



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR

Noemí Tarrés Mauriz



ÍNDEX TREBALL

1-. COS DEL TREBALL

1.1-. ANTECEDENTS

Tercera Pista.

Realitat socio-econòmica.

Ampliació necessària.

1-3 pàgs.

1.2-. ACTORS

Aeroport. Pla Director.

Gavà.

Associació de Veïns de Gavà Mar.

4-6 pàgs.

1.3-. CONFLICTE

1994

7 pàg.

1997-1999

7-20 pàgs.

2000-2003

20-24 pàgs.

2004

24-34 pàgs.

1.4-. 2005

35-47 pàgs.

Situació actual.

Altres lobbies de pressió.

Sants,

Barri mític de Barcelona no s'escapa del soroll aeri.

Solucions Polítiques.

Política des de Catalunya referent a la tercera pista.

Política des d'Espanya referent a la tercera pista.

Política des d'Europa referent a la tercera pista.

AVV Gavà Mar, Solidaritat.

L'alcalde de Gavà anuncia la retirada.

La problemàtica des de la Televisió i el seu propi butlletí

Internet.

Per al futur, vols intercontinentals.

1.5-. CONTAMINACIÓ ACÚSTICA A ALTRES AEROPORTS

48-50 pàgs.

1.6-. FI DE TRAJECTE

51-54 pàgs.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

2-. ENTREVISTA.

Elisabeth Martínez, presidenta de l'Associació de Veïns de Gavà Mar.

3-. CONSULTES

4-. ANNEX



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

ANTECEDENTS

TERCERA PISTA 2.660X60 metres, amb capacitat per 90 operacions a l'hora, situada entre la llacunes de La Ricarda i de El Remolar.

REALITAT SOCIO-ECONÒMICA

Catalunya té carències logístiques per falta d'infraestructures adequades. I la situació actual sembla no millorar. L'endarreriment en la construcció del tren d'alta velocitat o les deficiències de l'aeroport i el port de Barcelona són un clar exemple. Barcelona té com a objectiu clar competir amb Madrid. Però, les dades de l'any passat no són optimistes.

TRÀNSIT AERI			
dades 2004			
AEROPORT		MADRID	BARCELONA
Passatgers interior		13.759.707	9.048.956
Passatgers internacional		13.794.969	8.079.712
TOTAL		27.554.676	17.128.668
VALORACIÓ RESPECTE L'ANY ANTERIOR		10,70%	8,80%



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

BOE núm. 16. Declaració d'Impacte Ambiental.

“la actual situación de saturación del aeropuerto de Barcelona, los incrementos de tráfico de aeronaves y del número de pasajeros, su efecto sobre la economía de Cataluña y las sinergias con las actuaciones de las obras derivadas de la potenciación de la plataforma logística de Barcelona como son la ampliación del puerto, el desvío del río Llobregat y la implantación de las líneas ferroviarias, obligan a desarrollar una actuación estratégica que permita no sólo aumentar la capacidad del aeropuerto sino además potenciar, de acuerdo con las propuestas de la Unión Europea, la relación intermodal entre los sistemas de transporte. Es por ello que existen razones imperiosas de interés público de primer orden para dotar a Barcelona de una infraestructura capaz de asumir estas necesidades”. (Divendres, 18 de gener de 2002).

AMPLIACIÓ NECESSÀRIA

Adjunt aquest punt estan les il·lustracions a l'annex per corroborar **la necessitat d'una infraestructura aeroportuària** per créixer i convertir-se en un **aeroport hub**.

L'any 1968, les infraestructures del Prat van créixer per primera vegada amb la construcció de la Terminal B. Des de 1975 a 1990, no es va ampliar ni construir res fins l'arribada de la celebració dels Jocs Olímpics a Barcelona, l'any 1992. Aquesta segona expansió va durar fins l'any 1995.

Al 2005, l'aeroport viu la seva tercera renovació amb el **Pla Director d'Aena¹, Pla Barcelona**, inclòs en el **1er Pla Estratègic Metropolità de Barcelona de l'Ajuntament de Barcelona** (ANNEX. 1er pla estratègic). Les obres començaren l'any 2001 amb l'ampliació de la Terminal B, que ja han rebut crítiques per falta de seguretat (**UGT, 14/06/05**), i tenen previst finalitzar l'any 2007. El procés ja s'inicià formalment l'any 1988, quan es redactà la primera versió del Pla. 10 anys més tard, es signaria l'acord entre Generalitat, Ajuntaments de Barcelona i El Prat, **Acord Bàsic per a l'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona-El Prat**. Alhora es buscaven compromisos d'institucions, ens i empreses perquè reforcessin la seva posició. I així convertí El Prat en un punt de referència en el mapa de transport aeri europeu, **hub intercontinental**. El 1999 es va aprovar el **Pla Director-Pla Barcelona**. Es rebutjava la possibilitat oberta temps enrera del sistema multiaeroportuari Barcelona-Reus-Girona.

¹ Conjunt de projectes per transformar socialment i econòmicament l'àrea metropolitana



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

El Govern Central va publicar al BOE del 18 de gener de 2002 una **Declaració d'Impacte Ambiental**. Els veïns de Gavà l'anomenen **D.I.A.** Des de 1994 ja es parlava de la tercera pista.

Al 2004 s'inagurà la tercera pista situada a 1.350 metres de la principal i amb un llargada de 2.660 metres entre dues llacunes del riu Llobregat, en cap moment es va tenir ni s'està tenint en compte l'opinió dels veïns de Gavà Mar. Tampoc mai s'ha establert cap mesura concreta per garantir la mínima afectació acústica al barri. Des de la seva gestació, l'ampliació de la Tercera Pista de El Prat ha generat i continua generant conflicte. Mentre l'aeroport, al·liè a les queixes, està rentabilitzant al màxim les seves tres pistes, sobretot ho intenten amb vols internacionals.

Tanmateix, l'ens privat **BCL**, amb l'Ajuntament de Barcelona al front, està interessat a finalitzar l'ampliació de l'aeroport. L'objectiu és construir l'autèntica ciutat de serveis per viatgers i agents relacionats amb la indústria aeroportuària, aeronàutica i logística (ANNEX. Barcelona Centre Logístic i Òrgans de Govern).

El final de l'expansió d'aquesta tercera fase, de moment, es marca al 2015. Es conclouria tot el procés amb la construcció d'un satèl·lit² per processar entre 15-20 milions de passatgers.

Abans de començar voldria agrair la col·laboració des de l'Associació de Veïns de Gavà Mar en l'elaboració d'aquest treball. No puc dir el mateix d'AENA, que han ignorat els e-mails enviats per concretar una entrevista.

El conflicte emprèn el vol.

² **SATÈL·LITS.** Edificis situats entre la tercera pista i la principal per a l'accés dels passatgers als avions des d'aquests.



ACTORS

AEROPORT

PLA BARCELONA-PLA DIRECTOR, procés de transformació de l'aeroport de Barcelona. Es fixà en dues fases per complir-lo (ANNEX Pla Barcelona en dues fases). En el present any ja estem en la segona fase. Prevista finalitzar-la al 2007.

A favor. Ministeri de Foment, la Generalitat, la Cambra de Comerç i els Ajuntaments de El Prat, Viladecans, Barcelona, Empresaris catalans (Declaracions marcades en *cursiva*).

En contra. Veïns de Gavà Mar, amb un conflicte que dura ja vuit anys, els grups ecologistes DEPANA i QUERCUS, els veïns de Castelldefels, l'Associació Catalana contra la Contaminació Acústica (ACCCA) i UGT. (Declaracions marcades en **negreta**).

Pla Director. És un instrument de planificació de naturalesa estrictament aeroportuària i no urbanística. La seva missió és la de respondre als problemes derivats de la complexitat de les infraestructures de l'aeroport i creixement del trànsit aeri. Per tant delimita la zona de serveis aeroportuaris, incluint espais de reserva que garanteixin possible desenvolupament i expansió de les infraestructures. Els punts necessaris a seguir per definir un pla director.

- Espais aeroportuaris integrats a la xarxa nacional d'ajudes a la navegació aèrea.
- Serveis de control de trànsit aeri.
- Infraestructures pel moviment dels avions.
- Zones d'activitats aeroportuàries amb les edificacions i instal·lacions complementàries pel servei dels avions.
- Edificacions i instal·lacions necessàries per moviment i trànsit de viatgers i mercaderies.
- Zones d'aparcament i accés de persones i vehicles.
- Espais per les activitats complementàries.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

- Xarxa de serveis necessaris pel correcte funcionament de la infraestructura aeroportuària.
- Vies de servei de l'aeroport.
- Accés viari i ferroviari.

Els dos Plans Directors destacats per AENA són els de Madrid i Barcelona (segons importància), entre d'altres.

GAVÀ MAR

Gavà Mar està situada a la zona Delta del Llobregat (entre les platges de Viladecans i Castelldefels i entre l'autovia (direcció Sitges) i al mar. Té 162 hectàrees.

La primera urbanització a aixecar-se va ser PINE BEACH. Després van seguir LES MARINES, TORREON-1, TORREON-2 i BERMAR,

L'urbanització CENTRAL MAR, va acabar de convertir-la amb una zona renovada i oberta al mar. Aquesta té 35 hectàrees, de les quals 25 són vials amb espais verds i equipaments, amb 513 habitatges. Aquí es troba situada al centre cívic on té la seu l'Associació.

A l'urbanització LLEVANT MAR s'està pendent de l'aprovació del pla que donarà llum verda a la construcció de noves vivendes.

ASSOCIACIÓ DE VEÏNS GAVÀ MAR

Els veïns de Gavà Mar van formar l'associació als anys 90. Fins al moment, no n'hi havia hagut cap. El barri ha anat creixent en els darrers 40 anys urbanísticament, oblidant millores en les infraestructures, en els serveis, en els transports. Això l'ha portat a un deteriorament lent i continu sense que l'Ajuntament inverteixi res des de fa 15 anys. El barri es considera, zona agrícola. Tot i que els impostos dels veïns no corresponen a zona agrícola.

Així doncs, els residents i d'estiueig, es varen veure obligats a organitzar-la. Va començar a tenir relavància a partir dels problemes dels avions Tupolev que operaven a l'aeroport de El Prat.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

L'Associació s'ubica en el centre cívic del barri. S'imparteixen tallers, junt amb exposicions de fotografies, restauració de mobles, celebracions.... Però des de 1997 es manifesten, reivindiquen, sol·liciten, s'exigeixen...

Es lluita per reformar un barri amb problemes:

- Transports públics que no s'ajusten a les seves necessitats (només tenen un bus L95, que els porta fins al centre de Barcelona i altres poblacions colindants. El tren es troba al poble).
- El perill del pont de la Pavà i els accessos.
- La riera del Canyar contaminada.
- Una pineda a poc a poc desforestada.
- I, sobretot, per la contaminació acústica i de querosé dels avions que passen a pocs metres d'alçada de les seves vivendes. Fotografies per demostrar-ho.





SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

CONFLICTE

1994

16 d'abril de 1994, Govern Central, Generalitat de Catalunya, Ajuntaments de Barcelona i el Prat, la Mancomunitat de l'Àrea Metropolitana i el Consell Comarcal del Baix Llobregat signaren un **Conveni de Cooperació d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat**. Així naixia el **Pla Delta**³ (ANNEX Barcelona Centre Logístic. DELTA DEL LLOBREGAT). Tots estaven d'acord que per al futur logístic, econòmic i ecològic de la zona era necessari l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, el desviament del riu Llobregat, entre d'altres projectes d'infraestructures. La majoria d'elles es preveia finalitzar-les abans de l'any 2000.

Ningú preveia un ritme tortuós en la presa de decisions i l'escàs esforç inversor que realitzarien les administracions responsables del desenvolupament d'infraestructures, l'Estat i Generalitat.

1997-1999

GAVÀ MAR ha conviscut sense problemes més de 35 anys amb l'aeroport fins el **1997**. Moment en què l'aeroport modificà les rutes i els vols començaren a sobrevolar a pocs metres de les seves vivendes. L'**Associació de Veïns de Gavà Mar** decideix traslladar la queixa a l'**Ajuntament de Gavà** pel soroll excessiu (alguns arriben a **100db**), provocat sobretot pels antics avions soviètics i els boeings 727 d'Iberia. El **Programa Comunitario de Política y Actuación en Materia de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible** estipula els nivells permesos: 65 decibels al dia i només 55 a la nit. Segons **la presidenta de l'Associació, Elisabeth Martínez** la primera reacció de **l'alcalde, Dídac Pestaña**, va ser de sorpresa. Va mostrar el seu desconeixement sobre la pròxima ampliació del Prat. Cosa impensable "**ja que l'alcalde de Gavà, Dídac Pestaña porta com a membre de la Metropolitana des de fa molt temps**".

³ PLA DELTA. Programa d'infraestructures necessari per impulsar econòmicament i la recuperació mediambiental d'una zona vital per al futur de la regió metropolitana de Barcelona, Catalunya i d'Espanya.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

L'any **1998**, els veïns fan sentir encara més les seves queixes. Saben que l'aprovació del nou Pla Barcelona per l'aeroport només farà que agreujar la situació.

Maig del 98. “*Irresponsabilitat*”. Amb aquestes paraules el **Conseller de Política Territorial, Pere Macias** definia les paraules del **Ministre de Foment, Rafael Arias-Salgado** quan exigia de manera dràstica seguir les actuacions d'aquest ministeri per a la construcció de la tercera pista. 1.350 metres respecte la principal, sobre la llacuna El Remolar provocant un impacte mediambiental amb la derivació del riu Llobregat al seu pas per El Prat. No es tenia respecte pel medi ambient, però, segons el Ministre es millorava l'aeroport en seguretat i capacitat d'absorbir més passatgers. **L'alcalde de Barcelona, Joan Clos**, tot i que lamentava el to d'aquesta intervenció, era partidari de construir la tercera pista a 1.350 metres de l'actual. **L'alcalde del Prat, Lluís Tejedor**, mateixa postura que Foment, qualificava de “*frívolas e inoportunas*” les declaracions de Rafael Arias-Salgado.

No només el Ministeri, també els Ajuntaments (Barcelona i Prat) i Generalitat, havien elaborat diferents informes tècnics sobre el Delta per proposar altres alternatives. Les tres propostes afectaven la llacuna de La Ricarda en un 2,5% (repercussió mínima). Mentre que la llacuna de El Remolar quedava afectada a nivells diferents, segons la proposta.

- Ajuntaments. Tercera pista situada a **1.035 metres**. Suposava una afectació que no superava el **5%**.
- Generalitat. Tercera pista situada a **1.190 metres**. Impactes mediambientals notablement superiors: **9%** en la vegetació i **20%** en la fauna.
- Ministeri. Tercera pista situada a **1.350 metres**. Impacte mediambiental sobre la vegetació d'un **50%** i sobre la fauna superava el **70%**.

10/06/1998. Semblava aparèixer un acord entre les tres parts interessades al Pla Delta. El Conseller Pere Macias entrevistat al programa Bon Dia Catalunya de TV3, ens definia l'estat de la situació: “*hi ha voluntat per part de tots, tan per part de l'aeroport, com per part de Foment*”. Es feia evident la necessitat de tenir a Catalunya un aeroport competent per fer créixer i desenvolupar econòmicament el País.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Però, què passava amb els veïns afectats de Gavà Mar? Se'ls tranquil·litzava amb “*noves solucions que afectarian a zero metres quadrats de les zones protegides*”. S'havia decidit que la pista tindria 2.800 metres (longitud inferior a la principal). Com no s'afectaria a cap zona protegida; per tant no era necessari un estudi d'impacte mediambiental.

16/06/1998. L'organització **DEPANA**, ofereix l'alternativa ecologista (ANNEX Presentació Depana). L'altre proposta presentada va ser un any més tard **05/06/1999**, per part de la **CAMBRA DE COMERÇ**. Cadascuna ubicava l'ampliació diferent a qualsevol altre presentada fins ara. Ecologistes i economistes tenien interessos propis respectivament. Però si comparem propostes, uns busquen beneficis econòmics i altres beneficis per la naturalesa. Tot i que ambdues propostes afavorien els veïns de Gavà Mar.

