'una situació tan delicada, des del govern de Gavà (PSC) s'aprova l'edificació de l'urbanització Llevant Mar, la més pròxima a l'aeroport, mentre l'oposició demana que s'aturi.

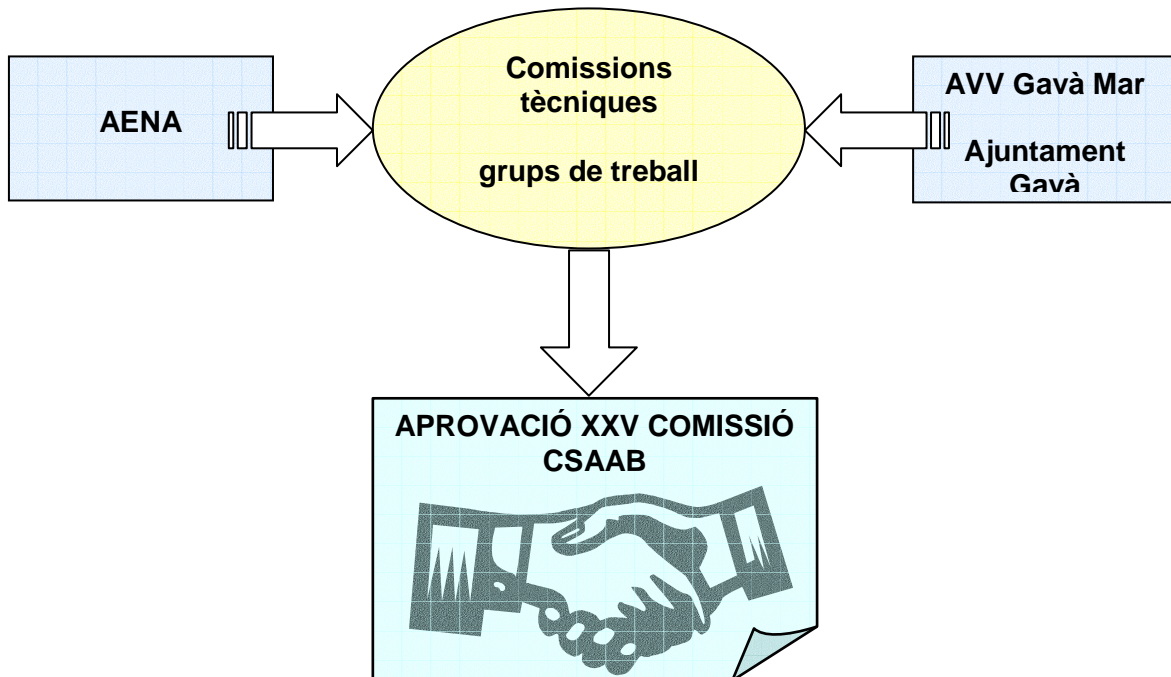


**Figura 2:** Conflicte i intervenció per part del congrés dels diputats.

#### **4.3 Fase 3. AENA reconeix el seu impacte acústic i comença la negociació amb els veïns.**

Davant aquesta situació, AENA i les administracions reaccionen i impulsen unes comissions tècniques i grups de treball amb els ajuntaments afectats, que condueixen, finalment, a la presentació d'una alternativa d'operació basada en el canvi de rol de pistes i que sense comprometre la operativitat de l'aeroport hauria de alleujar, de forma molt notable, la contaminació acústica de l'entorn. Aquesta alternativa es materialitza amb la signatura y aprovació per part de la XXV Comissió de la CSAAB el 19 de novembre de 2005 del nou escenari amb quasi un absolut consens.

Aquest pacte suposarà fer unes obres a l'aeroport, que duren aproximadament un any, i es calcula que per octubre del 2006 ja entraran en funcionament les rutes aèries pactades. D'aquí fins el 2008, que és quan es calcula que estarà construïda la nova terminal de l'aeroport (la més gran de totes i situada entre les dues pistes paral·leles) el conflicte entre Gavà i l'aeroport està solucionat, ara cal arribar a una solució respecte el que passarà amb la posada en funcionament de la nova terminal. De totes maneres, ja existeix una proposta feta pels tècnics de l'Ajuntament i l'AVV de Gavà Mar per la utilització de les pistes a partir del 2008.



**Figura 3:** Estructura del pacte entre AENA i l'Ajuntament de Gavà i l'AVV de Gavà Mar per l'utilització de les pistes fins el 2008.

## **5. Conclusions**

La problemàtica de la contaminació acústica produïda per l'aeroport continua avui dia, i el procés negociatiu encara no ha arribat al final. Actualment s'està en una fase intermèdia i temporal, a l'espera de que es dugui a terme la proposta de Gavà Mar. Caldrà veure en un futur com segueix el procés d'ampliació de l'aeroport i les seves negociacions.

Si fem un repàs del procediment descrit fins ara, cal assenyalar la importància que el capital té en les decisions, fins i tot públiques. Infraestructures com les d'un aeroport sempre generen impactes i cal aconseguir un equilibri entre els beneficis que genera i els inconvenients.

En el cas particular de Gavà Mar aquest suposat equilibri es va veure totalment descompensat. Això ha donat lloc a una llarga llista de conflictes que s'han hagut de resoldre "sobre la marxa" i sense la desitjada previsió.

Un aspecte important és la sensació que té la ciutadania d'allunyament amb l'administració responsable. I és que l'aeroport està gestionat per AENA (Ministeri de Foment), i per els ciutadans l'administració central sembla "llunyana". Per altra banda aquesta administració, en un principi pren decisions seguint la lògica de "si vols eficiència no segueixis una via participativa". És comú que aquests òrgans, amb capacitat de prendre decisions, es mirin la participació ciutadana amb cert escepticisme, i veuen el procés participatiu com una pèrdua de temps, de diners i que porta maldecaps, a més que en certa manera els fa perdre poder.

