



## DECLARACIÓ CONJUNTA DEL SENYOR DÍDAC PESTAÑA, ALCALDE DE GAVÀ I DEL SENYOR ANTONIO PADILLA , ALCALDE DE CASTELLDEFELS SOBRE L'AEROPORT DE BARCELONA.

L'Aeroport de Barcelona resulta una infraestructura fonamental per la competitivitat econòmica, per a la vertebració del territori i per al progrés de la ciutadania de Catalunya i dels municipis. Però el progrés que pot significar l'ampliació de l'aeroport, no pot significar mai una reducció de la qualitat de vida de la ciutadania, no pot generar un augment de la contaminació acústica en els nuclis habitats propers. En aquest sentit, el soroll és un contaminant susceptible d'afectar la salut de les persones i la seva qualitat de vida i resulta evident que les obres relacionades amb una infraestructura tant important com és ara l'aeroport han d'introduir mesures correctores efectives per tal que es minimitzi l'impacte acústic sobre la població. Precisament és aquesta una de les condicions de la mateixa Declaració d'Impacte Ambiental de les Obres de l'Aeroport, una condició que no s'està complint, a causa dels importants problemes de contaminació acústica derivats del funcionament de la tercera pista.

Estem convençuts, doncs, que és perfectament compatible un model aeroportuari modern, al servei del país i competitiu que no generi importants molèsties als ciutadans i les ciutadanes dels municipis del voltant, com ara Gavà i Castelldefels. És per aquest motiu, que un cop reunits els alcaldes de Castelldefels i de Gavà

### MANIFESTEM

Que el funcionament de la tercera pista s'ha fet de manera irregular ja que AENA incompleix la Declaració d'Impacte Ambiental del projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona, en la que figura la necessitat de disposar d'un Pla de Control i Gestió de les operacions d'enlairament i aterratge que hauria d'haver-se aprovat en tot cas abans de l'entrada en funcionament de la tercera pista. Aquest Pla de Control i Gestió de les operacions d'enlairament i aterratge hauria d'incorporar entre d'altres aspectes un pla de rutes i operacions d'aproximacions alternatius per minimitzar l'impacte acústic en la zona de Castelldefels i Gavà.

Que tampoc existeix un programa operatiu de seguiment i control del soroll que hauria d'estar fonamentat en els indicadors establerts per la xarxa de medidors de soroll, tal com estableix la Declaració d'Impacte Ambiental.

Que no s'ha realitzat el Pla d'Aïllament acústic i, per tant, no s'ha realitzat la insonorització efectiva dels habitatges afectats, tal com estableix la Declaració d'Impacte Ambiental. D'altra banda, no es compleix el programa de vigilància ambiental, especialment, pel que fa referència als estudis de soroll, al pla d'aïllament acústic i a la implicació de mesures correctives de soroll, tal com prescriu la Declaració d'Impacte Ambiental.

Que la Direcció General d'Aviació Civil ha autoritzat el funcionament de la nova pista en base a l'acreditació per part d'AENA de que es compleixin els requisits de la Declaració d'Impacte Ambiental. Acreditació que, per tot el que s'ha exposat, considerem que no s'ajusta a la realitat.

Són, per aquests motius, que els alcaldes de Gavà i de Castelldefels

## ACORDEM

1. Requerir a la Direcció General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, a la Direcció General de Calidad y Evaluación Ambiental del Ministerio de Medio Ambiente i al Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, que es deixi en suspens immediatament la utilització de la tercera pista fins que es compleixin en tots els seus extrems els requisits de la Declaració d'Impacte Ambiental, requisits que han de propiciar les mínimes molèsties als veïns de Castelldefels i de Gavà.

2. Que es realitzi de manera urgent el Pla de control i de gestió de les operacions d'enlairament i aterratge, que garanteixi el mínim impacte acústic a Gavà i Castelldefels, tal com preveu la Declaració d'Impacte Ambiental, pla de gestió en el que els alcaldes de Castelldefels i de Gavà defensem l'existència necessària dels següents criteris:

- Que minimitzi l'impacte acústic sobre la població, tal com prescriu la Declaració d'Impacte Ambiental, que obligui a sobrevolar el mínim possible les zones residencials.
- Que determini el funcionament de l'aeroport en pistes segregades, mai independents a l'entendre que és viable tècnicament i propicia les mínimes molèsties en els nuclis de població de Gavà i de Castelldefels. Les operacions segregades no redueixen, de manera significativa, la capacitat de vols de l'aeroport de Barcelona i, al mateix temps, possibiliten la utilització de rutes d'aterratge i enlairament que no suposen importants episodis de contaminació acústica a Castelldefels i Gavà.

