
ALEGACIONES AL MAPA ESTRATÉGICO DE RUIDO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA ACTUALIZADO

PRIMERA.-

En líneas generales, la anterior versión del Mapa Estratégico de Ruido (en adelante MER) del Aeropuerto de Barcelona, aun habiendo representado un escenario que no reflejaba la situación actual, era un estudio más completo que la actualización que se ha realizado posteriormente. En este sentido, la información reflejada está sesgada y por tanto no es contrastable. Por ello, son difícilmente detectables los procesos de la metodología en los cuales podría haber alegaciones. Algunas secciones ya desarrolladas en el documento anterior y sin haber existido ninguna modificación al respecto se han eliminado del presente. Consideramos habida cuenta del trabajo ya realizado en el documento final de Mapa Estratégico del Aeropuerto de Barcelona deberían volver a figurar estos apartados.

Entre esta información suprimida, consideramos de interés especial la que se detalla a continuación:

1. Se ha suprimido la introducción referente al crecimiento del Aeropuerto de Barcelona situándolo como una infraestructura que ofrecerá un mayor impulso a Cataluña y que implicará un crecimiento económico con una repercusión hacia el territorio.
2. En la descripción del entorno territorial (Apartado 2.3) se ha suprimido gran parte de dicha descripción, que consideramos se debería volver a incluir. En especial aquella relativa a la descripción del característico clima semimarítimo mediterráneo, puesto que dicho clima es el que genera los cambios de configuración de la operativa del Aeropuerto de Barcelona y que suponen impacto acústico sobre unas u otras zonas del territorio. Y también en este apartado, consideramos que se debería volver a incluir la clasificación territorial que se le asigna al Aeropuerto de Barcelona atendiendo a los criterios que define la normativa Europea, puesto que en muchas ocasiones la no definición expresa conllevan serios problemas de aplicación de normativas, sobretudo a las administraciones locales.
3. Se ha suprimido el apartado de Datos Climatológicos (2.2.3., *Pág. 19 del anterior MER*) en el que se detallaban las principales variables meteorológicas (viento y temperatura) que resultan relevantes para

este estudio tal y como se indicaba en dicho apartado y con las que coincidimos, por lo que consideramos se debería volver a incorporar.

4. También se ha eliminado el apartado relacionado con la legislación, normativa autonómica y local. Consideramos que aun siendo una infraestructura de interés general y no estar sometida a la normativa autonómica ni local, si debe expresarse el marco legal establecido, puesto que hay zonas del territorio que quedan fuera del ámbito de estudio del MER y que por tanto, se rigen con diferente legislación. En las anteriores alegaciones Gavà, hizo mención a que existía un error en dicha información puesto que nuestro municipio sí dispone de ordenanza municipal reguladora de ruido. (*Apartado 2.2.4. información de ruido ambiental*). Además consideramos que se debería detallar la normativa estatal, que incluso fue ampliada en el año 2007. En relación a la zonificación acústica también consideramos que se debería añadir, la zonificación municipal e incluso la previsión que se tiene a corto plazo, así como la planificación acústica, para hacer un estudio coherente con el territorio. En este sentido, esta administración ha solicitado en reiteradas ocasiones (en virtud del art. 11 del R.D. 1513/2005, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, del Ruido, donde se establece la colaboración entre administraciones para la realización de los MER en qué concurren varias administraciones públicas) de establecer dicha colaboración, puesto que el MER del Aeropuerto afecta directamente sobre el MER del municipio, sin recibir una respuesta concreta al respecto.
5. También se ha eliminado el apartado de los efectos nocivos del ruido donde se dejaba constancia de la afectación que provocaban determinados niveles sobre la salud de las personas. El hecho de haber eliminado dicho apartado responde a una menor sensibilidad hacia las personas que se ven afectadas por elevados niveles generados por el paso de aviones sobre sus viviendas y por ende, esta administración solicita que no se extraiga. (*Apartado 2.2.4.3.1. del MER anterior, Pág. 24*).
6. En relación a las medidas desarrolladas en la lucha contra el ruido tanto a nivel nacional como internacional que a nivel global se están llevando a cabo (*Apartado 3.1. Introducción de enfoque equilibrado. Medidas generales.*) consideramos se debería volver a incluir el desarrollo de las cuatro líneas de trabajo fijadas, que si se incluía en el anterior documento. Nos referimos a: la reducción de los niveles emitidos por las aeronaves en la fuente, medidas enfocadas a la ordenación y gestión del suelo, establecimiento de procedimientos operativos de atenuación de ruidos y restricciones operativas (que aun estando incorporado en el documento actualizado, la información está sesgada sobretudo en lo referente a las medidas a nivel estatal).



