



## **SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÁ AL DPTO. DE NAVEGACIÓN AÉREA DE AENA (II)**

El Ayuntamiento de Gavá a través de la OMSA (Oficina Municipal de Seguimiento del Aeropuerto) tras estudiar la información aportada y los argumentos expuestos en la 12ª del GTTR expone lo siguiente:

- 1- A lo largo de todo el año 2006 los GTTR vinieron trabajando concienzudamente en la elaboración de procedimientos de atenuación de ruido en el conocimiento de la implantación del nuevo escenario de cambio de rol de pistas inaugurado el 26 de octubre de 2006. En términos generales dichos trabajos terminaron por concretarse en un Documento Borrador de consenso y que reflejaba evidentes beneficios medioambientales mediante la definición de procedimientos aeronáuticos plenamente válidos, operativos y de uso común en numerosos aeropuertos europeos.
- 2- Dicho Documento Borrador fue entregado en redacción definitiva adjunto al acta de la 9ª reunión del GTTR de fecha 26 de mayo de 2006, con la explicación plenamente razonada de que dicho texto tan sólo precisaba para su total validación de la aprobación por parte de la DGAC, última instancia competente a este respecto.
- 3- Con posterioridad a esta fecha y para sorpresa de los integrantes del GTTR -como bien refleja el acta de la sesión 10ª- aparece publicada la Circular operativa 1/2006 de Disciplina de Tráfico aéreo para el aeropuerto de Barcelona estableciendo en 3500 ft. la altitud mínima para poder desviar los tráfico de las trayectorias nominales establecidas en SID, cuando dicha altitud era hasta ese momento de 6000 ft. según publicaba por aquel entonces el AIP en vigor, así como también inferior al procedimiento contemplado en el Documento Borrador ya referido y aprobado por el GTTR, con el consiguiente perjuicio acústico que tal medida entrañaba.
- 4- Por último y según la información aportada en el reciente y último 12º GTTR, Navegación Aérea informa de un procedimiento en trámite de aprobación ajeno a los contemplados en el Documento Borrador inicial, estableciendo en 3 NM fuera de costa la distancia para poder iniciar el desvío de las rutas establecidas. Ante la petición de explicaciones por lo novedoso y perjudicial a efectos sonoros de esta alteración, se contestó argumentando la flexibilidad operativa que tal procedimiento aporta (afirmación absolutamente cierta) y asociando dicha flexibilidad con la necesidad de aumentar la capacidad aeroportuaria.
- 5- Como asimismo quedó contestado durante el GTTR por parte de los representantes de la Oficina que esto suscribe, cuando se aborde el tema de la problemática de un aumento en la capacidad del Aeropuerto, sin duda alguna el Ayuntamiento de Gavá será evidentemente flexible como hasta el momento ha venido demostrando, siempre que esto contribuya al mantenimiento de la configuración de pistas segregadas (semi-mixtas). Pero en tanto en cuanto nos encontremos en el actual escenario que aún se prolongará más de un año y en el que la capacidad no es un parámetro limitativo, resulta innecesaria una iniciativa que de una parte no ha sido consultada ni consensuada en el GTTR y por otra resulta medio ambientalmente perjudicial.



Es por ello que en base a los argumentos arriba expuestos elevamos al departamento de Navegación Aérea de AENA la siguiente solicitud:

- 1- Instar a la DGAC para aprobar con la mayor celeridad posible los procedimientos establecidos en el Documento Borrador ya citado, más en particular los que tienen incidencia directa sobre el impacto acústico, a saber:
  - Aprobación del NADP 1 tal como aparece redactado en la propuesta.
  - Aprobación de la prohibición de aproximaciones visuales en circuito izquierda a las pistas 07 L/R, ni circuito de derecha a las pistas 25 L/R.
  - Aprobación del procedimiento de altitud mínima para desvíos de la trayectoria nominal en procedimientos SID, estableciendo ésta en 6000 ft como se contemplaba con anterioridad a la entrada en vigor de la circular 1/2006.