

En Jordi Villacorta i García en qualitat de President de **l'Associació de Veïns Platja de Gavà**, amb telèfon de contacte xxxxxxxxx, DNI xxxxxxxxx i amb domicili, a efectes de notificacions, al carrer xxxxxxxx, compareix i diu :

Que al *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya* número 5026 de 11 de desembre de 2007, es va inserir un anunci en relació al projecte del *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya (2007-2012)* redactat per la *Direcció General de Ports, Aeroports i Costes del Departament de Política Territorial i Obres Públiques*, acordant obrir un període d'informació pública, per un termini de 45 dies, comptats a partir de l'endemà de la publicació d'aquest Anunci.

Que, dins del termini d'exposició pública esmentat, es formulen les següents

#### **Al·legacions:**

- 1. Manca del Pla d'un anàlisi teòric rigorós sobre l'impacte acústic que els aeroports i aeròdroms comportaran al seu entorn, especialment en els entorns residencials.**

El document del *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya (2007-2012)* omet (*Aeroports i Aeròdroms de Catalunya*) fer referències clares i directes a la problemàtica mediambiental que creen les implantacions d'aquest tipus d'infraestructures en relació a l'impacte

acústic a la que es sotmetrà a la **població preexistent**, situada a l'entorn de les mateixes.

És greu veure com en els punts “1.1 Resum executiu”, “1.2 Motivacions i objectius” i “1.3 Prioritats” del *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya (2007-2012)* no hi ha cap referència que expliqui com es preveu compatibilitzar l'impacte acústic d'aquest tipus d'infraestructura amb la població que a dia d'avui ja està habitant el seu entorn. D'altra banda tampoc s'expliquen en quins casos s'han desestimat propostes d'implantació degut a l'impacte acústic que es pot crear, ni tampoc quins impactes hauran de suportar els entorns dels àmbits que s'han estimat i que proposa el Pla.

En relació a la contaminació acústica, el document es limita a deixar (punt 1.3.10) en mans de la indústria aeronàutica i de les seves indústries associades, dels canvis tecnològics, de l'eficiència dels combustibles, de la disminució de la seva contaminació i del soroll de les aeronaus i helicòpters (rotors i silenciadors), la confiança i potestat de preservar la garantia d'un creixement sostenible de l'activitat aeronàutica.

És a dir, el Pla objecte de les presents al·legacions no desenvolupa ni planteja la problemàtica que la implantació dels aeroports i aeròdroms provocarà en el seu entorn i deixa en mans de la indústria aeronàutica la solució del problema, sense fer cap altre referència a possibles solucions com son: gestió de rutes, definició d'horaris, restriccions per determinats

tipus d'avions, tancament de capçaleres, etc. i als condicionants de actuació que al respecta s'haurien de complir.

En el punt 1.7.2a, s'indica “...l'assoliment dels objectius de capacitat esmentats hauran de ser compatibles amb la protecció mediambiental de l'aeroport, mitjançant els nous instruments de navegació aèria derivats de l'aplicació d'aquestes noves tecnologies, i hauran de ser implementats en el disseny de noves rutes aèries tant per l'aproximació com per a la sortida de l'aeroport”.

Però: ¿quins ha de ser els criteris per implementar el disseny de les noves rutes? i, si degut a la proximitat dels aeroports a les **zones residencials preexistents** no existeixen possibles rutes que puguin ser compatibles amb la protecció ambiental del seu entorn, ¿quines han de ser les mesures a prendre? ¿tancament de capçaleres de pista o bé sotmetre a la població a l'impacte acústic que en resulti d'utilitzar l'aeroport sigui quin sigui aquest impacte? És evident que el Pla d'aeroports hauria de ser el marc que establís els criteris de referència. El fet d'obviar un problema real no fa que aquest desaparegui...

D'altra banda, es curiós com, en contraposició a la manca de referències del “Punt 1” del document a l'impacte acústic que es derivarà de la implantació del aeroports i dels aeròdroms, el “Punt 2” del document (*Heliports de Catalunya*) si que fa algunes referències al tema del soroll, en el punt 2.6 Impacte en la Comunitat. Referència, que si be no deixen de ser un recull de bones intencions, almenys s'indica que el tema del soroll és el

centre de la preocupació d'alguns ciutadans. També, remarcar que quan es parla d'heliports s'introdueix un apartat, dins del “*Punt 2.15*”, que s'anomena de *bon veïnatge*, mentre quan es parla d'aeroports se n'omet qualsevol referència.