7. Solicitamos asimismo que se vuelva a incluir en las actividades desempeñadas por el Grupo de Trabajo Técnico de Ruido, en relación a la propuesta de “cambio de rol” que dicha actuación se inició el 15 de febrero de 2007, puesto que modificó el escenario estudiado en este informe. Asimismo igual que se incluyen los cambios operativos que se han introducido definitivamente o temporalmente y que han significado una reducción del impacto acústico. También consideramos necesario introducir todos aquellos cambios que por unos motivos u otros (obras, mantenimiento, etc.) han producido modificaciones operativas que han ido en detrimento de la calidad acústica de los vecinos y vecinas de Gavà.
8. Que se vuelva a incluir toda la información que aparecía en el anterior documento en relación al Planeamiento urbanístico, clasificación del suelo y a la zonificación acústica, puesto al estar ya desarrollado y estar totalmente relacionado con el MER, no consideramos oportuna su eliminación.

SEGUNDA.-

En el objeto del estudio del anterior MER se desarrollaba, para poder cumplir con las exigencias de acuerdo a la Directiva 2002/49/CE y el real Decreto 1513/2005, así como para cualquier estudio que se elabore con la finalidad de obtener unas conclusiones, un apartado donde se sintetizaban las conclusiones del estudio y se delimitaban las “zonas de conflicto” en las que se superaban los objetivos de calidad acústica (*Apartado 1. Objeto de estudio*). En esta actualización, aun representando mayor impacto acústico sobre el municipio de Gavà, no se aportan dichas conclusiones ni se analizan en detalle las posibles “zonas de conflicto” que posteriormente, en los Planes de Acción, se deberían reflejar las propuestas oportunas para paliarlas. (*Apartado 1. Introducción y objeto de estudio*).

TERCERA.-

Según lo que se refleja en el primer apartado del MER actualizado del Aeropuerto de Barcelona, las fuentes consideradas para la modelización informática son sólo las operaciones de aterrizaje y despegue de aeronaves con origen / destino en el Aeropuerto de Barcelona. Si bien es conocido tanto por el Departamento de Medio Ambiente del Aeropuerto de Barcelona como por los Ayuntamientos cercanos al Aeropuerto, que en determinadas ocasiones existen desviaciones de ruta generadas por múltiples motivos, que ocasionan impactos acústicos superiores, al realizar sobrevuelos por zonas habitadas. En este sentido, consideramos que o bien en la

modelización informática, o bien en el estudio y sus conclusiones, cabría haber considerado dicho porcentaje de eventos que aumentan el impacto acústico sobre el territorio. Así mismo durante el período objeto de estudio, escenario 2007, se llevaron a cabo varias obras que modificaron las operativas habituales y que ayudaron a aumentar el impacto acústico ocasionado. Dichas obras, que en la actualidad se siguen produciendo, con los mismos efectos colaterales, deberían considerarse si bien no como períodos exactos, si con una aproximación al aumento general que ellas conllevan sobre el impacto acústico del territorio.

CUARTA.-

No se encuentra en el documento la previsión futura en relación al incremento de operaciones/hora anual y al aumento de impacto acústico que ello conllevará. Habida cuenta que el MER que se apruebe tendrá una validez de varios años en función de las modificaciones u obras que se planteen para la infraestructura, creemos imprescindible dicha previsión ya que incluso en el anterior documento se refería a la consolidación de este como hub Europeo en un futuro cercano. Asimismo los Planes de Acción deben tener un carácter paliativo de las posibles “zonas de conflicto” existentes así como prever soluciones a aquellas que son previsibles. Por tanto, para ello y según nuestro modo de entender, hace falta disponer de esas previsiones.

QUINTA.-

No se tienen en cuenta los datos climatológicos tal y como se hacía en el anterior documento. Bien es sabido que dichos cambios meteorológicos aumentan las previsiones iniciales que desde AENA se tenían en relación al impacto acústico que genera la infraestructura. Desconocemos como se han tenido en cuenta en la simulación.

SEXTA.-

En la descripción del municipio de Gavà (ficha incluida en la página 12) debemos hacer unas consideraciones respecto la información expresada: Por un lado, el término municipal de Gavà, limita no sólo con los municipios de Castelldefels y Viladecans, sino que además también limita con Sitges, Begues y Sant Climent de Llobregat. En segundo lugar, si bien es cierto que desde el centro del núcleo urbano hay una distancia de 7 Km. hasta el Aeropuerto de Barcelona, se debería incluir que desde la cabecera 07R de la tercera pista hasta las primeras viviendas del término municipal, hay poco más de 2Km de distancia. En tercer lugar, en la descripción de los núcleos urbanos de Gavà, querríamos matizar, que los actuales son: Gavà



(formado por el núcleo antiguo, Can Tintoré y Les Bobiles), Gavà Mar, can Tries, La Sentiu Ca N'Espinós y Mas Bruguers. En cuarto lugar, en la descripción que figura debería constar que está integrado por la franja litoral, una zona forestal, un casco urbano, la plana deltaica Salmontà y el Massís del Garraf. En quinto lugar, los ejes viarios de mayor relevancia, son tres: la autopista C – 32, la autovía C – 31 y la carretera comarcal C – 245. Y por último, no por ello menos importante, debería figurar una mención especial a que es el municipio que se ve más afectado acústicamente por el sobrevuelo de aviones generado por el Aeropuerto de Barcelona, en la actualidad.

SÉPTIMA.-

Según el tercer párrafo del apartado 3.2.3. *Plan de Aislamiento Acústico* (pág. 19) parece entenderse que la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB) se creó con el fin de realizar el seguimiento de dicho Plan, cuando en la ORDEN PRE/229/2003, de 5 de febrero, por la que se crea la CSAAB (Pan Barcelona), publicada en el BOE núm. 37, de 12 de febrero de 2003, se detallan el resto de misiones y objetivos de dicha comisión y que a el modo de entender de este ayuntamiento se deberían incluir o bien redactar de otra forma, dejando constancia así que la Comisión tiene otros fines en los que ha trabajado y trabaja actualmente, que son totalmente independientes del Plan de Aislamiento Acústico que se adoptó con una operativa del aeropuerto diferente al escenario que se estudia en este MER (escenario 2007) y que por tanto, nada tiene que ver con la respuesta del impacto acústico actual.

OCTAVA.-

En relación al Sistema de información a la población (página 21) y en base a la experiencia de este Ayuntamiento con dicho servicio, se solicita que exista mayor sensibilización al hecho que la información es muy importante para que los ayuntamientos puedan notificar con suficiente antelación a sus ciudadanos y ciudadanas los cambios operativos, desvíos de ruta, cambios de configuración, etc. En muchas ocasiones cuando se solicitan este tipo de cuestiones o las quejas recibidas por parte de nuestros vecinos y vecinas al Servicio de Atención e Información Medioambiental (SAIM) éste no dispone de la información necesaria para atenderlas, y ello conlleva que no podemos disponer de esa información hasta incluso meses más tarde y en muchas ocasiones con una respuesta a la que le falta la mayor parte de la información requerida. Como administración afectada en este sentido, hemos sugerido en varias ocasiones que se establezca un protocolo de

comunicación efectivo, con la finalidad de disponer de dicha información a tiempo, para distribuirla entre nuestros ciudadanos y convertir así la infraestructura aeroportuaria en un vecino con el que se pueda convivir. Si bien no hemos conseguido dicho protocolo, nos gustaría que se reflejase en esta descripción este hecho, puesto que en caso contrario alguien que no lo conociera podría suponer que dicho servicio satisface a sus usuarios. Tampoco tiene sentido que por un lado se detecten grandes carencias de información hacia los Ayuntamientos y que según el Departamento de Medioambiente del Aeropuerto de Barcelona, son debidas a la falta de coordinación del propio sistema gestor y en este documento posteriormente se describa la potencia del sistema alabando justamente esta correlación. Textualmente: *“Dicho sistema, al permitir correlacionar las incidencias y quejas particulares con las variables registradas, constituye una potente herramienta tanto de análisis como probatoria para la demostración de incumplimientos y aplicación de normativa sancionadora. La mayoría de estas funciones las presenta el propio sistema integradas, de modo que el análisis de las desviaciones de rutas, ruidos o análisis de quejas se realizan de manera automática.”*

Por otro lado, en relación a los datos que se ofrecen en el portal web de AENA, consideramos que hay un error, puesto que se menciona que la periodicidad de dicha información es diaria y en cambio generalmente suele tener retrasos de más de un mes. Es decir que normalmente, los resultados de los datos acústicos se pueden consultar como mucho del mes anterior.