DEPANA. La proposta situava la tercera pista en diagonal a la principal, aquesta última s'hauria de girar uns 15 graus cap al mar. Les obres es podrien realitzar en l'època de menys activitat aeroportuària. Entre les dues, una distància a les capçaleres de 1.350 metres, com ja proposava el Ministeri de Foment. L'altra part de la pista quedaria a 1.050 metres, com ja proposaven els Ajuntaments. Aquesta situació possibilitava les entrades i sortides per la capçalera sud de la nova pista, des del mar, per evitar sobrevolar el barri de Gavà Mar. Adjunt van presentar l'operativitat de les noves instal·lacions: fins **30 milions de passatgers**. **Foment i Aeroport** la marquaren en **40 milions i 50 milions de passatgers**, respectivament.

El grup ecologista creu amb aquesta opció per ser igual de satisfactòria pels humans com per la colònia d'aus existents a les llacunes, que segons Depana, estaven en perill d'extinció per l'ampliació de l'aeroport. (ANNEX Proposta Depana).

13/07/98 Primera reunió entre la direcció de l'Aeroport i els Ajuntaments de Barcelona i El Prat. No assisteixen cap veí ni cap representant del Ministeri de Foment.

S'acorda la creació d'una **Comissió Mixta** per estudiar:

- La contaminació acústica causada a la zona platja de Gavà.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

- La possibilitat de canviar l'orientació dels 10 avions russos que s'enlairaven dissabtes i diumenges per fer-los sortir per Zona Franca, en lloc de fer-ho sobre Gavà.
- La possibilitat d'anul·lar els vols direcció Gavà entre les 22 hores i les 7 del matí.

La pròxima reunió s'havia fixat pel **21/10/98**.

Finalitzada la reunió, l'Ajuntament de Gavà, AENA i l'Associació de Veïns de Gavà Mar responen a la Comissió creada.

El primer aprovaria en Ple una moció respecte la normativa específica de vols a l'Aeroport del Prat. Tot i que, l'últim a revisar-la, seria el Ministeri de Foment, acompanyat per un estudi mediambiental.

Ara l'alcalde canvià de postura. Del desconeixement del principi passà a un domini del tema. Com a conseqüència, els veïns van rebre un "mailing" assegurant que AENA prometia no ocasionar-los molèsties.

AENA mentre posà en pràctica l'anomenat "*pla de xoc*". Incrementà el número de vols a l'aeroport del Prat en un 6%, mentre esperava la construcció de la tercera pista. No es complien els acords de la primera reunió. L'AVV de Gavà reivindicà **"ja que no s'ha fet res del que s'havia parlat en la darrera reunió, demanem al director de l'aeroport compromisos per escrit... Durant la nit, els avions continuen aterrant sobre la zona de Gavà. Sistemàticament a les 11 de la nit fan un canvi de configuració i sempre comencen a aterrar per la nostra zona" "S'ha demostrat amb el sonòmetre que s'està vulnerant la normativa" (Dolors Pardo, vocal de l'Associació a EL BRUGUÉS. Edició digital, 19/10/98).**

21/10/98 Tot i prometre la comissió estudiar la reclamació dels veïns, mai es va prendre cap mesura per apaivagar molèsties. **"Els avions soviètics no s'enlairen per Zona Franca. Sobrevolen el barri a menys de 100 metres d'alçada, tapen el sol quan passen. Superen els 100 decibels en el sonòmetre⁴".**

⁴ DECIBELS. La CEE, organisme adscrit al Ministeri de Foment i Medi Ambient prohibeix valors que superin els 65 decibels.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

25/11/1998 Gavà Mar esgotà totes les possibles vies de negociació i **denuncià** l'aeroport pel soroll dels avions. Interposen dos recursos contenciosos administratius contra **Aeroports Espanyols i la Navegació Aèrea (AENA)** i la **Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento**. Es sol·licità només la **suspensió de vols** que provocaven sorolls superiors als permesos per la legislació europea.

Finals del 1998. **Dídac Pestaña, alcalde de Gavà**, es mostrà partidari de la tercera pista sempre i quan s'establís una bona gestió d'aquesta: *“el Ayuntamiento no cuestiona la presencia del Aeropuerto en la zona pero consideramos que una buena gestión de las pistas solucionaría el problema”*. (EL BRUGUÉS, **18/12/1998**). Per als veïns, l'alcalde fins que no va escoltar el soroll (2004) amb la inauguració de la pista va deixar fer. Sense escolta ni mitjançar per ells.

L'alcalde de Barcelona, Joan Clos, mostrà una opció més contundent i desesperada. *“el calendari és molt conservador... El trànsit aeri en tres franges horàries de dia obliga a accelerar les obres per finalitzar-les abans del 2003”*.

L'any va finalitzar sense esperança per a un canvi amb **“mesures urgents”**. S'estava fent un **“delicte ecològic”**, per falta d'una **“bona gestió”**. Conseqüències **“els vidres tremolen”** **“es paraliza la vida”**. **“Si estàs parlant per telèfon, has de deixar de fer-ho”**; **“no escoltes res, ni televisió, ni música, ni ràdio....”** **“Solen ser vuit minuts insoportables”**, **“ja estic acostumat a dormir”**.

L'aeroport, la gran aposta del Pla Delta tenia enceses totes les llums d'alerta. La comissió tècnica encarregada de l'estudi de les diferents opcions sobre la ubicació de la tercera pista havia elaborat un informe, però quedaven moltes decisions per concretar. Encara no hi havia dissenyat l'estratègia, ni els objectius que es busquen en matèria d'indústria aeronàutica, càrrega (ANNEX. **Centre Càrrega Aèrea Barcelona**) i descàrrega o la quota de mercat a la que devia pretendre l'Aeroport de Barcelona.

8/05/99. Primera manifestació a l'aeroport del Prat, convocada per l'AVV del barri marítim de Gavà. El resultat van ser de 180 cotxes colapsant l'entrada i sortida a l'aeroport. La principal reivindicació era el soroll ocasionat pels avions que maniobren a la pista principal.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

“Cuando despegan o aterrizan los aviones tiembla todo y hasta saltan las alarmas de las casas. Ya no podemos más” (Dolors Pardo, vocal de l’AVV). Pancarta de crida per assistir a la manifestació.

¡Ya han vuelto los aviones de fabricación rusa!

**Sábado 15, 11 de la mañana
MANIFESTACIÓ AL AEROPUERTO**

Reunión: C/Europa, cruce Riera dels Canyars.

Iremos en coche al aeropuerto a mostrar con los claxons nuestra “alegría” por la vuelta de los aviones rusos.

Daremos vueltas “sonoras” al aeropuerto.

Hemos de demostrar nuestra repulsa ante el abuso

¡Gracias por vuestra ayuda!

¡Os esperamos!

Traducció literal del cartell publicat per l’AVV.

Després s’han succeït fins al maig de 2005 sis manifestacions importants a l’aeroport i moltes altres concentracions petites. Inclús alguna sense convocatòria per part de l’Associació.

Les crides i les raons no han faltat per incentivar als veïns a manifestar-se. “**No són fàcils d’organitzar, ja que costa mobilitzar a una massa de gent. A més sempre es busca la repercussió en un mitjà**” (Elizabeth Martínez, Presidenta de l’Associació de Veïns a l’entrevista). (ANNEX. 10 Raons per manifestarse).

Fins el **8/08/1999**, l’AEROPORT no havia respòs a la crida veïnal. El **Director del Prat, Antoni Padrós** assegurà a EL PERIÓDICO: “*ja se han tomado medidas para erradicar los niveles altos de ruido que soportan Gavà Mar en el despegue de algunos aviones*”. En aquells dies també s’assegurava contactes amb la Generalitat i la realització d’estudis per tal de minimitzar les molèsties causades.

L’any 1999 els veïns continuaren buscant solucions.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

5/06/1999. L'Associació de Veïns escoltà una nova alternativa des de La Cambra de Comerç⁵. No deixava de ser un projecte ambiciós (res a veure amb la de DEPANA) i ple d'interessos econòmics. El Pla d'actuació s'elabora pensant amb la màxima operativitat de la pista per la posterior repercussió del desenvolupament empresarial i econòmic.

Primera premisa. Les noves instal·lacions plantejades al Pla Barcelona portarien a una saturació als anys 2008-2010. Contrari a l'opinió d'Antoni Padrós a EL PERIÒDICO el **17/06/99** “*la construcción de la tercera pista funcionará correctamente y sin necesidad d'ampliación dentro de 25 o 30 años*”. (L'aeroport havia fixat l'any 2008 per arribar a operar 40 milions de passatgers a l'any. De moment les xifres marquen a 2004 **17.128.668** passatgers anuals).

Segona premisa. A diferència de Madrid, al Prat no es pot construir un segon aeroport (aquest està vorejat per mar i per l'àrea metropolitana amb creixement continu).

Proposta. Volien guanyar-li un kilòmetre al mar per crear una plataforma per dues noves pistes, tercera i quarta. La pista principal i la transversal estarien separades d'aquestes per 1.800 metres on s'ubicaria les noves terminals de passatgers.

- Terminals circulars per trànsit de passatgers amb curtes distàncies entre accessos viaris, facturació i embarcament.
- Moviments més lleugers dels avions a terra (enlairament i aparcar) i quedarian més zones lliures per l'arribada de pròxims avions.
- **Guanya terreny al mar per la plataforma que evitaria sorolls. A més seria l'únic aeroport europeu que no tindria restriccions nocturnes en vols.**
- Es preserva la fauna de les dues zones naturals.

Cost general. 350.000 milions fins 2020, el doble que el Pla Director de Foment.

Els veïns de Gavà Mar van defensar la proposta. Portar-ho a terme suposava una despesa enorme, però quedava “**más que compensado por el ahorro en el coste social y económico que representa la degradación medioambiental y de habitabilidad de la zona marítima de Gavà y Castelldefels**”.

⁵ **CAMBRA DE COMERÇ** La Cambra de Comerç, com a institució de caràcter consultiu, segueix els processos d'informació pública dels projectes i plans d'infraestructures i d'ordenació del territori que afecten a Catalunya, traslladant les oportunes al·legacions a l'Administració competent en cada cas.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Els ecologistes varen respondre. La primera línia de mar és una zona per a migracions d'aus, fet que posaria en perill el vol dels avions. A més la modificació de la línia del Litoral suposaria a la llarga una regressió per a les platges veïnes de Gavà y Castelldefels.

Tot indicà que aquesta era una altra opció descartada. La **Delegada del Govern a Catalunya, Julia García Valdecasas** ho deia tot en unes declaracions a EL PERIÓDICO. *“mentre es parla de la tercera pista, parlar d'una altra és un salt al buit”*. (08/06/1999)

El Ministeri de Foment va treure a concurs el projecte de la 3^a pista el **07/07/99**⁶, tot i que encara no s'havia presentat oficialment el Pla Director. La Generalitat, a favor sempre d'aquesta ampliació, ho va solucionar amb la modificació del Pla General de projectes per a l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) dins la zona afectada. Així es donava llum verda als nous usos del seu sòl.

Donada la situació, el **15/07/1999** els veïns es varen reunir amb el director de l'aeroport. Van entregar-li un esborrany sobre la normativa de mesures antisorolls. Exigien que cap avió de fabricació soviètica passes a pocs metres de les seves cases. Donaven a l'aeroport una data límit, la primera cinquena de setembre, per aplicar aquesta i altres solucions presentades pels veïns. Fars de sorolls, molèsties. A més li van demostrar que l'aeroport podria gestionar-se el 100% sense que cap avió sobrevolés Gavà Mar.

1/08/1999. La situació es complicà encara més quan proposaren ampliar la pista principal cap als veïns de Gavà Mar. Els més afectats serien els veïns de les futures 500 noves vivendes, ubicades als antics càmpings, La Tortuga Liger i Albatros. Aquest pla urbanístic encara està pendent d'autorització des de la Generalitat i el vist-i-plau de l'Ajuntament de Gavà.

⁶ Les empreses que optaren a la redacció del projecte executiu van tenir 10 mesos per elaborar el treball, paral·lelament hi hauria l'estudi mediambiental. Pel projecte de construcció es van pressupostar uns 580 milions i pels estudis mediambiental, uns 100 milions.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

El motiu d'aquesta ampliació no és altre que obri la possibilitat a vols de grans avions. Per exemple, dona cabuda a l'estrenat **Airbus 380** (el passat 27 d'abril de 2005). Els europeus volen fer front a la tecnologia americana. Entrem en la batalla Airbus versus Boeing. 13/02/2005 apareix un estudi de Xavier Fageda, professor adjunt d'Economia de la Universitat Autònoma, demostrant l'impossibilitat de vol del nou Airbus. (ANNEX. Nou Airbus difícilment volarà al Prat).

Tecnologia a part, l'Associació va respondre que la pista principal podria ampliar-se cap a la Zona Franca, garantint a l'aeroport d'un funcionament al 100%.

Setembre del 99. S'aprovà el Pla Director de l'aeroport amb un allargament de la pista transversal per atendre a l'operació de grans combois aeris.

02/09/99. Passats més de cinc anys, l'Aeroport de El Prat tenia disseny definitiu. La majoria de les administracions catalanes van mostrar al seu acord, a excepció de l'Ajuntament del Prat.

10/9/99. **L'acalde del Prat, Lluís Tejedor (ICV-EA)** ara al·lega contra l'ampliació de l'aeroport:

- L'allargament contaminarà acústicament al barri de Sant Cosme.
- En detriment del transport públic es potenciarà vol més al vehicle, fet que comportarà importants ingressos a AENA en concepte d'aparcaments.

Política del transport públic també defensada per l'Ajuntament de Barcelona. L'Alcalde sempre s'ha mostrat interessat per l'arribada del metro de Barcelona a El Prat⁷.

El Prat, però, no es podia queixar. Al Ministeri els afavoria instal·lant unes mampares acústiques en les proximitats de la zona habitada pròximes a l'aeroport. Acció ni pensada ni estudiada per als afectats de Gavà. L'administració tornà a "tancar els ulls" davant les protestes dels veïns.

A part de Viladecans, Sant Boi, altres municipis propers a l'aeroport de El Prat tampoc s'han vist afectats mai pel soroll, inclús han pogut treure un aprofitament econòmic.

⁷ Per a finals de 2007 es preveu la construcció de la Terminal Sud. Situada a la banda de la llacuna el Remolar. Entre les tres pistes aèries. Es preveu l'arribada del ferrocarril i l'AVE, no del metro. Barcelona vol que la nova línia 9, que recorrerà tota l'àrea metropolitana, arribi a l'aeroport.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Generalitat i AENA atorgem al pla, maduresa i consens.

Segons **Ramon Roger, delegat de la Generalitat en el Pla Delta del Llobregat**, *“el documento final nos parece más maduro y supone un avance, porque tiene en cuenta las alegaciones presentadas por la Generalitat y los ayuntamientos que persiguen colocar el aeropuerto en competencia con las mejores instaladas del mundo”* (LA VANGUARDIA, 10/09/99).

Segons **Juan Lema, director d'aeroports d'AENA**, destacà a LA VANGUARDIA en aquest mateix dia: *“recoge las alegaciones presentados por los ayuntamientos y es fruto de un estudio sobre la operatividad del aeropuerto”*.

Del projecte final es destaca el següent.

- Es treurà 12 hectàrees del corredor entre El Remolar i La Ricarda.
- La pista principal s'allargarà fins a una distància de 3.000 metres.
- Obligarà tancar 3 càmpings de Viladecans. Toro Bravo, pròxim a la llacuna de El Remolar. Tanmateix l'Ajuntament de Viladecans va suggerir d'ampliar l'espai protegit de pineda fins el llac de la Murtra, afectant al tancament dels càmpings, la Ballena Alegre⁸ i Filipinas.

El Sr. Ramon Roger excusa la desaparició de llocs mítics de campada del litoral catalana com *“una medida medioambiental que permitirá mejorar la calidad de la costa y proteger las pinedas”*. EL PERIÓDICO el 02/09/99.

Opinió contrària, la Presidenta de l'Associació a l'entrevista: **“Construiran una ciutat aeroportuària amb l'expropiació dels càmpings propers al mar. L'últim ha estat la Ballena Alegre”**.

