

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

Moción en Comisión.

661/000121.

AUTOR: Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió.

Moción por la que se insta al Gobierno a modificar la normativa relativa a las operaciones de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de El Prat, en Barcelona, con el objetivo de mantener la obligatoriedad de la utilización de la configuración preferente cuando la componente de viento sea inferior o igual a 10Kt en cola y/o 25Kt cruzado.

Acuerdo:

Considerando que solicita el debate de la moción en Comisión, admitir a trámite, conforme al artículo 177.1 del Reglamento de la Cámara y disponer su conocimiento por la Comisión de Fomento; asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, a los Portavoces de los Grupos Parlamentarios y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación de conformidad con el artículo 191 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Senado, 14 de octubre de 2008.—P. D., **Manuel Cavero Gómez**, Letrado Mayor del Senado.

Jordi Vilajoana i Rovira, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado Convergència i Unió, y de acuerdo con lo establecido en los artículos 174 y 175 del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente moción ante la Comisión de Fomento, sobre la reducción del impacto acústico en las operaciones de despegue y aterrizaje en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat.

Exposición de motivos

El impacto acústico que produce la actividad del Aeropuerto del Prat sobre los vecinos de Gavà y Castelldefels (Baix Llobregat) es, desde hace muchos años, una molestia permanente en la vida diaria de los ciudadanos de estos municipios. La reducción de la contaminación acústica provocada por las operaciones de despegue y aterrizaje ha sido una reivindicación constante, tanto de las asociaciones de vecinos como de los Ayuntamientos de Gavà y Castelldefels.

Actualmente, en la normativa técnica relativa al Aeropuerto de Barcelona hay previstas dos posibles configuraciones en las operaciones de despegue y aterrizaje. La configuración Este es la que produce un mayor impacto acústico en la medida que los municipios mencionados son directamente sobrevolados por los aeroplanos.

Desde marzo de 2005, el Ministerio de Fomento autorizó a AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) a publicar una propuesta de modificación de los límites del viento que permiten una menor configuración Este. Esta propuesta establece que se mantendrá una configuración preferente (Oeste), en caso de una componente de viento en condiciones iguales o mejores, incluidas ráfagas de 5Kt (nudos) en cola y/o de 15Kt cruzado. Hasta en componentes de viento, incluidas ráfagas, de 10Kt (nudos) en cola y/o de 25Kt cruzado, quedará al criterio del ATC (control aéreo), el mantenimiento de la configuración preferente. Según el Ministerio de Fomento, esta propuesta permitiría rebajar la utilización de la configuración Este entre un 15% y un 7,5% de días al año.

Aun así, estudios realizados por la Asociación de Vecinos de Gavà Mar, con datos suministrados por AENA al Ayuntamiento de la ciudad, han demostrado que la utilización de la configuración Este es del 24% de media, muy alejado del 7,5 que preveía inicialmente el Ministerio de Fomento.

Por lo tanto, este aumento en la utilización de la configuración Este, respecto a la previsión inicial, en buena medida es debido a la discrecionalidad a la hora de determinar cuál es la configuración preferente cuando la componente de viento en cola se sitúa entre 5 y 10 nudos.

Una de las demandas que han hecho efectivas los Ayuntamientos de Gavà y Castelldefels, así como la misma sociedad civil del territorio, en las diversas reuniones del GTTR (Grup de Treball Tècnic del Soroll) y de la CSAAB (Comissió de Seguiment Ambiental de les Obres d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona), es la introducción de la obligatoriedad del uso de la configuración preferente mientras la componente no sea de 10 nudos en cola y/o de 25 nudos cruzado. Esta demanda ha sido repetidamente ignorada por AENA alegando diversos motivos.

Por estos motivos el Grupo Catalán en el Senado Convergència i Unió presenta la siguiente:

MOCIÓN

«La Comisión de Fomento insta al Gobierno a modificar, mediante AENA y el Ministerio de Fomento, la normativa relativa a las operaciones de despegue y aterrizaje en el Aeropuerto de Barcelona-El Prat con el objetivo de poder mantener la obligatoriedad de la utilización de la configuración preferente cuando la componente de viento sea inferior o igual a 10Kt en cola y/o 25Kt cruzado.»

Exposició de motius

L'impacte acústic que produeix l'activitat de l'aeroport del Prat sobre veïns de Gavà i Castelldefels (Baix Llobregat) és, des de fa molts anys, una molèstia permanent en la vida diària dels ciutadans d'aquests municipis. La reducció de la contaminació acústica provocada per les operacions d'envol i aterratge ha estat una reivindicació constant, tant de les associacions de veïns com dels ajuntaments de Gavà i Castelldefels.

Actualment, a la normativa tècnica relativa a l'Aeroport de Barcelona hi ha previstes dues possibles configuracions en les operacions d'envol i aterratge. La configuració Est és la que produeix un major impacte acústic en la mesura que els municipis esmentats són directament sobrevolats pels aeroplans.

Des de març de 2005, el Ministeri de Foment va autoritzar AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) a publicar una proposta de modificació dels límits de vent que permeten una menor utilització de la configuració Est. Aquesta proposta estableix que es mantindrà una configuració preferent (Oest), en cas d'una component de vent en condicions iguals o millors, incloses ràfegues, de 5 kt (nusos) en cua i/o de 15 kt creuat. Fins a components de vent, incloses ràfegues, de 10 kt (nusos) en cua i/o de 25 kt creuat, restarà a criteri de l'ATC (control

aeri), el manteniment de la configuració preferent. Segons el Ministeri de Foment, aquesta proposta hauria de permetre reduir la utilització de la configuració Est des del 15% fins al 7,5% de dies de l'any.

Tot i això, estudis realitzats per l'Associació de Veïns de Gavà Mar, amb dades subministrades per AENA a l'Ajuntament de la ciutat, han demostrat que la utilització de la configuració Est és del 24% de mitjana, molt lluny del 7,5% que preveia inicialment el Ministeri de Foment.

Per tant, aquest augment en la utilització de la configuració Est, respecte de la previsió inicial, en molt bona mesura és degut a la discrecionalitat a l'hora de determinar quina és la configuració preferent quan la component de vent en cua se situa entre 5 i 10 nusos.

Una de les demandes que han fet efectives els Ajuntaments de Gavà i Castelldefels, així com la mateixa societat civil del territori, en les diverses reunions del GTTR (Grup de Treball Tècnic del Soroll) i de la CSAAB (Comissió de Seguiment Ambiental de les Obres d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona), és la introducció de l'obligatorietat d'ús de la configuració preferent fins que la component de vent no sigui de 10 nusos en cua i/o de 25 nusos creuat. Aquesta demanda ha estat repetidament ignorada per AENA al·legant diversos motius.

Per tots aquests motius, el Grup Parlamentari de Convergència i Unió presenta la següent:

MOCIÓ

«La Comissió de Foment insta el Govern a modificar la normativa relativa a les operacions d'envol i aterratge a l'Aeroport de Barcelona-El Prat per tal de poder mantenir l'obligatorietat de la utilització de la configuració preferent quan la component de vent sigui inferior o igual a 10 kt en cua i/o de 25 kt creuat.»

Palacio del Senado, 10 de octubre de 2008.—El Portavoz, **Jordi Vilajoana i Rovira**.