

VEÏNS[®]

Num. 0

REVISTA INDEPENDENT D'OPINIÓ

Gavà-Mar

EDITORIAL

¿Por qué VEÏNS?

Cuando analizamos los medios de comunicación existentes en nuestro barrio, observamos que no sintonizan con la realidad del mismo y también que no son independientes, ya que pertenecen al Ayuntamiento, a partidos políticos o a la iniciativa privada. Por lo cuál pensamos que la información vertida en ellos puede ser manipulada, o simplemente dirigirse hacia los intereses de los editores.

VEÏNS quiere ser una revista independiente, con el objetivo de que los ciudadanos puedan expresar libremente su opinión, centrada en lo que ocurre en el barrio.

En aras de la libertad de expresión, tendrán cabida todas aquellas opiniones que cumplan con unos mínimos requisitos: 1. Que sean respetuosas, 2. Que sean veraces, 3. Que sean constructivas.

El idioma de VEÏNS será libre, con el fin de reflejar la realidad de nuestra colectividad, pudiendo utilizarse cualquier lengua.

Los contenidos de VEÏNS se irán modificando en función del interés que despierten. Este primer numero, como veréis, está centrado en el tema de los efectos de la ampliación del aeropuerto sobre el barrio, tratado desde distintos puntos de vista. En próximos números se irán comentando otros temas de interés.

Con el fin de mantener la independencia de VEÏNS, la revista se financiará mediante aportaciones voluntarias.

Esperamos recibir vuestras opiniones y que os guste.

ASESORIA TECNICA DE AAVV DE GAVA MAR

Nuestra labor en el tiempo, desde que venimos trabajando en la asociación de vecinos, ha consistido esencialmente en estudiar y elaborar proyectos, viables y no perjudiciales para el entorno, respecto de la gestión de pistas y funcionamiento del nuevo aeropuerto de Barcelona.

Cuando nos incorporamos a la AAVV nuestra tarea se centro en alertar y sacar a la luz que los planes de AENA de utilización de la nueva pista del aeropuerto serian enormemente lesivos y perjudiciales para nuestro barrio. Nuestra denuncia sustentada en parámetros y estudios teóricos, no fue oída en las distintas Instituciones y Organismos donde acudíamos para plantear nuestra alarma. Desde el mismo momento de la inauguración de la nueva pista, en Septiembre pasado, y con los aviones sobrevolando las viviendas de Gavà-Mar, los hechos vinieron a confirmar nuestros peores augurios y lo que hacía ya mas de dos años veniamos tratando de prevenir.

A día de hoy, nuestra labor primordial está centrada en rebatir el mensaje equívoco y tendencioso que AENA transmite a medios de comunicación y ciudadanía, en el sentido de que la actual y futura gestión de pistas es la única posible y que además minimiza el impacto acústico. Desde esta asesoría se ha elaborado una propuesta alternativa que conjuga la operatividad del aeropuerto - de cuya ampliación no somos en absoluto detractores, sí de su gestión - con la minimización del ruido para todas las zonas limítrofes. Nuestro empeño actual pasa por rebatir mediante herramientas técnicas y aeronáuticas - Reglamento de Circulación, normativa aeronáutica europea, reglamentación aeronáutica internacional, modelos de simulación del ruido, modelos de simulación de gestión aeroportuaria etc.. - las objeciones con que AENA, desde su falta de voluntad, pretende obviar nuestra propuesta, que defendemos y explicamos ante Organismos, Instituciones, medios de comunicación y población afectada.

Desde la absoluta convicción de que es factible la coexistencia de un aeropuerto moderno y de elevada operatividad y una población libre de ruidos y contaminación, seguiremos trabajando y desarrollando nuestro proyecto que, de llegar a prosperar, crearía un entorno limpio para beneficio de TODOS Y CADA UNO de los vecinos de Gavà Mar así como del Baix Llobregat.

Victor

PRESENTACIÓ

Quan un grup de veïns del barri ens van proposar fer aquesta revista que avui veu la llum, a l'Associació de Veïns de Gavà Mar vàrem avaluar la conveniència o no de fer-la nostre, i després de donar-li voltes creiem oportú que es presenti com una revista independent d'opinió veïnal.