Però analitzant aquest conflicte podem considerar que aquesta convicció no és certa i que eficiència i participació són complementàries. De fet, una presa de decisions sense consens social i sense implicació ciutadana, com és el nostre cas, el que ha provocat és justament el contrari. Ha donat lloc a que la gent es mobilitzés i exercís una forta pressió social, fortament mediatitzada. Això ha provocat que tot el que es volia aconseguir amb una decisió autoritària, com la del principi, no s'hagi aconseguit perquè s'ha hagut de tornar a replantejar el procés negociatiu.

Per altra banda les relacions de la ciutadania amb el seu propi ajuntament tampoc han sigut sempre bones, i els ciutadans mostren desconfiança envers els seus representants municipals. Bàsicament per dos motius: les informacions falses que en un principi van donar als veïns referents a que la 3<sup>a</sup> pista, i el segon motiu és que l'ajuntament segueix tirant endavant l'urbanització de zones molt properes a l'aeroport, zones que inclouen Aviació Civil obliga a no construir-hi en elles.

Davant d'aquesta situació, a la ciutadania no li queda d'altre que mobilitzar-se per tal de defensar ella mateixa els seus drets de qualitat de vida. Però llavors, sorgeix un altre problema i és que en els mecanismes participatius els ciutadans tendeixen a representar-se a si mateixos i no el benestar general ni el llarg termini. És la dinàmica que s'està veient que segueix el conflicte en la seva última etapa. Actores com la ciutadania de Castelldefels i darrerament Begues, ara es mobilitzen i s'estan implicant més en el procés participatiu i sobretot reivindicatiu, perquè la solució acceptada, avui dia, els afecta més que abans i no reclamen un nivell de soroll zero, encara que això suposi que tota la contaminació acústica es concentri en un altre lloc que afectarà uns altres (Efecte NIMBY).

## **6. Entrevista al vicepresident de l'Associació de Veïns de Gavà Mar:**

### **1. Com es van plantejar els primers passos per a reivindicar la qualitat de vida a Gavà Mar?**

L'AVV de Gavà Mar es va crear fa 10 anys per donar resposta a la contaminació acústica i al perill que va suposar en aquell moment, un canvi de rutes que va aplicar l'aeroport del Prat.

Els tècnics de l'AVV de Gavà Mar van proposar les solucions per evitar aquell problema (bàsicament, l'allargament de la pista transversal) que després de manifestacions i negociacions es van adoptar.

Després de solucionar aquell problema, ha vingut la construcció de la tercera pista totalment encara cap a nosaltres i per tant, la generació d'un nou problema, aquesta vegada encara més greu.

Els nostres tècnics van proposar la solució que la CSAAB ja ha votat i que es posarà en marxa a partir de finals d'octubre de 2006.

Ja és la segona vegada que l'aeroport ens crea un problema i nosaltres aportem la solució.

Sabem que en el futur (quan l'aeroport tingui enllestida la nova terminal) l'aeroport vol passar a funcionar amb una gestió de pistes independents (això ens generaria un tercer problema). Aquesta és la nostra lluita actual, demostrar que no cal aquest funcionament i evitar la generació del tercer problema.

### **2. Quines activitats heu desenvolupat per reivindicar la disminució de la contaminació acústica?**

- Comptar amb una Junta compromesa i uns tècnics excel·lents
- Contactes amb tots els partits polítics per aconseguir preguntes i proposicions no de llei a l'Ajuntament de Gavà, al Parlament de Catalunya i al Congrés dels Diputats
- Reunions amb les Institucions implicades (Ministeri de Medi Ambient, AENA, Departament de Política Territorial, Ajuntament de Gavà, Ajuntament de Castelldefels, Cambra de Comerç, ...)
- Assemblees informatives al barri
- Construcció d'una pàgina web amb informació completa ([www.gavamar.com](http://www.gavamar.com))
- Manifestacions (a Gavà Mar, als plens de l'Ajuntament i a l'aeroport)
- Interposició d'una querrela criminal contra els responsables de la posada en marxa de la tercera pista
- Denúncia a la Unió Europea per la contaminació acústica
- Presència a tots els mitjans de comunicació possibles.

### **3. Des de l'associació de veïns es va negociar directament amb alguna institució pública o representant de l'aeroport?**

Sí, ho explico en les següents preguntes



**4. Va sorgir en algun moment algun mediador en el conflicte?**

No, potser públicament de cara a la galeria s'hi han presentat alguns polítics, però el que va fer canviar les tornes va ser una proposició no de llei presentada per ERC i aprovada per UNANIMITAT al Congrés dels Diputats a Madrid on s'obligava a AENA a estudiar les nostres propostes.

**5. Es va crear algun tipus de taula de debat o entorn on plantejar les demandes veïnals?**

El President d'AENA (Manuel Azuaga) és qui forçat per la proposició no de llei, va posar els seus tècnics a treballar conjuntament amb els dels ajuntaments (i els nostres) i paral·lelament va crear una taula política on prendre les decisions, per tant es va crear un grup tècnic i un grup polític.

**6. A partir de quin moment l'associació de veïns participa de forma activa en les decisions que van portar a l'elecció d'alguna de les alternatives plantejades?**

A partir de la creació d'aquesta comissió per part del President d'AENA. Cal dir que els estudis tècnics d'AENA van concloure que la proposta presentada per l'AVV de Gavà Mar no només era acceptable sinó que era millor inclús que la manera com actualment està funcionant l'aeroport del Prat. TREMENDO !!!! El grup polític anava analitzant les conclusions a les que anava arribant el grup tècnic, finalment la proposta acordada es va portar a votació a la CSAAB que és l'òrgan que té aquestes potestats.