- Per guanyar zones logístiques, s'ampliarà uns metres més enllà de la calçada original, l'autovia de Castelldefels (C-246). L'espai deixat entre el futur vial i el traçat actual es destinarà a instal·lacions logístiques i aeroportuàries.

(Aquí, els municipis de Viladecans, junt amb el de Sant Boi sortiran beneficiats, de nou)

- El nou terminal sud serà construït entre la tercera y la pista principal, i tindrà un funcionament independent de la Terminal A⁹.

⁸ BALLENA ALEGRE, el càmping més antic de Catalunya, fundat al 1958. Veu la seva fi al mes de maig de 2005.

⁹ Terminal. L'aeroport del Prat consta actualment de tres terminals, A, B, C. Segons el Pla Director, la terminal A s'amplià a 24.000 m² i sis pasarel·les addicionals, en funcionament des del juliol de 2003.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

La situació desafortunada per Gavà Mar es repeteix. Alhora de configurar les operacions a les dues pistes “**s’és respectuós amb els veïns del Prat, Gavà i Viladecans i no pas amb nosaltres**” Dolors Pardo, vocal de l’A.V.V. Contraposat a aquestes declaracions, l’**Alcalde de Viladecans, Jaume Montfort**, va considerar el Pla Director “*globalment positiu*”.

El pressupost valorat, segons el diari variava, LA VANGUARDIA, Parlava de 33.277.200 milions d’euros, respecte els 22.961.268 que s’havien marcat en el primer document del Pla Director (plaç per finalitzar el 2013); EL PERIÓDICO, pujava més de 33.277.200 milions d’euros, sense fixar cap xifra, respecte els 21.821.760 milions d’euros del principi (fixaren l’any 2003 per construir la tercera pista).

El 2002 amb la col·locació de la primera pedra per a la futura tercera pista COMRÀDIO emetia una inversió més baixa que les anteriors.

Faltarà per tractar l’impacte medioambiental i transport públic.

La nova ampliació de la pista principal allargarà el nivell de saturació fins el 2020, millorant l’any marcat per la Cambra de Comerç (2018). Abans d’arribar-hi, però, la Generalitat vol posar, de nou, en funcionament un sistema aeroportuari català amb l’eix central, Barcelona, Reus i Girona. Ho reafirmen accions com les de principi d’aquest 2005. A part de l’ampliació de les infraestructures, s’ajuda a créixer els aeroports de Reus i Girona amb el poder d’atracció dels preus (situat en una mitjana de 41 euros per bitllet de la companyia irlandesa Ryanair¹⁰) i en la posada en funcionament de nous vols amb altres destins europeus, i a mitjà termini, amb altres ciutats espanyoles.

Els seu creixement, però, està causant molèsties als veïns i no aporta seguretat.

Maig de 2005 ja s’han pogut escoltar denúncies dels municipis pròxims a l’aeroport de Girona als seus Ajuntaments corresponents a causa de l’augment de contaminació acústica causat per l’increment de vols, sobretot de la companyia irlandesa. També, els vols de prova d’enlairament i aterratge de companyies com Iberia estan provocant molèsties als veïns, ja que els avions no agafen molta alçada. El municipi de Fornells de la Selva és el més afectat. Riudellots de la Selva, Aiguaviva, Quart i Viloví d’Onyar, són altres pobles veïns a Fornells que també pateixen sorolls d’avions.

¹⁰ Ryanair preveu transportar al 2005 un total de 3,1 milions de passatgers enfront dels 2,5 milions de 2004 . A Reus passarà de 400.000 a 620.000, segons xifres del **director de vendes de la Companyia a Espanya, Alfons Claver**.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Mes de juny de 2005. Reus té deficiències en les seves infraestructures que fan perillar la seva ampliació. EL PERIÓDICO publica el **14/06/05** un llistat de deficiències en la nova terminal. L'empresa subcontractada, **Cliesa**, que s'encarrega del manteniment "no dóna a l'abast per arreglar defectes. Mentre **l'alcalde de Reus, Luís Miquel Pérez (PSC)** afirma amb despreocupació "*l'important es tenir una nova terminal i plans per millorar l'aeroport*". I AENA acaba de inaugurar el 17 de juny la nova terminal.

Barcelona demanava la finalització d'obres de a la tercera pista abans de l'inici del Fòrum Universal de les Cultures 2004 (9 de maig). Tanmateix altres municipis ja beneficiats adreçaren la seva petició. Una representació directa amb veu i vot en les comissions de seguiment del **Pla d'Infraestructures i Medi Ambient del Delta del Llobregat**.

Octubre del 1999. Les reivindicacions veïnals continuaren.

Els sorolls provocats pels avions sobrepassen els nivells recomenats per la Unió Europea (recomenacions que es veuran obligats a complir a partir de l'1 de gener de 2002); exigeixen una normativa antisoroll semblant a la d'altres grans aeroports internacionals, com el de Barajas; demanen modificacions en les rutes d'accés i sortida....

6.000 persones es veuen afectades i més es veuran quan habilitin els nous habitatges a la urbanització Llevant Mar. Les manifestacions ja no eran l'única acció reivindicativa, es comencen a celebrar festes populars, pancartes per tot el barri, reunions amb tots els partits amb representació municipal a l'Ajuntament de Gavà. Saben que si no es posa fi, es quedaran amb un barri residencial ple de sorolls (junt als altres problemes: desforestació de la pineda, falta de transport.....).

Des de l'Ajuntament de Gavà "**volem defensar la qualitat de vida dels nostres ciutadans**", però res sembla atura el Pla i el **3/11/1999** LA VANGUARDIA publicà la notícia d'un aprovació definitiva. Tot i les reivindicacions per aturar-lo: "FOMENTO APRUEBA POR FIN EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DEL PRAT".



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

El Ministre de Foment, Rafael Arias-Salgado firmà el pla, amb la posterior publicació al Boletín Oficial del Estado (BOE).

El pla respon a les queixes de les administracions i els ciutadans.

- A l'Ajuntament de Barcelona i El Prat. El Pla assenyalà que les solucions a les necessitats del transport públic primerament *“están a expensas de los estudios que realiza con este fin la Autoritat Metropolitana del Transport...”*, després el Ministeri de Foment acabaria de perfilar els traçats ferroviaris.
- Als veïns. Les al·legacions que feien referència als sorolls excessius. *“Está cuestión será considerada en los correspondientes proyectos constructivos”*.

Veuen, de nou, aplaçades les seves peticions. S'ha ignorat la recerca de consens i no s'ha buscat bones relacions entre els municipis vinculats al Pla.

16/12/99. Després d'un mes, el BOE publicà el Pla Director per l'**Aeroport de Madrid**, conegut com a **Pla Barajas**. Es va iniciar entre 1997 i 1998 amb el funcionament d'una nova pista de vol, junt amb una torre de control entre d'altres noves infraestructures. En la segona fase de construcció es vol construir dos pistes més de les que ja té, amb una Nova Terminal i altres infraestructures. L'ampliació de l'aeroport es veu com una important inversió pel creixement econòmic de la capital de l'Estat i rodalies. Un ambiciós projecte que pretèn convertir Madrid en una ciutat aeroportuària del segle XXI. (ANNEX. PLA DIRECTOR-PLA BARAJAS)

Les diferències amb l'aeroport del Prat.

Per a la construcció del Pla Barajas es va desenvolupar i presentar un Estudi d'Impacte Ambiental, on s'inclouen mesures protectores, correctores i compensatòries per tal d'evitar o minimitzar els impactes i corregir les zones verdes afectades. El **30 de novembre de 2001**, la **Secretaria General de Medi Ambient** dictà una resolució.

Com a resultat, AENA dividia en dos grups les mesures a aplicar en dos fases:

- fase de construcció i fase d'operació de vols.

En aquesta última sobretot s'afectaria una protecció de la qualitat de l'aire i de les aigües, una gestió dels residus i la prevenció i correcció de l'impacte acústic:

- Es revisaria el procediment del trànsit aeri per determinar restriccions horàries, ús de rutes i proves de motor.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

- Es determinaran els nivells de sorolls màxims en els punts de trajectòria i aproximació a l'aeroport.
- Elaboració d'un Pla d'Aïllament Acústic contra el soroll provocat a les cases afectades segons l'Estudi d'Impacte Mediambiental. La Presidenta de l'Associació ens recorda que l'aeroport de Madrid va créixer fins a tocar de les cases. Avui dia, encara queden 6.000 vivendes per insonoritzar.
- Per obtenir màxima efectivitat s'elaborarà un Manual de Gestió Ambiental i un Diari Ambiental d'Obra i alhora la realització d'informes i controls.

Per saber sobre la situació actual es pot consultar l'últim punt del treball, SITUACIÓ ACTUAL. He inclòs altres exemples de Plans Directors d'Aeroport que han causat i estan causant molèsties acústiques als veïns colindants a les instal·lacions aeroportuàries.

Respecte El Prat, no s'han atès als informes tècnics, nacionals i internacionals, necessaris per a una determinada configuració de pistes. Més aviat s'ha procedit a implantar la única configuració que aquests mateixos informes desaconsellaven.

És un pla que continua causant contaminació acústica als veïns de l'Alameda de Osasuna per la desatenció de la seva administració, però està més planificat i les seves conseqüències més estudiades.

2000-2003

2000. L'AVV de Gavà Mar ignorats per les administracions (ajuntaments de Barcelona i el Prat, entre d'altres defensors de la tercera pista), visiten el **Síndic de Greuges**¹¹.

La queixa núm. 2422/99.

- Sorolls produïts per les operacions aèrees.
- La configuració de les pistes d'enlairament no minimitzen les molèsties als veïns.

¹¹ SÍNDIC DE GREUGES. Supervisar les actuacions de l'Administració de la Generalitat i Ens Locals de Catalunya per protegir drets i llibertats fundamentals dels ciutadans. És escollit i nomenat pel Parlament de Catalunya. No pertany a cap grup polític ni sindicat. El Síndic de Greuges actua a petició de qualsevol persona que li presenti alguna queixa o iniciativa.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

- Inadequada utilització de la segona pista (transversal). Amb el seu allargament s'incrementaria les molèsties als veïns de Gavà Mar.

Antón Cañellas, Síndic de Greuges demanà, “**verificar el cumplimiento de la normativa en materia de aislamiento acústico de las viviendas**”. Introduï una possibilitat fins ara no tractada, “**si se constata la incompatibilidad entre la infraestructura de transporte y el uso residencial... se tendría que plantear la necesidad de adoptar medidas de compensación económica para la apropiación de viviendas actuales o para facilitar el acceso a nuevos pisos**” (EL PERIÒDICO 16/03/2000).

L'Aeroport mou fitxa a favor dels veïns per primera vegada.

Estudi d'Impacte Mediambiental.

La nova pista quedarà encaixonada entre dos reserves (La Ricarda i El Remolar), zones d'especial protecció per l'important comunitat d'aus existents. Per Depana, les llacunes són reserves naturals mentre que pels veïns, i segons els seus estudis, reserves artificials.

AENA va fitxar biòlegs, botànics i hidròlegs. Seguint el **CEEX**, organisme adscrit al Ministeri de Foment i Medi Ambient, estudiarien les rutes per reduir la contaminació acústica; establirien un mapa sònic per fer un seguiment permanent, amb sonòmetres, del nivell de decibels. Alhora anunciarien la retirada dels antics avions. (La directiva de la Unió Europea imposà la retirada dels avions antics per abans de 2002).

L'estudi es publicà el **24/03/2001** al BOE. S'obviaren solucions per a problemes acústics en les futures fases. L'ampliació de l'aeroport obligarà a establir un pla d'insonorització a la zona urbanitzada de la façana litoral de Gavà Mar, com ja s'utilitzà alguns habitatges del barri d'Alameda de Osuna, proper a l'aeroport de BARAJAS. Per aplicar-lo es va proposar subvencions públiques. “*se reconoce que la zona urbanizada más cercana al aeropuerto seguirá resultando afectada. En buena parte de esta área se sobrepasan los 65 decibelios de día y los 55 de noche que las autoridades sanitarias recomiendan como no franqueables*”.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Altres mesures proposades obligaran a invertir més en la zona.

ANILLO VERDE. Foment i Medi Ambient programaran la unió de les dues llacunes divides amb l'ampliació del Prat, per un nou parc litoral¹² al llarg de tota la franja costera (paral·lela a la tercera pista), més una franja de protecció entre aeroport i el municipi El Prat.

CRIA D'AUS. L'ampliació del camp de vol i la nova terminal reduiran els hàbitats de la fauna. Per tant, preveuen obrir un centre de cria i reproducció d'espècies en perill.

RECOLLIDA DE RÈPTILS. Per la seva part, amfibis i rèptils de la llacuna serian recollits i traslladats a nous hàbitats.

L'estudi evità pronunciar-se sobre la futura urbanització dels terrenys més pròxims a la pista. L'agrupació ecologista del municipi afectat **Quercus Gavà** lamenta que ningú pari l'edificació d'aquestes noves vivendes.

Resposta veïnal. **Abril de 2001** l'A.V.V. publicà un manifest en contra d'aquest estudi d'impacte mediambiental. Per a ells **ni és estudi ni respecta el medi ambient segons la Llei**. (ANNEX, Al·legacions de l'AVV més resum d'aquestes).

Juny 2001. L' Ajuntament s'anuncià contrari a aquest estudi d'impacte mediambiental. **“No se pronuncia sobre cuáles son las rutas aéreas más adecuadas, las que menos molestan y se deja a la buena voluntad de controladores y pilotos de las mismas”** (Dídac Pestaña, Alcade de Gavà en l'edició de juny de GUIA EXPRESS). L'alcalde observa com les promeses d'AENA de mínimes molèsties no es compliran.

Gener de 2002. S'apropava el Fòrum de les Cultures (9 de maig de 2004 fins 24 de setembre) i les administracions volian tenir la pista operativa abans del seu inici. Felip Puig, Conseller d'Obres Públiques i **Benigno Blanco, Secretari d'Estat d'Infraestructures**, avançaren que abans de finalitzar el mes de febrer de 2002 s'haurien d'adjudicar les obres.

¹² PARC LITORAL. Mesura correctora situada entre aeroport i mar, compresa entre el desaparegut camping Cala Gogó i la desembocadura de l'estany de El Remolar. Zona de 300 metres d'amplada i 3 km. de llargada. Inclou un tros de pineda del delta del Llobregat i un tram de platja del Prat.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

El **29/01/2002**. AENA va donar llum verda a l'ampliació i preveia l'entrada en funcionament de la tercera pista a principis del 2004.

Al **març de 2002**, l'Ajuntament de Gavà entrà a formar part de la **Comissió de Seguiment de les Obres**¹³; és a dir es tenia veu i vot. Amb la creació d'aquest organisme es pretenia, entre d'altres actuacions, l'elaboració d'un pla de control d'enlairaments i aterratges. L'alcalde de Gavà utilitzà els estudis dels tècnics de l'Associació (veïns de Gavà Mar). Va presentar la proposta dels veïns **“per funcionar correctament i incrementar el nombre de vols i de passatgers sense necessitat d'ocasionar molèsties als veïns”**, **Configuració Oest i l'Est** només en casos necessaris, com els causants meteorològics. L'AVV afegia la utilització de les pistes: **Segregades** i no independents: per la pista 25 esquerra (25L)¹⁴ els enlairaments i per la pista 25 dreta (25R)¹⁵, els aterratges. L'Alcalde fins ara s'ha aprofitat dels estudis i tècnics de l'AVV. Ironitzant amb la situació, la Presidenta de l'Associació comenta **“ja ens podria passar algo, sempre li hem fet la feina bruta”**.

10/10/2002. En aquell moment, **el President del Govern, Jose Maria Aznar, el President de la Generalitat, Jordi Pujol i el Ministre de Foment, Francisco Álvarez-Cascos**, posaren la primera pedra per la tercera pista.

El **23/05/2003** varen convocar la primera manifestació a la població de Gavà Mar. La principal queixa continuava sent el soroll, però ara s'afegia una de nova, el perill de contaminació, produït pel **querosé** dels avions¹⁶.

