PROPUESTA DE CRITERIOS DE UTILIZACIÓN DE PISTAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO PARA MINIMIZAR EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL EN EL MUNICIPIO DE GAVÁ DERIVADO DE LA IMPLANTACIÓN DE LA TERCERA PISTA EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT.

Este documento es una propuesta de la Asociación de Vecinos de Gavá Mar sobre criterios de utilización de pistas y procedimientos de vuelo que minimicen de forma drástica la contaminación acústica derivada del sobrevuelo de aeronaves en despegue o aterrizaje sobre nuestro barrio.

Ante la inminencia de la toma de decisiones, al respecto, en la Comisión de Seguimiento Medioambiental, la Asociación de Vecinos de Gavá Mar ha elaborado una Propuesta de criterios de utilización de pistas y procedimientos operativos de despegue/aterrizaje, para el cual se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

Hemos visto con preocupación como, desde el principio, a pesar de que se dijese que se pretendía conseguir un gran aeropuerto con pretensiones de ser un "Hub intercontinental" se han hecho oídos sordos a los informes técnicos, nacionales e internacionales, que aconsejaban una determinada configuración de pistas para conseguirlo. Más aún, se ha procedido a implantar la única configuración que esos mismos informes desaconsejaban.

En la misma línea de despropósitos, se opta por la construcción de una tercera pista, paralela a la principal existente, a una distancia inadecuada y con una longitud tan escasa que impedirá un uso racional de la misma.

No vamos a entrar ahora en la manera lamentable en que se decidió a qué distancia se construiría la pista y cual sería su longitud final, pero el resultado salta a la vista: Una pista mil metros más corta de lo necesario y "encajonada" entre dos "lagunas" naturales donde supuestamente se quiere proteger a la avifauna y se olvida que las cabeceras de una pista son las zonas más peligrosas, para los aviones y las propias aves, en donde puede estar ubicada una zona húmeda de estas características.

Este tema de la ubicación y longitud de la tercera pista que, algunos han querido vestir falsamente de planteamiento ecologista, es una de las razones fundamentales de los problemas de índole medioambiental, de seguridad, de crecimiento futuro y de operación aeroportuaria que exponemos más adelante en este documento

En toda Europa, debido a la desfavorable ubicación de los aeropuertos y a la defensa contra la contaminación acústica, se establecen severas restricciones a la operación aeroportuaria. No es el caso del aeropuerto de Barcelona que goza de una situación envidiable, rodeado por más de ciento ochenta grados de mar, por zonas industriales y portuarias, pero donde, hasta este momento, han prevalecido todo tipo de intereses, incluidos los especulativos, sobre el bienestar medioambiental de la población.

Es por esto que, en ningún caso, la Asociación de Vecinos de Gavá Mar va a permitir que planteamientos de carácter operativo o económico, por parte de Aena, prevalezcan sobre los intereses de seguridad y bienestar de la población afectada.

Ante la inminente puesta en servicio de la nueva pista del aeropuerto del Prat, la Asociación de Vecinos de Gavá exige que se apliquen procedimientos de atenuación de ruido que impidan el deterioro medioambiental de sus municipios y del resto del Baix Llobregat. Como recomienda la OACI, *"para fines de atenuación de ruido se designan direcciones de pistas preferentes para el despegue y el aterrizaje adecuadas a la operación, con el fin de utilizar, siempre que sea posible, aquellas pistas que permiten a los aviones apartarse de áreas sensibles al ruido durante las fases de salida y final de aproximación de vuelo*"

En base a como se han ido desarrollando los acontecimientos hasta este momento y al conocimiento que tenemos de los planes y actuaciones que se están llevando a cabo por parte de algunos implicados en la toma de decisiones, queremos dejar claras nuestras opiniones y exigencias respecto a la posible afectación de nuestro barrio por parte de la nueva configuración aeroportuaria.

Queremos recalcar que estamos tratando de evitar, además del riesgo para la seguridad de las personas que supone el sobrevuelo de miles de aviones en las fases de vuelo más críticas, como son el aterrizaje y el despegue, sobre áreas densamente pobladas, un grave deterioro medioambiental de un área de población de más de 90.000 habitantes censados, que supera los 250.000 en verano y que incluye áreas de especial protección contra la contaminación acústica como **el nuevo campus de la Universidad Politécnica de Cataluña en Castelldefels**, teniendo además en cuenta al resto de municipios afectados del Baix Llobregat.

Recientemente se decidió, en la Comisión de Seguimiento Medioambiental, que la configuración de pistas preferente sería la Configuración Oeste; siendo importante determinar qué configuración de pistas (Configuración Este o Configuración Oeste) ha de ser la Configuración Preferente, no lo es menos el uso que de una u otra pista se haga en cada configuración, así como los procedimientos de despegue/aterrizaje que se han de diseñar.