El fet que el Pla no tracti de forma directe en el contingut de la seva memòria el tema de l'impacte acústic que comportaran les infraestructures que es proposen, interioritzant-ne la problemàtica, prenen decisions en conseqüència i deixant tota referència d'aquest tema per al document de sostenibilitat ambiental que l'acompanya, fa entreveure que el tema de l'impacte acústic preocupa poc als seus redactors.

## **2. Manca de referència al compliment de la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya, de Protecció contra la Contaminació Acústica*.**

El document exposat al públic consta d'una *Memòria, Plànols i l'Informe de Sostenibilitat Ambiental*.

A la *Memòria* i els *Plànols* del *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2007-2012* no hi ha cap referència a la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya de Protecció contra la Contaminació Acústica* (!).

Especialment, en el punt “*1.4 Marc regulador*” que s'inclou en el “*Sumari*” del “*Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2007-2012*” i on s'inclouen els sub-apartats “*1.4.1 Tècnic*”, “*1.4.2 Econòmic*”, “*1.4.3 Territorial*” i “*1.4.4 Pla Director dels Aeroports*” no hi

ha cap referència a l'esmentada Llei. És inversemblant que el Pla objecte de les presents al·legacions, que ha de ser el marc del desplegament dels aeroports, aeròdroms i heliports, i que té rang de *Pla Sectorial* (pag.20), no faci referència a l'esmentada *Llei 16/2002*. Aquesta Llei, en el seu *Annex 2* "*Determinació dels nivells d'avaluació de la immissió sonora a l'ambient exterior produïda pel transport aeri*" estableix els nivells d'immissió i els valors d'immissió màxims, entre d'altres, per avaluar la immissió sonora a l'ambient exterior de les infraestructures de transport aeri, així com els procediments d'avaluació que es tenen que aplicar. És doncs, una Llei que tracta de ple una de les problemàtiques més greus que comportarà la aplicació del Pla. Cal reiterar que la problemàtica del soroll és possiblement allò que més negativament afecta a la **població preexistent** en l'entorn de les infraestructures aeronàutiques.

Cal recordar la problemàtica creada amb la posada en marxa de la tercera pista de l'aeroport del Prat, les mobilitzacions que varen realitzar les poblacions de Gavà i Castelldefels, els procediments judicials iniciats etc... ¿No és el moment oportú, la redacció d'un *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya*, el recollir la normativa vigent que afecta a aquestes infraestructures i que s'han de complir de forma obligatòria? ¿Per què se n'omet qualsevol referència en la redacció del esmentat document?

D'altra banda, el document de referència emès per la *Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del Departament de Medi Ambient i Habitatge* indica, en el seu *Annex 1 (Principal normativa ambiental a considerar)*, entre d'altres, la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya*, de

28 de juny, de *Protecció Contra la Contaminació Acústica*. El document de referència, d'acord amb la legislació vigent, determina l'abast de l'informe de sostenibilitat ambiental, i per tant, aquest hauria de considerar, fil per randa, l'esmentada *Llei de Protecció contra la Contaminació Acústica*.

Sorpren com ni la *Memòria del Pla* ni l'*Informe de Sostenibilitat Ambiental* fan referència a l'esmentada Llei, ni expliquen quines consideracions fan sobre la Llei ni quines conclusions n'extreuen.

En relació al tema del soroll i la contaminació acústica, la *Memòria del Pla* no referència en cap punt quins haurien de ser els límits d'immissió que haurien de suportar els entorns del aeroports. Pel que fa a l'informe de sostenibilitat ambiental, aquest parla, en el punt "10.2.2 Soroll", d'uns "...nivells de soroll per sobre els legislats (55 db(A) nocturn, 65 db(A) diürn)".

Aquesta afirmació es fa sense explicar quines consideracions es realitzen sobre la legislació vigent en matèria acústica i, particularment, què se'n conclou d'allò que indica la *Llei 16/2002 de 28 de juny, de Protecció contra la Contaminació Acústica*; especialment pel que fa al seu *Annex 2*.

¿Com pot ser que en temes acústics, l'*Informe de Sostenibilitat Ambiental* no faci cap referència a la *Llei Catalana del Soroll*? ¿com pot ser que no es parli dels valors dB(A) LAr i dB(A) LAm<sub>ax</sub> com referent dels límits d'immissió, tal com la *Llei Catalana* especifica?

¿Per què es prenen com valors de referència els  $Leq\ 55\ dB(A)$  nocturn,  $65\ dB(A)$  diürn, sense especificar els períodes de temps ( $T=6$  dies) en els que s'haurien de avaluar?