Y por último, en relación a los informes acústicos para organismos oficiales, también se menciona que se remiten de forma periódica, cuando en la realidad no se remiten con una periodicidad establecida y generalmente existe un retraso de varios meses en la información. Por ejemplo actualmente, en febrero de 2009, disponemos del último informe trimestral que se refiere a datos y estadísticas del período julio – septiembre de 2008. Por otro lado se nos remiten hojas de cálculo con las configuraciones, las operaciones y los datos acústicos con un retraso mayor a un mes. Por ejemplo actualmente, los últimos datos que disponemos son del 15 de enero de 2009. Todo ello nos conlleva un retraso en las respuestas que debemos ofrecer a nuestros vecinos y vecinas que a nuestro modo de ver no está justificado para aquellos que sufren con el impacto acústico de los sobrevuelos sobre sus casas.

En este sentido, solicitamos que la información que se expresa en este apartado sea veraz, e incluso que añada las carencias que del servicio se tienen actualmente, con la intención, entendemos, de mejorarlas en un futuro cercano.

NOVENA.-

Que aun disponiendo de una herramienta tan potente como se describe en el apartado *Sistema de monitorado de ruido y seguimiento de trayectorias*

del aeropuerto de Barcelona (página 24) y de la que sus procesos están totalmente automatizados, no es comprensible, bajo nuestro punto de vista, que no se hayan utilizado los datos acústicos de los Terminales de Monitorización de Ruido (TMR) que dan respuesta a las configuraciones operativas del escenario 2007. En la memoria del documento anterior, el apartado 2.2.4.4.2. *Análisis de datos procedentes del SIRBCN*, mostraba los datos reales medidos por los TMR. Consideramos que para la completa elaboración del MER se debería añadir una comparativa de los datos obtenidos por los TMR que dan respuesta a la operativa actual (comparativa que ya está elaborada por el Departamento de Medioambiente del Aeropuerto de Barcelona) y con dichos resultados verificar la bondad de la simulación efectuada para obtener la huella acústica presentada. Asimismo creemos imprescindible hacer mención a la zona más afectada (según los valores obtenidos en los TMR actuales) llegando incluso a la superación de los valores establecidos por la DIA. Además debería expresarse en la descripción de los TMR que los que estaban situados en el 2007 no ofrecían respuesta a las configuraciones actuales. Recordamos también que en diciembre de 2007 se efectuaron las primeras pruebas con sonómetros móviles en los puntos donde posteriormente se instalaron los actuales TMR y que sí dan respuesta a las configuraciones actuales, y que por tanto si se disponen de algunos datos en período 2007, que permitan realizar dicha verificación.

Bien es cierto que dichos TMR ofrecieron datos de forma continua a partir del 2008, pero sin ningún cambio operativo y por lo tanto con el mismo impacto acústico que el generado por el Escenario 2007 considerado. Sin bien cabría imaginar que no se han utilizado por responder a datos más actuales si que se ha incluido otra información más actual para otros aspectos, como por ejemplo: El AIP si se ha incluido de agosto de 2008 (Pág. 17, primer párrafo de restricciones operativas) y también se ha actualizado la evolución del PAA hasta fecha 17/07/08.

DÉCIMA.-

El modelo del programa empleado para la simulación del Aeropuerto de Barcelona, no corresponde a la última versión disponible, que incorpora procedimientos más precisos así como introduce aeronaves actuales en su base de datos. La justificación del uso de varias versiones anteriores (del 2001) es debido a la no actualización de dicho modelo en la normativa europea actual. Aun así, no entendemos como la Administración general del Estado no ha realizado además la modelización con este nuevo programa INM v7.0 (abril 2007) e incluso introducir una comparativa entre ambos modelos, habida cuenta de la importancia que tiene dicho resultado para el objeto del MER. Consideramos que se debe utilizar la tecnología más puntera disponible para conocer el impacto acústico real de la

infraestructura, independientemente de los resultados a aportar a la Comunidad Europea.

