

FICAR 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 10 KT EN COLA Y/O 25KT CRUZADO. (Número de expediente 661/000121).

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de la última moción, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, 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 10 Kt en cola y/o 25 Kt cruzado.

Para su defensa, tiene la palabra la senadora Montserrat Candini.

La señora CANDINI I PUIG: Gracias, señor presidente.

Para agilizar un poco el proceso daré simplemente una pequeña explicación, que ya forma parte de la exposición de motivos, y pasaré enseguida a comentar la enmienda transaccional que hemos presentado todos los grupos.

El impacto acústico que produce la actividad del aeropuerto de El Prat sobre los vecinos de Gavà y Castelldefels 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 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 en que los municipios mencionados son directamente sobrevolados por los aeroplanos. Desde marzo de 2005, el Ministerio de Fomento autorizó a AENA a publicar una propuesta de modificación de los límites del viento que permitan 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 5 nudos en cola o 15 cruzados, hasta en componente de viento incluidas ráfagas de 10 nudos en cola o 25 nudos cruzado. Quedaría al criterio de la ATC —que es el 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 por ciento y un 7,5 de días año.

Aun así, estudios realizados por la Asociación de Vecinos de Gàva Mar, con datos suministrados por AENA al ayuntamiento de la ciudad, han demostrado que la utilización de la configuración este es del 24 por ciento de

media, muy alejado del 7,5 por ciento que preveía inicialmente el Ministerio de Fomento. Por 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 sociedad civil del territorio en las diversas reuniones del GTTR —que es el Grupo de Trabajo Técnico de Ruido— y de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona-Prat es la introducción de la obligatoriedad del uso de la configuración preferente mientras la componente no sea de 10 nudos en cola o de 25 nudos cruzado. Esta demanda ha sido repetidamente ignorada por AENA, que alegó diversos motivos.

Por todo ello presentamos la moción inicial, que tenía el siguiente texto: La Comisión de Fomento del Senado 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-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 10 nudos o 25 nudos cruzado.

A partir de la implicación y de la complicidad de los diferentes partidos políticos, hemos presentado una enmienda transaccional que surge de un acuerdo del Congreso de los Diputados, únicamente con la ampliación de un punto, en la que se dice: La Comisión de Fomento insta al Gobierno a: 1. Revisar el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona con datos actualizados del año natural anterior (datos de 2007), utilizando para ello la última versión homologada del modelo de cálculo IML. Posteriormente, de acuerdo con la fase de elaboración de los mapas estratégicos de ruidos de los grandes aeropuertos, establecida en el artículo 7 de la Directiva 2002/49/CE, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, se elaborará el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona con los datos reales de la operativa vigente en ese momento.

En el punto 2 se insta a AENA y al Ministerio de Fomento a mantener, sin perjuicio de la capacidad del aeropuerto, y siempre que no existan otras condiciones meteorológicas —pista mojada con posible mala acción de frenada, formación de tormentas en el aeropuerto o sus proximidades, mala visibilidad, cizalladura, etcétera— y de la seguridad aérea, la obligatoriedad de la utilización de la configuración preferente oeste cuando el componente de viento sea inferior o igual a 10 nudos o 25 nudos cruzado en las operaciones de despegue y aterrizaje en el aeropuerto de Barcelona-Prat.

Punto 3, y penúltimo: Suprimir progresivamente las aeronaves más ruidosas en el aeropuerto de Barcelona-Prat, especialmente en los horarios más sensibles mediante las medidas y las resoluciones oportunas.

El punto 4 es nuevo y se incorpora a las diferentes iniciativas de las Cámaras parlamentarias. Solicita que se informe periódicamente, en el seno de la CSAB, de las diferentes iniciativas parlamentarias así como a las administraciones locales de todo lo relacionado con el sistema de información de ruido.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senadora.

Antes de pasar al turno de portavoces recuerdo a los grupos parlamentarios que algunas de las enmiendas transaccionales que se han anunciado a lo largo de la mañana todavía no obran en poder de la Mesa y que, finalizado este turno de portavoces que vamos a abrir ahora mismo, pasaremos ya a la votación. Por lo tanto, les ruego que agilicen el trámite al máximo.