Parece bastante claro que, en condiciones normales, siempre que la meteorología lo permita, **y con los criterios de utilización de pistas y procedimientos de vuelo descritos más adelante**, la Configuración Oeste es la que menos sobrevuelos, y por tanto ruido, genera sobre Gavá.

Con esta configuración se evita que TODOS los aterrizajes al Aeropuerto del Prat sobrevuelen zonas residenciales, pues lo hacen aterrizando por la Zona Franca de Barcelona. Pero, por el contrario, la mayoría de los despegues lo harán en dirección a nuestros municipios, por lo que resulta de la máxima importancia determinar unos criterios de utilización de pistas y procedimientos de vuelo que minimicen los riesgos y el impacto acústico.

Podría darse el caso de que, una vez decidido establecer la Configuración Oeste como preferente, pero sin los procedimientos de vuelo y criterios de utilización de pistas

apropiados, el resultado podría ser incluso peor que si se estableciese la Configuración Este como preferente.

Con los objetivos anteriormente expuestos, habiendo tenido en cuenta los condicionantes operativos y de cualquier otra índole y dejando clara la exigencia de la Asociación de Vecinos de Gavá Mar de que prevalezca en todo momento el factor de bienestar medioambiental de la población, pasamos a describir los criterios de utilización de pistas y procedimientos de vuelo que, a nuestro entender, deben ser claramente establecidos:

CONFIGURACIÓN ESTE

Con objeto de minimizar el impacto medioambiental en la zona litoral de Gavá , cuando sea necesario el uso de la Configuración Este, las pistas paralelas debieran usarse de la siguiente forma:

PISTAS SEGREGADAS, NUNCA INDEPENDIENTES. Los criterios de utilización de las pistas segregadas detallados en este documento para esta configuración, se aplazan a la espera de tener más información por parte de Aena sobre huellas de ruido de ambas pistas.

CONFIGURACIÓN OESTE

Con objeto de minimizar los riesgos para la población y el impacto medioambiental en la zona litoral de Gavá, cuando sea de aplicación la Configuración Oeste (configuración preferente), las pistas paralelas debieran usarse de la siguiente forma:

PISTAS SEGREGADAS, NUNCA INDEPENDIENTES. Los criterios de utilización de las pistas segregadas serían:

Despegues por la pista 25 izquierda (25L), con viraje **inmediato** hacia el mar, sugerimos rumbo 200º. Con este procedimiento de despegue, la mayor parte de las aeronaves habrán virado al mar prácticamente al final de pista, afectando al mínimo de población de Gavá Mar y nada a Castelldefels.

Aterrizajes por la pista 25 derecha (25R), ya que los aviones sobrevolarán el mar y la Zona Franca, como se hace en la actualidad, sin molestias para ninguna población.

COMENTARIOS SOBRE UTILIZACIÓN DE PISTAS:

1.- ATERRIZAJES:

?? La utilización de la pista 25 derecha para aterrizajes es prioritaria, ya que la pista 25 izquierda debe usarse para despegues.

2.- DESPEGUES:

?? **La utilización de la pista 25 izquierda (25L) con viraje inmediato al mar después del despegue, evitando el sobrevuelo de la zona litoral de Gavá y Castelldefels es la única aceptable para despegues.** Unos procedimientos de vuelo que no contemplen un viraje al mar inmediatamente después del despegue de ésta pista, implican el sobrevuelo de todo el litoral del municipio de Gavá a baja altitud, lo cual es INACEPTABLE.

?? **La utilización de la pista 25 derecha (25R) para despegues no es aceptable** por sobrevolar el municipio de Gavá a baja altitud y la imposibilidad de virarlos al mar por interferir con posibles frustradas de los aterrizajes por la pista 25L, salvo por razones de peso al despegue.

Consideraciones:

En esta configuración es muy importante resaltar que **es inaceptable para el municipio de Gavá que sea utilizada la pista 25 derecha para el despegue**, más aún si se pretende que los aviones, en lugar de virar en cuanto sea posible hacia el mar, mantengan rumbos que les hagan sobrevolar el municipio.

Esta posibilidad debería quedar restringida únicamente a aquellas aeronaves que, por razones técnicas (longitud de pista y peso al despegue), no puedan utilizar la pista 25 izquierda (menos del 5%, según datos del Plan Barcelona) y con un procedimiento fiscalizador que asegure su utilización solamente en estos casos y no por conveniencia del piloto o del Control Aéreo del Aeropuerto. Este pequeño porcentaje de aeronaves

que necesite despegar por la pista 25R, deberían mantener un perfil de ascenso y un rumbo tales que el ruido afecte lo menos posible a la población de Gavá.

Con estos procedimientos se consigue evitar el sobrevuelo de la zona litoral de Gavá, ya que las aeronaves en despegue viran inmediatamente hacia el mar, consiguiendo una trayectoria similar a la que actualmente realizan los despegues por la pista 20.

