

Societat | Joan Obiols | Actualitzat el 18/09/2021 a les 20:15

La paralització de l'ampliació del Prat revifa l'alerta a Gavà Mar

Des del 2007, la infraestructura opera amb la configuració de pistes segregades per reduir la contaminació acústica a Gavà i Castelldefels



Imatge de l'aeroport del Prat des de la Ricarda | Europa Press

La proposta d'**ampliació de l'aeroport de Barcelona** genera molta polèmica i reticències entre diferents sectors. Fins i tot entre el govern de l'**Estat** i la **Generalitat** -i dins el mateix executiu-, argument pel qual la Moncloa ha decidit aturar la inversió de 1.700 milions d'euros per fer créixer les instal·lacions.

La proposta que defensa Aena per arribar a la **capacitat màxima de 90 milions de passatgers l'any** a través del creixement de la tercera pista i la construcció d'una terminal ha de passar inevitablement, per l'afectació del medi natural, ja que la infraestructura està envoltada de zones naturals protegides: per la banda est hi ha **La Ricarda** i, per l'oest, **el Remolar**. Tanmateix, existeix l'opció de **recuperar les pistes paral·leles**, que milloraria l'eficiència de les operacions. De moment, però, no hi ha hagut cap pronunciament a favor ni se situa sobre la taula. Això no ha evitat que els veïns hagin posat el crit al cel: prometen alçar-se en cas que les administracions treballin en aquesta línia.

L'associació de veïns de **Gavà Mar**, el nucli urbà més proper al Prat en direcció oest, és qui encapçala l'oposició al projecte de les pistes paral·leles. Ells mateixos han amenaçat amb un "Vietnam" si es produeix un retorn a aquest tipus d'organització, que significaria que els avions fessin les maniobres d'enlairament i d'aterratge en ambdues pistes, com si fossin **independents**.

Aquest era el funcionament fins al 2007, quan es va modificar després de fortes protestes veïnals i sentències judicials que denunciaven els alts nivells de contaminació acústica que generaven els avions quan sobrevolaven les poblacions de Gavà i Castelldefels. Ara, s'utilitza sempre una pista únicament per a enlairaments i l'altra per a aterratges. D'aquesta manera, s'evita en la majoria de les operacions sobrevolar els nuclis urbans que envolten l'aeroport del Prat: **Gavà, Castelldefels i el Prat de Llobregat**.

Així doncs, actualment, **la tercera pista**, la més propera al mar, s'utilitza per a les operacions més sorolloses, és a dir, els enlairaments. Aquest procediment es fa en direcció sud amb un gir immediat de **60 graus cap al mar**, per evitar sobrevolar i contaminar -en termes acústics- les poblacions de Gavà i Castelldefels.

En canvi, **la pista principal**, la més propera als nuclis de Gavà i el Prat de Llobregat, acull els aterratges que provenen des de la Zona Franca. Aquesta organització també preveu un canvi de sentit en les operacions dels avions si hi ha **condicions meteorològiques** que dificultin les maniobres. És a dir, en aquest escenari, els avions aterririen per la pista principal des del sud, sobrevolant Gavà i Castelldefels, i els enlairaments es farien per la tercera en direcció a la **Zona Franca**.

De totes maneres, com que la pista d'enlairaments és curta, de **2.660 metres**, no pot assumir les operacions d'avions de grans dimensions i tonatge. Aquests s'han d'enlairar per la pista principal de **3.350 metres**, de manera que sobrevolen les poblacions de Gavà i Castelldefels, segons dades d'Aena, només representen entre **el 5% i el 10% de les operacions**. En horari nocturn, els avions s'enlairaren per la tercera pista en direcció Zona Franca i aterren per la pista transversal de **2.540 metres** procedents del mar, una operació que no genera cap tipus d'afectació acústica als nuclis poblats.

Fons d'**Aena** consultades per **NacióDigital** recorden les últimes declaracions sobre un possible canvi de les pistes independents. En una entrevista a Europa Press, l'empresa aeroportuària descarta tornar a l'anterior configuració de pistes independents. La raó principal és evitar la contaminació acústica a les poblacions de **Gavà i Castelldefels**.

En aquest sentit, insisteixen que l'únic projecte que compleix l'objectiu de convertir l'aeroport en un **hub intercontinental** i mantenir l'**ús segregat de les pistes** és l'ampliació de la tercera pista direcció a l'est. D'aquesta manera, qualsevol tipus d'avió (també els de grans dimensions) es podria enlairar per la tercera pista. Un pla que rep el ple suport de l'associació de veïns de Gavà Mar perquè satisfà l'objectiu d'augmentar la connectivitat, alhora que evita la contaminació acústica sobre Gavà i Castelldefels.

Altres propostes que es van posar sobre la taula per assegurar l'ampliació del Prat alhora que es mantenen les pistes segregades és la que va presentar l'**Ajuntament de Viladecans** el 2012 amb el nom de **Projecte 05-23**, que defensava la construcció d'una nova pista sobre la tercera actual, girada 12 graus sobre el seu eix i allargada en 790 metres, de manera que pogués assumir el **100% dels enlairaments en direcció al mar** i amb un gir de 60 graus, i mantenir els aterratges a la pista principal.

La proposta no va tirar endavant perquè no tenia el consens majoritari dels municipis que envolten l'aeroport. Ni l'**Ajuntament de Gavà** ni **el Prat** van donar-hi suport, ja que per una banda, consideraven que no eliminava l'impacte acústic i que trencava amb "l'equilibri mediambiental".