

PROPOSICIÓ NO DE LLEI SOBRE UNA SOLUCIÓ DEFINITIVA AL PROBLEMA DEL SOROLL PROVOCAT PELS AVIONS DE L'AEROPORT DEL PRAT EN LES CIUTATS I BARRIS DE LA RODALIA

Exposició de motius.

El 30 de setembre de 2004 va entrar en servei la tercera pista de l'aeroport del Prat, fet que va provocar un canvi en les configuracions d'operació preexistents, i va generar insuportables molèsties als veïns de determinats barris de Gavà i de la ciutat de Castelldefels.

El 27 d'octubre de 2005 va entrar en vigor la nova trajectòria de control d'àrea terminal (TMA) proposat per AENA a la Comissió de Seguiment Ambiental de l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB). Lluny de millorar la situació, els dos sonòmetres d'AENA situats a Gavà i els quatre instal·lats a Castelldefels donen valors encara més alts que amb l'anterior operativa, que freguen, gran part dels dies, el $Leq_{(avió)}$ de 65 dB que marca la legislació com màxim admès. A més, el soroll s'estén als nuclis urbans de Castelldefels, Gavà i Begues, sense ser la solució òptima possible pel municipi del Prat de Llobregat.

Anteriorment a l'entrada en servei de la tercera pista, la Federació d'Associacions de Veïns del Baix Llobregat, havia elaborat i presentat públicament una proposta de gestió de pistes. Proposta que amb el temps, i gràcies a la proposició d'ERC aprovada al Congrés dels Diputats el passat 9 de febrer de 2005, s'ha acabat convertint en la base de la solució transitòria aprovada per unanimitat a la reunió de la CSAAB celebrada el 29 de novembre de 2005 i en la qual va quedar demostrat que, sense disminuir la capacitat operativa de l'aeroport del Prat, era ambientalment molt millor que la configuració actualment vigent, proposada per AENA. Aquesta proposta va ser aprovada per la unanimitat dels municipis circumdants a l'aeroport.

Actualment s'estan fent les obres necessàries per aplicar aquesta proposta global, que es preveu que funcioni a la tardor de 2006; obres que ja estarien fetes fa temps si les administracions competents haguessin fet seva des del principi la proposta veïnal.

Ara per ara, es podria pensar que el problema ja està solucionat i que la contaminació acústica i el perill als municipis afectats aviat deixaran de ser un problema. Però això no és així perquè l'aeroport està construint una nova terminal entre les dues pistes paral·leles amb la qual podrà fer un gran salt quantitatiu en nombre de passatgers i d'operacions, i que motivarà un nou canvi en el TMA, deixant sense vigència el transitori acordat el passat 29 de novembre. En relació amb això, el president d'AENA va comparèixer a la comissió de pressupostos del Senat el 24 de novembre de 2005 i va afirmar que la nova terminal començarà a operar el primer trimestre de 2008.

Entre els veïns dels municipis afectats per les activitats de l'aeroport hi ha el temor que, quan entri en funcionament la nova terminal, es deixi sense efecte el treballós acord pactat el passat 29 de novembre de 2005. El nucli de la qüestió és que, si l'aeroport passa a operar amb pistes independents (les dues pistes paral·leles per fer tant enlairaments com aterratges), tal com preveuen els documents d'AENA, enlloc de pistes segregades (una per a enlairaments i l'altra per a aterratges) com figura en la proposta dels veïns, pactada el passat 29 de novembre de 2005, la situació tornaria a ser comparable a la viscuda a partir del 27 d'octubre de 2005. És a dir, que des de la futura posada en marxa de la proposta pactada amb les entitats veïnals, fins a la posada en marxa de la nova terminal, hi haurà només un any i mig de tranquil·litat als municipis circumdants.

Davant d'aquesta situació, i de la lògica inquietud dels veïns dels municipis afectats per l'activitat de l'aeroport, el Grup Parlamentari d'ERC formula la següent

Proposició no de Llei:

El Parlament de Catalunya:

1. Reconeix que la solució pactada el passat 29 de novembre per al període transitori 2006-2008 al si de la Comissió de Seguiment Ambiental de l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona, aprovada per unanimitat dels municipis afectats i administracions competents, és ambientalment més beneficiosa que l'originalment proposada per AENA.
2. Expressa la seva preocupació perquè si en el moment d'entrar en funcionament la nova terminal de l'aeroport del Prat, s'abandona la solució pactada el passat 29 de novembre de 2005, basada en l'operació amb pistes segregades, i es passa a operar amb pistes independents, existeix un altíssim risc de tornar a nivells de contaminació acústica no acceptables.
3. Insta el Govern de la Generalitat que, d'acord amb els Ajuntaments afectats, busqui amb AENA i les administracions competents una solució definitiva per als problemes de contaminació acústica a l'aeroport del Prat que mantinguin el pacte del passat 29 de Novembre de 2005, i que consideri com a base la proposta veïnal d'operació amb pistes segregades.
4. Acorda trametre aquesta declaració als Ajuntaments afectats, al Ministerio de Fomento, al Ministerio de Medio Ambiente, al Departament de Política Territorial, al Departament de Medi Ambient i a AENA.