

EL AEROPUERTO REDUCE EL IMPACTO ACÚSTICO



El Aeropuerto de Barcelona se encuentra emplazado junto a varios municipios del Baix Llobregat. Esta ubicación hace necesario que el crecimiento de la actividad aeronáutica sea compatible con las personas que viven en el área de influencia del Aeropuerto.

Con la ampliación de las instalaciones, se aprobó en 2002 la Declaración de Impacto Ambiental del Proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona con el objetivo de garantizar la protección del entorno. Para la toma de decisiones en materia medioambiental, especialmente en cuanto a emisiones acústicas se refiere, se creó una Comisión de Seguimiento de la ampliación del Aeropuerto.

Reducir el impacto acústico de un aeropuerto es una tarea compleja. En el caso del Aeropuerto de Barcelona existe un Sistema de Información de Ruidos (SIS/BCN) que recoge y analiza la información de los planes de vuelo, así como los datos de los terminales de medición de ruidos, que son dispositivos compuestos por un ordenador específico y un micrófono, denominado sonómetro.

Estos terminales analizan de forma continua la contaminación acústica de origen aeronáutico y la diferencian, mediante algoritmos de detección, de otras fuentes de ruido como pueden ser el tren o el

tráfico de vehículos. En total son 13 los dispositivos situados estratégicamente en las áreas de más afectación. Cuatro de ellos están situados en el propio Aeropuerto, otros cuatro en Castelldefels, dos en El Prat de Llobregat, otros dos en Gavà Mar y un último dispositivo en Viladecans.

Con la apertura de la tercera pista en 2004, mantener los mismos niveles de impacto acústico sobre las zonas urbanas se convirtió en un reto. En un principio, por esta pista paralela al mar aterrizaban los aviones que sobrevolaban Gavà Mar cuando el Aeropuerto operaba con configuración este, la menos preferente. Actualmente, esto ya no ocurre gracias a que la Comisión de Seguimiento Ambiental aprobó el 14 de noviembre de 2005 el cambio de configuración de aproximación de vuelos al Aeropuerto barcelonés.

Para poder optimizar el funcionamiento de esta nueva configuración, AENA invirtió 4 millones de euros en la construcción de un "bypass" que permite acortar el tiempo de desplazamiento entre las dos pistas paralelas. En octubre de 2006, el Aeropuerto de Barcelona aplicó el cambio de rol de pistas, que consiste en que la Tercera Pista (más cercana al mar) sea utilizada para despegar y la pista principal, para aterrizar; de esta manera, la configuración oeste es la preferente.