**7. Quins van ser els moments de major popularitat i seguiment del moviment veïnal?**

La posada en marxa de la tercera pista va significar una autèntica revolució al barri, malgrat que portàvem anys avisant als veïns del que anava a passar, la gent es creia el que deia l'Ajuntament de Gavà (que no hi hauria ni sobrevol d'avions ni contaminació acústica).

La indignació de la gent es va traduir en una presència massiva a les manifestacions així com a forçar la suspensió d'un ple municipal a l'Ajuntament de Gavà per part de 300 veïns de Gavà Mar (pensa que som un barri de només uns 6.000 habitants).

**8. Es van sentir recolzats en les seves reivindicacions? En cas afirmatiu, per qui?**

No, inicialment vàrem estar més sols que la una. El nostre primer èxit va ser aconseguir posar-nos el barri a les nostres esquenes, després convèncer a l'Ajuntament de Gavà que havia de defensar les nostres propostes. A partir d'aquí, tots junts hem pogut anar avançant i aconseguint que les nostres propostes tiessin endavant.

### **9. Quines han estat les majors dificultats i quins actors han posar més impediments al procés de negociació?**

AENA ha dilatat en el temps totes les negociacions que ha pogut i s'ha resistit a negociar fins que el Congrés dels Diputats la va obligar.

El Ministeri de Medi Ambient no ha actuat com un ministeri independent sinó com un annexe més del Ministeri de Foment: una autèntica vergonya.

La Generalitat no s'ha mullat gaire en tot aquest assumpte, una grandíssima vergonya.

L'Ajuntament de Castelldefels no estava d'acord en una part de les configuracions aprovades a la CSAAB i va retrassar l'acord i per tant, les obres necessàries a l'aeroport, uns 3 mesos. Uns 3 mesos preciosos que ens hauríem estalviat de soroll.

L'Ajuntament del Prat ha frenat tot el que ha pogut l'ús de la pista transversal que és la que millor qualitat de vida ens dona tant a Gavà Mar com a Castelldefels.

### **10. Quines relacions ha hagut amb l'ajuntament de Gavà? Han anat millorant o empitjorant les relacions amb aquest?**

Al principi, ens van menysprear completament.

El temps els va posar al seu lloc, tot el que vàrem dir què passaria, va acabar passant i van haver de donar-nos la raó, demanar excuses i demanar que els nostres tècnics passessin a ser els tècnics de l'Ajuntament. Aquest és un punt clau perquè ens assegurem que l'Ajuntament defensarà el mateix que nosaltres.

Nosaltres no hem volgut mai fer d'oposició a l'Ajuntament, sempre els hem volgut anar guiant en la direcció correcta; però determinades actituds dels que gestionen un Ajuntament amb majoria absoluta acaben provocant problemes.

Actualment, veiem que l'Ajuntament treballa molt lentament en aquest assumpte. Tenim molt clar el full de ruta que cal seguir actualment però no aconseguim que l'Ajuntament acabi d'espavilar i veiem actituds que no ens acaben d'agradar, entenem que la política té molts 'entresijos' però nosaltres som simplement veïns que portem molt temps en aquesta lluita i que volem que es remati la feina.

### **11. Queda pendent alguna reivindicació sobre el cas? Les reivindicacions actuals corresponen amb les demandes inicials o s'han ajustat al marc negociatiu?**

Actualment s'estan fent unes obres a l'aeroport que han de permetre a partir del mes d'octubre la posada en marxa de les rutes aèries que minimitzaran (que no eliminaran) l'impacte acústic sobre El Prat, Gavà Mar i Castelldefels.

Si ens haguessin fet cas des del principi, aquestes obres s'haurien fet paral·lelament a la construcció de la tercera pista i mai hauríem hagut d'aguantar els 2 anys de suplici que portem.

Queda pendent decidir com operarà l'aeroport una vegada estigui acabada la nova terminal que s'està construint a l'aeroport de Barcelona (probablement a finals del 2008), si s'opta pel sistema de pistes independents, El Prat, Gavà Mar i Castelldefels tornarem a tenir els mateixos problemes que en l'actualitat.

Els nostres tècnics treballen per demostrar que no és necessari aquest funcionament per l'aeroport de Barcelona.

## **12. Quin és l'estat actual de l'urbanització Llevant Mar?**

És un projecte dissenyat per l'Ajuntament de Gavà amb més de 200 vivendes, un hotel, una residència de la tercera edat i un tram de passeig marítim. Aquest projecte s'ha intentat dur a terme diverses vegades, actualment està totalment planejat però està aturat per un informe desfavorable de la Direcció General d'Aviació Civil.

Entenem que si en un futur, les noves rutes milloren la qualitat de vida a Gavà Mar, l'Ajuntament de Gavà intentarà tirar-lo endavant de nou.

## **13. Formen part de la plataforma Prou Soroll? Quines relacions tenen amb aquesta i qui la compona?**

No, la plataforma Prou Soroll és una plataforma de bastant recent creació (finals de l'any 2005) i sobre tot, està formada per veïns de Castelldefels, majoritàriament de la part de la platja.

Varem tenir una reunió amb ells fa uns mesos per intercanviar opinions, però ells estan més centrats en lluitar contra el soroll actualment existent i nosaltres estem més centrats en lluitar contra el soroll que podem sofrir tots quan es posi en marxa la nova terminal.

Veiem tres períodes:

- 1- L'actual
- 2- Quan entri en marxa les noves configuracions
- 3- Quan es posi en servei la nova terminal

El període 2 ja el tenim negociat i s'estan fent les obres, el període 1 el donem per perdut, sabem que AENA no acceptarà rebaixar l'operativitat de l'aeroport, la Plataforma prefereix lluitar contra aquest escenari. Nosaltres ens centrem en el 3 que és el futur de tots.

De la proposta global que la CSAAB va aprovar ells discrepen d'una de les operatives, t'ho explico més abaix.