¿Per què es fixen en un únic rang comú per tot el territori, de  $55\ dB(A)$   $Leq$  i  $65\ dB(A)$   $Leq$ , nit i dia, respectivament? ¿quin criteri s'ha seguit per establir aquests llindars?

Cal que els redactors del Pla recordin allò que s'indica a l'*Annex 2* de la *Llei 16/2002, de 28 de juny, de Protecció contra la Contaminació Acústica*. En aquest annex s'indica que en la zona de sensibilitat A (alta) el valor límit  $LAr$  d'immissió Dia és de  $60\ dB(A)$  i que el valor límit  $LAr$  d'immissió nit és de  $50\ dB(A)$ . En aquest mateix *Annex 2* s'indica, alhora, que per a una zona de sensibilitat A (alta) el nivell d'immissió màxima  $L_{Amax}$  és de  $80\ dB(A)$ . Per altra banda, l'esmentada Llei estableix que les mitges  $LAr$  ( $L_{Aeq,T}$ ) de les mesures acústiques s'estableixen per a períodes "T" de 6 dies.

El Pla que s'ha exposat al públic afecta a tot el territori de Catalunya i, per aquest fet, les immissions acústiques de les infraestructures aeroportuàries afectaran a zones amb sensibilitat A, B i C. Per tant, no es pot acceptar que el Pla fixi de forma genèrica que els límits legals siguin únics - $Leq\ 65\ dB(A)$  dia i  $55\ dB(A)$  nit- i que, a més a més, es refereixin amb uns valors que no indiquen el període d'avaluació temporal "T" en el que s'han de respectar.

Pel que fa a l'aeroport de Barcelona, cal recordar, també, que la posada en marxa de la tercera pista de l'aeroport ubicat al terme municipal d'El Prat de Llobregat ha suposat afectar, principalment, a la part mes oriental del barri de Gavà Mar (zona residencial extensiva, construïda a finals de la dècada dels 60 i començament de la dècada dels 70) que, d'acord amb el cadastre de soroll de l'ajuntament de Gavà estava considerada, en el moment de la seva posada en funcionament i continua estant-ho a l'actualitat, de sensibilitat A (alta).

Es imprescindible que el Pla faci referència a la normativa vigent en matèria acústica en cada moment, fent especial rellevància en allò que disposa *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya de Protecció contra la Contaminació Acústica*. Cal recollir els quadres del seu *Annex 2* per tal d'establir en funció del grau de sensibilitat de cada zona quin son els seus límits d'immissió (LAr) i quins son els seus límits d'immissió màxima (LAm<sub>ax</sub>).

Tenim que recordar, igualment, que la "*Ley del Ruido*" de l'estat espanyol fa referència expressa a que, amb excepció del que pertoca a les infraestructures de l'Estat, en l'entorn geogràfic de la seva administració les Comunitats Autònomes tenen capacitat per establir normes de protecció contra la contaminació acústica mes rigoroses, encara, que la Llei estatal.



### 3. Corregir les errades materials existents al Document.

**3.1** A la memòria de l'informe de sostenibilitat ambiental s'adjunta una fitxa individualitzada per a cada un dels aeroports i aeròdroms que inclou el *Pla* de referència.

En la fitxa de l'aeroport de El Prat de Llobregat (Barcelona), s'indica en l'apartat d'efectes potencials sobre el medi ambient que: “ *...El volum de trànsit aeri comporta efectes ambientals per contaminació acústica i atmosfèrica, havent causat alguns problemes a urbanitzacions veïnes...*”

És necessari canviar el temps verbal, ja que el problema acústic de l'aeroport del Prat originat per la posada en marxa de la tercera pista, en cap cas està solucionat. Alhora, indicar que els problemes causats no son “alguns” sinó molts i molts greus, i que no son del passat sinó del present i, si no fem res per evitar-ho, del futur.

Si bé és cert que l'impacte dels aterratges per la tercera pista en configuració Est s'ha **atenuat de forma transitòria** mitjançant el tancament, per las referides operacions, de la capçalera 07R, en cap cas la problemàtica acústica esta resolta ni en present ni en un futur proper. Màxim quan AENA esta dient que, amb la posada en marxa de la nova *Terminal Sud*, tard o d'hora es farà necessari passar al Model d'utilització de *Pistes Independents*; el que significa que es tornaran a utilitzar els camps de vol ara clausurats i que, en l'horitzó del any 2010 no hi haurà

mes remei que tornar a obrir l'esmentada capçalera, amb el greus problemes socials i polítics que d'allò se'n deriven.