¹³ COMISSIÓ formada pel Ministeri de Foment, Ministeri de Medi Ambient, Generalitat de Catalunya, AENA i ajuntaments afectats per l'ampliació aeroportuària. La primera reunió va ser el **22 de març de 2002**. (veure pàg 18. quadre)

¹⁴ Enlairaments amb viratge immediat direcció mar per la tercera pista. El viratge al mar afectaria al mínim la població de Gavà Mar i gairebé res a Castelldefels.

¹⁵ Aterratges per la pista principal sobre el mar i la Zona Franca

¹⁶ QUEROSÉ. Hidrocarbur. Substància tòxica i nociva que entra en el nostre organisme per tres vies principals, dèrmica, respiratòria i digestiva, per ordre d'importància. Els seus efectes depenen del grau d'exposició per contacte directe, per inhalació o per ingestió, bé accidental o per aliments contaminats amb querosé.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Convocatoria para una manifestación el día 23 de Mayo a las 11h en la rotonda de la calle Tellinares con avenida del mar.

Vecino te convocamos, el barrio es nuestra herencia, el ruido que nos proponen es inadmisibile.... ¿quieres oír el claxon de un camión cada 40 segundos durante el resto de tu vida?

SEREMOS CABECERA DE PISTA.

¿Somos conscientes de lo que significa?

ES RUIDO. No sólo serán decibelios insoportables.

ES PELIGRO. Nos pueden caer aviones encima.

ES CONTAMINACIÓN. Los aviones pasarán cargados de keroseno por encima de vuestros hijos.

“Vuelan tan bajo que les vemos hasta la matrícula –ironiza-. Incluso se nota el olor a queroseno”. Declaracions d’un [veí, Jacinto Jiménez](#) a un reportatge al PERIÓDICO (28/10/2004).

Altres crítiques:

- van dirigir-se contra les relíquies soviètiques que encara volaven al 2202. Van recordar que en la dècada dels 80 ja s’havien prohibit a la majoria d’aeroports europeus.
- volien anul·lar tots els vols nocturns. Els avions sobrevolaven per sobre del barri a 110 decibels. La mateixa Sra. Pardo va informar del programa europeu 2000 per una llei que prohibiria exposar als ciutadans a sorolls superiors a 85 db, “**pero en España existe un vacío legal y no hay normativa que prohíba determinado nivel de sonido aeronàutico**”. Encara ara al 2005 s’ha d’aprovar una proposta no de llei per regular-ho.

2004

6/02/2004. La pista ja estava esfaltada i senyalitzada.

Maig de 2004. La Comissió de Seguiment de les Obres aprovà la configuració OEST, demanada per l’Associació i l’Ajuntament de Gavà. Ara la situació també afecta a uns altres veïns: els enlairaments deixaran de passar a només 50 metres de Gavà Mar per sobrevolar el nucli urbà de Castelldefels.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Des de l'AVV, la configuració OEST “también es buena para Castelldefels, porque los aviones dejarán de sobrevolar la playa y la afectación en el casco urbano de Castelldefels sólo será de dos sobre diez”. Enric Solé, portavoz de l'AVV EL PERIÓDICO 03/09/2004. El present de Castelldefels i Gavà ens ho defineix l'Elizabeth Martínez a l'entrevista: “Van presentar una queixa conjunta a la Confederació del Baix, que reuneix a totes les Federacions i Associacions de veïns del Baix Llobregat. Els tècnics de totes dues associacions treballen junts. S'està d'acord en què els avions han d'enlairar-se, tots, per la tercera i girar a la mar. Castelldefels evitaria el trànsit aeri sofert durant 20 anys amb els vols des de la pista principal i, Gavà Mar minimitzaria els sorolls. Tot el contrari amb els aterratges, cada municipi fa la seva proposta respectiva. Gavà Mar presenta els aterratges per la pista principal, mentre que Castelldefels, per la tercera pista”. L'Associació assumeix sorolls en els enlairaments. Per tant demanen als veïns de Castelldefels que acceptin molèsties en els aterratges per la tercera .

Des d'AENA no es va donar cap decisió definitiva sobre rutes fins l'entrada en funcionament de la tercera pista.

Com a resultat, l'Ajuntament publica “**EL AEROPUERTO NO PROVOCARÁ CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN EL BARRIO DE GAVÀ MAR**”.

L'AVV intenta conscienciar a més veïns del problema existent i del seu agrupament. Aquesta tasca es troba amb dificultats com informes de l'Ajuntament de Gavà afirmant que no hi hauria contaminació acústica amb la posada en funcionament de la tercera pista. El manifest es publicà a la seva pàgina web¹⁷ i es basà amb informes que rebien des d'AENA.

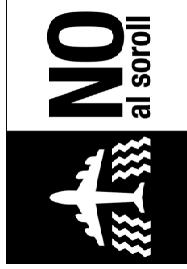
Dies més tard, els veïns redactaren una carta descontents amb la publicació i actuació del consistori i, sobretot, demanaven “**la colaboración de todos los vecinos en aquellas medidas que la AVV de Gavà Mar adopte para obligar a nuestros representantes a defender nuestros legítimos intereses y que se anunciarán en el futuro**”. (ANNEX. Informa de l'Ajuntament enfront posicionament de l'AVV).

¹⁷ www.gavaciutat.net. Per mirar el manifest ANNEX. Informa Ajuntament versus posicionament de l'AVV



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

A continuació es compara les dues publicacions, Ajuntament i Associació. El resultat és el següent quadre.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

EL AEROPUERTO NO PROVOCARÁ CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN EL BARRIO DE GAVÀ MAR. MAIG 2004

INFORMA	AJUNTAMENT DIU	A.V.V. GAVÀ MAR RESPON
OPERACIONS EN ENLAIRAMENTS	Enlairaments per sobre la zona agrícola de Gavà o al mar.	Tot enlairament des de la pista principal passa entre 150 metres i 600 de les zones habitades del barri.
65 DECIBELS DIÛRNS, 55 NOCTURN. Límit legal per a AENA perquè no hagi d'indemnitzar als veïns	Els nuclis habitats de Gavà no es troben dins d'aquesta empremta.	Segons els mapes sònics d'AENA, publicats pels veïns, el barri es troba dins el radi de 65 db diürns i 55 db nocturn.
PLA DE RUTES D'ENLAIRAMENT I ATERRATGE, MÉS GESTIÓ PISTES.	La configuració Oest es va dissenyar tenint en compte les al·legacions presentades per l'Ajuntament de Gavà. Els municipis, El Prat, Viladecans, Barcelona, Generalitat i organismes competents en la matèria de l'Estat acceptaren.	La proposta va sortir de l'AVV. L'Ajuntament no tenia cap informe tècnic. Des de l'inici del conflicte fins ara, els tècnics són veïns de Gavà Mar i formen part de l'Associació
DES DE 1998, ANY EN QUÈ ES REDACTÀ EL PRIMER PLA DIRECTOR, FINS 2004.	Després d'anys de negociacions amb les autoritats aeroportuàries, les tesis de l'Ajuntament, que eren inicialment molt semblants a les de l'AV.V., van ser acceptades per AENA.	Les negociacions van iniciar-se en la primera reunió de la Comissió, 22/03/2002 . Sense acceptar proposta de pistes segregades i configuració Oest. Ara l'han acceptat per estudi de mapa sonor i, en conseqüència, canvi de rutes.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

28/09/2004. Entrà en servei la tercera pista amb la **Ministra de Foment, Magdalena Àlvarez, el president de la Generalitat, Pasqual Maragall**, els alcaldes de El Prat i Barcelona, Lluís Tejedor i Joan Clos i **el president de la diputació a Barcelona, Celestino Corbacho**.

El grup ecologista DEPANA mantení la denúncia al Ministeri de Foment, ja que no acceptava la derivació del riu Llobregat al seu pas a El Prat. Arribats al 2005, ha mantingut la demanda per evitar l'enterrament definitiu d'aquest riu. De moment presenta un nivell de conservació bo per a les aus

1/10/2004. La Presidenta de l'AVV de Gavà Mar, Elizabeth Martínez, criticà l'enlairament per la pista principal **“que atraviesa la zona agrícola també passa per encima de viviendas”**. Sol·licitaven **“que la mayoría de aviones despegasen desde la nueva pista y diesen un giro de 40 grados hacia el mar”**.

Aquesta proposta es recullia en un informe de l'aeroport. *“Las capacidades tecnológicas de las aeronaves permitirán gestionar el giro hacia el mar, cuando la situación sea posible, en un viraje de 30 grados respecto al eje de la pista, disminuyendo de esta forma el impacto sobre el barrio marítimo de Gavà Mar”*.

REACCIONS VEÏNALS

Però, mentre l'aeroport estudiava els canvis més factibles per a tots, la situació de **“tortura”** era evident. Declaracions recollides els veïns.

“Passa un avió cada 90 segons durant 16 hores consecutives, de les 7:30 del matí a les 11:30 de la nit.” Antoni Jiménez, veí de Gavà Mar des de 1973.

“Quan sobrevolo la guarderia del meu fill de dos anys amb l'estrèpit dels quatre motors d'un Airbus A-340 de 200 tones no puc deixar de pensar en l'estrès i el perill que corren els nens” Alejandro Moya, veí de Gavà Mar i pilot.

“El meu fill es passa tot el dia pendent del cel i allarga el braç com si volgués agafar els avions”. **Carolina Chacón, veïna de Gavà Mar.**

“Disposem d'una zona amb jardins per fer-hi activitats a l'aire lliure, que no podem fer. El mateix passa amb les sessions de música”. **Marta Martí, directora de la guarderia Gimbebé de Gavà Mar, que acull 150 alumnes.**



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

A finals de **novembre de 2004** uniren postures els Ajuntaments de Castelldefels i Gavà, davant l'incompliment, per part d'AENA de la Declaració d'Impacte Ambiental (D.I.A.) Els alcaldes dels respectius municipis firmen una Declaració conjunta contra l'aeroport del Prat (**24/11/2004**), sol·licitaren que **“es suspengui immediatament la utilització de la tercera pista fins que no es compleixin un Pla de Control i Gestió inexistent; fins que no s'elabori un programa operatiu de seguiment i control del soroll”**. Per tal de minimitzar l'impacte acústic sobre les zones residencials de Gavà i Castelldefels i determinar un funcionament de pistes segregades, mai independent. La Configuració Oest amb pistes segregades ja ho presentaren públicament els veïns de Gavà Mar el passat **7 de febrer de 2004**. El document veïnal porta adjunt la configuració dels vols en hora nocturna. La publicació també inclou les Configuracions realitzades per l'aeroport (ANNEX. Proposta veïnal de configuracions). Amb l'entrada en funcionament de la tercera pista, l'alcade ja sent empatia per els veïns de Gavà. Ha deixat d'escoltar-se a AENA per atendre al seus ciutadans i tècnics residents al barri afectat. Però la declaració conjunta es valorà una possibilitat que no s'havia acceptat mai ni per ningú (ni veïns ni consistoris): demaven que les operacions de vols en la tercera pista es paralizessin fins que es complís la Declaració d' Impacte Ambiental i que **s'estudiés la possibilitat d'allargar la nova pista 500 metres en direcció nord**. Sempre s'havia lluitat per conservar les llacunes de El Remolar i La Ricarda, ara s'acceptava la possibilitat de destruir La Ricarda amb una àmplia zona verda. L'excusa era **“que l'espècie humana sigui considerar en primer lloc... també formem part del mateix ecosistema”** Dídac Pestaña, alcalde de Gavà i **Antoni Padilla, alcalde de Castelldefels** en declaracions a l'AVUI.

La reacció no es va fer esperar.

Ràpidament, els tècnics de l'Associació, que també són utilitzats per l'Ajuntament, i els veïns de Gavà i Castelldefels es van desbancar d'aquesta declaració que donava la possibilitat de destruir una de les llacunes.

DEPANA, nota de premsa (**26/11/2004**), **“sembla com si aquesta solució final hagués estat ideada des dels despatxos de AENA”**. L'allargament suposaria, a llarg plaç, un alt rendiment de la tercera pista, amb la qual cosa la contaminació augmentaria a uns nivells superiors als permesos. Per AENA aquesta expansió de l'aeroport és totalment



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

incompatible amb un creixement de l'àrea metropolitana. **“Tenint en compte l'elevadíssim grau de desenvolupament urbanístic de l'àrea metropolitana, no és viable una gran ampliació de l'aeroport”**. En declaracions al PUNT. El Govern, les diputacions, els ajuntaments, els experts en temes de d'habitatge i altres especialistes en gestió del territori estan constatant un canvi d'ús de les cases de les urbanitzacions catalanes. Creades en la seva majoria abans del 1980, estan passant de segona a primera residència. La ciutat de Barcelona, limitada per mar i muntanya, no té més sòl on ubica vivendes. Això provoca un encariment dels pisos de les zones urbanes, junt el relleu generacional, la baixada del tipus d'interès i la millora relativa de la situació legal d'aquestes urbanitzacions estan facilitant aquesta transformació.

Marcel·lí Reyes, regidor portaveu d'ERC a l'Ajuntament de Gavà. **“L'estrambòtica proposta de Pestaña va ser immediatament rebutjada per la Generalitat, les principals entitats i organitzacions ecologistes i, fins i tot, pels mateixos veïns afectats. La proposta de Pestaña sembla el fruit de la desesperació d'un polític que no ha fet els deures a temps, i ara corre com pot per intentar solucionar allò que, a deu anys vista, alguns ja dèiem que passaria”**

Des d'ERC no es creu que els plans actuals per ampliar el Prat puguin convertir-lo amb un aeroport intercontinental potent. Ja fa temps que s'afirma que ERC, junt amb el PSC, ICV-EA, el tripartit del Govern Català tenen una altra proposta per a un futur aeroport intercontinental. El **10/02/2005** EL PAÍS va publicar que la Generalitat havia encarregat uns estudis per determinar les condicions de vol a la zona de Fonollosa (Bages). Apareix un altre lobby de pressió ciutadana als polítics. **La plataforma Respectem al Pla de Bages**. Tot i que va començar com plataforma cívica, **El Bages diu no a la pressó**, quan la Generalitat va planificar l'actual penitenciari a Sant Joan de Vilatorrada (2004). Amb la pressó i, ara, amb un possible aeroport en el seu municipi, **Joan Vilà, portaveu de l'Associació**, criticà la poca transparència des de les classes polítiques i l'agressió desmesurada al Pla del Bages. **“es prenen decisions que afecten els ciutadans del Bages sense transparència i sense atendre a un plantejament territorial ni a un plantejament director urbanístic”**. AVUI 2004.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

AVUI (27/11/2004) El **Conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà** expressà, *“l’aeroport ja hi era i per tant qui hi va anar a viure i va comprar un pis aquí ja sabia que estava al voltant d’un aeroport”*. Declaracions que van encendre encara més els ànims. L’Elizabeth ens ho deixa clar a l’entrevista, **“portem trenta anys convivint amb l’aeroport... no estem en contra de la tercera pista, ni de l’aeroport sinó contra la seva mala utilització i gestió... no volem deixar els nostre barri amb les nostres vides.... no d’aquesta manera”**. L’Aeroport i Gavà Mar han estat veïns des dels 60. Els problemes han sobrevingut amb els projectes de la tercera pista (9 del juny de 1998) i amb la seva posterior posada en servei (28 de setembre de 2004). A més afirmen que l’únic barri afectat amb alts nivells de decibels ha estat -i continua sent- Gavà Mar. Ni Viladecans ni Sant Boi ni El Prat ni Cornellà, que estan a tocar amb l’aeroport, no pateixen sorolls. Passi el que passi, ells volen continuar vivim, en el que per a molts ha estat el seu barri de sempre. **“Nosaltres no volem marxar del nostre barri, volem continuar vivint al nostre barri. Vem venir a viure aquí perquè buscàvem tranquil·litat” (Elizabeth Martínez, presidenta de l’AVV a l’entrevista).**

Desembre de 2004.

Es publicà que la Generalitat ja tenia preparat el terreny per quan les autonomies tinguessin llum verda per compartir la gestió dels aeroports, comptant amb la participació dels ajuntaments i capital privat.

Va començar el projecte l’any **1997** amb la carta municipal. Aprovada per unanimitat de tots els grups polítics representats al consistori Barcelona. Ja es reclamava la participació de l’Ajuntament en la gestió de l’aeroport, com és norma a tots els països europeus. Alhora, el pla estratègic de l’àrea metropolitana també inicideix en aquesta demanda.