UNDÉCIMA.-

En relación al escenario de simulación y los parámetros de entrada, anotamos a continuación una serie de modificaciones que a nuestro modo de ver se deberían añadir o corregir:

- En primer lugar y en relación a la ficha de parámetros de entrada (página 31) consideramos importante añadir el porcentaje de uso de cada una de las configuraciones utilizadas, puesto que es el parámetro que más se ha trabajado en el GTTR (No sólo el porcentaje de operaciones por pista que se ha definido). A parte de este porcentaje de uso de configuraciones, que se desglose tanto para el período diurno como para el nocturno y que se desglosen aquellos cambios de configuración que se han producido por obras, mantenimiento u otras circunstancias y aquellos que han sido debidos a cambios meteorológicos.
- En segundo lugar y en relación a la siguiente ficha, consideramos que todos los datos incluidos deberían ser datos estadísticos e información extraída de la situación real del escenario 2007. Es decir, teniendo en cuenta las modificaciones operativas establecidas desde enero de 2007 y sus modificaciones cronológicas que supongan una variación. Así mismo datos como las operaciones, temperaturas, tipología de flota, etc. deberían responder a la estadística real obtenida para el año 2007.

DUODÉCIMA.-

El cambio de rol de pistas que existe en la actualidad entró en vigor el 26 de octubre de 2006 en relación a la configuración diurna y en su totalidad el 15 de febrero de 2007, con la configuración nocturna.

Por ello, creemos que existe un error en este sentido en los siguientes apartados:

- Cuarto párrafo página 33: *“Esta configuración operativa, conocida como “cambio de rol” de pistas, se encuentra operativa desde el momento en que se iniciaron las operaciones de despegues por la 3ª pista (07R – 25L). Además desde el 15 de febrero de 2007, se aterriza por la pista 02 (desde el mar) en período nocturno cuando las condiciones climatológicas lo permiten, reduciendo el impacto acústico sobre Gavà y*

Castelldefels". Es en este sentido que solicitamos una modificación de la redacción, puesto que durante dos años los vecinos y vecinas de Gavà sufrieron el impacto acústico producido por la configuración anterior al cambio de rol de pistas, que se produjo desde el 30 de septiembre de 2004 al 25 de octubre de 2006.

- En esta misma línea y por una cuestión de sensibilidad y coherencia también solicitamos que se modifique el título que precede a los croquis de las configuraciones y en lugar de poner "*Periodo comprendido entre el 27/10/06 y la actualidad*", ponga "*Periodo comprendido entre el 15 de febrero de 2007 y la actualidad*". Y en este mismo sentido, que se incorpore el tanto por ciento de uso de cada una de las configuraciones utilizada en el transcurso del año 2007, que según nuestra estadística efectuada a partir de los envíos diarios que nos ofrece el Ejecutivo de Servicio de Torre del Aeropuerto de Barcelona, corresponde a los valores que se muestran a continuación:

CONFIG.	Pista ARR	Pista DEP	% uso
WLL	25L	25L	9,1%
WLR	25L	25R	0,4%
WRL	25R	25L	50,5%
WRS	25R	20	2,3%
ELL	07L	07L	1,0%
ELR	07L	07R	18,8%
ERL	07R	07L	0,1%
ERR	07R	07R	0,1%
ENL	02	07L	0,9%
ENR	02	07R	16,9%

Este tipo de representación es la misma que sí se incluyó en la memoria inicial del MER publicada en junio de 2007.

Por la misma razón esta estadística (en su distribución de las operaciones hora que se hayan producido para cada configuración) debería ser la que se introdujera en la simulación, aun cuando se presente tal y como está en distribución de uso por pistas y no por configuraciones.

- Siguiendo la misma línea introducida en este punto, en el Anexo VI del documento, donde se ofrecen los datos de tráfico considerados en el escenario de simulación que suponemos que son los efectuados en 2007, puesto que no disponemos de la información para efectuar la verificación, se añade al final el "Régimen de utilización de pistas y



trayectorias” donde vuelve a aparecer la errata de las fechas de inicio de los escenarios anteriormente comentada. Por lo que, allí donde se describe el Escenario I se debería detallar que la operativa es desde el 26 de octubre de 2006 y hasta el 15 de febrero de 2007.