Per aquest fet, és necessari modificar la frase anterior per una més realista: *“...El volum de trànsit aeri comporta efectes ambientals per contaminació acústica i atmosfèrica, causant problemes molt greus a urbanitzacions veïnes...”*

I es en aquest punt on es tindrien d'introduir, ja des d'ara, las línies mestres que haurien de seguir-se per dissenyar y executar la **ampliació de la Tercera Pista** i la construcció i posta en funcionament de una **Quarta Pista a l'Aeroport de Barcelona**. Encara que, per parlar amb propietat, s'hauria de dir que l'Aeroport de Barcelona compta en la actualitat només amb dues pistes y no tres com s'afirma, ja que la “segona” (la transversal) pràcticament no s'utilitza ja que el disseny dels camps de vol està pensat en un *Model de Pistes Paral·leles*.

Es a dir, que, si bé a l'aeroport de Madrid es disposa de 4 pistes (paral·leles 2 a 2), per gestionar un volum de tràfic aeri similar, a l'aeroport de Barcelona es pretén operar amb només dues pistes (!). La qual cosa serà pràcticament impossible, en l'horitzó del pròxim quinquenni, encara i que s'utilitzin las pistes actualment existents sota una configuració de *Pistes Independents*; amb el preu afegit de martiritzar a una part important dels veïns del aeroport.

**3.2** Al punt “12.3 Programa de Fases” a l’apartat “Soroll” “Codi 5” de “Monitorització de les empremtes en l’àmbit aeroportuari, i zones d’influència” s’indica que els nivells de soroll legislats son “55 dB(A) nocturn i 65 dB (A) diürn”.

Tal i com s’exposa anteriorment en el present escrit d’al·legacions, és imprescindible aplicar allò que indica la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya de Protecció contra la Contaminació Acústica*. Aquesta Llei vigent, és d’obligat compliment i, per tant, s’ha d’indicar en document del *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya (2007-2012)* la seva existència i promoure el seu rigorós compliment.

#### **4. Monitorització de les empremtes en l’àmbit aeroportuari i zones d’influència.**

Al punt “12.3 Programa de Fases”, a l’apartat “Soroll” “Codi 5” de “Monitorització de les empremtes en l’àmbit aeroportuari, i zones d’influència”, s’indica a les fases de programació que el *Disseny del Sistema de Monitorització* s’ha de realitzar durant l’any 2009, la *Implementació* al 2010 i la “*Definició i Calibrat del Model*” al 2012, sent el responsable el *Gestor Aeroportuari* i establint un nivell d’aplicació de “4” (quatre cercles vermells a on es situa un avió de color vermell).

Volem manifestar el nostre desacord en el fet que s’indiqui unes fases de programació amb el mateix calendari per a tots els aeroports, sense diferenciar aquells que estan en funcionament d’aquells que estan en fase

de construcció, aquells que estan en fase de projecte i aquells que ni tant sols estan planificats de forma precisa i concreta en el territori.

En el cas concret del aeroport de Barcelona, que es troba amb totes les pistes en funcionament, no es de rebut fixar uns terminis tant llargs per a dissenyar el sistema, implementar-lo, definir-lo i calibrar-lo. Cal recordar que la *Resolució de 9 de gener de 2002, de la Secretaria General de Medio Ambiente*, per la que es formula *Declaració d'Impacte Ambiental (DIA)* del projecte d'ampliació del aeroport de Barcelona, indica, en la seva *Condició 3e*: “...*Con respecto al seguimiento, control y vigilancia del ruido, el promotor, en el plazo de dos años a partir de la fecha de publicación de esta declaración, realizará los estudios necesarios para diseñar la red de medidores de ruido en continuo....*” . Però, es públic i notori que, passats 6 anys des de la citada *Resolució*, l'*Ens Gestor* de la infraestructura no ha complert allò que es deia en la mateixa.

L'aeroport de Barcelona, amb independència que hagi complert o no amb allò que indicava la *Declaració d'Impacte Ambiental*, hauria de tenir molt clar, a dia d'avui, quina és la seva proposta de monitorització; i l'administració de la *Generalitat* hauria de tenir molt clar quina és la seva implementació i, per tant, la definició i el calibrat del model s'haurien de fer de forma immediata. Es inadmissible, dons, que el *Pla d'Aeroports* fixi uns nous terminis (fins l'any 2012) per que es defineixi i es calibri el Model. És necessari que el Pla fixi l'obligat compliment de forma urgent i immediata (!).

D'altra banda, és imprescindible que s'estableixi de forma clara i precisa quines seran les polítiques de vigilància i quines les mesures que s'aplicaran en cas d'incompliment en els terminis que finalment es fixin perquè sinó, tot allò que es diu en l'informe de sostenibilitat podria acabar sent ser un brindis al sol.

També es necessari establir que no pot ser el propi Ens Gestor de l'aeroport qui procedeixi al calibrat i control de la xarxa de sonòmetres, sinó que hauria de ser una entitat independent sota fiscalització de la Generalitat, i **amb la participació dels Ajuntaments i de les Associacions de Veïns** de les àrees afectades, per evitar que l'Ens Gestor sigui a la vegada art i part.

D'altra banda, s'ha de tenir molt present que si l'Ens Gestor fa una calibració errònia dels sonòmetres, tots els mesuraments que es publiquin quedaran adulterats (!).

I tot això, abundant per el fet que fa referència a la absoluta falta de rigor dels *Mapas Estratégicos de Ruido* que fins al moment AENA ha publicat.

## **5. Programa de Seguiment.**

Al punt 12.1 del l'informe de sostenibilitat ambiental s'indica que s'ha definit una *Comissió de Seguiment del Pla*, formada pels representants de l'administració. Concretament, en relació al tema del soroll, un representant del *Departament de Política territorial i Obres Públiques*, un representant de la *Direcció General de ports, Aeroports i Costes*, un

representant dels *Operadors Aeroportuaris* i un representant del *Departament de Medi Ambient i Habitatge*.

**Creiem imprescindible que, ahora, s'inclogui en les esmentades Comissions de Seguiment del Pla, els representants de les Associacions de Veïns afectades (!!).**

I, volem, també, manifestar el nostre desacord en el fet que el nivell d'aplicació de tot allò referent al soroll no tingui el grau màxim de compliment i seguiment. L'informe de sostenibilitat fixa 4 cercles vermells amb avió blanc a l'interior, quan n'hauria de tenir la màxima prioritat.

## **6. Nombre d'habitatges afectats.**

Cal esmentar aquí la recent publicació en el *BOE número 254*, de 23 d'octubre de 2007, del *Real Decreto 1367/2007* que desenvolupa la *Ley 37/2003* del 17 de novembre, i la transcendental incidència que el referit *Real Decreto* haurà de tenir en la consideració de la protecció legal a la que puguin apel·lar els veïns afectats, i en les limitacions que l'esmentat *Real Decreto* significa envers la capacitat legislativa del *Parlament de Catalunya*.

Efectivament, des de que es va posar en funcionament la tercera pista del aeroport de Barcelona i fins a la data del referit *Real Decreto*, la *Zona de Servitud de Soroll Aeronàutic* associada a l'aeroport de El Prat de Llobregat (Barcelona) que venia definida a la corresponent *Declaració*

*d'Impacte Ambiental (DIA)*, quedava circumscrita a l'àrea inclosa a les isòfones LAeq 65 dBA diurna y 55 dBA nocturna. A la resta del territori de Catalunya, la norma de remissió era la *Llei 16/2002 de Protecció contra la Contaminació Acústica del Parlament de Catalunya*.

Cal referir també que l'administració de l'Estat espanyol va interposar, al seu moment, un recurs de inconstitucionalitat (encara pendent de resolució) sobre la citada *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya*, argumentant que el fet de considerar els límits LAr de 60 dBA diürn i 50 dBA nocturn i LAmx de 80 dBA que es defineixen a la referida Llei, contes dels LAeq 65 dBA diürn i 55 dBA nocturn que s'estableixen a la *Declaració d'Impacte Ambiental* de les obres de l'aeroport de Barcelona significava un increment dels costos d'insonorització de vivendes, de mes de 140 M €

Doncs bé, amb la publicació de la *Ley 37/2003, del Ruido, i del Real Decreto 1367/2007* que la desenvolupa, finalment l'administració de l'Estat soluciona per la via expeditiva la disputa creada, sense necessitat d'esperar cap fallo del *Tribunal Constitucional*, al definir que l'administració de l'Estat, no només es reserva l'exclusiva capacitat legislativa aplicable a las infraestructures de l'Estat a Catalunya sinó que, a més a més, es reserva la capacitat de definir fins a on arriben els límits geogràfics d'aquestes infraestructures, per el que es refereix a las servituds aeronàutiques.