Pensem que en la nostra societat fan falta mitjans de comunicació independents que puguin expressar lliurement el que pensem els ciutadans sobre els esdeveniments que viuen i afecten a la nostra societat, sense cap interès econòmic ni polític.

Pensem que per el seu tarannà, la revista pot ser utilitzada per tots els veïns, així com, perquè no, per la nostra Associació, com a vehicle seriós, ràpid i eficaç per tal de transmetre l'informació com la nostre opinió.

Volem deixar ben clar, que aquesta és una revista independent on hi tenen cabuda lliurement les opinions dels veïns i que la nostra l'associació de veïns no té res a veure amb el contingut de la mateixa.

Desitgem des d'aquesta plana un gran èxit a VEÏNS que segur serà apreciada per totes aquelles persones amants d'informació fresca i no manipulada.

BONA SORT

Elisabeth Martinez

Presidenta Associació Veïns de Gavà Mar

Medi Ambient conclou que el soroll a l'aeroport del Prat supera els límits permesos

Un estudi portat a terme pel Departament de Medi Ambient i Habitatge estableix que els centenars d'avions que diàriament sobrevolen el barri de Gavà Mar ho fan per sobre dels 65 decibels, el límit que estableix l'actual normativa europea. Els alcaldes de la zona confien que l'informe de mediacions acústiques realitzades a la zona perifèrica de l'aeroport donarà arguments a la Generalitat per convèncer Aena que s'han de canviar les trajectòries dels avions.

La Conselleria de Medi Ambient i Habitatge ha lliurat a la Comissió de Seguiment Ambiental de l'aeroport de Barcelona els resultats de la campanya de mediacions acústiques realitzades a la zona perifèrica de l'aeroport. L'alcalde de Gavà, Dídac Pestaña, ha afirmat després de la reunió que l'estudi "demostra que els sorolls que fan els avions estan per sobre del 65 decibels" que tenien com a valor de referència legal.

Les medicions s'han fet en dues fases en diferents punts de Gavà, Castelldefels i el Prat de Llobregat. La conselleria ha instal·lat quatre equips en punts on es podia detectar la incidència del trànsit aeri i que no estaven condicionats per altres fonts de soroll. La campanya es va dissenyar per obtenir mostres de soroll durant 23 dies en cada un dels emplaçaments, per obtenir dades significatives, segons fonts de la Generalitat.

L'alcalde de Gavà ha afirmat que cada vegada que passa un avió se supera el límit de 65 decibels i fins i tot, s'ha arribat fins als 80 i 85 decibels.

Es tracta de la primera vegada que la comissió de seguiment disposa de les medicions de soroll de cada avió. Fins ara Aena només donava les dades de la mitjana de soroll de cada hora i de cada dia, que estaven per sota dels nivells legals. I és que quan feien la mitjana també es tenien en compte els intervals de temps que no passava l'avió.

Actualment, l'aeroport del Prat té una capacitat de 56 operacions per hora.

Extracte Noticia Catalunya Informació dia 4 de Febrer 2005

INFORME JURÍDICO

La puesta en marcha de la tercera pista del aeropuerto ha constituido un acto de arbitrariedad manifiesta por parte de los responsables de FOMENTO y de AENA que han ignorado toda la normativa medioambiental, que condicionaba su funcionamiento, en un claro y flagrante incumplimiento de la Ley.

La falta de dicho cumplimiento y respeto representa además un desprecio absoluto a la Declaración de Impacto Medio Ambiental que condiciona la puesta en marcha de la nueva pista a medidas de protección de los ciudadanos sistemáticamente ignoradas.

Como consecuencia de todos los incumplimientos y arbitrariedades cometidas, la triste realidad es que el nivel de ruido sobre Gava Mar resulta hoy insoportable y no tiene amparo legal, lo que implica que la puesta en funcionamiento de la nueva pista ha constituido un claro ejemplo de prevaricación.

