



Resum de la 12a reunió del GTTR dependent de la CSAAB, celebrada el 6 de febrer de 2007

El passat dia 8 de febrer es va reunir el GTTR en la seva sessió 12a amb caràcter ordinari i dins de l'habitual marc de trobades per debatre i recollir informació sobre els assumptes relacionats amb l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona.

En primer lloc es va confirmar des d'AENA la data del 15 de febrer per a l'entrada en funcionament de la radioajuda que permetrà els aterratges nocturns per la pista creuada (02), amb la qual cosa es completarà l'escenari definitiu aprovat per consens en la CSAAB de novembre de 2005.

Així mateix, es va abordar el tema dels procediments inicials d'enlairament, i més en particular els relatius al viratge inicial de la pista 25L. En aquest sentit es va informar, en resposta a la iniciativa de l'OMSA d'establir l'alçada de viratge a 420 peus, que per motius de franquejament d'obstacles, l'esmentada alçada no podria ser inferior a 450 peus, considerant que el benefici mediambiental del canvi no resultaria significatiu. Aquesta Oficina estudiarà la documentació corresponent i sol·licitarà les solucions més beneficioses per a l'entorn i compatibles amb la seguretat de l'operació.

Així mateix, es va traslladar la preocupació per no haver estat publicades a dia de la data en l'AIP (publicació aeronàutica que recull la normativa en vigor) una sèrie de propostes de disciplina de soroll aprovades pel GTTR. AENA va informar que la demora en la publicació obeeix a la necessitat de sotmetre-les a revisió per part de la DGAC (Direcció General d'Aviació Civil) i els comitès de procediments corresponents que són els òrgans competents en última instància per a l'aplicació de les normes. En qualsevol cas, el tràmit d'aprovació sembla estar ben encaminat sense esperar que hi hagi problemes per a la seva publicació definitiva.

Un dels punts fonamentals de la sessió el constituïa l'inici dels estudis quant a la capacitat dels models de pistes segregades (actual en vigor) i independents (de sever impacte ambiental). Si bé s'esperaven dades inicials sobre el primer, AENA es va limitar a consensuar una llista dels possibles models que se sotmetrien a estudi, justificant que fins que no es disposés de la decisió definitiva sobre l'assignació de les diferents companyies aèries que utilitzaran la nova Terminal Sud, no es pot conèixer amb precisió el dia tipus d'operació en el futur escenari ni, per tant, les dades de capacitat corresponents.

Així mateix es van tractar assumptes relatius als possibles incompliments de rutes sobre els quals el Departament de Medi Ambient de l'Aeroport va explicar que s'està fent un seguiment detallat mostrant estadístiques i confirmant les actuacions i expedients que s'inicien per a cada cas en particular. Referent a això, s'està sol·licitant informació a les companyies aèries per a tots i cada un dels enlairaments per la pista llarga (25R).



També es va fer menció al percentatge d'ús de les configuracions Est i Oest que es troba en paràmetres pròxims als de referència 15 % i 85 % insistint en la voluntat general de minimitzar l'ús de les configuracions més perjudicials mediambientalment.

A tall de balanç global, l'OMSA ja estudia els resultats d'aquest GTTR, i pot avançar abans de posteriors conclusions que se sol·licitarà a AENA que realitzi les gestions pertinents per donar la major celeritat a la publicació dels punts recollits en la proposta del GTTR per als procediments antisoroll i, d'altra banda, la necessitat d'iniciar tot seguit les simulacions de capacitat a fi de disposar de dades inicials de referència. Referent a això, l'OMSA considera que atès el temps transcorregut des de la primera ocasió en la qual es va sol·licitar emprendre el problema de la capacitat aeroportuària el desembre de 2005, no sembla justificable que un any més tard no s'hagi aportat encara cap xifra ni estudi sobre els quals poder començar a treballar.