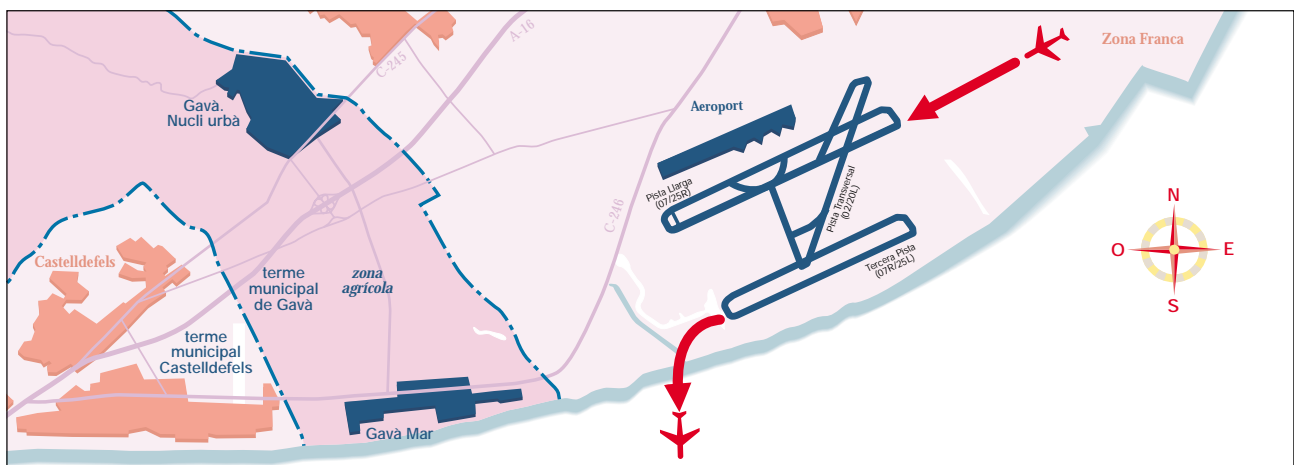
3. Que l'ús de pistes segregades funcioni amb els següents criteris de maniobres d'aterratge i enlairament:

### En configuració Oest:

- Enlairaments per la tercera pista (07R/25L), amb viratge immediat al mar de, almenys 30 graus, i evitant sobrevolar els termes municipals de Gavà i de Castelldefels .

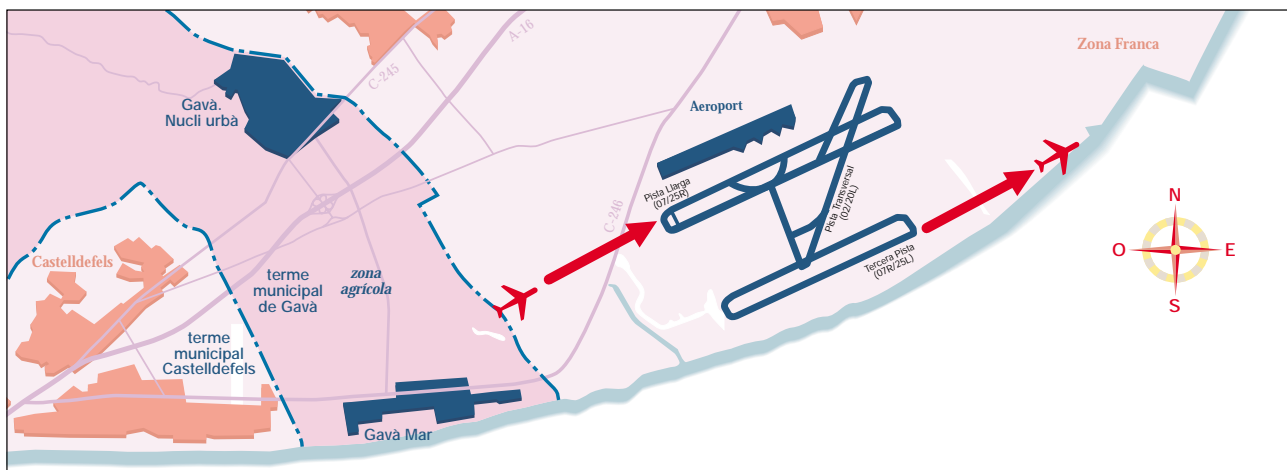
Quan s'hagin de dirigir cap a l'interior ho faran amb l'allunyament suficient per no sobrevolar en cap cas zones urbanes i que la generació d'ones sonores no afecti a la població.

- Aterratges per la pista llarga (07L/25R).



