

162/000176

La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto del asunto de referencia.

(162) Proposición no de Ley ante el Pleno

AUTOR: Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).

Proposición no de Ley sobre paralización de la puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la iniciativa ante el Pleno, admitirla a trámite como Proposición no de Ley conforme al artículo 194 del Reglamento, disponer su conocimiento por el Pleno de la Cámara, dando traslado al Gobierno, y publicarla en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, así como notificarlo al Grupo proponente.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena la publicación de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de octubre de 2004.—P. D. El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Manuel Alba Navarro**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a iniciativa de los Diputados, Joan Tardà i Coma i Josep Andreu i Domingo y al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente Proposición no de Ley para su debate en Pleno.

Exposición de motivos

El pasado día 30 de septiembre entró en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, en El Prat de Llobregat.

La entrada en funcionamiento de la nueva pista se ha realizado vulnerando algunas de las medidas incluidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) formulada mediante resolución de 9 de enero de 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente («BOE» num. 16, de 18 de enero de 2002, p. 2400-2411). Entre estas vulneraciones, señalamos:

a) No se ha elaborado todavía el Plan de Aislamiento Acústico que exige el punto 3.b de la DIA, y que debía estar ya elaborado el pasado 18 de enero de 2004.

b) No esta operativo todavía el sistema gráfico de seguimiento de las trayectorias que el punto 3.c de la DIA exigía que fuera incluido en el Plan de Gestión y

Control de las operaciones de despegue y aterrizaje, y que debía estar listo antes del 18 de enero de 2004. Este punto es especialmente importante porque la propia DIA exige que el Plan de Gestión y Control, conteniendo el sistema gráfico antes mencionado, debe ser elaborado «siempre antes de la entrada en servicio de la tercera pista».

c) Las trayectorias de despegue y aterrizaje no se ajustan a las utilizadas para el cálculo de la huella de ruido y aprobadas en la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de ampliación del Aeropuerto de Barcelona. Tampoco se han publicado en AIP España los procedimientos para el abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje, procedimientos que fueron aplicados para el cálculo de la huella de ruido. Ello implica que el ruido real es muy superior al calculado en la huella de ruido aprobada.

d) No está operativa la red de sonómetros exigida por el punto 3.e de la DIA. Este punto es también importante porque la propia DIA exige que la red de medidores de ruido «deberá estar operativa en el momento de entrada en funcionamiento de la nueva pista».

e) No se ha creado el centro de reproducción en cautividad de especies protegidas contemplado en el punto 7 de la DIA.

f) No se han elaborado los documentos d) y e) previstos en el último apartado de la medida 13 de la DIA.

Por lo que respecta a las rutas de aterrizaje y despegue de las aeronaves, en el momento de entrar en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, la comisión de seguimiento ambiental creada según lo dispuesto en la medida 11 de la DIA ha aprobado la operación en configuración oeste.

En referencia a las distintas propuestas de operación de las pistas, para los distintos escenarios temporales previstos existe una propuesta alternativa, formulada por la Asociación de Vecinos de Gavá Mar en representación de los vecinos del barrio, que se ha hecho llegar a las distintas administraciones implicadas en la gestión y seguimiento de la ampliación del aeropuerto, que propone la operación en pistas segregadas, utilizando la nueva pista 25L para despegues, con giro de 45° hacia el mar, y la antigua pista 25R para aterrizajes. Cabe decir que la propuesta de los vecinos se refiere a los aparatos que pueden despegar por la tercera pista con giro de 45° hacia el mar, que son la mayoría. En cambio, prevé mantener el uso de la pista larga 25R para el despegue de aquellos aviones que realmente lo precisen (vuelos de alcance intercontinental), por lo que la propuesta no reduce el objetivo de más de noventa operaciones de despegue/aterrizaje por hora fijada por el Plan Director de 1996.

La alternativa propuesta por la Asociación de Vecinos de Gavá Mar supone muchísimo menor impacto sonoro sobre las zonas residenciales situadas al sur del aeropuerto, siendo también más favorable para el resto de municipios del Baix Llobregat colindantes con el Aeropuerto. Cabe aquí destacar que el punto 3.a. de

la DIA exige a los promotores de la ampliación del aeropuerto «minimizar el impacto acústico», es decir, no basta con cumplir los límites de inmisión sonora actualmente vigentes, sino que se debe de realizar un auténtico estudio de todas las alternativas viables y escoger la que menos impacto acústico provoque.