## **14. Les reivindicacions en quant a contaminació acústica són més escoltades venint de l'associació de veïns o des de la plataforma?**

Nosaltres tenim un cert prestigi, portem molts anys en aquest tema i les persones que estan ben ficades en l'assumpte, saben que aquí hi ha gent molt ben preparada.

Comptem amb un lideratge excepcional que és el de la nostra Presidenta que ha sabut crear i motivar un equip de gent al seu voltant amb ella al capdavant, sense ella, tot hauria sigut molt diferent.

## **15. Quines coses canviàrieu si s'hagués de tornar a produir la negociació des del principi?**

Probablement, les primeres manifestacions a l'aeroport que van suposar un col·lapse important haurien d'haver sigut d'una altra manera per no causar molèsties als

ciutadans però la indignació que hi havia en aquell moment en els veïns de Gavà Mar contra AENA era molt però que molt forta.

#### **16. Des de la plataforma estan satisfets amb els resultats obtinguts fins ara?**

Nosaltres no estem satisfets al 100% perquè no sempre s'aconsegueix tot el que un vol. Per exemple, no hauríem posat la tercera pista on està i així ens hauríem estalviat molts problemes.

Un dels lemes de la Plataforma és "cap soroll per ningú", desgraciadament amb l'aeroport actual que ens han construït això és impossible. Sempre hi ha d'haver soroll en alguna zona.

La proposta de l'AVV de Gavà Mar sempre va ser la de minimitzar el soroll i per això cal repartir-lo, no pot ser que sempre hi hagi soroll a les mateixes zones. La proposta global que va acceptar AENA compleix aquests paràmetres.

Si apliquem els paràmetres de la Plataforma de cap soroll a Castelldefels, això vol dir que tot el soroll amb l'aeroport actual hauria d'anar a Gavà Mar i això és inacceptable.

Amb la proposta que s'ha aprovat a la CSAAB hi haurà soroll a Gavà Mar i a Castelldefels però molt mínim comparat amb l'actual, tots hi sortim guanyant, encara que cap de nosaltres aconseguim eliminar tot el soroll.

Hi ha una opció tècnica per eliminar completament el soroll de Gavà Mar i traslladar-lo tot a Castelldefels, mai ens hem plantejat adoptar-la, sempre hem apostat per una proposta que fos la millor per tot el litoral del Baix Llobregat en global i fins i tot, AENA així ho ha reconegut.

Si jo defenso soroll 0 a Gavà Mar, la plataforma defensa soroll 0 a Castelldefels, els veïns del Prat defensen soroll 0 al Prat, és impossible arribar a cap acord i per tant, llavors AENA tira pel dret i ens mortifica a tots. Crec que tot el temps que portem en aquesta lluita ens fa veure-ho d'una manera global a la que estem convençuts que hi acabaran arribant algun dia la resta d'actors del conflicte.

#### **17. Quina és la situació actual, és a dir, en quin punt estan les negociacions?**

La contesto junt amb la 18

#### **18. Tenint en compte que la 3<sup>a</sup> pista ja està construïda i en funcionament, quina solució creu que és la que més beneficia a tots?**

La proposta global que va acceptar AENA (i que té el seu origen a l'AVV de Gavà Mar) és la millor possible tant des del punt de vista operacional de l'aeroport com des del punt mediambiental.

El que demanem és que no es modifiqui aquesta operativa quan entri en servei la nova terminal, sinó tota la feina feta haurà servit per res, haurem tingut 2 o 3 anys de pau i després, tornem a començar.

A més, ara es parla d'ampliar l'aeroport al mar, pot ser una bona solució, sempre i quan ens expliquin que pensen fer amb la resta de pistes existents, ens poden vendre una ampliació al mar com la solució als nostres problemes i després trobar-nos que no perquè les pistes antigues es continuïn utilitzant amb operatives que ens generin molèsties.

Nosaltres continuarem endavant amb la nostra querella criminal perquè un dels nostres objectius és aconseguir que un Jutge declari il·legals els aterratges per la tercera pista de l'aeroport del Prat en configuració EST i així evitar que es facin mai més.

Si ho aconseguim, haurem eliminat l'operativa de totes les que fa l'aeroport que més soroll genera i a més, haurem impedit que l'aeroport funcioni amb pistes independents, haurem salvat tot el litoral del Baix Llobregat.

## **7. Bibliografia**

<http://www.aena.es/>

<http://www.amics21.com/laveritat/330.htm>

<http://www.castelldefels.com/aeroport/>

<http://www.gavamar.com/>

<http://www.gencat.net/>

<http://www.kasalprat.org/ECOLOGIA/20050424tercerapistamaxim.htm>

[http://www.sorolls.org/queixes/q\\_7\\_10\\_2004-accca.htm](http://www.sorolls.org/queixes/q_7_10_2004-accca.htm)

De la pàgina web [www.gavamar.com](http://www.gavamar.com) s'han extret els dossiers de premsa que recullen tota la informació relacionada amb el conflicte.

## 8. Annexos

### 8.1 Legislació

En matèria de contaminació acústica tenim la Llei 16/2002, de 28 de juny, de protecció contra la contaminació acústica que en el seu annex 2 determina els nivells d'avaluació de la immissió sonora a l'ambient produïda pel transport aeri. És interessant conèixer els límits de dB permesos especificats a l'apartat nivell d'immissions.

### **ANNEX 2. DETERMINACIÓ DELS NIVELLS D'AVALUACIÓ DE LA IMMISSIÓ SONORA A L'AMBIENT EXTERIOR PRODUÏDA PEL TRANSPORT AERI**

#### **1. Àmbit d'aplicació**

**1.1.** La immissió sonora a l'ambient exterior de les infraestructures de transport aeri, als efectes d'aquesta Llei, s'avalua en els receptors situats en llurs entorns.

**1.2.** El soroll dels tallers de reparació, de les empreses de manteniment i explotació i similars s'assimila al soroll de les activitats (s'avalua d'acord amb l'annex 3).

#### **2. Nivells d'avaluació**

Els nivells d'avaluació es determinen amb el compliment alhora dels nivells d'immissió i els nivells d'immissió màxims.

#### **3. Nivells d'immissió**

Zona de sensibilitat	Valors límit d'immissió		Valors d'atenció	
	Lar, en dB(A)		Lar en dB(A)	
	Dia	Nit	Dia	Nit
A, alta	60	50	65	60
B, moderada	65	55	68	63
C, baixa	70	60	75	70

##### **3.1. Períodes d'avaluació**

El nivell d'avaluació es calcula per al període següent:

- a) L'horari diürn, període comprès entre les 7 i les 23 h (960 min).
- b) L'horari nocturn, període comprès entre les 23 i les 7 h (480 min).

##### **3.2. Càlcul del nivell d'avaluació, LAr**

El nivell d'avaluació es calcula a partir de mesuraments que incloguin tot el període horari d'un dia representatiu de trànsit de punta mitjà, d'acord amb l'expressió següent:  $LAr = LAeq, T on$ :  $LAeq$  és el nivell de pressió sonora continu equivalent ponderat A, mesurat durant el període establert.

#### **4. Nivells d'immissió màxims**

Per a les infraestructures de transport aeri, a més dels nivells d'immissió LAr, és aplicable el nivell d'immissió màxim de soroll mitjà,  $LAmix$ , que és la mitjana energètica del nivell de soroll màxim d'un nombre de sobrevols o de passades.

Zona de sensibilitat	Valors límit d'immissió L <sub>Amax</sub> , en dB(A)	Valors d'atenció L <sub>Amax</sub> en dB(A)
A, alta	80	85
B, moderada	85	88
C, baixa	90	93

### **5. Lloc de mesurament**

**5.1.** En les edificacions, el nivell d'avaluació del soroll a l'ambient exterior es mesura situant el micròfon al mig de la finestra completament oberta de les dependències d'ús sensibles al soroll (dormitoris, sales d'estar, menjadors, despatxos d'oficina, aules escolars o d'altres dependències assimilables).

**5.2.** En les zones encara no construïdes però destinades a l'edificació, es mesura preferentment situant el micròfon entre 3 i 11 m d'altura i en el pla d'emplaçament de la façana més exposada al soroll.

**5.3.** A peu de carrer es mesura situant el micròfon entre 1 i 2 m de distància de les façanes i aproximadament a 1,5 m d'altura. Als valors que s'obtinguin se'ls aplica la correcció de sostreure de 3 a 5 dB(A), atenent les característiques de l'edificació de l'indret.

**5.4.** A camp obert es mesura situant el micròfon, com a mínim, entre 20 i 30 m de distància de les vores de la infraestructura i aproximadament a 1,5 m d'altura.

### **6. Condicions de mesurament**

Els nivells d'avaluació es determinen en condicions meteorològiques representatives de l'indret on es mesura, usant sempre una pantalla antivent i al damunt d'un ferm suposadament sec.

### **7. Comprovació de funcionament de l'equip**

Abans d'efectuar el mesurament s'ha d'ajustar l'equip al nivell de pressió acústica de referència, mitjançant un calibrador sonor o un pistòfon, i s'ha de comprovar que aquest nivell es manté després del mesurament.



## **8.2 Definicions i mesures de la contaminació acústica**

El Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya defineix la contaminació acústica com *"l'increment significatiu dels nivells acústics del medi i és un dels factors importants de deteriorament de la qualitat ambiental del territori"*

Les mesures per avaluar els nivells de soroll es fan mitjançant els sonòmetres. Aquest aparell mesura el nivell de soroll que hi ha en un lloc i en un moment determinats i serveix per verificar amb garanties el compliment de normatives i ordenances de soroll.

### **Paràmetres de mesurament**

Nivell de pressió ponderat (**LpA**): per mesurar sorolls amb poca variació temporal.

Nivell de soroll continu equivalent (**LAeq,T**): permet referir un soroll variable, en un interval T, al nivell de pressió sonora equivalent al d'un soroll continu.

Nivells estadístics (**LAN,T**): En acústica, s'anomenen paràmetres estadístics els nivells sonors que han estat ultrapassats durant un percentatge determinat del temps de mesurament. Per exemple, LA90 45 significa que durant el 90% del temps els nivells són superiors a 45 dB(A). El nivell LA90 d'un soroll és conegut com el soroll de fons.

Nivell d'avaluació (**LAr,T**): És el nivell de pressió sonora continu equivalent ponderat A referit a un interval de temps determinat que té en compte ajustos o penalitzacions, entre d'altres, segons el caràcter tonal i la presència de sorolls impulsius.

### **Mesuraments sonomètrics a Gavà Mar**

- **Medicions d'uns estudiants**

El 6 d'abril del 2006, un grups d'estudiants van anar a fer unes pràctiques per tal de avaluar el nivell de soroll que hi ha a la zona de Gavà Mar.

A continuació, incorporem un resum de les dades obtingudes, facilitades per una de les estudiants.

Hora d'inici:	10:47
Hora final:	11:40
Interval:	0:53
No. Vols:	27
Freq. Pas:	<b>2,0</b> min.