La ilegal puesta en funcionamiento de la tercera pista está provocando muy graves daños sobre las personas residentes en Gava Mar, todo lo cual nos lleva a sostener que también nos encontramos ante un presunto delito continuado de contaminación acústica, coincidiendo con ello con la propia fiscalía de medioambiente del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña que, por estos mismos hechos, ha iniciado las correspondientes diligencias de investigación criminal.

La contaminación acústica provocada sobre el barrio de Gava Mar, no sólo no dispone de amparo legal ninguno, sino que además vulnera los máximos permitidos de inmisión acústica, infringiéndose normas de carácter autonómico, estatal y comunitario.

Así, el Art. 45 de la Constitución Española dispone que deberán establecerse "sanciones penales, o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado" para quienes realicen conductas atentatorias al medio ambiente.

La Ley 16/2002 de la Generalitat de Cataluña de 28 de Junio, de protección contra la contaminación acústica, exige la adopción de las medidas necesarias para prevenir y corregir la contaminación que afecta a los ciudadanos y proclama garantizar el derecho a tener un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, el derecho a la protección a la salud, el derecho a la intimidad, el bienestar y la calidad de vida de los ciudadanos.

Por su parte, la Directiva 2002/49/CE del Parlamento y del Consejo Europeos, de 25 de Junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, señala en su exposición de motivos que debe alcanzarse un grado de protección del medio ambiente y la salud, y que una de las metas a las que debe tenderse es a la protección contra el ruido.

Si para el Tribunal Europeo de Derechos Humanos (véase Sentencia de Diciembre de 1994, caso LÓPEZ OSTRÁ), la relevancia de la inactividad de la Administración ante las denuncias de los ciudadanos, es causa determinante de una condena por contaminación acústica, también lo es que las administraciones públicas no pongan todos los medios racionalmente necesarios y posibles para evitar dicha contaminación, no pudiéndose invocar los intereses económicos de la sociedad para justificar la lesión del derecho a la intimidad personal y familiar de los ciudadanos (Sentencia de 2 de Octubre de 2001, caso HATTON), resultando evidente que en nuestro caso nos encontramos ante una situación mucho más grave, pues es la propia Administración la que vulnera las normas de impacto medioambiental que se dictaron para evitar precisamente la contaminación acústica que se origina.

Lo que ya resulta inaceptable, e impropio de un Estado de derecho, es permitir que se incumpla la Ley pese a la movilización de los vecinos, los recursos presentados, las diligencias abiertas por la fiscalía de medio ambiente por la comisión de un posible delito continuado de contaminación acústica, e incluso las declaraciones de la Ministra de Medio Ambiente reconociendo que la pista no podía ponerse en marcha sin los preceptivos estudios.

¿Quién responderá de los daños irreparables que están sufriendo los ciudadanos por el arbitrario actuar de unos irresponsables que no rectifican ni tan siquiera tras las declaraciones de la Ministra de Medio Ambiente?

Entendemos que ha llegado el momento de que la justicia cumpla el papel que le corresponde en todo Estado de Derecho y por ello este mismo mes de Febrero se ha interpuesto por la Asociación de Vecinos de GAVA-MAR una querrela criminal por sendos delitos de prevaricación y contra el Medio Ambiente.

DAVID JURADO BELTRAN

Abogado profesor de derecho procesal – ESADE.

HISTÒRIA

Durant la primavera de 1999 un grup de veïns de Gavà Mar es van manifestar a l'aeroport tres dissabtes consecutius per reclamar la disminució del soroll provocat pels avions. AENA havia decidit unilateralment l'any 1997 (per l'increment del número de vols) que els avions s'enllessin per la pista principal en direcció a Gavà Mar (el mateix que fan actualment) enlloc de fer-ho per la pista transversal. Els veïns demanaven també la prohibició de sobrevolar dels obsolets avions soviètics i dels vols nocturns. Després d'aquestes manifestacions i de la negociació política que es va dur paral·lelament, es va aconseguir l'allargament de la pista transversal en direcció al mar, que és la pista que s'ha vingut utilitzant fins fa uns mesos (i que tanta qualitat de vida ens ha donat). Per evitar les molèsties que aquesta mesura podia causar al barri de Sant Cosme (està a la capçalera de la pista transversal) es va construir una pantalla antisònica en la seva part més propera al barri.