Estos procedimientos, además, serían compatibles con las aproximaciones frustradas a la pista 25 derecha (25R) que mantendrían inicialmente rumbo de pista para, una vez libres de los despegues por la pista 25 izquierda (25L), virar a la izquierda hacia el mar.

Conocemos la dificultad que representa la utilización para el despegue de una pista de las dimensiones de la 25 izquierda (25L), así como algunos otros inconvenientes de carácter operativo pero, tanto en un caso como en el otro, la población de Gavá no es responsable de las decisiones que han llevado a tal situación y no está dispuesta a cargar con las consecuencias de semejante desatino.

Si se hubiesen atendido las recomendaciones de los expertos y, por tanto, la nueva pista tuviese la longitud y situación adecuadas, no existiría, en gran medida, éste problema.

A los habitantes del barrio de Gavá Mar nos parece más importante, desde el punto de vista medioambiental, la seguridad y salud de los vecinos que los gastos que pueda suponer el traslado de unas zonas húmedas artificiales, creadas en su día por la extracción de áridos en esa zona del Delta del Llobregat.

Parece que los responsables del Plan Barcelona son los únicos en desconocer que la población de aves en el entorno aeroportuario constituye un auténtico peligro para las aeronaves y para los vecinos, ya que podríamos ser víctimas de un accidente aéreo causado por impacto con un ave, al hallarnos en las trayectorias críticas de despegue/aterrizaje.

Parece, además, fácil y conveniente la reubicación de dichos humedales en zonas de menor peligro para los aviones, y por tanto para los vecinos. Dicha reubicación permitiría una pista más larga que redundaría en beneficio de todos: el Aeropuerto porque mejoraría considerablemente su capacidad operativa, los aviones su seguridad en fases críticas del vuelo, los vecinos de Gavá su seguridad por posibles accidentes aéreos causados por impactos de aves en los aviones y la población de aves de los humedales no se verían sujetos al estrés de tener que sortear aviones, cuando no morir por impacto con los mismos.

Respecto a la longitud de la nueva pista y según los datos facilitados en Diciembre de 2002 por el Plan Barcelona, el número de aeronaves que podrán utilizar la pista 07R/25L para el despegue es, en todo caso, superior al 95% del total de las que utilizarán el aeropuerto.



<u>CONFIGURACIÓN NOCTURNA:</u>

Teniendo en cuenta que el periodo nocturno es el más sensible a las molestias de ruido y manteniendo nuestro criterio de dar absoluta prioridad al bienestar medioambiental de la población, consideramos que siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan, **la mejor configuración de pistas posible sería utilizar la pista 07 izquierda (07L) para despegues y la pista 02 para aterrizajes**, para evitar al máximo el impacto acústico sobre los municipios de Gavá, Castelldefels y El Prat de Llobregat, dada la pequeña cantidad de tráfico que se mueve en horario nocturno.

La pista 07 izquierda (07L) para despegues tiene menor impacto acústico que la 07 derecha (07R), por hallarse ésta última más próxima a Gavá Mar.

La utilización de la pista 02 para aterrizaje nocturno fue solicitada hace años pero, teniendo en cuenta la poca sensibilidad existente hacia el problema de la contaminación acústica, nunca llegó a implantarse y esperamos que ahora sea tenida en cuenta lo antes posible.



Gavá, 7 de Febrero de 2004.

INFORME TÉCNICO AAVV GAVÁ MAR

ESTO ES LO QUE AENA PRETENDE (ENTRE 2004 Y 2008):





Y de 2008 en adelante, cuando se inaugure la nueva Terminal de pasajeros situada entre las dos pistas paralelas, junto a la autovía …





La Asociación de vecinos de Gavá Mar ha elaborado una propuesta de rutas de despegue y aterrizaje que no perjudica a los vecinos, y que además, no compromete el futuro del Aeropuerto de Barcelona ni perjudica a otros municipios afectados (Castelldefels, El Prat de Llobregat, Viladecans…).

La Asociación presentó y sometió a aprobación de los vecinos del barrio la propuesta en la Asamblea de vecinos celebrada el pasado 24 de enero de 2004, obteniendo un respaldo unánime.

Creemos que esta propuesta supone una buena solución para los vecinos de Gavá Mar y también para el Aeropuerto y el resto de municipios afectados.

Básicamente, la propuesta se centra en evitar el sobrevuelo de aviones sobre o en las inmediaciones del barrio, de forma que no reste capacidad de operación al Aeropuerto, pues de otra manera no tendría posibilidades de ser aceptada por Aena y los organismos públicos responsables de aprobar las rutas de despegue y aterrizaje.

PROPUESTA ASOCIACIÓN VECINOS GAVÁ.

HORARIO DIURNO.



En cuanto a la configuración este, estamos a la espera de datos técnicos sobre huellas de ruido para tomar una decisión sobre qué pista de aterrizaje es más conveniente a nuestros intereses.

HORARIO NOCTURNO