Els registres obtinguts mitjançant el sonòmetre durant el pas dels avions van ser:

#### **Registre vols**

	Start time	End time	Elapsed time	Overload [%]	LAeq [dB]	LAIMax [dB]	LAIMin [dB]	Registre
Value			25	-0	73,3	80,5	56,5	
Time	09:48:04	09:48:29	0:00:25					2
Value			22	-0	73,7	80,9	55,3	
Time	09:52:08	09:52:30	0:00:22					4
Value			22	-0	75	81,9	58,6	
Time	09:57:37	09:57:59	0:00:22					5
Value			23	-0	74,8	82,8	57,1	
Time	10:00:40	10:01:03	0:00:23					6
Value			25	-0	77	84,4	55,5	
Time	10:03:55	10:04:20	0:00:25					7

Value			23	-0	70,8	78,4	59,1	
Time	10:12:06	10:12:29	0:00:23					11
Value			25	-0	73,1	80,1	56,7	
Time	10:13:24	10:13:49	0:00:25					12
Value			22	-0	75,8	84,1	60,1	
Time	10:14:46	10:15:08	0:00:22					13
Value			25	-0	73,5	80,1	55,4	
Time	10:16:04	10:16:29	0:00:25					14
Value			27	-0	73,1	81,3	52,5	
Time	10:17:13	10:17:40	0:00:27					15
<b>Mitja</b>			<b>23,9</b>		<b>74,3</b>	<b>81,8</b>		

Els registres obtinguts pel soroll de fons van ser:

### Registre fons

	Start time	End time	Elapsed time	Overload [%]	LAeq [dB]	LAIMax [dB]	LAIMin [dB]
Value				-0	58	84	48,6
Time	09:49:38	09:50:21	0:00:43				
Value				-0	52,2	59,9	48,9
Time	10:05:12	10:05:53	0:00:41				
Value				-0	52,8	58,5	48,4
Time	10:18:28	10:18:50	0:00:22				
Value				-0	54,1	61,3	49,7
Time	10:19:26	10:20:29	0:01:03				
Value				-0	55,3	78,5	47,7
Time	10:20:58	10:22:00	0:01:02				
Value				-0	52,4	68	49,7
Time	10:22:41	10:23:30	0:00:49				
Value				-0	54,4	72,7	49,4
Time	10:28:29	10:29:09	0:00:40				
Value				-0	55,6	80,4	48,2
Time	10:06:38	10:07:26	0:00:48				
Value				-0	55	63,4	49,7
Time	10:08:12	10:09:08	0:00:56				
<b>Mitja</b>					<b>54,8</b>		

Es van realitzar els següents càlculs:

Període diürn = 7 - 23 h (960 min)

1 avió cada 2 minuts = 480 aterratges/dia

Temps mig durada aterratge = 23,9 191,2 minuts al dia amb soroll avions

Soroll de fons 768,8 minuts amb nivell de soroll de fons

Nivell de soroll

74,3

54,8

LAr = LAeq,T

LAr =  $10 \log 1/960 (191,2 \cdot 10(7,43) + 768,8 \cdot 10(54,8))$

**LAr = 67,5**

Cal recordar que l'escala per mesurar el soroll (els decibels) segueixen un ordre logarítmic.

Aquestes dades evidencien el fet de què Gavà Mar pateix contaminació acústica. Si recordem els límits establerts per la llei 16/2002 en l'annex 2, una zona de sensibilitat B (moderada), és a dir totes les zones properes als aeroports, tenen el màxim de soroll (Lar) establert en 65dB durant el dia, que és quan es van prendre les mesures. I les dades donen un resultat final de 67.5 dB.

Pel que fa el nivell d'immissió màxim (LA max) en 85 dB, aquest valor en els enregistraments no es va superar però es van arribar als 84.4dB, i no és molt difícil imaginar que en un període més llarg de temps en la pressa de mesures aquest valor també es pogués arribar a superar.

• **Medicions d'AENA**

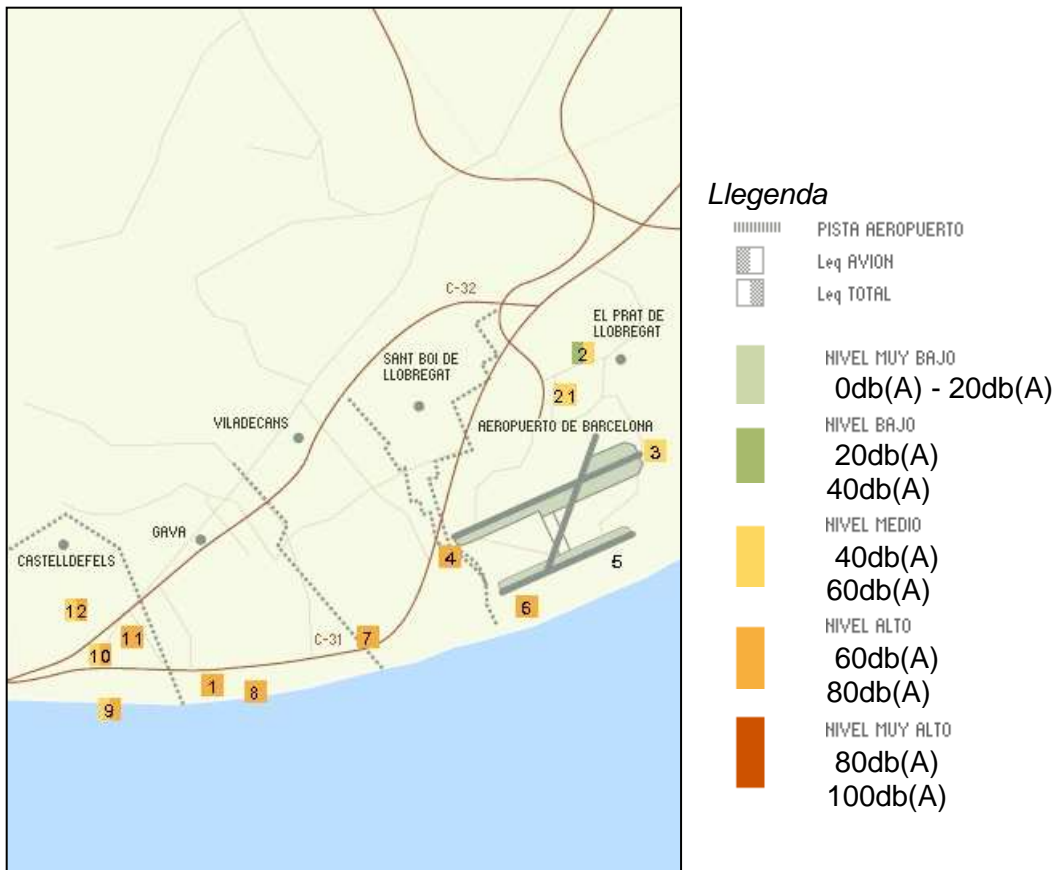
AENA posa a informació pública les medicions acústiques realitzades per la seva part en diferents llocs propers a l'aeroport, aquestes dades es poden consultar a la seva web.