Els avions soviètics van deixar de sobrevolar-nos poc temps després en aplicació d'una directiva de la Unió Europea i els problemes dels vols nocturns van ser minimitzats.

Si llavors vàrem aconseguir evitar el soroll, ara també ho hem d'aconseguir !!!

Alex



Vecinos de Gavà taponan media hora con sus coches el acceso al aeropuerto

Una caravana de vehículos organizada por la AVV de Gavà Mar bloqueó ayer al mediodía el acceso a las instalaciones del aeropuerto de El Prat para reclamar que los aviones dejen de sobrevolar este barrio. La acción que se prolongó una media hora, ocasionó un importante atasco en la entrada a las terminales que no provocó incidentes. Los manifestantes exigen a las autoridades que redacten una normativa antiruido para evitar las molestias, más acusadas en las noches de verano.

Al grito de "Salvemos Gavà Mar, despegues por el mar", un centenar de coches conducidos por vecinos se detuvieron frente a las oficinas de la dirección del aeropuerto a las 12:15 horas. Pararon los motores, se bajaron y desplegaron pancartas y banderolas en contra de los ruidos. La muralla automovilística cerró por completo el vial de acceso a las terminales impidiendo incluso la salida de los taxis y de los autobuses.

El corte total de tráfico duró unos 10 minutos. Transcurrido este tiempo, los vecinos abrieron un estrecho corredor por el que a trancas y barrancas empezaron a escaparse los conductores que habían quedado atrapados por la protesta. Durante otros 20 minutos, los manifestantes toleraron el goteo de vehículos, pero después volvieron a desplegar la pancarta principal y se repitió el cierre absoluto durante otros cinco minutos. Sólo la mediación del comisario de la Policía Nacional de El Prat frenó que la protesta se prolongará por más tiempo.

Intentaron hacer mucho ruido para ver si después de dos años de infructuosas negociaciones alguien les hace caso. Como marcan los cánones de toda protesta ciudadana, los vecinos de Gavà Mar hicieron sonar al unísono cláxones y bocinas, emplearon megáfonos y entonaron cánticos. La algarada funcionó, pero a medias. Por la forma, la manifestación fue como una excursión en familia, con los niños correteando entre las pancartas.

Las furibundas protestas frente a las terminales de El Prat, por mucho que hicieron la puñeta a los viajeros, quedaron silenciadas por el estruendo de los motores de uno de esos aviones rusos que hacen temblar Gavà Mar.

Los vecinos no pierden la esperanza que los decibelios de sus gritos sobrepasen el ruido de los aviones que sobrevuelan sus casas. Para eso, sólo se necesita que las monumentales aves metálicas se desplacen a otra parte. Si con las medidas de fuerza de ayer no logran nada, seguirán al pie del cañón "hasta que haga falta".

Extracte de la notícia publicada a **EL PERIODICO DE CATALUNYA** (edició 23/5/1999)

INFLUENCIA DEL RUIDO SOBRE LOS NIÑOS

Con este y otros artículos se pretende informar y concienciar a los vecinos de las consecuencias sobre la salud del ruido causado por los aviones.

Los problemas de contaminación acústica provocados por el ruido de los aviones se han venido incrementando en los últimos meses, debido a la puesta en marcha de la tercera pista del aeropuerto.

La Organización Mundial de la Salud en sus estudios informa que cuando el sonido es muy fuerte se ponen en marcha procesos para rechazarlo, produciendo una menor irrigación sanguínea, por lo que generalmente las personas expuestas a niveles de ruidos superiores a los 65 decibelios sufren de estrés, irritabilidad, cefaleas, fatiga, taquicardias, hipertensión, sorderas, disminución de la capacidad sexual, problemas de sueño y molestias digestivas.

Un estudio del Centro Médico Universitario de Berlín indica que la irritación producida por el exceso de ruidos provoca efectos adversos sobre la presión sanguínea y la producción de lípidos, lo que puede favorecer la progresión de la enfermedad arterial coronaria y lo relaciona con un incremento de 1,4 veces en el riesgo de infarto.

El psicólogo especialista en estrés medioambiental, Gary Evans, profesor de la Universidad de Cornell de Nueva York, ha realizado un estudio publicado en la revista "Psychological Science 2002" en el que en colaboración con investigadores alemanes, se han analizado las habilidades intelectuales de la población infantil que vive cerca de algún aeropuerto.

El estudio revela que los investigadores analizaron los datos de 326 niños y niñas con una media de edad de 10 años que vivían en dos zonas distintas de Munich, en Alemania: cerca del viejo aeropuerto, que estaba a punto de cerrarse, y cerca del lugar donde se construiría el nuevo.

El estudio explica que la exposición al ruido está consecuentemente ligada a déficits de lectura y puede interferir en la percepción del discurso y la memoria a largo plazo en niños de enseñanza primaria.

Por último, Gary Evans confirma las fuertes evidencias de una relación **causa-efecto** de la exposición prolongada a ruidos fuertes en la salud, el aprendizaje y la motivación en los niños.

En relación a lo arriba expuesto debemos prestar una atención especial por tener en nuestro barrio un parvulario y una considerable cantidad de niños en edad de aprendizaje.

rogamos a todos los vecinos que tengan niños y que empiecen a manifestar síntomas anteriores, estrés o insomnio nocturno a informar a la AA.VV. de avanzar al fin de tomar las medidas correspondientes a través de las autoridades competentes.

Franco Sozzi

EUROPA Y MEDIO AMBIENTE

El Tratado Internacional que establece una Constitución para Europa, que será sometido a referéndum el próximo 20 de febrero, contiene por primera vez normas, con rango constitucional, sobre el medio ambiente.

El artículo III-233 del Tratado dice:

"1. La política medioambiental de la Unión contribuirá a alcanzar los siguientes objetivos:

- a) preservar, proteger y mejorar la calidad del medio ambiente;*
 - b) proteger la salud de las personas;*
 - c) utilizar los recursos naturales de forma prudente y racional;*
 - d) promover medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente.*
- 2. La política medioambiental de la Unión tendrá como objetivo un nivel elevado de protección, teniendo presente la diversidad de situaciones existentes en las distintas regiones de la Unión. Se basará en los principios de precaución y de acción preventiva, en el principio de corrección de los daños al medio ambiente, preferentemente en el origen, y en el principio de que quien contamina paga."*

A partir de la ratificación del Tratado por las Cortes Españolas, la política medio ambiental ha de estar regida por los siguientes principios:

- Precaución y acción preventiva.
- Corrección de los daños causados
- Quien contamina paga

El Ministerio de Fomento, AENA y las demás administraciones competentes han de tener presente que les será exigido el cumplimiento de estos principios.

Paloma G.

Asociación de vecinos de Gavà-Mar

Teléfono: 93 633 05 58

Dirección de la Web: www.gavamar.com

EFFECTOS NOCIVOS DEL QUEROSENO EN EL ORGANISMO

El queroseno es un hidrocarburo, y como tal una sustancia tóxica.

Tres son las vías principales de entrada de las sustancias tóxicas en el organismo: la dérmica, la respiratoria y la digestiva, por este orden de importancia.

Los efectos del queroseno dependen del grado de exposición por contacto directo, por inhalación o por ingestión, bien accidental o por los alimentos contaminados por el producto.

La piel debe ser considerada como vía de entrada pero es también la que más sufre los efectos directos de los hidrocarburos.

La penetración por vía dérmica dependerá del tiempo de exposición y de la existencia de lesiones como dermatitis o irritaciones que favorecen el paso de hidrocarburos a través de la piel afectada.

La importancia de la vía respiratoria va a estar en función del tiempo de exposición, y de factores meteorológicos como la temperatura ambiental.

La vía digestiva puede tener importancia en caso de ingestión accidental de queroseno por bañistas, niños... que pudieran ingerir alguna pequeña bola de fuel o encontrarlas en las playas. Esta vía es igualmente importante en relación con la entrada al organismo de metales pesados, que también se encuentran el queroseno; debido a su carácter bioacumulativo, es especialmente importante en los moluscos filtradores (mejillones, almejas), pudiendo tener efectos nocivos para la salud, sobretodo en consumos abusivos al respecto sobre las manifestaciones por salvar nuestro barrio de Gavà-Mar.