I, aplicant les prerrogatives que la nova Llei atorga a l'administració de l'Estat i definint que la referida servitud avarca fins als punts geogràfics del territori català en els que es mesurin els nivells d'immissió acústica LAeq

de 60 dBA diürn y 50 dBA nocturn i L<sub>Amax</sub> de 85 dBA, es soluciona, des de les arrels, el problema. Mitjançant una Llei de la que es dedueix la impossibilitat material de que, a tot Catalunya, mai es pugui efectivament aplicar i, en conseqüència, vulnerar, cap Llei de Protecció contra la Contaminació Acústica del Parlament de Catalunya.

Es a dir, que si la Llei del Parlament de Catalunya hagués fixat uns límits inferiors a 60 dBA i 50 dBA L<sub>Ar</sub> i 80 L<sub>Amax</sub> que s'han definit, l'Estat hauria tingut prou amb ampliar la seva definició de servitud, deixant, en qualsevol cas, la Llei Catalana, com un simple paper mullat. Lo que es presenta, a ulls dels administrats, como una mena de burla efectiva a la capacitat legislativa que, teòricament, es deriva del nou Estatut Català d'autonomia.

I, a efectes pràctics, l'aplicació de l'esmentada legislació significa que els veïns de Gavà Mar que tenen les seves vivendes fora de la *Zona de Servitud de Soroll Aeronàutic* inclosa en les isòfones L<sub>Aeq</sub> 65 dBA diürn i 55 dBA nocturn definides a la *Declaració d'Impacte Ambiental*, i a els que la *Llei Catalana 16/2002* protegia de suportar nivells d'immissió acústica L<sub>Aeq</sub> superior a 60 dBA diürns i 50 dBA nocturns i L<sub>Amax</sub> superior a 80 dBA durant un període de 6 dies consecutius, des de el 23 d'octubre de 2007 i amb l'aplicació del *Real Decreto* esmentat, perden els referits drets i queden a expenses de suportar una servitud sobrevinguda que es farà difícilment compatible amb les condicions d'habitabilitat que, en una zona residencial definida al *Cadastre de Soroll Municipal* com d'alta sensibilitat acústica (A), s'hauria de poder exigir.



Cal, doncs, que el *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya (2007-2012)* faci referència a les fronteres legislatives que l'administració de L'Estat haurà de respectar d'acord amb la capacitat legislativa que l'Estatut de Catalunya atorga al Parlament de Catalunya i a les actuacions que el Govern de Catalunya haurà de encetar en el cas de que es produeixin conflictes de atribucions com el que s'esmenta.

**7. Concretar les distàncies mínimes dels heliports a les zones habitades de forma clara. Alhora també s'indiqui les distàncies mínimes de les rutes de vol a les zones residencials.**

No sembla seriós que un Pla d'aeroports determini que la distància d'un heliport a una zona residencial “...no hauria d'ésser inferior a 400 m”. L'ambigüitat de la distància fixada és igual a no dir res. El Pla ha de determinar de forma precisa i no interpretable quina ha de ser la distància mínima. Alhora, justificar i raonar per què s'estableix en 400 metres la distància mínima. ¿Quin impacte acústic es rep a una distància de 400 metres? És evident que l'impacte global dependrà del tipus d'helicòpter i del nombre d'operacions. ¿Per què el *Pla* no explica l'impacte acústic per a diversos escenaris teòrics? ¿Quin és el L<sub>Amax</sub> a una distància de 400 metres? El mateix succeeix per a les rutes de vol. ¿Per què no s'indiquen les distàncies mínimes i els valors L<sub>Ar</sub> i L<sub>Amax</sub> que tindran els entorns residencials a les distàncies que s'estableixin? ¿Per què no es defineixen clarament quines àrees urbanes es poden i quines no es poden sobrevolar?

Es públic i notori el malestar que el denominats “helicòpters turístics” provoquen als veïns de determinades zones de Barcelona. Tots hem pogut llegir als diaris nombroses “cartes al director” explicant com els hi altera el seu descans dominical las passades dels esmentats helicòpters, encara que de moment son poques les companyies que en operen. Però, ¿es acceptable que un diumenge al matí, quan la ciutat recupera una mica el ritme pausat que afavoreix el descans, centenars de milers de veïns de Barcelona tinguin que aixecar-se del llit obligats per el desig d’esbarjo d’uns centenars de turistes i el profit econòmic d’uns pocs d’empresaris?

