PROPUESTA DE CRITERIOS DE UTILIZACIÓN DE PISTAS Y PROCEDIMIENTOS DE VUELO PARA MINIMIZAR EL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL EN LOS MUNICIPIOS DE GAVÁ Y CASTELLDEFELS 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 y la Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels 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 nuestros municipios.
Consideramos que esta propuesta constituye una alternativa óptima, desde el punto de vista medio ambiental, para todos los municipios del Baix Llobregat, y que no supone ninguna reducción significativa de la capacidad operativa del Aeropuerto.
Por ello reclamamos a la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB), que encargue la realización de los estudios oportunos, amparándose en lo contemplado en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA), condiciones tercera y décimo primera, que permitan evaluar su viabilidad y su inclusión en el *Plan de Control y Gestión de las operaciones de despegue y aterrizaje* que se menciona en la condición tercera, apartado c, de la DIA.

Ante la inminencia de la toma de decisiones al respecto, en la Comisión de Seguimiento Ambiental, la entidades firmantes de este documento han elaborado una propuesta de criterios de utilización de pistas y procedimientos operativos de despegue/aterrizaje, para la 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" 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 y la Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels 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 y la Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels exigen 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 Castelldefels y 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 y la Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels 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:

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

CONFIGURACIÓN ESTE

PISTAS SEGREGADAS, NUNCA INDEPENDIENTES. Al menos hasta 2015, fecha en que está previsto que se alcancen los 1472 operaciones por día, límite de saturación en operación segregada (según datos del Plan Director).

Los vecinos de Gavá Mar, y Castelldefels, a día de hoy no se pronuncian por cual de las dos pistas han de efectuarse los aterrizajes, pues tanto la pista 07L como la 07R perjudican a los municipios.

Por ello, instamos a la CSAAB a que realice los estudios pertinentes de huellas de ruido para evaluar cual de las dos pistas, en configuración este, es menos ruidosa para los vecinos de Gavá Mar y Castelldefels.

CONFIGURACIÓN OESTE (PREFERENTE)

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

PISTAS SEGREGADAS, NUNCA INDEPENDIENTES. Al menos hasta 2015, fecha en que está previsto que se alcancen los 1472 operaciones por día, límite de saturación en operación segregada (según datos del Plan Director).

Los criterios de utilización de las pistas segregadas serían:

Despegues por la pista 25 izquierda (25L), con viraje **inmediato** hacia el mar, de AL MENOS 30 GRADOS, pudiendo ser más para reducir el tiempo entre despegues consecutivos. 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. Aquellas aeronaves que, por razones de peso al despegue, no puedan utilizar la pista 25 izquierda, podrán despegar por la pista 25R.

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 (25R) para aterrizajes es prioritaria, ya que la pista 25 izquierda (25L) debe usarse para despegues, excepto por razones de peso al despegue.

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 de los municipios de Gavá y Castelldefels a baja altitud, lo cual es **INACEPTABLE**.

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

Consideraciones:

En esta configuración es muy importante resaltar que **es inaceptable para los municipios de Gavá y Castelldefels 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 ambos municipios.

Esta posibilidad debería quedar restringida únicamente a aquellas aeronaves que, por razones de 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 las poblaciones de Gavá y Castelldefels.

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, las poblaciones de Gavá y Castelldefels no son responsables de las decisiones que han llevado a tal situación y no están dispuestas 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 de Castelldefels y 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 (Ver Acta 19 de la CSAAB, . 4, en la que se relata el incidente del avión de calibración por colisión con aves).

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 Castelldefels y 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.

CONFIGURACIÓN NOCTURNA:

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.

Parece conveniente dotar a esta pista de un sistema de ayuda al aterrizaje ILS que garantice su utilización incluso con condiciones meteorológicas adversas.

CONSIDERACIONES FINALES

- Proponemos a la CSAAB que encargue a AENA la elaboración de un estudio sobre la posibilidad de aumentar la magnitud de viento en cola o cruzado para cambiar de configuración cuando ésta es la Oeste a los establecidos antes de la entrada en servicio de la tercera pista. Ello garantiza un porcentaje mayor de días de utilización de la Configuración Oeste, que es menos ruidosa, siempre que se utilice en los términos establecidos en este documento, que la Este.
- Proponemos a la CSAAB que encargue a AENA la elaboración de un estudio de nuestra propuesta, en la que se relacionen todos los posibles inconvenientes de tipo operativo que ésta pudiese implicar en comparación con la propuesta de AENA para cada escenario temporal.
  Dicho estudio debería ser exhaustivo y pormenorizado para permitir una réplica adecuada, permitiendo así a la CSAAB decidir qué propuesta es la que minimiza el impacto acústico sobre la población, tal y como contempla la DIA en su condición tercera.
- Proponemos a la CSAAB que encargue a AENA la elaboración de un estudio de capacidades operativas de nuestra propuesta, con objeto de poder comparar ambas alternativas. Dicho estudio debería ser exhaustivo y pormenorizado para permitir una réplica adecuada.
- Proponemos a la CSAAB que solicite a los organismos competentes la revisión de los valores máximos Leq día y noche contemplados en la DIA (65 y 55 Db respectivamente) para adecuarlos a la Directiva Europea 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de Junio de 2002 (55Db día y 45 DB noche) que, como muy tarde, deberá estar vigente en todo el Estado a partir de 2008.

Finalmente, queremos hacer notar que la propuesta presentada en este documento no sólo esta consensuada por las ya mencionadas Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels y Asociación de Vecinos de Gavá Mar si no que también está explícitamente apoyada por otras entidades representativas de los vecinos y sus intereses, de toda la comarca del Baix Llobregat.

Para que así conste, a los efectos oportunos, firman y sellan el presente documento las siguientes entidades:NÚMPÁGINAS

- ✓ Federación de Asociaciones de Vecinos del Baix Llobregat, en representación de las federaciones de asociaciones de vecinos de toda la comarca.
- ✓ Federación de Asociaciones de Vecinos de Castelldefels, en representación de las asociaciones de vecinos del municipio de Castelldefels.
- ✓ Federación de Asociaciones de Vecinos de Gavá, en representación de las asociaciones de vecinos del municipio de Gavá.
- ✓ Asociación de Vecinos de Gavá Mar, en representación del barrio litoral del municipio de Gavá.
- ✓ Gremio de Empresarios de Hostelería de Castelldefels, en representación de tan importante sector en la economía de la zona.
- ✓ Federación de Comercio de Castelldefels, en representación de todos los comerciantes del municipio.



19 de Octubre de 2004
NÚMPÁGINAS