Cristina Sabater

TREGUA EN LA ASISTENCIA A LOS PLENOS DEL AYUNTAMIENTO.

Desde 1.998, esta Asociación venía advirtiendo al Ayuntamiento de Gava, de las desastrosas consecuencias que tendría para nuestro barrio, la inauguración de la tercera pista. Lamentablemente, como sabéis el Ayuntamiento hizo oídos sordos a todas nuestras reivindicaciones y puso al frente del tema dos concejales que no quisieron o no supieron enterarse del problema que se avecinaba. Posiblemente, a su vez, estas personas fueron mal asesoradas por un técnico inepto, pero lo cierto es que hasta que la inauguración de la tercera pista no demostró --lamentablemente-- que era insostenible la situación, el Ayuntamiento no tomó cartas en el Asunto.

La puesta en servicio de la nueva pista superó con creces lo vaticinado, pues por encima de nuestras cabezas, no solo despegan y aterrizan sino que dan bonitos giros y piruetas que son las encargadas de que no se nos peguen las sabanas, ni los domingos.

Ahora al parecer el Sr. Pestaña, y el teniente Alcalde Sr. Maniega, con amplia experiencia en "sacarle de marrones políticos", se ocupan personalmente del tema y han adoptado (por fin) una inteligente e interesante decisión: a las comisiones de seguimiento con Aena, irán asesorados por las personas que han realizado todos los informes a nuestra asociación de modo desinteresado, vecinos que son piloto y controlador respectivamente y que gozan de toda nuestra confianza.

No obstante y a pesar de tan buena noticia, que abre una pequeña luz de esperanza en nuestros ya vapuleados corazones, resulta curioso que la desidia de tantos años por parte del grupo mayoritario en el ayuntamiento, no tenga precio político alguno; en cualquier otro país de nuestro entorno, al menos y como "lavado de cara" habrían sido destituidos de forma fulminante los concejales que tan desastrosamente han gestionado el tema (Sra. Jardí y Sr. Navarro) y eso por no hablar de la "culpa in vigilando" del consistorio que los nombró.

No obstante, y al margen de estas consideraciones la Asociación de vecinos ha apostado por dar un voto de confianza al Sr. Pestaña en esta nueva etapa, en la que se ha comprometido a defender de forma efectiva que los aviones no nos sobrevuelen, tal y como anunciaron en un bonito panfleto que algunos enmarcamos, y que podamos vivir en nuestro barrio..

Por tales consideraciones, de momento, dejaremos de asistir a los plenos del ayuntamiento a reivindicar nuestros derechos, como habíamos venido haciendo.

Esperemos que no nos defrauden...

L. HACERNA

LA TERCERA PISTA DE L'AEROPORT

L'aeroport del Prat, al Prat de Llobregat, molt a prop de Barcelona, solament tenia dues pistes que es tallaven transversalment, cosa que impedia utilitzar-les de manera simultània. Una tercera pista paral·lela a la principal incrementa molt la capacitat de funcionament simultani, i per tant el nombre de vols/hora i l'adaptació de la capacitat de l'aeroport a la sostinguda i creixent demanda. Tota la discussió dintre del Pla del delta del Llobregat sobre la ubicació de la tercera pista va girar entorn de la distància amb la pista principal. Es partia d'un projecte d'AENA de 1.500 m de distància entre totes dues. La tercera pista quedaria situada directament sobre la zona de pineda que emmarca la platja del Prat, amb una afectació puntual a la mateixa platja, per la qual cosa tenia l'oposició de l'Ajuntament del Prat i els organismes competents en matèria d'urbanisme i ordenació del territori.

El projecte d'AENA pretenia una pista de 2.800-3.000 m de longitud, per admetre avions transoceànics. Una pista d'aquestes característiques descansaria directament sobre les llacunes del Remolar i la Ricarda, declarades zona CEP per la Unió Europea.