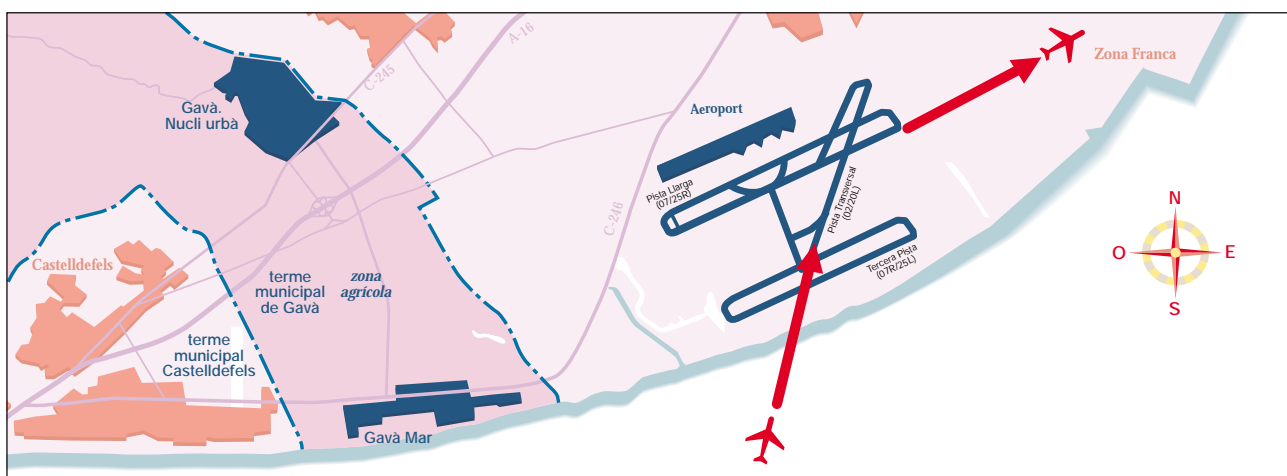
### En configuració Est:

- Enlairaments per la tercera pista (07R/25L), en direcció a la Zona Franca.
- Aterratges: per la pista 07L/25R, seguint els mateixos criteris de ruta existents abans de l'ampliació de l'aeroport, evitant crear molèsties a nous veïns. Tot plegat, aplicant els procediments i atenuacions de soroll màxims que permeti la tècnica en cada moment.
- També suggerim la possibilitat de compaginar els aterratges per la pista 07/25 R i la pista transversal (02/20L), sempre que sigui tècnicament viable.



### En configuració nocturna:

- Enlairaments per la pista llarga (07L/25R), en direcció a la Zona Franca.
- Aterratges per la pista transversal (02/20), entrant pel mar.



4. Que s'elabori un reglament que reguli un sistema acordat de seguiment del compliment de les gestions de pista i un quadre de sancions que dissuadeixi del seu incompliment.

5. Que es revisin els valors màxims d'impacte acústic de l'aeroport dia i nit segons preveu la Declaració d'Impacte Ambiental (65 i 55 db, respectivament), per a adequar-los a la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, de 25 de juny de 2002, que tindrà vigència a partir de 2008, i que preveu valors màxims de 55 db dia i 45 db nit, ja que en breu temps es produirà una situació de no adequació a la normativa establerta per aquesta directiva de la Unió Europea.

6. Estudiar els efectes positius sobre les persones que en resultarien de l'ampliació de la pista 07R-25L en un mínim de 500 m cap el nord, per considerar que podria contribuir a reduir sensiblement l'impacte sonor sobre les poblacions.

7. Estudiar les repercussions acústiques i operatives de les propostes que d'acord amb diverses entitats ciutadanes del Baix Llobregat varen presentar-se a la Comissió de Seguiment el passat dia 20 d'octubre.

Els ajuntaments de Castelldefels i Gavà estem convençuts que els criteris reflectits en aquestes pàgines garanteixen el necessari desenvolupament de l'aeroport de Barcelona i el fan compatible amb el no menys necessari dret de la ciutadania a viure sense sorolls insuportables.

És per això que assumim el compromís de defensar els presents acords en el si de la Comissió de Seguiment Ambiental de les Obres d'Ampliació de l'Aeroport i davant de totes les institucions i administracions competents. Els alcaldes de Gavà i de Castelldefels som conscients que l'aeroport de Barcelona és una infraestructura d'interès general, però que un aeroport modern no pot desenvolupar-se originant greus problemes en la qualitat de vida de moltes persones que viuen al seu entorn. L'aeroport de Barcelona no pot ser, com esdevé en aquests moments, un mal veí.

Castelldefels, 23 de novembre de 2004

**Antonio Padilla Reche**  
Alcalde de Castelldefels

**Dídac Pestaña i Rodríguez**  
Alcalde de Gavà