2005. Ara no deixa de ser notícia amb la redacció del nou Estatut i el nou pla de finançament per Catalunya. A la resta de l’Estat, els governs autònoms de Balears, Canàries, Catalunya i País-Basc reclamen a l’Estat la transferència en la gestió d’aeroports, tot el contrari a la voluntat del Govern Central, que prefereix la privatització. A diferència de les altres, L’administració local, i en concret, els ajuntaments de Barcelona i municipis metropolitans volen que els aeroports siguin de



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

titularitat pública i un organisme públic-privat el gestionaria. L'aposta de l'executiu de Pasqual Maragall, President de la Generalitat, és per **Abertis**¹⁸. La societat participada d'Abertis, **Airport Concessions and Development Limited (ACL)** -amb un 90%- junt a AENA -amb un 10%- van finalitzar amb èxit **l'Oferta Pública d'Adquisició d'Accions (l'OPA)** sobre **l'empresa britànica TBI**. AENA, tot i participar en l'adquisició de capital, s'oposa a perdre més del seu monopoli aeroportuari a Catalunya.

Dimarts, 31 de maig de 2005. Més diners i més competències per a la ciutat sembla possible. **Jordi Sevilla, Ministre d'Administracions Públiques, Joan Saura, Conseller de Relacions Institucionals i Participació, i l'Alcalde de la Capital Catalana, Joan Clos** van segellar la **Carta Municipal**.

Divendres, **17/06/2005**, el ple de l'Ajuntament amb els vots de PSC-CpC, CiU, ERC, i ICV-EUiA s'aprovava el borrador del abans projecte de llei de la Carta Municipal. En aquest cas no es revalidava, de nou, el consens obtingut a la Carta Municipal de 1997; tots els grups varen avalar el text. Semanes més tard a aquesta firma, el Govern haurà de donar la conformitat al text; per després ser aprovada pel Congrés.

Podria atorgar a Barcelona 50 milions de l'Estat a l'any. La Carta Municipal reforçarà l'autoritat de l'Ajuntament i de l'alcalde i estableix que la capital catalana participi en el control i gestió del port i l'aeroport.

AENA també ha respòs amb negatives davant la possible pèrdua econòmica que suposaria l'entrada en vigor d'aeroports en titularitat pública.

Dilluns, 13/06/2005. EL PERIÓDICO publica. La constructora de Florentino Pérez, **ACS**, Abertis i **AENA Internacional**, filial d'ANEA, preveuen tenir llest abans de finals del present mes de juny de 2005 un acord sobre el repartiment del capital de la societat que crearan per unir les seves experiències en gestió d'aeroports estrangers.

La notícia posa en alerta vermella als futurs vols intercontinentals de El Prat. Explicats més endavant.

¹⁸ ABERTIS. Corporació privada líder a Espanya en la gestió d'infraestructures de transport i comunicacions. Està formada per 60 empreses, de gestió directa o participades, que operen en els sectors d'autopistes, aparcaments, promoció d'espais logístics, infraestructures de telecomunicacions i aeroports.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Els alcaldes de l'Àrea Metropolitana varan concloure l'any d'estrena de la tercera pista amb les següents declaracions.

7/12/2004. Jaume Montfort, alcalde de Viladecans, i Lluís Tejedor, alcalde del Prat, van declarar-se a favor del Pla Delta i la Tercera Pista del Prat, respectivament.

Montfort, *“el Pla Delta resoldrà la indefinició que hi ha en una zona semiabandonada... la seva aplicació està condicionada pel desenvolupament de l'ampliació de l'aeroport i el pla de costes”*. (EL PERIÓDICO)

Tejedor *“l'ajuntament del Prat ha treballat en la comissió de seguiment mediambiental junt amb l'Estat, la Generalitat i els consistoris de Gavà, Castelldefels, Viladecans i Sant Boi i l'aeroport i, s'està funcionant segons la normativa i els procediments aprovats per la comissió”*. (EL PERIÓDICO)

Resposta a aquestes declaracions dels alcaldes de Castelldefels i Gavà. *“no té interès a comentar propostes especulatives d'autoritats no competents”*.

Fi de 2004. L'any 2003 quan encara s'estava construint la tercera pista, l'Ajuntament de Gavà va fer un mailing a totes les llars de la zona dient que no els afectaria al soroll. **Que estiguessin tranquils**. Al cap d'un any, la tercera pista en funcionament, els veïns veuen que van ser enganyats amb les paraules de tranquil·litat. I a l'Ajuntament només se li va ocórrer afirmar que també van ser enganyats per AENA. **“El nostre alcalde és la clau per solucionar el problema. Ell hauria d'haver escoltat als veïns. És membre de la metropolitana des de fa anys. Ell havia de tenir coneixement del projecte. Ara s'excusa dient que AENA el va enganyar. Mentre consentí la tercera pista, i la torre d'Aena al carrer del Jardiland de Gavà”**. (Elizabeth Martínez, presidenta de l'AVV a l'entrevista).

La construcció d'una pista no és pot personalitzar les culpes en una sola persona. Els governs anteriors, Generalitat (CIU) i Govern Central (PP) donaren al vist-i-plau a l'ampliació de la tercera pista a falta d'un Estudi d'Impacte Ambiental. Doncs bé, AENA va fer operativa la pista a partir d'un primer estudi amb aportacions úniques de grups ecologistes. Finalment, la tercera pista no es va allargar per La Ricarda, sinó que per, on hi ha l'altre espècie amenaçada, el barri de Gavà Mar.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

2004 s'acabà amb una primera reunió entre AVV i l'aeroport, on segons Elizabeth Martínez, “**hubo buenas palabras....lo único que les importa es que no vayamos al aeropuerto a hacer manifestacions**” (EUROPA PRESS 15/12/2005).

Alhora l'AVV redactà una declaració conjunta amb la **Federació de Comerç de Castelldefels, el Gremi d'Empresaris d'Hosteleria de Castelldefels, la Federació de Veïns de Gavà, la Federació de Veïns del Baix Llobregat i la Federació d'Associacions de Veïns de Castelldefels**. Es manifestaren de nou amb un NO AL SOROLL.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

2005

SITUACIÓ ACTUAL

Actualment, l'aeroport funciona preferentment en configuració Oest: enlairaments per la pista transversal cap al mar i aterratges per la pista principal entrant pel Port. Les pressions veïnals han portat a utilitzar, de nou, la configuració més històrica del Prat i la que més minimitza els sorolls i el perill sobre Gavà Mar. Tanmateix a partir del **12 de març de 2005** AENA ha començat a aplicar una modificació dels límits del vent que fa molt que exigien per reduir el percentatge d'aterratges en configuració Est per la tercera pista. De moment s'ha demostrat una activitat al mes de març òptima, inclús el **28 de març de 2005** es va batre el rècord **d'operacions, 1009**. Quan es canvia la configuració, l'executiu de Servei d'AENA envia un missatge a la **Regidoria de Medi Ambient de l'Ajuntament de Gavà** indicant el motiu de pistes i la nova configuració utilitzada. L'AVV fa un seguiment dels canvis per comprovar si la reducció de la configuració EST promesa per AENA, és real. Els números demostren, en funció del mes, una activitat més o meys continuada d'operacions a la tercera pista. Després d'uns quants mesos es pot assegurar que hi ha poc dies amb aterratges per la pista transversal. Els percentatges següents demostren les molèsties. S'elaboren segons els missatges de l'executiu d'AENA (ANNEX. Executiu de Servei d'Aena).

MES ABRIL s'aprofita la pista transversal un **40%**
MES MAIG s'aprofita la pista transversal un **17,39%**

En conclusions generals, les configuracions que encara generen molèsties a Gavà Mar són.

Enlairaments per la pista principal
Enlairaments per la tercera pista
Aterratges per la tercera pista
Aterratges per la pista principal

**TOTS ELLS
SOBREVOLEN GAVÀ
MAR**

A problemes sense **solucions definitives en el temps**, els veïns continuen manifestant-se. Com per exemple el **14 de març de 2005** uns **400** quan veïns i veïnes gavanencs tornen a reivindicar dins de les terminals.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

“Se’ns va assegurar que només s’utilitzaria la configuració més sorollosa en un 7,5% de les operacions, però des de començament d’any s’ha usat 30% i només al mes de maig el nombre d’aterratges a la tercera pista per sobre de Gavà Mar ja supera el 60%”. (EL PUNT)

7/02/2005 El diari SIGLO XXI recull la resposta del Govern a una pregunta escrita per CIU al Congrés sobre la contaminació acústica de la tercera pista. L’argumentació no deixa de justificar a AENA. En la resposta, el Govern indica que la Declaració d’Impacte Ambiental de 2002 **“en ningún caso exige que para la puesta en operación deban estar completados los trabajos de insonorización en las viviendas afectadas”**.

Tot i així, AENA i Generalitat aprovaren un pla d’aïllament acústic que encara està **“en fase de tramitación administrativa”** (13/05/06, Aena treu a concurs l’aïllament acústic).

Així doncs, AENA **“contó con todas las autorizaciones necesarias”** i **“está cumpliendo todo lo previsto en la DIA”** i **“los acuerdos de la comisión de seguimiento ambiental”**.

Resultat, els veïns van presentar un estudi acústic propi on es mostrava que els barris afectats patien nivells de sorolls il·legals. Aquest finalment ha estat recollit per AENA i ha permès refer les empremtes sonores de les rutes, que fins ara, només existia les empremtes de les rutes d’AENA. Aquestes **“marcaven un impacte acústic inferior al manifestat pels veïns”**.

La situació de desesperació, de no ser escoltats, als ha portat a tota una acció social organitzada i metòdica que encara continua lluitant. Una de les últimes accions.

24/05/2005. Presentaren més de 100 denúncies davant de Medi Ambient per problemes de Salut.

La Fiscalia ja va obrir per iniciativa pròpia una investigació. Ara recull més de 100 denúncies veïnals referent a l’estat de salut del barri **“nerviosisme, irritabilitat, insomni, falta de concentració per part dels nens”**. Es queixan d’una situació empitjorada, malgrat que AENA va prometre que els avions sobrevolarien el barri només 7,5% de dies l’any. A més els avions continuen aterrant per sobre el barri passada l’hora límit de la nit, 23:00 hores. Les denúncies s’adjuntaran a la querella criminal presentada pels veïns contra AENA i el Ministeri de Foment, temps enrere, al jutjat de Gavà, i que ara s’ha traslladat a El Prat (ANNEX. Querella Criminal).



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

ALTRES LOBBIES:

DEFENSOR DEL POBLE I LOBBIES ECONÒMICS I SOCIALS.

Cada lobby busca els seus interessos. Això enfronta postures oposades.

Qualitat de vida versus la rentabilitat econòmica.

Reben suport del **DEFENSOR DEL POBLE i l'ACCCA**.

Els empresaris catalans critiquen les actuacions dels veïns ja que impedeixen el funcionament i el créixer de les infraestructures aeroportuàries actuals. El déficit de Catalunya està xifrat en 5.800 milions d'euros i, tot indica que la situació no canviarà gaire. Hi ha qui intenta buscar la culpa. Els projectes de xarxes en comunicació (viari, ferroviari, aeroportuari, marítim) pateixen retards per falta d'ambició, continu debat polític. Des de la **Patronal Pimec-Sefes**, el seu president **Josep González** afirmen que “*cuesta tomar decisiones*”.

Els veïns reclamen una solució definitiva. El Defensor del Poble rebutja que l'Administració no els atengui ja que els edificis es van construir després de l'aeroport. Afegeix que el Ministeri de Foment és l'únic culpable. Els ajuntaments i comunitats autònomes no sempre poden escollir.

Els veïns reclamen una solució definitiva. Els empresaris barcelonins exigeixen mitjançant una comunicat de premsa que la tercera pista operi a un 100%. Els anomenats **G4**¹⁹, entre ells la Cambra de Comerç, denuncien que “*s'obstaculitzi*” el funcionament d'una infraestructura qualificada per ells mateixos de “*vital*”. Protesten l'ofensiva veïnal i l'anunci del Ministeri de Foment de reduir els enlairaments i aterratges dels avions per la tercera pista. L'AVV respon amb una roda de premsa i comunicat al **5/05/2005**. (ANNEX. Roda de premsa). La **FAV Baix**²⁰ considera que el manifest dels empresaris catalans, sobretot els empresaris del Baix Llobregat i la seva confederació, pot ser perjudicial quan actualment una comissió tècnica està estudiant solucions perquè el trànsit aeri causi les mínimes molèsties. La FAV recrimina als empresaris catalans no “**haber sido más sensibles a los problemas que padecen miles de ciudadanos**”.

¹⁹ G4. Un lobby econòmic format per la Cambra de Comerç de Barcelona, la Patronal Catalana Foment de Treball, la Fundació RACC i el Cercle d'Economia.

²⁰ FAV BAIX. Federació d'Associacions de Veïns del Baix Llobregat, on els veïns de Gavà i Castelldefels van presentar una queixa conjunta. En el costat oposat, la **Confederació d'Empresaris del Baix Llobregat**, membre representant de Barcelona Centre Logístic, BCL.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Els veïns reclamen una solució definitiva. El Defensor del Poble critica que el cost anticontaminació “es sufragado de los ciudadanos contribuyentes con sus impuestos, eventualmente por los usuarios de los puertos, aeropuertos, carreteras y ferrocarriles”. La infraestructura contaminant hauria de fer-se càrrec de les despeses.

Els veïns reclamen una solució definitiva. Els empresaris exigeixen una inversió per minimitzar “inconvenientes” que les operacions del Prat provoquin al seu entorn. No personalitzen en ningú per fer-se càrrec.

Però el fet més lamentable és que l'endemà del comunicat del lobby econòmic G4 “l'aeroport va canviar les rutes i va començar una altra vegada a torturar als veïns, oblidant que encara té pendents diligències per un presumpte delictes de contaminació acústica per part de la Fiscalia Superior de Justícia de Catalunya”

(EL PERIÓDICO, 12/05/2005). **La pregunta oberta, tant poder tenen les empreses catalanes perquè l'aeroport només amb un comunicat canviï rutes?**

SANTS, BARRI MÍTIC BARCELONÍ, NO S'ESCAPA TAMPOC DELS SOROLLS AERIS.

11/03/2005. L'Ajuntament de la Ciutat Comtal anuncia en la Comissió de Medi Ambient que ha expedientat a l'empresa que organitza vols en helicòpter per les zones de més interès de la ciutat. Les queixes principalment provenen dels veïns de Sants, plaça de la Farga, i el barri de Penitents. **L'Associació Catalana contra la Contaminació Acústica (ACCCA)** s'ha fet portaveu dels denunciants (ANNEX. Presentació de l'ACCCA).

En aquestes queixes també s'ha posat de manifest les molèsties causades en alguns punts de Barcelona per la tercera pista, els avions sobrevolen els edificis amb poca alçada. Tal i com explica la **secretària de l'ACCCA, Esther Melcom** reivindiquen a AENA més seguretat com ja passa a altres ciutats. “no es tracta només de soroll, sinó també d'un problema de seguretat: en ciutats com Londres i París els vols turístics eviten els edificis i les grans avingudes i aprofiten els corredors naturals com els rius”. És el màxim responsable com a ens gestor aeroportuari de l'espai aeri. L'Estat, com a responsable, li té concedit.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

La falta de seguretat a l'aeroport de El Prat és causada pels avions que volen sobre les vivendes a pocs metres, però també per problemes arquitectònics de la infraestructura. **UGT, Unión General de Trabajadores** és el nou actor crític a l'ampliació de El Prat. El dimarts, 14/06/05, **Finanzas.com** publica notícia **d'Europa Press** on UGT sol·licita a AENA un “**certificat de solidez**”²¹ de l'edifici comercial i els accessos a la Terminal B. Segons **Francisco Abadías, Secretari d'Acció Sindical d'UGT a AENA**, “**hemos visto que alguna cosa no nos gustaba y hemos llegado a la conclusión de que no se han realizado las pruebas de carga en la zona de riegos**”. Per això, “**pedimos al Director de Aeropuertos, Antonio Pedrós, al Director de Aeropuertos Españoles, Javier Marín y al Director General de Aena, Manuel Azuaga que nos faciliten el “certificado de solidez”. Pero “no contestan” y, “ante esta indiferencia” lo hemos hecho saber a los medios de comunicación**”. AENA respon que farà un any es van realitzar les proves de càrrega y “*que UGT ya cerro sus sospechas sobre los problemas arquitectónicos de la terminal*”.

SOLUCIONS POLÍTIQUES.

Política des de Catalunya referent a la tercera pista.

Tots els polítics volen mostrar-se “els més sensibles” amb els afectats.

Què hi ha al darrera, guanyar-se electorat o realment estan consenciats amb el problema?

21/12/2004. El grup parlamentari de **Convergència i Unió** presentà una proposta no de llei per plantejar una solució definitiva contra als sorolls. Posaren de manifest les macances com la falta d'un pla d'aïllament acústic que encara no s'ha elaborat; els medidors del soroll que encara no estan operatius. A més les operacions aèrees no s'ajustaven a les aprovades per la Comissió de Seguiment Ambiental. (ANNEX. Proposició no de llei de CIU).

²¹ CERTIFICADO DE SOLIDEZ. Una còpia del certificat era la promesa de l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, havia fet als afectats del Carmel perquè tornessin a les seves vivendes. El certificat ha de signar-se per un tècnic competent en la matèria i el col·legi professional corresponent.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

9/02/2005. S'aprova la resolució aprovada per la "Comissió de Foment del Congrés dels Diputats" en base a la proposta d'**ERC**. (ANNEX. Comunicat d'ERC Gavà). Reclamen incorporar totes les mesures de protecció acústica que estableix la Declaració d'Impacte Ambiental de les obres de l'aeroport del Prat amb data de 2002. De la mateixa manera, se sol·licita que les trajectòries dels avions s'adeqüin exactament a les decidides a la Comissió de Seguiment Ambiental de les obres d'ampliació del Prat. El **Portaveu al Congrés, Joan Tardà** denuncia "l'absurditat d'una planificació d'infraestructures sense respectar els drets dels ciutadans i el medi ambient". Alhora recorda l'alt nivell de capacitat per part de l'Associació per plantejar mesures alternatives i per mobilitzar-se.

Proposició no de llei del Parlament de Catalunya (ANNEX. Proposició no de llei).
11/5/2005. **PSC-CpC, ERC, ICV-EA, PP i CIU** han inscrit al registre una proposta perquè el Parlament insti la Generalitat a negociar amb el Govern Estatal la posada en marxa de mesures correctores que estableix la declaració d'Impacte Ambiental en un termini de tres mesos. Tanmateix, els grups insten a ordenar la utilització de la tercera pista en direcció sud (tant enlairaments com aterratges) amb la finalitat de minimitzar el seu impacte acústic i qu'aura de ser prèviament acordada amb els Ajuntaments de Gavà i Castelldefels i la Generalitat.

L'AVV no vol paraules, vol fets. No confien amb els polítics. Falta de "transparència"
La proposició no de llei "Sembla més un recordatori per AENA perquè reudeixi el soroll, que una proposta. A més afegim que els mateixos partits polítics tenen divergències d'opinions. Hem rebut recolçament de Convergència i Unió. Alhora estan a favor d'un altre lobby de pressió econòmic G4, que demanen el funcionament de la tercera pista al 100%. Un altre exemple, PSC. Ara, l'alcade de Gavà, Dídac Pestaña del PSC ens escolta i ens recolça, però del President de la Generalitat i del PSC, Pasqual Maragall no s'ha pronunciat mai respecte la tercera pista".

No hi ha cap llei que ens protegeixi. Vivim en un buit legal" (Elizabeth Martínez, presidenta de l'AVV a l'entrevista).

Els anteriors Governos, Generalitat i Central, van donar el vist-i-plau a l'ampliació de la tercera pista a falta d'un darrer estudi d'impacte ambiental i a falta d'unes rutes



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

d'enlairament i aterratge. D'aquesta manera AENA va fer operativa l'esmentada tercera pista (sense realitzar-ho). **“Aquí no s’ha seguit un ordre. Primer es va fer la pista, després les configuracions preferents, i a posteriori marquen les rutes. S’hauria d’haver construït sabent configuracions i rutes adequades. Les pressions polítiques van poder més.”** (Elizabeth Martínez, entrevista).

Política desde Madrid referent a la tercera pista.

Març de 2004. Es creà una comissió tècnica entre representants municipals dels ajuntaments afectats, el gestor dels aeroports espanyols i el Ministeri de Foment, per analitzar alternatives i, així resoldre els sorolls derivats de l'ús de la tercera pista. Es vol trobar una solució concensuada

Segons l'edil de Gavà aquesta comissió té com a objectiu buscar un acord consensuat per les quatre parts. Ho valora **"muy satisfactoriamente"** el **"el cambio de actitud"**. Insisteix que **"algo está cambiando en AENA y en el ministerio"**. LA VANGUARDIA (09/04/2005). Per Gavà Mar, els missatges recollits de l'executiu de servei d'AENA i els estudis posteriors sobre les configuracions de vols no són alentadors (ANNEX. Executiu de Servei d'Aena).

Si van aconseguir allargar la pista transversal en direcció al mar, construir una pantalla antisònica en aquesta pista propera al barri de Sant Cosme i treure de l'aeroport avions soviètics obsolets, ara es veuen en força per minimitzar els sorolls. Des de l'inici d'aquest conflicte (1998) i després del reconeixement públic, per part del Ministeri de Foment, de la contaminació acústica provocada per l'aeroport, AENA també admet en els seus estudis la greu contaminació causada. Tot i així va ser l'Ajuntament de Gavà qui ho va fer públic a finals de **febrer de 2005**. S'ha d'afegir que van trigar quatre mesos en facilitar dades i mai van declarar, comunicar ni informar públicament res sobre el tema. Un cop entregat, demostren l'incompliment de la Declaració d'Impacte Mediambiental (DIA) i greus irresponsabilitats al no aplicar la resolució parlamentària de finals de 2004. **L'advocat i professor de dret processal a ESADE, David Jurado**, afirma el delictes continuat de contaminació acústica.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

L'Art. 45 de la Constitució Espanyola disposa sancions penals, administratives i, si el cas ho requereix, obliga a reparar els danys causats, per a qui realitzi conductes atemptatòries al medi ambient.

La Llei 16/2002 de la Generalitat de Catalunya de 28 de Juny exigeix l'adopció de mesures necessàries per prevenir i corregir la contaminació que afecta als ciutadans.

12/03/2005. Foment va anunciar que l'aeroport reduïa el nombre de vols de la tercera pista en configuració Est. Segons Foment les operacions es disminuïen del 15% al 7,5% (Suposa 20 dies d'activitat menys). Mentre que l'AVV amb comunicat de premsa posa de manifest **“no acceptem, sota cap concepte, les mesures anunciades... si el 7,5% dels dies no tenim sorolls que passarà amb els restants 92,5% dies de l'any”** (ANNEX.Comunicat Premsa de l'AVV). Cansats d'espera solucions davant **“un soroll atroç”** i constant des de 1997, els ha portat a situacions extremes. Llançada de cohet contra els avions.(**11/12/2004.** Carta al director. LA VANGUARDIA. ANNEX. Cartes al director de 2004). **“No apruebo el comportamiento temerario del vecino de Gavà Mar que lanzó un cohete el otro día (11/XII/2004), pero entiendo perfectamente su desesperación después de diez días seguidos soportando los aviones aterrizando sobre nuestras viviendas a tan baja altura y con un ruido ensordecedor que alcanza los 100 decibelios”.**

Política des d'Europa referent a la tercera pista.

Amb la proposició no de llei conjunta de tots els grups parlamentaris catalans es va sol·licitar considerar la nova normativa europea, que entrarà en vigor a l'any 2008 per fixar els límits de sorolls tolerables.

20 de febrer de 2005, els espanyols aprovem en referèndum la Constitució Europea. **28 d'abril de 2005,** el Congrés dels Diputats ratifica el Tractat per establir una constitució. Només falta la confirmació del Senat. Els veïns de Gavà Mar diuen **SI** a la Constitució Europea. Per primera vegada un tractat internacional recull normes sobre el Medi Ambient (Article III-233).



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Quan les Corts Espanyoles ratifiquin el Tractat, la política mediambiental ha d'estar regida pels següents principis.

- Precaució i acció preventiva.
- Corregir danys ocasionats.
- Qui contamina paga.

Per tant, el Ministeri de Foment, AENA i les altres administracions competents hauran de tenir present aquests principis, ja que se'ls hi exigirà.

AVV GAVÀ MAR, SOLIDARITAT

Des de l'esfondrament d'un bloc i les posteriors esquerdes als habitatges propers al sinistrat, al barri del Carmel de Barcelona, a conseqüència de les obres del metro a la Línia 5 de TMB, l'AVV s'ha solidaritzat amb els veïns barcelonins.

Destaca la manifestació del **8 de març de 2005** amb més de **3.000 persones** pels carrers de la Ciutat Comtal. De totes les manifestacions del Carmel, aquesta de moment ha estat l'únic encontre on hi han assistit amb una pancarta que deia: **Gavà Mar amb el Carmel**. Segons la Presidenta de l'Associació a l'entrevista: **“no voliem aprofitar una desgràcia aliena per fer les nostres reivindicacions”**. (ANNEX. Retalls de diari).

L'ALCALDE DE GAVÀ ANUNCIA LA RETIRADA

Va agafar per sorpresa el veïns de Gava Mar.

Va accedir al consistori l'any 1983 i es proclamà alcalde l'any 1985. Després de 20 anys, la seva alcaldia s'ha acabat aquest mes de juny. És *“una decisió personal, raonada i meditada, presa en serenor i felicitat”*. *“Veinte años ya son suficientes”*. Ara vol dedicar-se en exclusiu al seu càrrec com a **Sotspresident Executiu de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona**. *“He participado en la transformación de Gavá, de pueblo a ciudad”*.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

La “*espinà clavada*” són les molèsties acústiques de la tercera pista al barri Gavà Mar, problema que espera solucionar “*antes de su marcha*”. LA VANGUARDIA (16/04/2005).

Pels veïns, “l'alcalde fuig del problema”.

“Ens ha assegurat que tot ho deixa encarrilat. Però ens preocupa. Soluciona el dia rera dia d'ara. Però, no veiem solucions a llarg plaç. A l'octubre, s'ha de decidir configuracions i línies de vols definitives. Mentre, les operacions incrementen. L'aeroport va començar amb 40 operacions. Han continuat optimitzant l'espai fins realitzar 56. I en un futur volen arribar fins les 96”.

10/06/2005. El **socialista Joaquim Balsera** era nomenat nou alcalde de Gavà, amb els vots dels seus i el suport d'Icv (Ea s'abastenia i els altres partits havien votat als seus candidats). Casat i amb tres fills, vinculat a l'Ajuntament com a cap de gabinet entre 1987 i 1994 i com a regidor des de 2003, alhora també ha compaginat la feina a Gavà amb gabinets d'altres consistoris com el de l'Hospitalet i Barcelona. Mentre les 1.400 noves vivendes del Pla de Ponent, suposen un creixement sostenible, tindrà una dura batalla amb el soroll de Gavà Mar. “*El problema és complex però crec que anem pel bon camí i que ho tenim ben encarrilat. Espero que aviat hi hagi una solució i els avions deixin de molestar els veïns*”. També vol tranquil·litzar davant la possibilitat de construir 300 vivendes dins el Pla Llevant Mar pròxima al aeroport: “*Aquest pla està en punt mort, perquè hem de veure que passa finalment*”. El seu gran objectiu, “*el creixement sostenible de la ciutat*”. (20 MINUTS, 20/06/05)

LA PROBLEMÀTICA DES DE LA TELEVISIÓ I EL SEU PROPI BUTLLETÍ.

“Mitjans afins al govern català, La Vanguardia o TV3 boicotejan i censuren sistemàticament la informació l'AVV, emeten a la població notícies falses, tendencioses i errònees per protegir interessos econòmics i polítics.” (declaracions del foro, **Otra democracia es posible.net**).

La Vanguardia sempre s'ha mostrat a favor de qui tenia el poder al Govern Català. A més, pertany al Grup Godó, i com a grup empresarial, no vol lobbies que impedeixin l'expansió, el creixement econòmic de la ciutat.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

I TV3 no s'ha pronunciat mai en contra d'aquell que li paga. L'últim exemple, el docushow dels divendres a la nit de TV3, **Aeroport**. Set mesos de rodatges, 300 hores de materials, repartits en 13 capítols i no han donat cabuda a les protestes dels veïns de Gavà Mar.

El Brugues, és un diari afí a l'Ajuntament de Gavà. El diari és la veu de l'alcalde.

Diari afí al barri, **VEÏNS**. És el seu propi butlletí. El núm. 0 es publicà a principis d'aquest any. El mes de maig ha sortit el núm. 1 i ja estan preparant el segon. La seva periodicitat no està marcada, ja que són els mateixos veïns del barri, afectats, qui redacten els seus escrits. Intenten mostrar les problemàtiques del barri, però l'actualitat els marca i, l'ampliació del Prat és un tema de primer ordre en els dos primers números publicats fins ara. (ANNEX. Dues publicacions de Veïns).

INTERNET

Són felicitats.

L'Associació té molta cura de la seva pàgina web. L'actualitzen constantment. Qualsevol actuació queda reflectit. L'Àlex, membre de la Junta i informàtic, l'ha creat i l'ha fet créixer. www.gavamar.com. Hi trobem últimes notícies, fotos, vídeos, declaracions, rodes de premsa, fòrums... Es dona a conèixer el barri, l'associació. Tot i que l'aeroport és el tema principal al llarg de tota la web. Tothom pot accedir, buscar i deixar el seu missatge de suport .

A l'entrevista, l'Elizabeth, però van lamentar la connexió d'operaris d'AENA al seu Fòrum. Intenten donar una imatge més amable de la situació de l'aeroport a Gavà Mar.

PER AL FUTUR, VOLS INTERCONTINENTALS

Segons Joan Clos, alcalde de Barcelona, a LA VANGUARDIA 17/10/97, l'aeroport és concepció com una instal·lació "*auxiliar, de segona, pal·liativa*". Per tant, l'aeroport es fa servir per donar resposta a vols que no poden ser atesos en d'altres, com Barajas. És un "*alleujador*". Està clar que Barcelona i, de retruc, Catalunya, necessita d'un aeroport "*d'oferta*": augmentar l'oferta i establir una estratègia que porti qualitat, bon servei,



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

eficàcia; infraestructures per competir amb d'altres aeroports, amb vols intercontinentals sense escala i disputes d'*slots*²².

7 anys més tard, 27/07/2004. Ajuntament, Generalitat i Cambra de Comerç signaren un acord per potenciar els vols intercontinentals. L'acord arrencà amb un pressupost de 67.000 euros, 57.000 finançats per la Generalitat i la resta per l'Ajuntament de Barcelona.

1 any més tard, 17 de maig es va estrenar el vol Barcelona-Filadelfia, sense escales. I el **mes de juliol** s'inagurarà dos noves línies que uniran Barcelona i la ciutat de Shangai (China) i Barcelona i Natal (Brasil). El contracte amb les companyies corresponents s'allargarà des de l'estiu fins l'octubre, després segons la demanda continuaran. Per al mateix director d'Aeroports Espanyols, Javier Marín, "*es cobreix un dels segments de transport més demanats des de Barcelona, com són les connexions transatlèntiques*" (EL PERIÓDICO, 18/05/2005).

Beneficis econòmics del turisme per Barcelona ja estudiats.

- Barcelona-Filadelfia. Els americans són el tercer grup d'estrangers que més visiten la ciutat. Les inversions des dels EEUU ja suposa un 18% i va en augment. De 2003 a 2004, la pujada representa un 50% més d'inverions.

- Barcelona-Shangai. Els vols a Shangai augmentarà el número de turistes xinesos que visitin Catalunya. L'objectiu es arriba fins els 250.000 visitants al 2010. A més, l'estudi els presenta com els turistes que més gastan amb una mitjana de 1.781 dòlars diaris durant les seves visites a Europa.