## **8. Concretar i definir de forma clara els criteris d’implantació.**

A l’informe de sostenibilitat ambiental s’indica al punt 7.1.1. que els criteris d’implantació, en relació al soroll, han d’evitar exposar a la població a nivells de soroll per sobre dels legislats, determinats per la superposició de les petjades acústiques de les instal·lacions amb el mapa de capacitat del municipi. Alhora indica que s’han de incorporar criteris de compatibilitat d’usos en relació al soroll, en base al seu potencial màxim d’emissió.

El Pla hauria de definir de forma clara que el marc regulador actual estableix que la zona de responsabilitat exclusiva d’infraestructures de l’Estat, a efectes de la aplicació de la “*Ley del Ruido*” es refereix únicament, a Catalunya, a l’Aeroport de Barcelona i que la *Zona de Servitud de Soroll Aeronàutic* afectada **no pot arribar a les isòfones Ld 60 dBA, Le 60 dBA i Ln 50 dBA nocturna i un L<sub>Amax</sub> 85 dBA**, per un

***Temps d'Avaluació "T=365 dies", ja que existeix una incompatibilitat amb les atribucions legislatives que l'Estatut de Catalunya atribueix al Parlament de Catalunya.***

Per altra banda, com l'Annex 2 de la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya* concreta que, en el cas del soroll produït per el avions, s'ha de tenir en compte las qualificacions municipals assignades en els respectius cadastres de soroll, aquesta casuística és incompatible amb el fixar un valor uniforme per tot el territori, ja que a cada zona dependrà de la qualificació que hi tingui assignada.

#### **9. Concretar el significat del punt 1.7.2.b.**

En aquest punt s'indica: *"L'aplicació dels nous sistemes de navegació a les operacions aeroportuari serà paral·lela a l'augment de la demanda de les companyies aèries, i és per això que no ha de produir-se cap desequilibri en relació amb el nivell de protecció acústica existent avui"*.

¿Que significa que no ha de produir-se cap desequilibri en relació amb el nivell de protecció acústica existent avui? L'ambigüitat d'aquesta afirmació ha de ser suprimida de la memòria del Pla, ja que l'únic nivell acústic que es pot admetre és el que respecti i no limiti la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya, de Protecció contra la Contaminació Acústica*, amb la consideració d'un Temps d'avaluació LAeq de 6 dies, amb diferents nivells límit d'immissió, depenent de la qualificació dels cadastres de soroll municipals i sense limitacions sobrevingudes en base a *Reales Decretos*.

## **10. Correcció / Implementació de les dades Leq que s'indica a la documentació gràfica del Pla.**

Al “*plànol número 04.01.04*” amb data de referència “*Desembre 2007*” que s'inclou al “*Informe de Sostenibilitat Ambiental*” del *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2007-2012*, i que es representa a escala 1:50.000 s'indiquen unes petjades de soroll LAeq 55 dBA, LAeq 60 dBA, LAeq 65 dBA, LAeq 70 dBA i LAeq 80 dBA que es corresponen a l'any 2005, sense especificar si és un Leq diürn (d), nocturn (n) o envolvent del valors matí, tarda y nit (day, evening, night) (Ld, Le, Ln)), i sense indicar a quin període de temps de avaluació “T” es refereixen.

D'altra banda, tal i com s'ha reiterat en les presents al·legacions, la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya de Protecció contra la Contaminació Acústica* és d'obligat compliment, per el que cal incorporar al *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2007-2012* la documentació gràfica suficient i a l'escala adequada (1:5.000), i les petjades acústiques referides als valors LAr (LAeqT per una T = 6 dies), així com les petjades que es corresponguin a les mesures LMax, d'acord amb la citada Llei Catalana de totes les infraestructures aeroportuàries que se relacionen.

