(2)

AJUNTAMENT DE CASTELLDEFELS

ORDINA EJECUTIVA DEL PLAN BARCELONA (OEPB)
Aena
AEROPUERTO BARCELONA

Recibí el original de 2 páginas
el día 22 de IV

Fecha: 17 Abril 2002
Ref. N. Urbanismo/V.S.

Registro nº: 3811 Fecha: 18.04.02

Destinatario:
Sr. Francisco Gutiérrez
AENA
Aeropuerto de Barcelona
Director del Pla Barcena
08820 Prat de Llobregat

Muy Sr. Mío:

El presente escrito tiene como finalidad poner en su conocimiento la preocupación existente entre los vecinos de Castelldefels, que comparte plenamente el Ayuntamiento, sobre las repercusiones que pueden derivarse para nuestra población de las obras de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, próximas a iniciarse.

En primer lugar, es obligado recordar el hecho de que la proximidad e inmediatez del municipio de Castelldefels de las instalaciones aeroportuarias, hace que cualquier modificación de envergadura que en ellas se lleve a cabo incide sobre nuestro sistema territorial, bien porque afecte al esquema de movilidad (desplazamiento de personas y mercancías en nuestro entorno), bien por el impacto que sobre los recursos naturales y la calidad ambiental y urbana del sistema territorial pueda derivarse del funcionamiento del Aeropuerto. Incluso, como demuestra la historia reciente de nuestra población, la vinculación con el Aeropuerto ha siso notoria desde muchos puntos de vista: oferta de servicios de proximidad a los usuarios del Aeropuerto, residencia permanente de un gran número de técnicos y empleados que desempeñan en él sus funciones, etc.

Es por este conjunto de evidencias que nos sorprendió desfavorablemente ver que Castelldefels era el único municipio del entorno que quedaba excluido como miembro permanente de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto (inicialmente junto a Gavà, ya incorporado) y que solo se contaba con nuestras aportaciones en los casos en que explícitamente fuese a tratarse del ruido provocado por los aviones.

Desde la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental de las obras hemos venido reclamando insistentemente nuestra participación activa en todas las reuniones de la Comisión, recurriendo formalmente este aspecto de la Declaración y exponiendo nuestra demanda en la reunión de constitución de la Comisión, celebrada el pasado 22 de marzo. Hay que añadir, que, además, pensamos modestamente que esta participación puede ser muy positiva para la optimización del conjunto del proceso de ampliación del Aeropuerto

PAPER ECOLOGIC

Es por ello que reiteramos de nuevo la petición, tanto del Ayuntamiento como de la representación de los vecinos de Castelldefels, de **que se corrija esta decisión y el Ayuntamiento sea convocado sistemáticamente a todas las reuniones de la Comisión de Seguimiento, independientemente de los aspectos concretos recogidos en el orden del día.**

En todo caso, es evidente que nuestra preocupación más inmediata y la que mayor inquietud está produciendo entre el conjunto de los ciudadanos y los principales agentes económicos y sociales del municipio (empresarios del sector turístico, comerciantes, estamentos universitarios, entidades, etc.), se refiere a la previsible perdida de calidad ambiental y a las graves consecuencias asociadas de todo orden que puede acarrear un inadecuado planteamiento de las operaciones aeroportuarias, especialmente las relacionadas con el tráfico aeronáutico y la generación de niveles de ruido ambiental inaceptables.

Según la información de que disponemos, se ha producido un cambio en la intención original del Estudio de Impacto Ambiental, que proponía la configuración ESTE como preferente y ha pasado a ser la OESTE, además, con la utilización de la pista 25 derecha para los despegues incluyendo un pequeño viraje a la derecha que haría que todos los despegues sobrevolasen nuestra ciudad.

Como sin duda usted sabrá, uno de los principales activos de Castelldefels es la calidad de vida, muy importante para una zona fundamentalmente residencial, universitaria y turística. La construcción de la tercera pista no debe suponer, en ningún caso, un deterioro medioambiental tan perjudicial como podría ser el hecho de ver y oír sobrevolar nuestra ciudad por cientos de aviones cada día. Una muestra limitada de lo que esto puede llegar a representar se vive ya hoy, diariamente, en algunas zonas del municipio.