DECIMOTERCERA.-

En relación a la dispersión introducida en el modelo de simulación entre las trayectorias nominales y las reales, consideramos que se debería justificar con los modelos reales de trazas radar obtenidos por el SIRBCN durante el 2007, para que los resultados de la simulación se ajusten tanto como sea posible a la situación real del escenario en cuestión. (Incluido en el Anexo V del documento). Y en este sentido, así como se refleja en el Anexo V la dispersión horizontal introducida en el modelo no se refiere en ningún apartado a la dispersión vertical simulada y en las operaciones de viraje supone un dato esencial para la correcta obtención del impacto real causado. Por este motivo consideramos que falta añadir información a la memoria, para que esta pueda ser estudiada correctamente. En cambio en la anterior memoria del MER de junio de 2007 si se hacía una descripción matemática de la dispersión vertical y horizontal introducidas en el modelo de simulación, así como la justificación de las mismas.

DECIMOCUARTA.-

Los rangos en los que se hace la clasificación de la población expuesta, así como de los mapas de exposición contienen límites de mismo valor, por lo que siguiendo las indicaciones establecidas en el RD 1513/2005, de 16 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido, en lo referente a la evaluación y gestión del ruido ambiental, se debería modificar la errata por los límites siguientes: 55 – 59, 60 – 64, 65 – 69, 70-74, >75, en lugar de los actuales: 55 – 60, 60 – 65, 65 – 70, 70 – 75, >75. (Páginas 41 y 42).

DECIMOQUINTA.-

En relación a la cuantificación de los valores de exposición y la de los valores de afección, aun siendo correcta su expresión siguiendo lo establecido en la normativa actual, solicitamos que además se incluyan dichos valores sin realizar los redondeos en centenas, debido a que sobretodo para los valores menores se desvirtúa la comparativa con los mayores. Entendemos que no es comparable 5 viviendas con 90 y que en ambos casos si el redondeo se hace con la centena superior el resultado sería el mismo.



DECIMOSEXTA.-

Respecto los colegios expuestos a Lden superiores a 55 dB(A), cabe considerar que a parte de los 3 centros de Gavà referenciados (Col·legue Bon Soleil, Centro integral infantil Els menuts de la Pineda y el Jardín de infancia Gimbebé) existe actualmente otra escuela pública: el CEIP de Gavà Mar, que en mayo de 2006 se adjudicó la licitación de la obra. Por ello, solicitamos que aparezca dicha escuela en el documento del MER actualizado, en caso que se verifique que está dentro de los límites de Lden superiores a 55 dB(A).

Por otro lado, también consideramos relevante que aparezcan el número de alumnos de las 4 escuelas tal como figuraba en el anterior documento, y que se refleje que en total son unos 1400 alumnos los que se ven sometidos a dicho impacto acústico. En este sentido, cabe destacar que en el MER anterior se incluyó una descripción detallada de cada uno de los colegios que estaban dentro del área de observación (Apartado 2.2.6.3. Información sobre hospitales y centros docentes incluidos en el área de estudio, pág. 41).

DECIMOSÉPTIMA.-

En el anterior documento del MER se presentaron los mapas de exposición de detalle (1/10.000) y en este caso, el Ayuntamiento de Gavà solicita que se haga lo mismo para este caso en el territorio de Gavà.

Asimismo siguiendo lo establecido en el RD1513/2005 si las viviendas en cada una de las zonas expuestas dispone de aislamiento especial o fachada tranquila, para profundizar en mayor medida.

DECIMOCTAVA.-

En la descripción de las variables de población analizadas, se establece como número de viviendas secundarias más de la mitad de las viviendas totales del Barrio de Gavà Mar. En este sentido, reiteramos nuestro desacuerdo en las bases que se han utilizado para llegar a tal conclusión, puesto que el barrio de Gavà Mar es un núcleo urbano de primera residencia del municipio de Gavà. Por ello, solicitamos que se modifique dicho dato y que se consideren las viviendas de Gavà en su totalidad como viviendas principales.



DECIMONOVENA.-

No se ha tenido en consideración la zona de Camping que está entre los términos municipales de Gavà y Viladecans (Camping 3 estrellas) y que según el MER se ve sometida a valores de L_{día} de entre 65 – 70 dB(A) y L_{den} de 65 – 70 dB(A).