Además, creemos necesario destacar que las zonas residenciales de Gavá Mar, ámbito en el que residen los vecinos afectados, fueron urbanizadas en el período 1990-1993, años antes de la aprobación de la ampliación del aeropuerto y de su Plan Director (1996). La Asociación de Vecinos de Gavá Mar, que ha formulado esta propuesta alternativa, se queja de que hasta el momento ninguna administración ha tomado en consideración sus propuestas, ni tan sólo para realizar un estudio de alternativas y evaluar los pros y contras de su propuesta.

Por último, nos interesa destacar que la DIA se limita a tomar en consideración que el impacto acústico del aeropuerto ampliado no supere los valores límite de 65 dBA día y 55 dBA noche, valores vigentes en la fecha de su redacción.

Sin embargo, estos valores están siendo cuestionados, a la baja, por la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental. Esta directiva se debe implementar en el Estado antes del año 2008, y de hecho existe un Proyecto de Ley (121/000140 Ruido) que fue empezado a tramitar por esta Cámara en la pasada legislatura (BOCG, Congreso Serie A, núm. 140-1, de 4 de abril de 2003) cuyo objetivo básico es la transposición a nuestro ordenamiento jurídico de la mencionada Directiva. Esta Directiva, como se ha dicho, revisa a la baja los valores límite del impacto acústico, y concretamente, en su anexo VI, especifica que los valores que se deben de tener en cuenta para ser comunicados a la Comisión Europea son los que se hallan por encima de los 55 dBA de día y 45 dBA de noche, incluso opcionalmente antes de la fecha límite de 2008, si los Estados miembros así lo deciden.

Por lo tanto, es previsible que, si el aeropuerto de Barcelona opera según las propuestas hechas por AENA y reflejadas en los estudios del impacto acústico incluidos en la DIA, con posterioridad al año 2008 se puede producir una situación de no adecuación a las normas establecidas en base a dicha Directiva 2002/49/CE. Esta futura incompatibilidad legal puede y debe ser evitada mediante la toma en consideración de la propuesta presentada por los vecinos del barrio de Gavá Mar y la revisión de huellas para ajustarse a los máximos previstos en la directiva europea.

Por todo ello presentamos la siguiente

Proposición no de ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Posponer la entrada en funcionamiento de la tercera pista hasta que se hayan implementado todas y

cada una de las medidas correctoras establecidas en la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) formulada mediante resolución de 9 de enero de 2002, de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, que debían de estar ya elaboradas y en aplicación antes de la entrada en servicio de la tercera pista del aeropuerto, especialmente la revisión en el AIP España de las trayectorias de despegue y aterrizaje para que se ajusten exactamente a las aprobadas en el seno de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las obras de ampliación del Aeropuerto de Barcelona, la publicación en el AIP España de los procedimientos de abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje con los que se calcularon y aprobaron las huellas de ruido, la entrada en funcionamiento de la red de sonómetros, la elaboración del Plan de Aislamiento Acústico, y la creación del centro de reproducción en cautividad de especies protegidas.

2. Solicitar a AENA la realización de un estudio de viabilidad de la propuesta de operación de pistas elaborada por la Asociación de Vecinos de Gavá Mar, en el marco de una evaluación de alternativas tendente a minimizar el impacto acústico de acuerdo con la medida 3.a de la DIA, mediante la elaboración de una lista de pros y contras, sometiendo la decisión final a la Comisión de Seguimiento Ambiental creada según lo dispuesto en la medida 11 de la citada DIA.

3. Tomar en consideración, para dicha evaluación de alternativas, como valores límite para el impacto acústico del aeropuerto de Barcelona, los que establece la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y que serán vigentes en todo el Estado a partir del año 2008.

4. Estudiar la adquisición del suelo urbanizable no consolidado de Gavá Mar (por ejemplo, sector Llevant Mar o sector Riera Canyars), para evitar un uso residencial en su desarrollo urbanístico que podría resultar, en el futuro incompatible con la existencia y normal funcionamiento del aeropuerto de Barcelona.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de octubre de 2004.—**Josep Andreu i Domingo, Joan Tardà i Coma**, Diputados.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).