A nuestro modo de ver, el problema radica en tres puntos fundamentales:

1.- La construcción de una tercera pista de dimensiones inferiores a las necesarias para su utilización como pista de despegue por la totalidad de las aeronaves. Un pequeño porcentaje necesitaría una pista de mayor longitud a la prevista.

2. - La pretensión de considerar la configuración OESTE como prioritaria, cuando sería mucho menos molesta, en cuanto a contaminación acústica se refiere, la configuración ESTE.

3. - La intención de utilizar en configuración OESTE la pista 25 derecha como pista de despegue, en lugar de utilizar la 25 izquierda que, por estar más próxima al mar permitiría un menor nivel de ruido para la población.

En cuanto al primer punto, cabe decir que no parece lógico coartar el desarrollo actual y futuro de un aeropuerto como el de Barcelona por la construcción de una pista demasiado corta para determinadas operaciones de aeronaves, aunque no se nos escapa la dificultad de compatibilizar este extremo con la protección de las lagunas de la Ricarda, el Remolar, la Murtra en la situación actual. Respecto al segundo apartado, consideramos que la configuración preferente tiene que ser la ESTE puesto que cumple dos objetivos fundamentales, siendo el primero evitar en gran medida el ruido que produce el sobrevuelo de los aviones sobre zonas pobladas y además permite la utilización de la pista 07 izquierda, la más larga, para los despegues en dirección a la Zona Franca y al mar.

Respecto al tercer apartado tenemos que decir que la utilización de la configuración OESTE con despegues por la pista 25 derecha, es, con mucho, la peor de las soluciones en cuanto a generación de ruidos puesto que obligaría a todos los aviones a sobrevolar una ciudad muy poblada y consolidada (50.000 habitantes censados, superando los 100.000 en períodos turísticos) afectando de manera especial al campus universitario donde se prevé que estudien 10.000 alumnos en esta década. Esta configuración OESTE sólo podría ser aceptable, y si se utilizase la pista 25 izquierda para despegues siempre que los aviones virasen inmediatamente hacia el mar después del despegue.

Como conclusión podemos decir que, **de todas las configuraciones y soluciones posibles para los encaminamientos del tránsito aéreo del aeropuerto del Prat, la única que sería radicalmente inaceptable para la ciudad de Castelldefels es aquella que, utilizando la pista 25 derecha para los despegues, haría que todo el tráfico aéreo sobrevolase nuestra población.**

Esperamos que puedan ser tenidas en cuenta estas consideraciones, y que se nos permita contribuir desde la Comisión de Seguimiento repetidamente citada a conseguir las mejores soluciones en todo el proceso de desarrollo de las obras y proyectos de ampliación del Aeropuerto. Estamos convencidos de que se trata de una infraestructura estratégica, cuyo futuro afectará decisivamente al desarrollo económico y social de nuestro país. Vale la pena, por lo tanto, sumar todos los esfuerzos para que este proceso tenga lugar con la participación y el consenso de la mayoría de los ciudadanos.

Reciba un cordial saludo,

Agustín Marina Pérez
Alcalde-Presidente

Jesús Sánchez Pajares
Federació d'Associacions de
Veïns de Castelldefels

ANEXO

Impacto de la ampliación del aeropuerto de Barcelona sobre Castelldefels.

La siguiente información ha sido sacada del Estudio de Impacto Ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Este estudio de acuerdo con los datos proporcionados por Aena según los suministrados por el Instituto Nacional de Meteoroiogía establece que la configuración principal será "en todos los casos la configuración Este" por lo cual todos los escenarios estudiados contemplan como situación representativa el 85% de los despegues y aterrizajes en sentido Oeste-Este y el 15% en sentido contrario (es decir configuración preferente: Este).

No hay por tanto en el estudio de impacto ambiental ninguna simulación de cual sería el impacto acústico de la configuración Oeste (despegues hacia Castelldefels y llegadas sobrevolando el mar desde Barcelona) sobre los municipios de Castelldefels y Gavá.

