

QUATRE ANYS AMB FINAL SATISFACTORI

El 1999 s'aprovava el Pla Director que havia de regir l'ampliació de l'aeroport del Prat. Des de llavors l'Ajuntament de Castelldefels va començar a treballar per tal que s'escoltés el seu punt de vista. Durant tot aquest temps, i sobre tot des que es van començar a dibuixar les rutes aèries previstes amb l'entrada en servei de la tercera pista, l'Ajuntament de Castelldefels s'ha mantingut ferm en defensa dels interessos de la ciutat. Des del consistori s'ha argumentat sempre que l'afectació sobre la nostra població i el nostre territori havia de ser la mínima, tot i ser conscients de la necessitat de tenir un aeroport competitiu i de la quota de solidaritat que havíem d'assumir per fer-ho possible.

En la defensa dels seus arguments, l'Ajuntament de Castelldefels s'ha trobat sol fins fa uns mesos, quan altres administracions s'han adonat que la solució adoptada no era la més adequada i s'han sumat a la postura defensada per Castelldefels. Fins i tot la ministra de Medi Ambient va confirmar que no s'havien tingut en compte totes les exigències mediambientals.

L'Ajuntament de Castelldefels ha realitzat diferents iniciatives per explicar la seva postura, fins i tot amb la presentació d'un recurs contenciós-administratiu, que va ser admès a tràmit per la Justícia.

Tot aquest treball ha cristallitzat en un acord que permetrà que només sobrevoli Castelldefels un 10% (o menys, per ser exactes) del trànsit aeri de l'aeroport.

→ CRONOLOGIA

- **22 d'octubre de 1999:** El Ministeri de Foment aprova el Pla Director de l'aeroport.
- **28 de maig de 2001:** L'Ajuntament demana la configuració Est com preferent.
- **Desembre de 2001:** L'Ajuntament presenta al·legacions a l'Estudi d'Impacte Ambiental de les obres d'ampliació de l'aeroport.
- **20 de Febrer de 2002:** L'Ajuntament demana formar part de la Comissió de Seguiment del Soroll i de la Comissió de Seguiment de les obres d'ampliació de l'aeroport.
- **10 de juliol de 2003:** Els representants de Castelldefels lliuren als membres de la Comissió de Seguiment un document sobre la posició municipal.
- **11 de desembre de 2003:** La Comissió de Seguiment Ambiental aprova, amb el vot en contra de Castelldefels, les petjades de soroll corresponents a la configuració Oest.
- **5 de gener de 2004:** L'alcalde sol·licita a AENA informació en relació a les operacions de vol i reitera les peticions de l'Ajuntament.
- **27 de Febrer de 2004:** Es presenta un recurs d'alçada en contra de les petjades de soroll aprovades per la Comissió de Seguiment.
- **25 de març de 2004:** Es presenta un requeriment previ a la via contenciós sol·licitant l'anul·lació de l'acord referent a les petjades de soroll.
- **Maig de 2004:** El Ple municipal aproba una moció en què s'exigeix la màxima sensibilitat i respecte cap a Castelldefels.
- **23 de juny de 2004:** L'Ajuntament presenta un recurs contenciós-administratiu en contra de les petjades de soroll aprovades.
- **12 de juliol de 2004:** La Secció Tercera del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya admet a tràmit el recurs.
- **2 de Febrer de 2005:** L'Alcalde trasllada al conseller de Política Territorial i Obres Públiques les propostes per reduir el soroll dels avions.
- **10 de març de 2005:** L'alcalde aconsegueix del director general d'AENA el compromís de que es creï una comissió amb els ajuntaments.
- **8 d'abril:** Es crea una comissió tècnica formada per representants d'AENA i els ajuntaments de Castelldefels i Gavà que estudiarà mesures per pal·liar els sorolls.
- **26 de maig, 30 de juny i 28 de juliol de 2005:** Reunions de la comissió creada per AENA i els ajuntaments de Castelldefels i Gavà. L'acord definitiu és aquest que presentem en aquest L'Ajuntament Informa.

L'AJUNTAMENT INFORMA

NOMÉS UN DE CADA DEU AVIONS SOBREVOLARÀ CASTELLDEFELS

L'Ajuntament de Castelldefels aconsegueix, després de les seves reunions amb AENA i l'Ajuntament de Gavà, que s'assumeixin el 90% de les seves peticions respecte a la configuració dels vols de l'aeroport



En la darrera reunió celebrada el passat 28 de juliol entre Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) i els ajuntaments de Castelldefels i Gavà es va arribar a un acord per a la configuració que regirà el 90% dels vols de l'aeroport. Aquest acord és satisfactori per a la nostra ciutat, donat que suposa que les aeronaus s'enlairin en configuració Oest per la tercera pista en direcció Tarragona i amb un gir immediat cap al mar. Quant als aterratges, l'acord estableix que es realitzin també en configuració Oest, per la pista principal, des de Zona Franca. Pel que respecta a les operacions nocturnes, els aterratges es faran per la pista transversal des del mar i els enlairaments, per la tercera pista en direcció a la Zona Franca.