De las palabras de la portavoz del grupo catalán entiendo que hay una enmienda transaccional y que, por tanto, no hay turno de defensa de las enmiendas presentadas, por lo que pasamos directamente al turno de portavoces.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, tiene la palabra el senador Corcuera.

El señor CORCUERA MUGUERZA: Señor presidente, apoyo la enmienda transaccional que se ha acordado por todos los grupos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador.

Senadora Candini, ¿quiere hacer uso de la palabra? (*Denegación.*)

En representación del Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés, tiene la palabra el senador Muñoz.

El señor MUÑOZ HERNÁNDEZ: Creo que es importante que se haya llegado a esta enmienda transaccional entre todos los grupos políticos.

Es necesario recordar que es un tema muy sensible, que preocupa a toda la población de la zona y que tanto el Parlament de Catalunya como el Congreso de los Diputados lo han discutido y han llegado también a acuerdos por unanimidad. Me felicito de que esta vez se haya sido un poco más original y se haya llegado a esta mejora —creo que es una mejora— del acuerdo tomado en el pasado mes de septiembre en el Congreso de los Diputados añadiendo este último apartado 4, y que haya más especificaciones respecto a la seguridad aérea.

En definitiva, damos nuestra confianza y nuestro voto afirmativo a la transaccional.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

En representación del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el senador Abreu.

El señor ABREU EXPÓSITO: Gracias, presidente, señorías.

En primer lugar, agradezco a todos los grupos la firma de esta transaccional sobre a la moción de Convergència i

Unió. Deseo poner de manifiesto que en la 13.^a reunión de la Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona, celebrada el 10 de julio de 2003, se aprobó la configuración oeste como preferente por ser la de menos impacto acústico para las poblaciones del entorno del aeropuerto de Barcelona. Desde entonces, y con el fin de disminuir la afección acústica de la configuración este, AENA ha continuado trabajando en tratar de minimizar el período de operaciones del aeropuerto en esta configuración.

Como consecuencia de ello y tras efectuar la Dirección General de Aviación Civil el estudio de seguridad correspondiente, consensuado con las diferentes compañías que operan en el citado aeropuerto, en 2005 se modificaron los límites de viento que determinan los cambios a configuración no preferente, de forma que se permite que este cambio tenga lugar con componentes de viento incluidas ráfagas inferiores a 10 nudos en cola o 25 nudos de viento cruzado. Este cambio se realiza a través de los criterios del control del tráfico aéreo, que explica el cambio de configuración dependiendo de la situación del tráfico, las necesidades operativas y siempre que las condiciones meteorológicas lo permitan.

Por otra parte, en la última sesión del Grupo de Trabajo Técnico de Ruido, en la que participaron —y quiero resaltar aquí la importancia de la colaboración con otras administraciones— aquellos técnicos designados por los ayuntamientos afectados por el ruido, como El Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans, Gavà y Castelldefels, se celebró el 16 de octubre a solicitud de los ayuntamientos partícipes del citado grupo de trabajo y tal como se acordó en la reunión de la Comisión de seguimiento ambiental de la aplicación del aeropuerto de Barcelona.

AENA, además, presentó un documento en donde se recogen el proceso y las variables que influyen en la toma de decisiones de los cambios de configuración. Estos, en términos generales, vienen condicionados, además, por la dirección y velocidad del viento, por otros factores meteorológicos como son la previsión o formación de tormentas en el aeropuerto o en las inmediaciones, visibilidad en la pista, altitud del techo de nubes y selladuras, etcétera. Por ello, se debe establecer la dirección y velocidad del viento como única variable para la determinación de un cambio de configuración que, en todo caso, siempre se realiza buscando la mayor seguridad de las operaciones. En función del acuerdo que, además, se ha firmado hoy por unanimidad, el Grupo Parlamentario Socialista anuncia su voto favorable a esa transaccional.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador Abreu.

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el senador José Burgos.

El señor BURGOS PÉREZ: Gracias, señor presidente.

Mi nombre es Ignacio Burgos. Somos tres Burgos en el Senado y no es fácil a veces distribuir el nombre a cada uno de ellos.

El Grupo Parlamentario Popular se congratula de que el resto de los grupos parlamentarios de esta comisión hayan aceptado íntegramente la enmienda de sustitución y que esta se haya ampliado con esta enmienda transaccional.

