

COMPARENCIA DEL ALCALDE DE CASTELLDEFELS EN LA COMISIÓN DE FOMENTO DEL CONGRESO DE DIPUTADOS

Señorías,

En primer lugar, quisiera agradecer que el Congreso haya abierto sus puertas para oír la voz de los municipios que podemos vernos afectados por el proyecto de ley que modifica la Ley de Navegación Aérea. Para nosotros es una oportunidad inmejorable para trasladarles, no sólo el sentir del Ayuntamiento, sino del conjunto de ciudadanos y ciudadanas a los que representamos y a los que nos debemos, respecto a una decisión que puede hipotecar nuestras vidas cotidianas. En definitiva, la oportunidad de venir aquí para defender los intereses de los ciudadanos y las ciudadanas de Castelldefels.

La relación de Castelldefels y el aeropuerto de Barcelona durante muchos años fue la de dos vecinos que se han respetado mutuamente y entre los que no han existido mayores problemas. Esta situación, sin embargo, cambió a raíz de la aprobación, en octubre de 1999, del Plan Director del aeropuerto de Barcelona. Un plan que tenía como objetivo garantizar la operatividad del aeropuerto en la primera mitad del siglo XXI y que tenía como actuación paradigmática, y a la vez más controvertida, la construcción de la tercera pista. Un Plan que, por cierto, se aprobó sin que el Ayuntamiento de Castelldefels pudiera dar su opinión, como tampoco pudo dar su opinión en cuantos estudios previos se llevaron a cabo. Castelldefels, así, fue de los pocos municipios afectados por una decisión que vulneraba unos estándares mínimos de calidad de vida sin que pudiera defenderse.

La aprobación del Plan Director del aeropuerto permitió al Ayuntamiento de Castelldefels conocer la afectación que sobre nuestra población tenían los planes de futuro del aeropuerto. Fue entonces cuando emprendimos una lucha para minimizar dicha afectación. Una lucha que tenía como bandera la implantación de una configuración de pistas que tuviera el menor impacto para nuestra población y que al mismo tiempo garantizara el cumplimiento de las previsiones de operatividad establecidos por los gestores aeroportuarios.

A pesar de todo ello y sin que se tuviesen en cuenta nuestras peticiones, en 2004 entró en servicio la tercera pista tal y como estaba planificada; es decir, corta y mal: prevaleció la defensa de otros intereses, supuestamente medioambientales, antes que el de los 150.000 habitantes y turistas que viven o visitan las ciudades de Castelldefels

y Gavà. Y como ya habíamos previsto, las consecuencias fueron nefastas en cuanto a los niveles de ruido que nuestra población debía soportar. Tanto es así que en octubre de 2005 se produjo la mayor manifestación ciudadana acaecida nunca en Castelldefels. Más de 5.000 personas salieron a la calle para decir basta al ruido de los aviones que sobrevolaban la ciudad.

La dimensión de aquella protesta fue sin duda un acicate para que, por fin, el territorio fuese escuchado. Emprendimos una ronda de negociaciones con Aena que desembocó en un acuerdo gracias al cual podíamos alcanzar una situación parecida a la que habíamos tenido en los años previos.

Aquel acuerdo establecía que solo se utilizaría la configuración de pistas más perjudicial para nuestra población en situaciones meteorológicas adversas. Se estimó que esta situación se daría como máximo en un 8% del número de operaciones. La realidad, sin embargo, ha sido que este porcentaje ha sido muy superior. Ha habido épocas en las que incluso hemos llegado al 29%, media ésta del año 2.007. Esta media significa que, por ejemplo, durante el mes de abril de 2.007 tuvimos un 65% o un 43% durante los meses de mayo y octubre del mismo año.

Para que se hagan una idea de lo que puede suponer para una persona esta situación, echaré mano de los últimos datos de los que disponemos. Corresponden a 2009, cuando la utilización de la configuración de pistas más perjudicial para Castelldefels "sólo", y este sólo va entrecomillado, alcanzó el 16,2%.

