

## Comisión de Fomento y Vivienda

161/001505

A la Mesa del Congreso de los Diputados

El Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, a instancia del diputado Joan Tardà i Coma, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente Proposición no de Ley sobre la toma de medidas para reducir el impacto acústico del aeropuerto del Prat para su debate en Comisión.

Exposición de motivos

El 30 de septiembre de 2004 entró en servicio la tercera pista del aeropuerto del Prat, hecho que provocó un cambio en las configuraciones de operación preexistentes, y generó insoportables molestias a los vecinos de determinados barrios de Gavà y de la ciudad de Castelldefels.

El 27 de octubre de 2005 entró en vigor la nueva trayectoria de control de área terminal (TMA) propuesta por AENA en la Comisión de Seguimiento Ambiental de la ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB). Lejos de mejorar la situación, los dos sonómetros de AENA situados en Gavà y los cuatro instalados en Castelldefels dan valores incluso más altos que con la anterior operativa, y rozan, gran parte de los días, el  $L_{eq(avió)}_{(avió)}$  de 65 dB que marca la legislación como máximo admitido. Además, el ruido se extiende a los núcleos urbanos de Castelldefels, Gavà i Begues, sin ser la solución óptima posible del Prat de Llobregat.

Anteriormente a la entrada en servicio de la tercera pista, la Federación de Asociaciones de Vecinos del Baix Llobregat había elaborado y presentado públicamente una propuesta de gestión de pistas. Propuesta que con el tiempo, y gracias a la PNL presentada por ERC en el Congreso de los Diputados el pasado 9 de febrero de 2005, se ha acabado convirtiendo en la base de la solución transitoria aprobada por unanimidad en la reunión de la CSAAB celebrada el 29 de noviembre de 2005 y en la que quedó demostrado que, sin dismi-

nuir la capacidad operativa del aeropuerto del Prat, era ambientalmente mucho mejor que la configuración actualmente vigente, propuesta por AENA. Esta propuesta fue aprobada por la unanimidad de los municipios circundantes al aeropuerto.

Actualmente se están haciendo las obras necesarias para aplicar esta propuesta global, que se prevé que funcione en el otoño de 2006; obras que ya estarían realizadas hace tiempo si las administraciones competentes hubieran hecho suya desde el principio la propuesta vecinal.

Actualmente, se podría pensar que el problema ya está solucionado y que la contaminación acústica y el impacto sobre los municipios afectados pronto dejarán de ser un problema. Pero esto no es así porque el aeropuerto está construyendo una nueva terminal entre las dos pistas paralelas con la que podrá hacer un salto cuantitativo en el número de pasajeros y operaciones, y que motivará un nuevo cambio en el TMA, dejando sin vigencia el transitorio acuerdo del pasado 29 de noviembre. En este sentido, el presidente de AENA compareció en la comisión de presupuestos del Senado el 24 de noviembre de 2005 y afirmó que la nueva terminal empezará a operar el primer trimestre de 2008.

Entre los vecinos afectados por las actividades del aeropuerto existe el temor que, cuando entre en funcionamiento la nueva terminal, quede sin efecto el trabajo acordado del pasado 29 de noviembre de 2005. El núcleo de la cuestión es que, si el aeropuerto pasa a operar con pistas independientes (las dos pistas paralelas para hacer tanto despegues como aterrizajes), tal como prevén los documentos de AENA, en lugar de pistas segregadas (una para despegues y otra para aterrizajes) como figura en la propuesta de los vecinos, pactada el pasado 29 de noviembre de 2005, la situación volvería a ser comparable a la vivida a partir del 27 de octubre de 2005. Es decir, que desde la puesta en marcha de la propuesta pactada con las entidades vecinales hasta la puesta en marcha de la nueva terminal, habrá pasado sólo un año y medio de tranquilidad para los vecinos/as.

Ante esta situación previsible, y de la lógica inquietud de los vecinos y vecinas de los municipios afectados por la actividad del aeropuerto, el Grupo Parlamentario de ERC formula la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Reconocer que la solución pactada el pasado 29 de noviembre para el periodo transitorio 2006-2008, aprobada por la unanimidad de los municipios afectados y las administraciones competentes, es ambientalmente más beneficiosa que la originalmente propuesta por AENA.
2. Advertir que, si en el momento de la entrada en funcionamiento de la nueva terminal del aeropuerto del

Prat se abandona la solución pactada el 29 de noviembre de 2005, basada en la operación con pistas segregadas, y si se pasa a operar con pistas independientes, se volverá a una situación insostenible para los vecinos de los municipios afectados.

3. Buscar con AENA y el resto de administraciones competentes, de acuerdo con los ayuntamientos afectados, una solución definitiva para los problemas de ruidos de los aviones que operan en el aeropuerto del Prat que mantenga el pacto del pasado 29 de noviembre de 2005, basado en la propuesta vecinal de operación con pistas segregadas.

4. Acordar remitir esta declaración a los ayuntamientos afectados, al Ministerio de Fomento, al Ministerio de Medio Ambiente, al Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya, al Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya y a AENA.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 27 de febrero de 2006.—**Joan Tardà i Coma**, Diputado.—**Joan Puigcercós i Boixassa**, Portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC).