

# DOSSIER ECONÒMIC

Panorama

## **D** Creïxer sense fer massa soroll



El model de creixement de l'aeroport de Barcelona-el Prat i la intenció que la instal·lació es converteixi en un hub internacional són un debat obert a Catalunya des de fa molt de temps. Però hi ha un altre debat de fons latent que condiciona les decisions a lliure albir d'AENA sobre el futur del Prat: el benestar dels veïns adjacents a la zona aeroportuària.

Per minimitzar el soroll, des de l'octubre del 2006, l'aeroport barceloní opera amb el model de pistes segregades, és a dir, que els avions s'enlairen per la tercera pista i els aterratges es realitzen per la pista llarga des de la Zona Franca. Aquest és l'ús més freqüent de les pistes en un 85% dels casos: la configuració oest, amb la qual els veïns estan d'acord, tot i algunes reticències.

El problema arriba quan, si el vent bufa fort, s'opera en configuració est, de manera que els avions aterren per la pista llarga però des de Tarragona, passant per sobre de Castelldefels i Gavà. A més, «els avions grans que no poden sortir per la tercera pista –perquè és massa curta– surten des de la llarga i sobrevolen les poblacions veïnes», explica un portaveu de la plataforma Prou Soroll i Contaminació Química dels Avions, Josep Velasco.

Segons les previsions d'AENA, la configuració est només havia d'usar-se en un 10% dels casos, però, en realitat, segons Castelldefels i Gavà, s'opera en configuració est en el 26% de les operacions.

La por veïnal sorgeix davant la possibilitat que, si l'aeroport creix en operacions i nombre de passatgers, i encara més amb l'entrada en funcionament de la nova terminal sud a mitjan 2009, AENA decideixi operar en pistes independents, de manera que una mateixa plataforma es faci servir indistintament perquè les aeronaus s'enlairin i aterrin, fórmula que permetria augmentar el nombre d'operacions, però que provocaria que el 100% dels avions passés per sobre de Gavà i Castelldefels.

«Canviar el model d'operar no entra en els plans de l'aeroport», afirmen fonts d'AENA. De moment, el Prat fa unes 64 operacions l'hora i té recorregut per créixer fins a noranta operacions l'hora de sostre, factible amb el model de pistes segregades.

L'encarregat d'acordar el futur modus operandi del Prat és la Comissió de Seguiment Ambiental de les Obres d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona, en la qual estan representats la Generalitat, l'Estat, AENA i els ajuntaments del Baix Llobregat més afectats per la proximitat a l'aeròdrom, com els de Castelldefels, Gavà, Sant Boi, Viladecans i el Prat. El primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Castelldefels, Pedro Sanz, va ser en l'última reunió de la comissió i destaca les seves reclamacions: «Que disminueixi el 26% de vols en configuració est que passen per sobre Castelldefels i Gavà, un pla perquè es redueixin els avions més sorollosos i que es mantingui el model de pistes segregades», explica. Si AENA decidís instaurar el model de pistes independents, «seria una declaració de guerra i els ciutadans sortiríem al carrer», hi afegeix Sanz. Tot i això, segons el tinent d'alcalde, «AENA cada cop és més sensible al fet que produeix soroll i sap que no pot actuar sense tenir en compte els veïns».

Els grans aeroports estan obligats a publicar un mapa estratègic de soroll, que és l'eina per avaluar l'exposició als decibels d'una zona determinada a causa de l'existència de fonts sonores. Fa un any i mig, AENA va publicar el mapa de soroll del Prat a partir de dades del 2005, «quan el trànsit que hi havia llavors no era ni de bon tros el que hi ha actualment», destaca Sanz. Per això, els ajuntaments de Castelldefels i Gavà van presentar al·legacions al document i la Comissió de Foment al Congrés dels Diputats va aprovar una proposició no de llei que instava AENA a revisar el mapa amb dades del 2007. Aquest mes, el regulador aeroportuari espanyol ha sotmès a informació pública el nou mapa de soroll del Prat, que recull els increments de trànsit dels últims dos anys, i els ajuntaments tenen dos mesos per presentar-hi al·legacions.

Actualment hi ha diligències penals contra AENA amb quatre acusacions per part de la Plataforma Prou Soroll, l'Associació de Veïns de Platja de Mar, l'Associació de Veïns Gavà Mar i la fiscalia. La querrela és contra el règim de vols en què va operar l'aeroport de Barcelona des del setembre del 2004 fins a l'octubre del 2006, quan es va inaugurar la tercera pista, ja que els avions sobrevolaven continuament Castelldefels i Gavà.

Al principi d'aquest mes, la titular del Jutjat de Primera Instància i Instrucció número 3 del Prat va descartar noves diligències sobre el cas presentades per alguns dels denunciants. Tot i això, la querrela continua oberta i falta que es dicti sentència.

L'advocat de l'Associació Gavà Mar, David Jurado, i la presidenta de l'associació, Elisabeth Martínez, coincideixen a afirmar que volen que es faci justícia i que, «si en un futur es demostra que l'actuació d'AENA va ser il·legal, demanarem compensacions econòmiques», destaca Jurado.

Per aconseguir que el Prat sigui realment un hub internacional, es planteja la possibilitat de construir una quarta pista sobre el mar, opció defensada per l'enginyer Santiago Montero. «El problema actual, però, és que ara a primera línia de mar hi ha una platja oberta al públic i la dessaladora del Prat, de manera que es generen conflictes d'interessos».

Amb la pista al mar, segons Montero, «s'aconseguiria que l'aeroport fos operatiu les 24 hores, de manera que les companyies intercontinentals estarien interessades a operar al Prat». A més, l'enginyer destaca: «amb aquesta pista no hi hauria contaminació acústica perquè els avions sortirien i entrarien pel mar».

Tot i això, des de l'aeroport afirmen que no entra en els seus plans construir una pista sobre el mar, ja que «la distància amb la terminal seria massa gran, cosa que perjudicaria la comoditat dels viatgers».

Per tant, si l'aeroport es compromet a mantenir el model de pistes segregades i no contempla la pista sobre el mar, quan es vulgui superar el sostre de noranta operacions l'hora, com creixerà el Prat sense fer gaire soroll?

Ariadna Matamoros

Foto: Arxiu