Les alternatives considerades van girar sempre sobre diferents combinacions de distància entre la nova pista i la pista principal existent (paral·lela a la costa) i longitud d'aquesta nova pista. La distància entre pistes està limitada pels requeriments d'aproximacions simultànies i radis de maniobra d'avions al terra fins a una terminal intermèdia, que s'hauria de situar entre ambdues pistes; la longitud condiciona el tipus d'avió que pot aterrar.

També es va considerar, i rebutjar per oposició d'AENA, una pista no paral·lela a la principal, sinó girada 10° respecte d'aquesta, perquè el seu con de vol pel costat sud no afectés la zona residencial de Gavà. Aquesta opció hauria tingut menys impacte que la finalment adoptada.

L'opció final ha estat construir una pista de 1.840 m de longitud (el màxim amb què pot inscriure's entre ambdues llacunes), a una distància de 1.350 m de la pista principal, a la qual és paral·lela. Aquesta pista té limitacions quant al tipus d'avió que hi aterri, i fa menys versàtil la decisió de pista per a cada operació; però, per contra, suposa un bon punt d'acord entre els requeriments aeroportuaris i els ambientals.

Aquesta decisió es va emmarcar en un pla director de l'aeroport, que incloïa una nova terminal entre pistes, accessos terrestres diversificats, una zona logística associada a l'aeroport i una ciutat aeroportuària dedicada a usos terciaris en transició cap al nucli urbà del Prat. Per dur-lo a terme es va crear una oficina executiva, que actua des de l'any 1999 i que té seu a l'aeroport.

El projecte de la tercera pista va passar el preceptiu tràmit d'impacte ambiental. Entre els impactes més destacats es va assenyalar el soroll que les operacions d'enlairament i aterratge provocarien sobre la zona urbana de la platja de Gavà, cosa que determinava una restricció d'aterratges en aquesta pista que no sembla que es compleixi. Una altra de les mesures adoptades va ser la de l'expropiació de la pineda costanera per AENA per crear-hi un parc litoral de connexió de les zones humides i de protecció del litoral del veïnatge amb l'aeroport, mesura que està en fase d'implantació.

Les opcions preses garanteixen la creació d'un aeroport de tipus internacional a Barcelona, amb una potent zona de servei; no obstant això, aquestes característiques no es consolidaran si no s'és capaç d'atreure els agents operatius corresponents (companyies de vols transoceànics, operadors de manteniment d'avions, serveis terciaris, etc.). L'organització centralitzada dels aeroports espanyols en AENA dificulta aquestes estratègies en emmarcar-les en unes altres d'àmbit estatal, d'on provenen les contínues reivindicacions catalanes sobre la descentralització de la gestió aeroportuària. Igualment, l'opció presa és un exemple de coexistència d'estratègies aeroportuàries i territorials, que és capaç de resoldre un veïnatge difícil entre aeroport i zones lacustres litorals.

La prolongació de la línia de metro fins a l'aeroport i la reforma dels seus accessos ferroviaris col·laborarà en el reforçament de la imbricació de l'aeroport en el seu entorn territorial.

No obstant això, la ubicació de la pista, i la necessitat d'utilització que és l'origen de la seva construcció, fa molt difícil la resolució dels problemes d'intrusió de soroll en els barris de la platja de Gavà. L'única opció possible és recuperar el gir de la pista rebutjat en el seu moment; però és una opció costosa i difícil d'adoptar quan fa no res que s'ha construït la nova pista.

Manuel Herce

Dtor. del Departament d'Infraestructura del Transport i del Territori (UPC)
Ex-membre de la comissió de seguiment del Pla Delta

ASSOCIACIÓ DE VEÏNS
GAVÀ-MAR

Sábado, 5 de marzo de 2005

Asamblea General ordinaria de AAVV de Gavà Mar

1ª convocatoria para los socios a las 17:00 h.

2ª convocatoria para los socios a las 17:30 h.

Asamblea informativa vecinos a las 18.00h.