Si consultem el mateix dia que es van realitzar les altres mesures (6/4/2006) , les dades facilitades per AENA de la seva estació de control ubicada a Gavà Mar (policia local) són:

	LEQ dia		LEQ noche	
	Total	Aviòn	Total	Aviòn
6/7/06	64.9	53.1	58.5	46.1

Les dades d'AENA són inferiors a les obtingudes pels estudiants, i tot i que no superen el màxim legal estan molt a prop, gairebé al màxim de decibels. En altres consultes realitzades els sonòmetres d'AENA han enregistrat nivells de soroll superiors als permisos a la zona de Gavà Mar, aquestes dades també són públiques.

A continuació adjuntem el mapa elaborat per AENA on es representen els diferents nivells de soroll que afecten a les poblacions properes a l'aeroport.



### **8.3 Propostes d'ampliació**

L'any 1997 es planteja el tema de l'ampliació de l'aeroport de El Prat, el grup de treball es planteja tres alternatives, que són:

**1. Potenciació d'un sistema multi-aeroportuari Barcelona-Reus-Girona mantenint l'aeroport de El Prat.**

El grup de treball ho descarta perquè determina que només un 10% del mercat té un potencial teòric per operar des de Reus i Girona, xifra que queda lluny de la capacitat necessària a desenvolupar.

**2. Construcció d'un nou aeroport amb major capacitat**

El grup de treball ho descarta perquè considera que des del punt de vista físic no sembla concebible la ubicació d'un nou aeroport en l'àmbit geogràfic en el que seria efectiu, i que a més, situar-lo fora d'ell, provocaria una alteració crítica en l'equilibri territorial de Catalunya

**3. Ampliació de l'aeroport de el Prat. Dins d'aquesta possibilitat es plantegen tres opcions per ubicar una 3<sup>a</sup>pista.**

**Opció A. Pista paral·lela a la pista transversal.**



Es descarta perquè provocaria majors afectacions sonores sobre els municipis propers de Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat i El Prat de Llobregat i la nova pista tindria restriccions d'aterratges i enlairaments.

**Opció B. Pista paral·lela a la 07-25 pista principal en el costat terra.**



Es descarta perquè provocaria problemes de contaminació acústica sobre El Prat i a més resulta tècnicament inviable per la presència del Massís del Garraf.

**Opció C. Pista paral·lela a la pista principal en el costat mar.**

Aquesta opció era la preseleccionada i també es plantejaven diverses localitzacions a diferents distàncies, es van arribar a plantejar fins a cinc distàncies diferents.

**Opció C.1 – Pista situada a menys de 1.035 metres de la principal**

Com queda poc espai entre les dues pistes paral·leles es limita el desenvolupament de la nova terminal i l'aeroport no podria funcionar amb pistes independents.

***Opció C.2 – Pista situada a 1.035 metres de la principal***

L'aeroport tampoc podria funcionar amb pistes independents ni tampoc establir la nova terminal, a més la pista transversal estaria inutilitzada per les obres. Però aquesta ubicació minimitza impactes sobre el litoral i les pinedes. Aquesta opció era la preferent pels Ajuntaments de Barcelona i el Prat. La longitud màxima de la pista seria de 2800m.

***Opció C.3 – Pista situada a 1.190 metres de la principal***

L'aeroport tampoc podria funcionar amb pistes independents, es mantindria la pista transversal i la nova pista tindria una longitud màxima de 2650m. Aquesta opció era la preferent per la Generalitat de Catalunya.

***Opció C.4 – Pista situada a 1.350 metres de la principal***

L'aeroport podria funcionar amb pistes independents i permet la construcció de la nova Terminal, la pista transversal no es veu afectada i la longitud màxima de la nova pista seria de 2800m. Aquesta opció era la que defensava el ministeri de Foment.

**Opció C.5 – Pista situada a 1.500 metres de la principal**

És la opció que millor facilita el camp de golf i la construcció de la nova Terminal però és la que més afecta a les zones naturals protegides i a la franja del litoral. Aquesta opció era la primera opció que recolzava el Ministeri de Foment.

Finalment es decideix situar la tercera pista paral·lela a la pista principal en el costat mar a una distància de 1.350 metres i amb una llargada de 2.660 metres. Com que aquesta pista és curta (està encaixada entre les llacunes de La Ricarda i El Remolar) es decideix ampliar la pista principal des dels 3.108 metres fins els 3.743 metres i eixamplar-la fins els 60 metres

### **8.4 Proposta d'utilització de pistes de l'aeroport de Barcelona a partir del 2008 (proposta del Març de 2006)**

Aquesta proposta entén una notable millora mediambiental per minimitzar l'impacte acústic sobre la totalitat de la població de l'entorn de l'aeroport en relació amb la proposta de referència en l'actualitat contemplada i complint amb el propòsit de no limitar el necessari creixement i desenvolupament de l'operativitat de l'aeroport de Barcelona.