Para poder evaluar este impacto de forma aproximada hemos utilizado los planos en los que se representa las curvas isófonas de los escenarios 3.1 y 4 del estudio de impacto ambiental correspondientes al uso de las nuevas pistas con operaciones segregadas (una pista sólo para despegues y la otra para aterrizajes) con configuración preferente Este (en este caso despegues por la pista actual hacia el este pista 07 izquierda y aterrizajes por la pista nueva 07 derecha). Para simplificar hemos representado únicamente la curva isófona de 55db en periodo diurno (entre 7h. y 23h.). Suponiendo, como es lógico, que esta curva fuera igual si los aviones despegaran y aterrizaran en la configuración contraria; trasponiéndola y completándola obtenemos una estimación bastante aproximada de la representación de la curva isófona de 55db con configuración Oeste. Esto nos permite analizar cual sería el impacto acústico (a la espera de una simulación más rigurosa) de dicha configuración.

Plano 1. Se representan las curvas isófonas de 55db pistas segregadas configuración preferente Este para los escenarios 3.1 y 4 tal cómo aparecen en el estudio de impacto ambiental. Estas curvas son las que utilizaremos para estimar la curva correspondiente a la configuración Oeste con pistas segregadas.

Plano 2. Se representa la estimación de la curva isófona de 55db pistas segregadas configuración preferente Oeste suponiendo que las aeronaves después del despegue mantienen rumbo de pista.

Plano 3. Se representan la estimación de la curva isófona de 55db pistas segregadas configuración preferente Oeste suponiendo que las aeronaves después del despegue viran 10º a la derecha (propuesta de Gavá). Esta curva sería más ancha en el extremo si los aviones dispersan sus rutas a la altura de Castelldefels.

Plano 4. Se representan simultáneamente los planos 1 y 3. Se dibujan además las curvas isófonas correspondientes a 60 y 65db correspondientes a los aterrizajes en configuración Este para poder determinar que parte de Gavá-Mar se vería más afectada por esta configuración Este con respecto a la configuración contraria (sombreado color verde).
Aparece sombreado en amarillo la parte que recibiría mayor impacto sonoro con configuración Oeste que con configuración Este.

Conclusiones.

Como puede verse claramente en los planos el impacto acústico de la configuración Oeste es mayor que el de la configuración Este:

La configuración Oeste afectaría a una población mucho mayor: gran parte de Castelldefels pueblo, todo Castelldefels playa y la mayor parte de Gavá-Mar mientras que la configuración Este afectaría a una parte de Gavá-Mar, siendo la parte más afectada la zona más próxima al aeropuerto y de reciente urbanización.

Hay que tener en cuenta además que el estudio de impacto ambiental determina que "en la actualidad la única zona con uso sensible incluida dentro de la zona de afectación es una parte de Gavá-Mar" por lo que los habitantes de Castelldefels serían "nuevos" afectados.

Con configuración Oeste cómo preferente quedaría afectada de forma importante la futura universidad de Castelldefels teniendo en cuenta que según el estudio de impacto ambiental "deberían establecerse límites sonoros más restrictivos para el suelo dedicado a usos docentes y hospitalarios".

Por último la configuración Oeste con despegues por la pista 25 derecha desaprovecha la situación privilegiada del aeropuerto de Barcelona al hacer despegar a las aeronaves hacia zona pobladas a pesar de tener más de 180º de mar.

La solución de menos impacto sería aquella en la que los aviones despegaran por la nueva pista en dirección Oeste y viraran inmediatamente después del despegue al mar, los aterrizajes sobrevolarían la zona franca tal como lo hacen ahora. En caso de limitar las operaciones por la nueva pista exclusivamente a aterrizajes, al producir los despegues una huella de ruido mucho más ancha que los aterrizajes la configuración Este aprovecha mejor la situación junto al mar del aeropuerto colocando la mayor de la superficie cubierta por la isófona de 55db sobre el mar.