LA VERDAD SOBRE LA 3ª PISTA

Una de las fases de la ampliación del Aeropuerto del Prat ha sido la construcción de la tercera pista y ya desde su puesta en funcionamiento en el mes de octubre, los vecinos de Gava y Castelldefels estamos sufriendo un gravísimo problema de contaminación acústica y medioambiental. Desde el año 99, cuando se aprobó la construcción de la tercera pista, nosotros ya alertamos que debido a su ubicación y tamaño insuficiente iba a provocar unos niveles acústicos del todo insoportables para los habitantes de esta zona que llevamos aquí más de 35 años.

A pesar de nuestras suplicas nadie quiso hacerse eco de nuestras más que fundadas advertencias, parece ser que había prisa por inaugurar el nuevo Aeropuerto. Entre otros políticos, el Sr. Clos fue uno de los que puso todo su empeño en que esta infraestructura estuviera lista para su flamante Forum de les Culturas, cuyo eje principal era entre otros la sostenibilidad ¿acaso saben nuestros políticos lo que esta palabra significa? Desgraciadamente, aunque nos creamos tan europeos, en España la construcción de nuevas infraestructuras sigue siendo un tema conflictivo. Muchas veces la falta de presupuesto y de una correcta planificación nos lleva tener unas infraestructuras totalmente deficitarias. ¿Por qué será que en otros países proyectos tan importantes como la ampliación de un Aeropuerto se realizan en una media de diez años y aquí nos bastan tres?

¿por qué en países como Alemania o Francia cada proyecto de esta envergadura va avalado por estudios rigurosos y análisis exhaustivos y aquí la última palabra la tienen los políticos que ni siquiera son expertos en estos temas? En el caso de la ampliación del Aeropuerto del Prat se diseñó la tercera pista y luego se hizo un estudio de impacto ambiental cuando lo correcto, lógico y razonable hubiera sido hacer primero el estudio y luego la nueva pista, ya que solo con que la hubieran hecho más próxima al litoral o con una leve inclinación de unos grados, los habitantes de la costa del Baix Llobregat no tendríamos que estar ahora padeciendo las consecuencias de la nefasta puesta en funcionamiento de la tercera pista.

No podemos seguir consintiendo de ninguna de las maneras estos abusos por parte de nuestros políticos que alegando que el Aeropuerto es un bien común y de gran interés económico y social para Cataluña, permiten tales aberraciones. La ley de los hechos consumado (la pista ya está hecha) no nos vale, es su deber reconocer los errores y buscar soluciones idóneas para los miles de habitantes que nos vemos afectados. En octubre, cuando empezamos a tener problemas muy graves de contaminación acústica, AENA con toda la desfachatez del mundo, nos decía que nos vendiéramos el piso ¿es aceptable tal grado de prepotencia en una empresa pública? ¿así se solucionan los problemas? Señores políticos, lo que ustedes quieren no siempre es posible y si Cataluña necesita un gran Aeropuerto desgraciadamente éste no puede estar en plena Área Metropolitana debido a su elevadísimo grado de desarrollo urbanístico. Me parece que no es propio de un país europeo que las autoridades sigan despreciando de esta forma a los ciudadanos, y parece ser que nuestros políticos estimaron más importante construir la tercera pista aún sabiendo perfectamente que destruirían el derecho a una vivienda digna de miles de personas. Me parece muy injusto, poco ético e impropio de un país democrático como el nuestro. Ahora es su deber encontrar una solución satisfactoria, que la hay, y es tan sencillo como que AENA utilice otras rutas alternativas que son perfectamente posibles y evitarían este grave problema ciudadano. Lo que no se puede consentir de ninguna de las maneras es ir al Foro de Davos y hablar de crecimiento sostenible cuando en nuestra propia casa despreciamos los derechos de miles de personas porque el Gran Aeropuerto es necesario. Así no vamos bien

Luma Pascua

TELEFONOS DE CONTACTO

AENA: 93 297 12 03

MEDI AMBIENT: 93 298 36 59

AYUNTAMIENTO DE GAVA: 93 263 91 00

TORRE DE CONTROL: 93 298 35 53

SERVICIOS EJECUTIVOS: 93 298 37 39

AEROPUERTO DE BARCELONA:

SECRETARIA GENERAL DE TRANSPORTES: 91 597 80 43

MINISTERIO DE FOMENTO: 91 597 80 32 / 80 34