### **Per tot l'exposat es Sol·licita :**

1. Es donin per presentades en temps i forma les presents al·legacions.

2. Indicar de forma clara i raonada quins han estat els criteris que han permès als redactors del Pla avaluar la compatibilitat de les infraestructures que es proposen envers al seu entorn preexistent, pel que a l'impacte acústic que es generarà en cada cas correspon.
3. Introduir com a prioritat del *Pla d'Aeroports de Catalunya* l'estricta compliment de la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya de Protecció contra la Contaminació Acústica*, a banda de les altres Lleis estatals d'obligat compliment compatibles amb les atribucions delegades a l'Estatut de Catalunya que sigui preceptiu aplicar.
4. Diferenciar, d'acord amb la *Llei 16/2002 del Parlament de Catalunya de Protecció contra la Contaminació Acústica*, els valors d'immissió i els valors màxims d'immissió en funció de la zona de sensibilitat que estableixi el cadastre de soroll de cada municipi.
5. Es corregeixin les errades materials existents en el Pla objecte de les presents al·legacions tal i com s'indica al punt 3 de les al·legacions.
6. Atès que en l'aeroport de Barcelona no ha complert els terminis fixats per la resolució de 9 de gener de 2002, de la *Secretaria General de Medio Ambiente*, pel que fa a establir una xarxa de mesuradors en continu per tal de fer un seguiment, control i vigilància ambiental prou efectius, establir en el *Pla d'Aeroports* l'obligació de dissenyar de manera urgent la xarxa de monitorització, la seva implementació, i la

Definició i Calibrat del *Model* que s'haurien de completar, com a màxim, al llarg de l'any 2008.

7. Introduir la necessitat de que el representants de les *Associacions de Veïns* afectades participin en el procés de disseny, implementació i calibrat de la xarxa de monitorització de soroll que s'estableixi.
8. S'indiqui de forma clara i precisa quins son els criteris per establir el dissenys de rutes aèries i els horaris d'utilització a fi i efecte que l'impacte acústic que generen les infraestructures aeronàutiques sigui compatible amb l'entorn que l'envolta, especialment amb els àmbits residencials preexistents.
9. S'indiqui quines mesures de protecció acústica han d'establir les infraestructures aeroportuàries per evitar l'impacte acústic a la població, quin òrgan ha de vetllar pel seu compliment, quines son les obligacions de publicar la informació per el coneixement de la població afectada i quin és el règim de control i sancionador en cas d'incompliment.
10. Introduir que al *Programa de Seguiment i Control* dels temes de soroll, hi formaran part els representants de les *Associacions de Veïns* dels àmbits afectats.
11. Introduir un punt al *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2007-2012* que s'anomeni "*Guies operatives per a una*

*xarxa sostenible*”, tal i com el propi Pla estableix pels heliports, on es concretin els horaris, les limitacions de nombre de moviments i alçada mínimes de vol sobre zones urbanes, així com els acords de bon veïnatge.

12. Es defineixi, en tràmit d'urgència i de forma clara i precisa, les accions que s'hauran de instrumentar per instar a l'Administració de l'Estat a completar el procés d'ampliació del Aeroport de El Prat de Llobregat (Barcelona), amb la realització dels estudis de viabilitat i la execució de les obres necessàries per dur a terme **l'ampliació de la llargada de la tercera pista, per la banda de la seva capçalera 25L que permeti allunyar de la zona urbana de Gavà Mar la petjada de soroll de les operacions d'enlairament en configuració Oest, i la incorporació immediata de una Quarta Pista que pugui absorbir l'increment d'activitat que es produeixi a partir de la entrada en funcionament de la Terminal Sud, mitjançant la projecció directa e immediata de totes les operacions de tràfic aeri cap el mar i des de el mar, per tal d'evitar molèsties gratuïtes als veïns de la zona urbana de Gavà Mar.**
13. S'indiqui de forma clara i precisa les distàncies mínimes obligatòries per a situar un heliport en un entorn residencial així com per a les rutes d'aterratge, enlairament i per les trajectòries o zones de sobrevol urbà que es puguin establir.
14. Cal incorporar al *Pla d'Aeroports, Aeròdroms i Heliports de Catalunya 2007-2012* la documentació gràfica suficient i a escala 1:5.000, on

s'indiqui les petjades acústiques de tots els aeroports considerats al Pla, referides als valors  $LAr$  ( $LA_{eq,T}$  per un valor  $T = 6$  dies i per a un valor  $T=365$  dies) amb representació gràfica de les isòfones 50 dBA, 55 dBA, 60 dBA, 65 dBA, 70 dBA i 75 dBA dels valors  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$ ,  $L_{night}$ , i les isòfones 80 dBA i 85 dBA del valor  $L_{Amax}$ , així com la corresponent isòfona envolvent  $L_{den}$ .

Igualment, cal incorporar la normativa d'actualització de les mencionades petjades, d'acord a la variació que es pugin introduir en els *Camps de Vol* i del increment del número de operacions aeronàutiques, a mida que aquests valors es puguin anar modificant a lo llarg del temps.

I per que així consti, ho firma, a Barcelona, el 4 de febrer de 2008

**Associació de Veïns Platja de Gavà**

Jordi Villacorta i García  
**President**