El **Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèrees**²³ es posa dos anys per connectar Barcelona amb vols directes als cinc continents. De moment la ciutat comtal només opera sense escala amb cinc dels 22 destins intercontinentals operatius avui a l'aeroport. El destí on s'ha de treballar més és a l'Extrem Orient (ANNEX. Mapa de rutes per vols intercontinentals).

²² SLOTS. Drets de vol.

²³ **COMITÈ DE DESENVOLUPAMENT DE RUTES AÈREES.** Format per l'Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç, AENA i la Generalitat de Catalunya. L'Ajuntament i la Cambra han posat en marxa aquesta estratègia comuna per a la captació de noves rutes internacionals, coordinats amb AENA i la direcció de l'Aeroport de El Prat. El Comitè de Rutes va designar a l'empresa del Grup Cambra Gestió i Promoció Aeroportuària S.A. (GPA), com Secretària General del Comitè, amb la finalitat de ser el punt de contacte per les companyies i coordinar les accions de promoció del Comitè.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Els projectes pensats pels alts càrrecs d'AENA semblen convertir El Prat “*en un aeropuerto de primer nivel mundial*”. “*El desarrollo de las nuevas infraestructuras va a permitir ofrecer cada vez más vuelos que atraviesen el Atlántico. La tercera pista de El Prat permite ir incrementando la capacidad del aeropuerto hasta que se ponga en marcha la nueva terminal. Se abren nuevas posibilidades y se pueden obtener nuevos resultados*”. Declaracions del director d'AENA, Javier Marin. (18/05/2005).

Per als directius de El Prat aquests canvis són desitjos consumats per a les administracions catalanes i les entitats econòmiques, ja que consideren que Barcelona es troba en clar desavantatge respecte a l'aeroport de Barajas.

Aquesta nova terminal, que finalitzarà les obres al 2009 farà que AENA operi amb pistes independents, per enlairaments i aterratges, i no segregades com han lluitat als veïns fins ara. A tot això, El Prat està preparat per rebre aquests vols? El Prat pot competir amb altres ciutats com Madrid, Londres o París? De moment, la situació al barri de Gavà Mar respon **NO AL SOROLL** .



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

CONTAMINACIÓ ACÚSTICA A ALTRES AEROPORTS

L'aeroport de Madrid, València, Saragossa, Mallorca

PLA BARAJAS

02/04/05 El País publica VECINOS DE BARAJAS AMENAZAN CON LLEVAR A FOMENTO A LOS TRIBUNALES. Veïns del barri d'Alameda de Osuna (districte de Barajas) afectats pel soroll de l'aeroport han presentat una “**reclamació prèvia**” per acabar d'insoritzar les vivendes restants de la zona a càrrec de les arquitectures públiques. AENA establí el 2003 les empremtes sonores de Barajas, marcaren només 700 cases afectades, segons veïns i Ajuntament. Però encara queden 7000 famílies més -i no 6.000 com apunta l'Ajuntament-. Els veïns es recolzen en un informe elaborat al 2000 pel consistori madrileny. Es marcava tota l'Alameda, i no només la urbanització de La Embajada, com una zona que suportava a diari un grau de decibels superiors als permesos. **El representant veïnal, Andrés Martínez** qualifica la situació “**de insoportable**”. A diferència de El Prat, aquí ja s'ha començat a solucionar el problema de l'acontaminació acústica després de sis anys de lluita. Tot i que la situació és “**absurda**”. “**En algunas zonas hay bloques de viviendas que distan sólo 15 metros, pero unos están insonorizados y otros no**”. Esperen solventar la situació amb la nova resolució de l'Ajuntament . Si no és així aniran als tribunals.

PLA VALÈNCIA

10/03/05 Levante Digital publica EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO IMPIDE CONSTRUIR EN NOU MANISES POR EL RUIDO. A Gavà, l'AVV i el regidor d'ERC, Marcel·lí Reyes s'impliquen per evitar l'aprovació del pla urbanístic Llevant Mar per noves vivendes. A València, **PSPV, Partit Socialista del País Valencià** denuncia el Pla Director de l'aeroport de València per afecció acústica sobre la zona per al projecte Nou Menises. Adjunt a l'homologació del sector, la promotora Tarea, on també participa **l'Institut Valencià de la Vivenda (Ivvs)**, ratifiquen, en l'apartat d'afeccions, que el Pla Director de l'aeroport valencià “**se derivan afecciones acústicas que impiden la implantación de nuevos usos residenciales, rotacionales, educativos, hospitalarios y otros usos incompatibles con los niveles de ruido iguales**



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

o superiores a 60 decibelios día y 50 de noche”. Hi ha incompatibilitat entre nivells de sorolls i ús residencial. A més es vulnera la normativa autonòmica de protecció contra la contaminació acústica. L’oposició al Govern València, PSPV amb **la seva portaveu Fernanda Esribano**, també presenta al·legacions contra el **PAI (Pla d’Actuació Integrat)**²⁴. L’activitat de l’aeroport “**incumple el Plan Director del Aeropuerto, al ser incompatibles los niveles sonoros con el uso residencial, además se vulnera la normativa autonómica de protección contra la contaminación acústica... Totalmente absurdo contruir en un zona en la que los ruidos del aeropuerto no dejarán vivir con tranquilidad a los vecinos**” Levante Digital 10/03/05. (ANNEX. Pla Director València)

L’ampliació de l’aeroport valencià produirà a partir del 2015 una zona afectada pel soroll al menys quatre vegades major de la generada actualment. A part de Menises, altres zones metropolitanes amb molèsties acústiques seran Riba-Roja, Quart Poblet, Aldaia, barri del Cristo, Xirivella i València.

PLA MALLORCA

L’any 2001. el Ministeri de Foment aprovà el Pla Director Sectorial de tots els aeroports de les Balears, Son Sant Joan, Son Bonet, Menorca, Eivissa.

14 de setembre de 2001. s’aprovava el **Pla Director de l’Aeroport de Son Sant Joan de Palma**. Proposava un conjunt d’obres per absorbir el creixement previst de passatgers a l’any 2015, 38 milions l’any. (ANNEX. Pla Director de Son Sant Joan)

2003. L’Ajuntament va iniciar els tràmits perquè el Pla fos possible, a través d’una modificació del **PGOU (Pla General d’Ordenació Urbana)**. Així s’adaptava les previsions d’ampliació a la normativa urbanística local. S’estava parlant de duplicar en dotze anys la quantitat de passatgers, fet que posa en perill l’illa amb massificacions, i amb amenaces a la conservació dels recursos naturals i a la qualitat de vida dels seus habitants .

²⁴ PAI. 1 de desembre de 2004. Ordre del Departament de Presidència i Relacions Institucionals publicà el conveni celebrat entre el Ministeri d’Obres Públiques, Transports i Medi Ambient i la Diputació General d’Aragó amb data de 28 de novembre de 1994



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

El grup ecologista de les Illes Balears **GOB**²⁵ ja va demanar que la **Comissió d'Urbanisme i al Consell de Mallorca** no aprovessin la modificació del PGOU de Mallorca. A més sol·licitant un debat públic entre els candidats sobre aquest tema.

2005. Des d'un bloc Mallorquí, **BalearWeb**, un dels destacats, **el bloc del Manel**, podem constatar que l'aeroport ha anat ampliant-se cada vegada més. Actualment els veïns més afectats pel soroll són: Coll d'En Rabassa, Can Pastilla, Sant Jordi, Casa Blanca, Platja de Palma i Marratxí.

Altres conseqüències.

- Contaminació del sòl i de les aigües subterrànies.
- Increment del perill d'accidents, ja que l'aeroport està enmig de zones poblades.
- Increment de la pressió immobiliària i turística sobre Mallorca.

Per tant es demana que AENA compleixi amb la Declaració d'Impacte Ambiental, que l'obliga a insonoritzar els habitatges gratuïtament als veïns de Coll d'en Rabassa, Casa Blanca i Ca Pastilla. Com ja ha passat, tot i que de manera parcial, a Madrid. A més haurien de realitzar proves periòdiques de mesures del nivell de soroll de dia i de nit.

Pels mallorquins no té sentit aportar per la paralització del creixement turístic i per l'estabilització del turisme i alhora duplicar la capacitat de l'aeroport de Palma.

Ara algú pot dubtar que Espanya és el segon país del món més sorollós??

²⁵ GOB. Objectiu bàsic és ajudar a la conservació dels valors ambientals a partir de fer més compatibles les activitats humanes i la natura. (ANNEX. Presentació GOB)



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

FI DE TRAJECTE

Des del mes d'abril, i per primer cop, reunions tècniques entre els representants de l'Ajuntament i l'AVV de Gavà i AENA, que permeten elaborar els estudis, simulacions, mesures i càlculs necessaris per avaluar les alternatives presentades pels veïns.

Els polítics s'han implicat en el conflicte? En cap moment han exigut, o com dirien els veïns només han recordat a les autoritats aèries la necessitat de prendre mesures. La manera? Un missatge a AENA demanant esforç per treballar contra el soroll que pateixen els veïns.

Al mes de maig PSC-CpC, ERC, ICV-EA, PP i CIU han inscrit una proposició no de llei contra els sorolls. Però s'està lluny de complir una resolució per part del Congrés. A més, en moltes ocasions, alguns polítics s'han posicionat a favor dels lobbies econòmics, que han pressionat per un funcionament de la tercera pista al 100%.

Un consell plantejat pels veïns madrilenys és el de conscienciar als partits, sobretot als d'esquerres. Però, els gavanencs afectats desconfien de tots ells i, sobretot, després d'escoltar algunes declaracions.

Lluís Tejedor, Alcalde del Prat (ICV-EA). Afirma *“que la tercera pista de l'aeroport compleix el que dicta la Declaració d'Impacte Ambiental respecte als sorolls i qüestiona així les denúncies dels Ajuntaments de Gavà i Castelldefels, que han presentat contenciosos contra AENA per l'impacte acústic dels avions sobre els nuclis habitats”*.

Jaume Montfort, Alcalde de Viladecans (PSC). *“El Pla Delta del Llobregat resoldrà la indefinició que hi ha a la zona..... semiabandonada”*.

Francisco Gutiérrez, director del Pla Barcelona. *“queremos un gran aeropuerto y por eso dialogaremos para minimizar el problema”*. Mentre els veïns continuen demanant mesures **“reals i possibles”**.

Joaquim Nadal, Conseller de Política Territorial i Obres Públiques, només es preocupa de la gestió, *“comença a ser el moment de parlar amb AENA i el Ministeri de Foment d'una gestió compartida mixta pública i privada dels aeroports de tot Espanya”*.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Salvador Milà, Conseller de Medi Ambient i l'Habitatge, “*tenen tot el dret de reclamar que la molèstia no superi els límits legals*” però, “*l'aeroport ja hi era i per tant qui hi va anar a viure i va comprar un pis aquí ja sabia que estava al voltant d'un aeroport*”.

El representant d'ERC a l'Ajuntament de Gavà, Marcel·lí Reyes és l'únic polític que més posicionat s'ha manifestat amb els veïns afectats.

Abans de la proposició no de llei de tots els grups parlamentaris del Congrés de Diputats, ERC, al mes de febrer de 2005, ja va presentar la primera proposició amb les mateixes demandes. Anteriorment (finals de 2004) va manifestar públicament, el seu desacord per la urbanització de Llevant Mar. Reclamava que la Generalitat paralitzes el projecte urbanístic “**amb les actuals circumstàncies d'alt nivell d'afectacions acústiques produït per les operacions a la tercera pista, resulta temerari fer créixer el barri**”. (EL FAR, 24/12/2004).

Els empresaris són un altre punt a guanyar. Veuen l'aeroport de El Prat com un element catalitzador per l'economia catalana perquè:

- Genera ***inversions*** d'empreses nacionals i internacionals.
- Genera ***turisme***.

Per ells l'ampliació aportarà:

- ***40.000 llocs de treball***. Actualment l'aeroport ocupa a ***9.500*** treballadors, segons **Centre de Càrrega Aèria a Barcelona**. Si mirem les infraestructures principals del Pla Delta junt els polígons i les àrees comercials i terciàries en desenvolupament podrà generar en els anys vinents fins a ***32.500 llocs de feina*** en activitats logístiques i ***80.000*** en el sector industrial i terciari, segons la revista de l'ens privat BCL.
- ***Atractiu empresarial i urbanístic de l'aèria del Delta del Llobregat***. Es concentraran un gran nombre de plataformes logístiques que han de fer créixer l'economia catalana: Polígon Zona Franca, Parc Logístic, ZAL, Mercabarna, Port, Aeroport, Cim Vallés (ANNEX. Veure mapa. Oferta Logística Hoy de BCL, Barcelona Centre Logístic, per ubicar espacialment millor aquestes plataformes).

El conflicte queda obert i serà difícil de resoldre.

De moment polítics, consistoris i empresaris catalans deixen fer a AENA, Ministeri de Foment i Govern Central, l'ampliació del Prat. Tots i cadascun d'ells busquen beneficis.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Mai donen explicacions concretes, amb transparència. Esperen que els tècnics, professionals, entesos en urbanisme junt els seus estudis realitzats, donin explicacions als afectats sense acabar mai de donar solucions definitives. Com a resultat les sis comissions creades fins al moment des que va començar el conflicte l'any 97-98.

1998. Comissió Mixta. Creada per AENA i Ajuntaments de Barcelona i El Prat.

Finals de 1998. Comissió Tècnica del Pla Delta. Tècnics contractats pels grups que conformen el Pla Delta que són Govern Central, Generalitat, Ajuntaments de Barcelona i El Prat, Mancomunitat de l'Àrea Metropolitana i Consell Comarcal del Baix Llobregat.

2002. Comissió de Seguiment d'Obres. Creada pel Ministeri de Foment i Ministeri de Medi Ambient, Generalitat, AENA i Ajuntament de Gavà.

2004. Comissió de Seguiment Ambiental. Creada per Generalitat, Govern Central i els Ajuntaments dels municipis afectats pel Pla Delta, Sant Boi, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

2004. Comissió Tècnica. Creada per Ajuntaments afectats, AENA i el Ministeri de Foment.

2005. Comissió de Foment del Congrés dels Diputats.

Inclús s'hauria d'afegir la Comissió del Pla Director per l'Aeroport de Son Sant Joan a Mallorca, Comissió d'Urbanisme i el Consell de Mallorca.

Els més afectats per la contaminació acústica i de querosé? els veïns i les reserves de flora, fauna i marina del riu Llobregat contaminats en un mateix nivell. Que la solució en el Prat està en mans primerament d'AENA i el Ministeri de Foment, i després dels polítics i empresaris catalans. Una Pla Director d'aeroport és elaborat primerament per l'ens **Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA)**, d'acord a les directrius establertes pel **Secretari d'Estat d'Infraestructures i Transports del Ministeri de Foment**, qui finalment l'aprovarà. Per últim la **División de Gestión de Suelo de la Dirección de Infraestructuras** té la responsabilitat de posar a disposició d'AENA sòl necessari pel desenvolupament aeroportuari mitjançant adquisicions per compra o expropiació, per a la seva planificació, gestió i regulació patrimonial.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

Per part dels veïns, el seu moviment ciutadà ha de progressar, tirar endavant. És necessari per arribar a eliminar rutes sobre zones poblades o per estar disposats a rebre subvencions i, en el pitjor dels casos, ser traslladats del barri, si no hi ha possibilitat de desviar la ruta. Com ja va proposar en el seu moment el Síndic de Greuges.

La situació actual canvia contínuament. Cada pas per millorar queda bloquejat fins que la pressió social entra; es manifesta; reivindica. Aleshores els polítics responen amb fets i amb paraules en petites dosis alguna de les seves reivindicacions, però en el fons fan i desfan a favor dels interessos propis per obtenir més poder. L'últim exemple, **El 13 de maig de 2005** AENA publica el **Concurs d'Aïllament Acústic** dels habitatges afectades pel Pla Barcelona. La Comunicació d'empreses presentades ja es va tancar el **13 de juny de 2005**. Però, encara queda pendent per comunicar l'obertura de proposicions econòmiques. (ANNEX. Cartell del concurs d'aïllament acústic)

S'espera per part dels afectats que el període per arribar al final no sigui més llarg a vuit anys, que són els que ja porten lluitant.