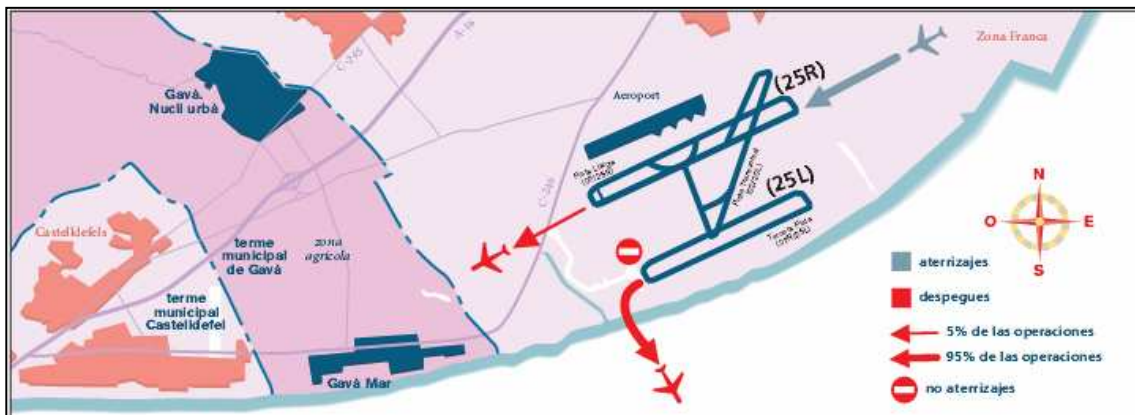
#### **CONFIGURACIÓ DIÛRNA**

##### **CONFIGURACIÓ OEST DIÛRN (PREFERENT)**

Operació segregada ampliada

**Pista 25L:** Enlairaments sense restricció

**Pista 25R:** Aterratges sense restricció i enlairaments exclusivament d'aeronaus que per motius de performances no puguin fer-lo per la 25L.

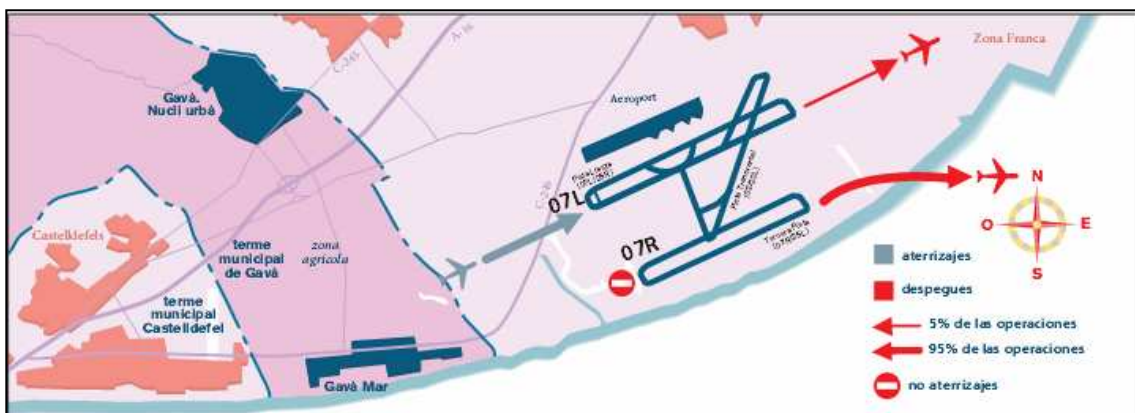


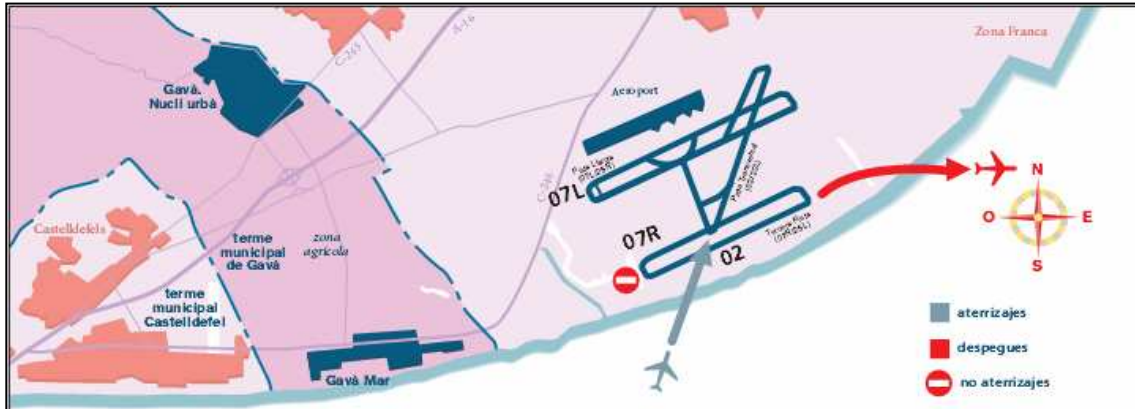
##### **CONFIGURACIÓ EST DIÛRN**

Operació segregada ampliada

**Pista 07R:** Enlairaments exclusivament

**Pista 07L:** Aterratges sense restricció i enlairaments exclusivament d'aeronaus que per motius de performances no puguin fer-lo per la 07R.



**CONFIGURACIÓ NOCTURNA****Operació Est preferent****Pista 07R:** Enlairaments exclusivament**Pista 02:** Aterratges exclusivament**Operació Oest (només per condicions climatològiques adverses)****Pista 25L:** Enlairaments i aterratges en pista única (només si la pista 02 no admet aterratges per component de vent)

Els procediments operatius a aplicar per a cada pista i en les maniobres corresponents serien els mateixos que a dia de la data, encara sense publicar, s'estan estudiant en el GTTR i que contemplen el viratge al mar de 60° immediatament després de l'enlairament per la pista 25L com a consideració imprescindible per a evitar l'afecció acústica a les zones habitades.