L'Ajuntament de Castelldefels s'ha mostrat satisfet per aquest acord assolit donat que ha vingut demanant aquesta configuració des de que el 8 d'abril s'iniciaren les negociacions entre les tres parts. Aquesta configuració suposa una mínima afectació per a la ciutat, ja que segons les estimacions tècniques, menys del 10% dels avions (més exactament es calcula que uns 7 de cada 100 avions) sobrevolaran Castelldefels. Només queda pendent per a una pròxima reunió, que tindrà lloc el 15 de setembre entre AENA i els dos ajuntaments, la configuració de les operacions d'aterratge en condicions climatològiques adverses. Aquest percentatge es xifra en només el 8% del total dels aterratges.



Antonio Padilla
Alcalde de Castelldefels

Buen acuerdo para Castelldefels

Hemos de estar satisfechos. Desde que se planteó la ampliación del aeropuerto y la construcción de la tercera pista, una de las preocupaciones más grandes de la ciudadanía, y por tanto, del Ayuntamiento de Castelldefels, ha sido la de minimizar todo lo posible la afectación acústica que podría sufrir nuestra ciudad. Desde el primer momento hemos luchado para que el mínimo número de aviones pasen por encima de nuestras cabezas. Y al final hemos conseguido una buena solución.

Después del trabajo realizado estos años y de convencer con datos en las reuniones que hemos mantenido con AENA, Castelldefels ha conseguido que menos del 10% de los aviones sobrevuelen nuestra ciudad.

Castelldefels era y es consciente de la importancia de la ampliación del futuro aeropuerto de El Prat para Catalunya, y también éramos conscientes de la cuota de solidaridad que habíamos de soportar fruto de esta ampliación. Pero tampoco podíamos permitir recibir una afectación más allá de lo que fuera razonable.

Al final, en circunstancias normales, es decir, los días sin incidencias meteorológicas destacables, los despegues saldrán hacia el mar por la pista nueva -supone el 85% de las operaciones-. Sólo el 5% de los aviones, los más pesados, utilizarán la pista antigua, siendo éstos los únicos que pasen por encima de Castelldefels. En cuanto a los aterrizajes, el 100% de los vuelos no pasará por Castelldefels porque vienen desde Zona Franca. Tampoco durante la noche habrá afectación para Castelldefels, puesto que los aviones aterrizarán por la pista transversal desde el mar y saldrán por la Zona Franca.

Ahora, sólo queda concretar la decisión que se tomará el 15 de septiembre sobre los vuelos en condiciones climatológicas adversas que representan sólo el 8% de los casos.

Además, las obras necesarias para que funcione esta configuración de vuelos serán realizadas y asumidas por AENA y estarán listas en el plazo de un año.

ACUERDO ALCANZADO CON AENA:



Operaciones en condiciones climatológicas normales:

- Los despegues se harán en configuración Oeste por la tercera pista en dirección Tarragona y con un giro inmediato hacia el mar. No pasarán por Castelldefels. Esto representa el 85% de las operaciones.
- Los aviones más pesados saldrán por la pista antigua. Serán sólo estos los que pasen por Castelldefels. Esto representa el 5% de las operaciones.
- Aterrizajes: Ventrán desde Zona Franca. El 100% no pasará por Castelldefels.

Condiciones climatológicas adversas:

- La decisión definitiva se ha aplazado hasta la reunión que volverán a mantener las tres partes el 15 de septiembre. Castelldefels quiere que los aviones aterricen por la tercera pista. Esto representa el 8% de las operaciones.

Horario nocturno:

- Los aterrizajes se harán entrando desde el mar por la pista transversal. La salida se hará por la Zona Franca. No pasarán por Castelldefels.

A Para conseguir esta configuración de vuelos, se ha de construir un *by pass* que conectará las cabeceras de las dos pistas (principal y tercera pista) y que permitirá fijar unas rutas de aterrizaje y despegue que minimizarán las molestias a los vecinos. Se trata de un bucle de enlace sobre el extremo de la zona de rodamiento de la pista principal. De esta manera, los aviones podrán desplazarse desde las terminales hasta la tercera pista sin tener que atravesar la principal. AENA ha aceptado sufragar los 3,6 millones de euros que cuesta la obra y que se construiría en el plazo de un año.