“Confío en que al final el sentido común impere y que los ayuntamientos de Gavà y de Barcelona, la Generalitat de Catalunya y el Gobierno de España, todos con mayoría socialista y respaldada por ecologistas y Esquerra, dialoguen con AENA y nos ayuden a salir de esta situación”. **Xavier Badia**

“El tema no tiene fácil solución, porque un fenómeno similar en el aeropuerto londinense de Heathrow convirtió a la zona afectada por el ruido en un auténtico erial desde el punto de vista residencial. Y eso por no evaluar las posibles consecuencias inmobiliarias para el entorno si la queja se generaliza y se convierte en tónica”. **Juan Maria Hernández Puértolas.**

Fragments extrets de les cartes al director (ANNEX. Cartes al director).



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

ENTREVISTA A LA PRESIDENTA DE L'ASSOCIACIÓ DE VEÏNS DE GAVÀ MAR, ELISABETH MARTÍNEZ.

19:00 de la tarda. Arribo a Gavà Mar. He quedat amb la Presidenta de l'A.V.V. de Gavà Mar, l'Elizabet Martínez, al Centre Cívic de la urbanització Central Mar. Aquí tenen centralitzats tots els moviments de l'associació. Em rep amb un informe que envia l'Ajuntament per comunicar els veïns dels canvis de configuracions. A l'entrevista s'afegeix l'Àlex, l'informàtic que s'ha encarregat de construir la pàgina web.

Els avions, en aquesta hora, s'enlairen per la pista transversal.

Les operacions han començat a les set del matí amb configuració transversal. A les tres han canviat configuració. De tres a set de la tarda, els avions s'han enlairat per la pista principal i giraven per sobre del barri (no pel mar, com els veïns volen). A partir del vespre han configurat els vols, utilitzant de nou la pista transversal.

1-. Inici de l'associació.

Els veïns de Gavà Mar van formar l'associació als anys 90. Fins dita data no n'hi havia cap. Les vivendes tenen més de 35 anys i, els problemes del barri van impulsar als residents i els d'estiueig a organitzar-la. Va començar a tenir relavància a partir dels problemes amb AENA, amb l'aeroport del Prat.

L'Elisabet Martínez està des de l'any 96. Any en què els antics avions russos, Tupolev, volaven a pocs metres de les vicendes ocasionant molèsties als veïns. Amb l'ampliació del Prat han crescut com associació per fer front a una situació agreujada i insostenible. Actualment consten inscrit 1.400 socis. Amb quota de 30 euros a l'any (abans era de dotze). Reben 1.000 euros a l'any de subvenció. A l'espera d'una ajuda de l'Ajuntament de Gavà.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

2.- Ampliació de l'Aeroport del Prat.

Segons la presidenta, des de l'inici, els alcaldes de Castelldefels i Gavà han declarat no tenir coneixement dels informes sobre l'ampliació. Fals, ja que l'alcalde de Gavà, Dídac Pestaña porta com a membre de la Metropolitana anys i anys.

Per altra part, AENA també s'exculpa. Declara que va construir la tercera pista amb pressions polítiques municipals i estatals. Al principi, la tercera pista havia de construir-se sobre el mar. Però l'alcalde del Prat, Lluís Tejedor no volia quedar-se sense platja. L'estat governat pel PP a l'any 98 no tenia majoria absoluta i necessitava d'altres partits, fet que ho va aprofitar Convergència per recolçar-los políticament i obtenir millores per Barcelona. Finalment AENA escurçà la seva llargada i construï la tercera pista paral·lela a la principal entre les dues llacunes del Prat, El Remolar i La Ricarda. Tot i que, DEPANA diu que són llacunes naturals, són artificials. Els informes tècnics ho demostren.

L'A.V.V. critica la desatenció que ha patit des de l'inici. La Declaració d'Impacte Mediambiental inclou 25 fulls exclusivament sobre la flora, fauna i natura de les llacunes. Ells es demanen qui els protegeix. No estem en contra de l'ampliació del Prat, perquè és important pel desenvolupament econòmic de Catalunya. Ara, una vegada més, també al·legem respecte als principis de creixement sostenible, com respecte al Medi Ambient.

2.1.- Volem convertir-lo en un aeroport Hub.

L'excusa per ampliar-lo és el creixement del tràfic aeri. Les seves intencions són de convertir-lo en un aeroport internacional, al mateix temps que estan ampliant l'aeroport de Barajas i construint un de nou a Ciudad Real. És necessari construir un gran aeroport a cada ciutat. L'aeroport del Prat ja no pot créixer més. Si ho fa haurem de marxar del nostre barri, cosa que no volem



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

3-. Urbanitzacions afectades.

Gavà Mar, la formen les vivendes a primera línia de mar i les de banda muntanya, junt amb un col·legi (a l'altre banda de l'autopista). Actualment hi ha 6.000 persones censades, d'aquestes, 3.000 hi viuen tot l'any. Totes ells estan afectats, no poden establir diferències pel grau d'incidència acústica.

La greu situació no ha impedit que l'alcalde vulgui construir més vivendes a la urbanització de Llevant Mar. Estan esperant els permisos des de la Generalitat.

4-. Reivindicacions.

Fem un cop al mes una manifestació a l'aeroport. Un cop van organitzar-la a Gavà i un altre a Castelldefels. També hem assitit els últims dijous de cada mes als plens de l'ajuntament perquè l'alcalde no ens creia. De tots els plens destaquem un ja que sense avisar-nos, va aprovar un pla per a més vivendes a Llevant Mar.

No són fàcils d'organitzar, ja que costa movilitzar a una massa de gent. Es busca la repercussió en un mitjà.

5-. Relació Ajuntament i Associació a Gavà Mar.

El nostre alcalde és la clau per solucionar el problema. Ell hauria d'haver escoltat als veïns. És membre de la metropolitana des de fa anys. Ell havia de tenir coneixement del projecte. Ara s'excusa dient que AENA el va enganyar. Mentre consentí la tercera pista, i la torre d'Aena al carrer del Jardiland de Gavà. Aquesta no és de control; més aviat es dirigeixen tots els moviments del Prat.

Mentre feien l'aeroport, els veïns no teníem raó. Un cop que ha entrat en funcionament, el 30 de setembre de 2004, i com vol ampliar el barri de Llevant Mar, ara sí que tenim raó.

Podríem definir-la de amor i odi.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

6-. Accions conjuntes entre els veïns de Castelldefels i Gavà Mar.

Van presentar una queixa conjunta a la Confederació del Baix, que reuneix a totes les Federacions i Associacions de veïns del Baix Llobregat. Els tècnics de totes dues associacions treballen junts. S'està d'acord en què els avions han d'enlairar-se, tots, per la tercera i girar a la mar. Castelldefels evitaria el trànsit aeri sofert durant 20 anys amb els vols des de la pista principal i, Gavà Mar minimitzaria els sorolls. Tot el contrari amb els aterratges, cada municipi fa la seva proposta respectiva. Gavà Mar presenta els aterratges per la pista principal, mentre que Castelldefels, per la tercera pista. L'Associació assumeix sorolls en els enlairaments. Per tant, demanen als veïns de Castelldefels que acceptin molèsties en els aterratges per la tercera. Evitaríem els avions a doscents metres dels blocs de pisos més propers a l'aeroport (gairebé tocant a Viladecans).

6.1-. Viladecans, un dels municipis més beneficiats.

Si, econòmicament. Construiran una ciutat aeroportuària amb l'expropiació dels càmpings propers al mar. L'últim ha estat la Ballena Alegre.

7-. S'ha elaborat un mapa sònic per evitar els sorolls?

Les empremtes sonores, si. Els tècnics dibuixen la pista i el recorregut de l'avió i al voltant van marcant les zones sòniques durant el vol. De moment només s'havien realitzat les empremtes de les rutes marcades per AENA. Els resultats marcaven un impacte acústic inferior al manifestat pels veïns.

Ara, la comissió tècnica les està refent amb les nostres alternatives. I els resultats ens han donat la raó. Inclús, AENA ha reconegut les nostres rutes millors que les seves.

Sempre, la posició d'AENA és negar-se davant qualsevol proposta presentada per qualsevol altre. Només saben dir que baixaria l'operativitat de l'aeroport.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

7.1.- Mampares sòniques.

L'aeroport de Barajas ha crescut fins tocar les vivendes colindants. Quan un avió parat enjega motors fa molt més soroll que quan vola. Això, al principi, va ocasionar moltes queixes dels veïns. Ràpidament es van resoldre col·locant mampares sòniques.

Amb l'ampliació del Prat, les mampares sòniques estan en la Declaració d'Impacte Mediambiental. Elles protegiran tota la zona dins la boia sonora. Però, les emprentes de les rutes d'AENA són les permeses legament 65. És a dir, quedem fora. Ara bé, nosaltres vivim un altre realitat. Els avions no segueixen una línia recta. Surten de l'aeroport i giren per sobre el barri fins arribar els 80 decibels.

8.- Proposta no de llei des del Parlament. Dóna suport a les demandes per solucionar el problema de soroll.

Sembla més un recordatori per AENA perquè reudeixi el soroll, que una proposta. Els mateixos partits polítics tenen divergències d'opinions.

Hem rebut recolçament de Convergència i Unió. Alhora estan a favor d'un altre lobby de pressió econòmic G4, que demanen el funcionament de la tercera pista al 100%. Un altre exemple, PSC. Ara, l'alcade de Gavà, Dídac Pestaña del PSC ens escolta i ens recolça, però del President de la Generalitat i del PSC, Pasqual Maragal no s'ha pronunciat mai respecte la tercera pista.

8.1.- Sistema judicial.

La fiscalia està investigant davant les negligències mediambientals. Però no hi ha cap llei que ens protegeixi. Vivim en un buit legal.

Hem posat una querella a l'ajuntament de Gavà. Per al jutge van suposar massa esforç i ens va ignorar.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

9-. La retirada de l'alcalde de Gavà Mar, Dídac Pestaña, al proper juny.

Per nosaltres, l'alcalde fuig del problema

Ens ha assegurat que tot ho deixa encarrilat. Però ens preocupa. Soluciona el dia a dia d'ara. Però, no en veiem a llarg plaç. A l'octubre, s'ha de decidir configuracions i línies de vols definitives. Mentre les operacions incrementen. L'aeroport va començar amb 40 operacions. Han continuat optimitzant l'espai fins realitzar 56. I en un futur volen

arribar fins les 96. Per a nosaltres serà impossible arribar fins que no construeixin la nova terminal sud.

10-. Amb el lobby del Carmel.

Només hem aparegut junts en una única manifestació. No volem aprofitar desgràcies d'altres per donar més ressò a la nostra problemàtica.

Nosaltres, de moment, no hem aconseguit tantes millores com ells. Que Déu no ho vulgui, però un accident aeri sobre el nostre barri, a lo millor faria canviar les configuracions dràsticament. Si tenen 180 grau sobre el mar per maniobra, perquè ho fan sobre nostre. De moment l'únic accident a lamentar va ocórrer l'any 97. Dues dones que pilotaven una avioneta de càrrega de correus van estavallar-se a 800 metres del barri en uns camps agrícoles.

Continuament estem exposats a un risc. Només algunes imprudències aèrees han estat reconegudes per AENA

11-. Què espereu d'aquest estiu?

Que passin per la tercera i que la gent ho vegi. Prenguin conscienciar de la situació i puguem fer encara més pressió. Som la platja de la metropolitana. Ve gent de Cornellà, Hospitalet, Sant Boi, Barcelona.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

12-. Pressions econòmiques.

Mai. Nosaltres no volem marxar del nostre barri, volem continuar vivint al nostre barri. Vam venir a viure aquí perquè buscàvem tranquil·litat.

Els blocs més pròxims a l'aeroport, Llevant Mar, van constituir una associació. Estaven disposats a una expropiació i poder marxar. Segons ells, la nostra associació no té una solució òptima per les seves vivendes. Però nosaltres no volem marxar d'aquí. Gairebé tots els veïns porten tota la vida al barri, com a residents o com estiuejants. Som gent treballadora, amb les postres hipoteques i les nostres vides particulars. Estem a 15 kilòmetres de Barcelona, tenim platja, jardins... Això no ho trobaríem en altres indrets fàcilment.

13-. Salut.

Malament. Es van presentar més de 100 denúncies per molèsties a la Fiscalia de Medi Ambient per problemes de salut. Va venir fa poc un forense i ens van elaborar uns informes mèdics. Conclusió. La majoria patim insomni, estrés, dormim gràcies als tranquil·litzants. Els nens tenen problemes de concentració. Els Mossos estan recollint les manifestacions dels gavanencs a instàncies de la fiscalia de Medi Ambient del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, arran de la demanda presentada per l'entitat.

14-. Tractament dels mitjans.

La nostra pàgina web bàsicament s'ha elaborat a partir de les notícies sortides en premsa i televisió. D'entre ells destaquem, La Vanguardia, com a mitjà contrari al nostre lobby. Ens presenten com els dolents de la situació. El Bruges, diari de l'Ajuntament, és la veu de l'alcalde. I un mitjà local, Guia Express del Baix Llobregat. Al mateix grup també elaboren El Far, l'Aquí.

L'única aparició de l'Associació en els mitjans va ser al programa de La Nit al Dia amb la presentadora, Mònica Terribas, l'alcalde, Dídac Pestaña i la Presidenta de l'Associació. Aquesta aparició es va donar amb les negociacions a sobre la taula. Això



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

va portar a l'alcalde a una disculpa pública per desentendre als veïns quan es queixaven per la perillositat de la tercera pista.

Des de 2005 han elaborat una publicació, VEÏNS. La temporalitat no està marcada. Es fa amb la participació ciutadana. De moment ha publicat el primer i el segon i, ara, ja estan elaborant el tercer. Es pot consultar a la seva pàgina web.

15-. Pròxims projectes.

Estem pendents de diferents reunions i decisions. Si no són favorables els nostres interessos, el barri continuarà sortint, protestant i manifestant-se. No tindrem més remei. No ens neguem a un aeroport meravellós a Barcelona. Però, la minoria no pot patir per en benefici de la majoria. Barcelona no pot convertir-se en una gran ciutat europea amb aquesta situació. Si anem a Alemanya, per agafar un avió haurem d'anar a Frankfurt. Tot centralitzat. No a cada gran ciutat, un gran aeroport. A Niça, tenen la mateixa situació que al Prat, i tot els vols es dirigeixen al mar.

Aquí no s'ha seguit un ordre. Primer es va fer la pista, després les configuracions preferents, i a posteriori marquen les rutes. S'hauria d'haver construït sabent configuracions i rutes adequades. Les pressions polítiques van poder més.



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

CONSULTES

PÀGINES WEBS

www.gavaciutat.net. Pàgina web del municipi de Gavà.
www.gavammar.com. Web de l'Associació de Veïns de Gavà Mar.
www.bcl.es. Barcelona Centre Logísitc.
www.bcn2000.es. Pla Estratègic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
www.clasanet.com. Centre Càrrega Aèrea de Barcelona.
www.finanzas.com La informació sobre el mercat financer nacional i mundial
www.ugt.es Unión General de Trabajadores
www.camaravalencia.com
www.levante-emv.com
www.bloc.blearweb.net
www.gobmenorca.com
www.aena.es
www.bcn.es

DIARIS ELECTRÒNICS

www.lamalla.net
www.sigloxxi.com

DIARIS

La Vanguardia

Avui

El País

Diari Local Gavà

El Bragues

Diaris Comarcals Gavà

El Far

Aquí

Guia Express

Diari Gratuït Barceloní

20 Minuts



SALVEM GAVÀ MAR. ENLAIRAMENTS PEL MAR.

PÀGINES ECOLOGISTES

Quercus. Gavà. www.geocities.com/quercus_gava

Depana. www.depana.org

GOB. www.gobmallorca.com

FOROS

Otra democracia es posible.net

Foros telecinco

BLOGS

www.balearweb.com

LLIBRES

“La formació de la urbanística metropolitana de Barcelona”. **Manuel de Torres Capell** (2000). Barcelona: Mancomunitat de Municipis

AGÈNCIES DE NOTÍCIA

Europa Press