Por otro lado, las estaciones de medición de ruido que la propia Aena tiene en el territorio refleja una desgraciada paradoja: que Castelldefels es la ciudad del entorno del aeropuerto de Barcelona más afectada por el ruido. Una triste realidad si tenemos en cuenta que, como les he relatado al principio de esta intervención, fuimos uno de los pocos municipios a los que no se invitó a participar en aquellos foros en los que se tomaron las decisiones que nos han acabado perjudicando.

Aún así, esta afectación de 2009 no es tan mala en comparación con la situación crítica vivida entre 2005 y 2006 como ya les he relatado.

Pues bien. Aquella situación de 2005-2006 puede ser peor en el futuro por el simple hecho de que se produzca un aumento de vuelos o aumente la utilización de pistas que nos resulta más desfavorable. Pero sobre todo, aquella situación de entonces será peccata minuta si el aeropuerto opera con pistas independientes, una decisión a la que

nos oponemos rotundamente y que no ha sido todavía completamente descartada por Aena.

Y ahora a esta situación de incertidumbre se añade otro motivo de desasosiego. La modificación de la ley de navegación aérea que mediante un proyecto de ley va a ser puesta a la consideración del Congreso.

Sirvan mis palabras hasta aquí para dejar claro que Castelldefels siempre ha obrado con lealtad institucional, sin querer actuar como un obstáculo al desarrollo del aeropuerto de Barcelona. Creo firmemente que es compatible la convivencia pacífica entre el aeropuerto (infraestructura necesaria para el desarrollo del país) y los vecinos. Pero esta comprensión y esta generosidad con los intereses generales, para mi como alcalde, tiene un límite: el de la salud y el de la calidad de vida de las personas; la eficacia y la eficiencia de esta infraestructura no puede ir en detrimento de la calidad de vida de las personas.

La delimitación de zonas de servidumbre acústica en la que no hay establecidos valores límites de impacto acústico tanto de nivel equivalente como de nivel máximo, no favorece ni protege a las zonas habitadas actualmente afectadas por infraestructuras aeroportuarias.

Mientras que la Directiva Europea 2002/49, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, no contempla las zonas de servidumbre acústica, habida cuenta que su filosofía es la de definir la situación actual para que, en los casos en que se alcancen los objetivos de calidad acústica, no puedan superarse en el futuro y en los casos en que a día de hoy se sobrepasen, se apliquen medidas para reducirlas hasta cumplir con ellos tanto en el interior como en el exterior, como digo, mientras la directiva no lo contempla, lo que podría llegar a suponer la Ley de Navegación Aérea es establecer zonas en las que se permita cualquier nivel acústico, cualquier frecuencia de vuelo, cualquier ruta aérea y, por ende, llegar a desproteger a las zonas habitadas cercanas a aeropuertos existentes de tales valores límite, incluso pudiéndose superar, al no estar definidos, los valores previstos en las Declaraciones de Impacto Ambiental actuales.

Por eso no podemos quedarnos con los brazos cruzados ante la pretensión, reflejada en el proyecto de ley, de que prime el interés general del gestor aeroportuario a través de la explotación sin límites de sus infraestructuras por encima de los intereses generales de los ciudadanos y de las ciudadanas, que también es interés general.

Nuestra disconformidad con este proyecto de ley tiene muchos otros fundamentos. Uno de ellos es que cuando el proyecto trata el asunto de los niveles máximos de ruido sólo se refiere al que pudiera registrarse en el interior de las viviendas. Sin embargo, no se tiene en cuenta que somos un país mediterráneo y que cómo tal desarrollamos buena parte de nuestra vida cotidiana en el exterior. Las personas se relacionan en las plazas o en los parques, pasean por las calles o disfrutan de las fiestas al aire libre. Es el estilo de vida mediterráneo. Un estilo de vida que además favorece que millones de personas elijan nuestro territorio para hacer sus vacaciones. Un estilo de vida de las personas que viven en él y un motor de nuestro desarrollo económico que pueden quedar completamente hipotecados si finalmente se da luz verde a la modificación de la Ley de Navegación Aérea. Y tampoco podemos forzar a las personas a vivir recluidas entre cuatro paredes.