Para el Grupo Parlamentario Popular, los vecinos de Gavà, de Castelldefels, de El Prat, en general todos los ciudadanos que viven en las inmediaciones del aeropuerto de El Prat-Barcelona cuentan con el máximo respeto y despiertan la mayor de las sensibilidades en nuestro grupo y, además, así lo han venido explicitando los distintos concejales populares que viven y trabajan junto con las asociaciones de Gavà Mar o Castelldefels Mar en estos ayuntamientos.

Una de las quejas más frecuentes de los vecinos es que el logaritmo del ruido, que es lo que realmente se especifica en las tablas, no es el ruido puntual, de tal manera que tiene razón AENA cuando dice que el ruido no sobrepasa un determinado límite a lo largo del día, pero es evidente que los aviones tienen una cadencia entre aterrizaje y aterrizaje o despegue y despegue. Esos tiempos en los que no hay ruido también se computan. Por lo tanto, en un cierto momento puede existir un ruido francamente molesto, incluso insostenible para los vecinos, sin que el sistema homologado en la actualidad lo recoja de forma adecuada.

Por otro lado, el grupo técnico de trabajo sobre el ruido del aeropuerto de Barcelona se reúne con una periodicidad realmente lamentable. Se ha reunido últimamente, pero la periodicidad es muy lenta y parece indicar que no existe toda la buena voluntad que debería existir por parte de AENA o del Ministerio de Fomento para reunir al grupo de trabajo, en el que están representadas las administraciones locales que hemos comentado de Kabat y Castelldefels, entre otras, para informar de cuál es la situación real del ruido. Por eso nos congratulamos del cuarto punto, en el que se solicita que, en el seno de esta Comisión ambiental sobre el ruido en el aeropuerto de Barcelona, se comenten las incidencias que puedan existir.

Por otra parte, en la moción que presentaba el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de *Convergència i Unió*, habría que añadir, y en eso estamos de acuerdo todos —también el Grupo Parlamentario Socialista y desde luego nosotros, como consta en nuestra enmienda—, no solamente la agilidad, la practicidad y la eficiencia del aeropuerto de Barcelona, sino sobre todo la seguridad. Es evidente que la modificación de una componente a otra componente en el aeropuerto implica un retraso en la navegación, en la aproximación y en los despegues en el aeropuerto de El Prat-Barcelona, por una parte, y, por otra parte, se podría implicar en un momento dado a la seguridad.

Queremos que Barcelona tenga exactamente los mismos derechos que el aeropuerto de Barajas, en el que ya no operan aviones que originen grandes ruidos, sobre todo aviones procedentes de un área económica ya pasada pero que siguen volando, y que se prohíba el uso de esos aviones que producen un ruido muy superior al de los aviones comerciales más al uso.

Nos congratulamos del acuerdo alcanzado por todos los grupos políticos. Hay que tener muy en cuenta a los vecinos, a sus asociaciones y a los ayuntamientos que sufren más que gozan por los impactos del ruido del aeropuerto de Barcelona —El Prat, y deseamos que AENA ponga todos los medios y los recursos necesarios para que disminuya efectivamente el impacto del ruido sobre los habitantes de estas poblaciones.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, senador. Muchas gracias a todos los portavoces por sus intervenciones.

Me comunica el letrado de la comisión que ya obran en poder de la Mesa todas las enmiendas transaccionales.

Hay un portavoz que solicitaba un receso de cinco minutos.

Finalmente, hay una enmienda transaccionada por todos los grupos parlamentarios, que lo es de sustitución a la moción número 661/000121 del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de *Convergència i Unió*. ¿Se entiende aprobada esta moción con la transacción que la sustituye? (*Asentimiento*).

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Se levanta la sesión.

Eran las trece horas y quince minutos.

Edita: © SENADO. Plaza de la Marina Española, s/n. 28071. Madrid.
Teléf.: 91 538-13-76/13-38. Fax 91 538-10-20. <http://www.senado.es>.

E-mail: dep.publicaciones@senado.es.

Imprime: ALCAÑIZ-FRESNO'S - SAN CRISTÓBAL UTE
C/ Cromo, n.º 14 a 20. Polígono Industrial San Cristóbal
Teléf.: 983 21 31 41 - 47012 Valladolid

af@alcanizfresnos.com.

Depósito legal: M. 12.580 - 1961