

Gavà reclama seguir avançant en l'aplicació de configuracions que minimitzin l'impacte acústic de l'Aeroport

En el marc de la CSAAB, l'alcaldeessa Raquel Sánchez reclama millorar els estudis sobre soroll i treballar conjuntament el nou Pla Director

La Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB) es va reunir dijous passat, després de cinc anys sense fer-ho. En aquest sentit, l'alcaldeessa de Gavà, Raquel Sánchez, va demanar que la CSAAB es reuneixi amb més freqüència, almenys un cop a l'any, ja que **«es tracta d'una instància de caràcter polític que ha d'incidir, valorar i proposar les línies sobre el funcionament i impacte de l'Aeroport, que després es treballen en el si del Grup Tècnic de Soroll (GTTR)»**.

A la trobada, l'alcaldeessa Raquel Sánchez va plantejar diferents aspectes sobre l'operativa, l'impacte i el futur de l'Aeroport que preocupen la ciutadania i a l'Ajuntament de Gavà. En primer lloc, va insistir **«que es prioritzi en tot moment l'aplicació de les configuracions menys lesives pel territori»**. En aquest sentit, va recordar el plantejament reiterat per Gavà sobre la **«conveniència de l'ús permanent de les pistes segregades, i també de maximitzar l'ús de la pista transversal en períodes diürns, com s'ha fet en algunes ocasions»**. Gavà va fer notar que l'ús de determinades configuracions podria arribar a incomplir la Declaració d'Impacte Ambiental, i per això va reclamar que es fessin les avaluacions pertinents en aquest sentit.

L'alcaldeessa va destacar que **«el funcionament de l'Aeroport té marge de millora per reduir l'impacte, i aquest és un objectiu fonamental en el qual no deixarem d'insistir, i que també passa per treballar amb les dades més rigoroses possible»**. En aquesta línia, Gavà va reclamar la millora dels estudis d'impacte acústic per seguir minimitzant el soroll sobre els veïns i veïnes de Gavà Mar. En concret, es va assolir el compromís dels responsables aeroportuaris d'instal·lar un sonòmetre a la zona més propera al gir a mar. D'altra banda, es va demanar que es corregeixi la zonificació sobre la capacitat acústica del sector més proper al Càmping 3 Estrellas i s'hi assigni una àrea acústica amb predomini d'ús residencial, i que en tot cas es revisi el compliment d'objectius de qualitat acústica i el percentatge de dies que se superen aquests objectius.

Un dels punts tractats a la sessió de la CSAAB va ser el procés d'elaboració del Mapa Estratègic de Soroll, i Raquel Sánchez va incidir en dos aspectes. D'una banda, l'elaboració del mapa tenint en compte l'operativa actual, amb programari actualitzat i informant de manera clara sobre el procés de tramitació i aprovació. En segon terme, atenent la legislació vigent i donat que en el mateix espai incideixen diversos agents emissors de soroll (principalment altres infraestructures), que l'elaboració del nou mapa es faci en col·laboració amb els responsables dels mapes de l'autovia C31 i de l'Aglomeració Baix Llobregat 2. En aquest sentit, Gavà va exigir que **«en cas de detectar-se superacions respecte al soroll total, s'estableixi el corresponent Pla d'Acció, implementant mesures i determinant els responsables de fer-les efectives»**.

Finalment, davant les expectatives de creixement de l'Aeroport i la prevista elaboració d'un nou Pla Director, l'alcaldeessa de Gavà va reivindicar que es compti amb el territori en la seva redacció. Raquel Sánchez va defensar **«la implicació de totes les parts afectades, i sobretot que el resultat final sigui una millora real de l'impacte acústic i en cap cas un empitjorament de la situació actual»**.

Reivindicacions del territori

Les peticions de Gavà reafirmen el contingut del manifest elaborat l'octubre del 2016 pels alcaldes i alcaldesses de Begues, Castelldefels, Gavà, Sant Boi, Sitges i Viladecans. Aquest document es va subscriure coincidint amb els 10 anys del canvi de rol de pistes i el gir a mar, una modificació que va permetre minimitzar l'impacte acústic derivat de la construcció de la tercera pista i que va suposar que, de la mà d'una nova operativa,

s'articulés un consens territorial raonablement equilibrat sobre la repercussió de l'Aeroport en l'entorn. Malgrat aquesta millora, durant tots aquests anys s'ha hagut de seguir treballant per tenir garanties: millorant el gir a mar, reclamant la no ampliació de configuracions lesives i exigint l'avaluació quantitativa de l'impacte acústic amb una xarxa sonomètrica que doni resposta real als habitatges afectats.

En el manifest es recollia que tot i la feina feta i els resultats positius dels darrers 11 anys, la situació respecte a l'impacte acústic de l'Aeroport no és la que la ciutat demanda ni compleix suficientment amb els requeriments de qualitat ambiental, i per tant hi ha un notable marge de millora.

Per tot plegat, els alcaldes i alcaldesses signants demanaven:

- Estudis d'escenaris futurs: per obtenir solucions més efectives contra l'impacte acústic i ambiental, tot avançant cap a una millor operativa.
- Menys configuracions lesives, més compensacions: analitzar totes les possibles alternatives per no haver d'aplicar configuracions que són altament lesives per al territori, i cal avaluar, amb valors reals, l'impacte que generen. Cal treballar i acordar un model de compensacions directes als municipis.
- Declaració d'impacte ambiental: analitzar amb profunditat el grau de compliment de la DIA, tant pel que fa a les previsions acústiques com a la resta d'apartats.
- La CSAAB, punt de referència: la CSAAB ha de ser un espai de referència en les relacions i decisions sobre territori i Aeroport.
- Presència i col.laboració en els àmbits de decisió: el territori ha de participar activament en les instàncies de decisió respecte a la gestió de l'Aeroport.

La Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport de Barcelona, constituïda l'any 2002, té les funcions de seguiment i control de les mesures preventives, correctores i compensatòries que es desenvolupin en el marc del projecte d'ampliació de l'Aeroport. També li correspon l'aprovació dels estudis i investigacions indicades a la Declaració d'Impacte Ambiental.

La Comissió està formada per representants del Ministeri d'Agricultura i Pesca, Alimentació i Medi Ambient, del Ministeri de Foment, de la Direcció General d'Aviació Civil, d'AENA, de la Generalitat de Catalunya i dels ajuntaments afectats.