También fundamentamos nuestra oposición en que la referencia a la calidad acústica que incluye el texto del proyecto de ley no contemple correcciones en los límites máximos de ruido que vulnere aquellos derechos fundamentales de las personas que hacen referencia a la vida, a la integridad física y moral, a la intimidad personal y a la inviolabilidad del domicilio.

Además, y no menos relevante, se trata de un proyecto que obvia la participación. Los entes, los territorios afectados no han sido consultados ni está previsto que lo sean, ni en la aprobación de los planes de desarrollo ni en la definición de las zonas de servitud. Y al hilo de este argumento quiero aprovechar para reclamar nuestra participación a través de informes preceptivos que podamos elaborar los ayuntamientos, así como formando parte de aquellas comisiones que se creen al respecto, y no de manera testimonial. Será un error irreparable si nos dejan al margen a los ayuntamientos afectados; en el caso del Prat, a Castelldefels entre otros.

Pero es que además, y como dice el popular dicho, no queríamos caldo y se nos pretende dar dos tazas. El proyecto de ley impide que los ciudadanos y los territorios afectados puedan tener derecho a indemnizaciones o compensaciones por la afectación. Es decir, no contempla ningún tipo de resarcimiento como podría ser, por ejemplo, que un afectado o afectada pudiese solicitar una compensación económica por los gastos en insonorizar su vivienda o incluso solicitar la expropiación de la misma.

Tampoco deberían olvidarse otro tipo de medidas, más allá de las que se pudieran aplicar directamente a los afectados, que minimizaran el impacto acústico causado por el sobrevuelo de las aeronaves, tales como por ejemplo la imposición de tasas a las compañías en función de la contaminación acústica i/o medioambiental que causen.

Por todo ello, desde Castelldefels y trayendo conmigo la voz de cada una de las 63.000 personas que viven en nuestra ciudad, les pido que consideren la retirada del proyecto de ley de modificación de la ley de navegación aérea. Una modificación que, si me permiten, ni siquiera está justificada su necesidad ni su carácter de urgencia puesto que aparece como respuesta a la problemática que se da en un sólo aeropuerto, que no es precisamente el aeropuerto de Barcelona.

En definitiva, nuestra oposición a la modificación de la ley de navegación aérea prevista inicialmente se fundamenta en tres aspectos:

- primero, en que las leyes deben garantizar el derecho de las personas a la salud y a la calidad de vida y este proyecto, según como, puede llegar a caminar justamente en dirección contraria.
- - segundo, porque Aena incurre en una discrecionalidad manifiesta en tanto que no ha tenido en cuenta a los entes afectados, a los territorios afectados.
- y tercero, porque no se contemplan compensaciones suficientes ni apropiadas, ni para las personas ni para los territorios afectados.

Por último, quisiera acabar esta comparecencia reiterando que Castelldefels seguirá oponiéndose, si en algún momento posterior se volviera a plantear, con la misma rotundidad que lo ha hecho en el pasado, a la implantación en el aeropuerto de Barcelona de una configuración de pistas independientes, pidiendo, por tanto, al ente gestor que la descarte definitivamente por escrito.

Estoy seguro que entre todos seremos capaces de crear las condiciones para que se den estos requisitos. Pero no es menos cierto que si no se dan, Castelldefels seguirá manifestando su oposición al proyecto de ley de modificación de la ley de navegación aérea y pidiendo, consecuentemente, su retirada.

Muchas gracias por su atención.

