184/016080

A los efectos del artículo 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta del Gobierno respecto al asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso

AUTOR: Jané Guasch, Jordi (GC-CIU).

Asunto: Actuaciones para minimizar el impacto acústico por utilización de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona en los municipios de Castelldefels y Gavá.

Respuesta:

Sobre posibilidad de ampliar la tercera pista, prolongándola 500 metros hacia Barcelona, se informa que actualmente por parte de AENA no se está considerando esta posibilidad, fundamentalmente porque esta pista está situada entre dos espacios protegidos (Zonas de Especial Protección para las Aves), cuyo respeto es el que ha decidido su máxima longitud, de acuerdo con el contenido del Estudio de Impacto Ambiental.

En relación a las actuaciones que prevén realizar para minimizar el impacto acústico que está produciendo la actual utilización de esa pista, se ha de informar que:

• Existe una Comisión, creada en aplicación de lo previsto en la Resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula Declaración de Impacto Ambiental (DIA) del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, denominada «Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona» (en adelante, CSAAB).

La Comisión, cuando se debaten temas acústicos, está formada por tres representantes del Ministerio de Medio Ambiente, como órgano ambiental; dos de la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento, como órgano sustantivo; tres de AENA, en calidad de promotor; dos de la Generalitat de Cataluña en representación de los Departamentos de Medio Ambiente y Política Territorial y Obras Públicas, y un representante de cada uno de los ayuntamientos afectados, que son: el Prat de Llobregat, Viladecans, Gavá, Sant Boi de Llobregat, Castelldefels y Barcelona.

Dicha CSAAB tiene las funciones de seguimiento y control del cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollen durante la fase de construcción y operación del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barcelona.

Desde el 30 de septiembre de 2004 está operativa la nueva Pista de Vuelo 07R 25L (3.ª pista) y el día 1 de octubre se realizó el inicio normal de la actividad en la misma.

En la CSAAB se aprobaron unas huellas de ruido para todas las etapas de operación del aeropuerto, hasta su máximo desarrollo posible (90 operaciones/horas), habiéndose desarrollado la configuración oeste como la preferente, con el objetivo de minimizar la afección sonora de las operaciones de las aeronaves.

Por lo tanto, es en el seno de dicha Comisión donde se debaten los aspectos concernientes al impacto acústico producido por las operaciones aeronáuticas y donde se adoptan los acuerdos pertinentes tendentes a la minimización del mismo.

Es importante indicar que por Resolución de la Dirección General de Aviación Civil de fecha 27 de septiembre de 2004 se autorizó la puesta en funcionamiento de la pista 07R-25L. Dicha Resolución vino precedida de los correspondientes informes preceptivos.

Asimismo es necesario señalar que AENA, como operador aeroportuario, no puede inaugurar ninguna infraestructura sin disponer de los correspondientes permisos de la Dirección General de Aviación Civil y de los informes y pronunciamientos favorables ya indicados.

Por otra parte, cabe señalar que AENA, en cumplimiento de la DIA, que en ningún caso exige que para la puesta en operación deban estar completados los trabajos de insonorización en las viviendas afectadas, está llevando a cabo actuaciones en cuanto al aislamiento acústico, y en ese sentido el Plan de Aislamiento Acústico que se presentó ante la CSAAB el 19 de febrero de 2004 está en estos momentos en fase de tramitación administrativa, según acuerdo del pasado 6 de mayo, tanto en lo que se refiere a la adjudicación de obras como a la firma de un convenio con la Universidad Politécnica de Catalunya para que realice las tareas de asesoramiento técnico.

En resumen, AENA como operador aeroportuario contó con todas las autorizaciones necesarias para la apertura de la 3.ª pista y está dando cumplimiento a todo lo previsto en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) de la ampliación del aeropuerto de Barcelona, aprobada por Resolución de 9 de enero de 2002 por la Secretaría General del Ministerio de Medio Ambiente, así como a los Acuerdos de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB), creada en aplicación de lo previsto en la DIA, en cuyo seno se debaten los aspectos concernientes al impacto acústico producido por las operaciones aeronáuticas y que es donde se adoptan los acuerdos pertinentes para minimizar las afecciones sonoras.

Madrid, 1 de febrero de 2005.—El Secretario de Estado de Relaciones con las Cortes.