



## SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ A AENA EN CUANTO A POLÍTICA DE ASIGNACIÓN DE SLOTS AEROPORTUARIOS

### EXPOSICIÓN :

El Ayuntamiento de Gavà a través de la OMSA (Oficina Municipal de Seguimiento del Aeropuerto) expone lo siguiente:

Como es bien sabido el Grupo de trabajo técnico de ruido – GTTR - dependiente de la CSAAB viene debatiendo, si bien con más demora de la que sería deseable, sobre el asunto de la capacidad máxima de operación con el actual modelo de pistas segregadas (semi-mixtas) y el de pretendida implantación a partir de la inauguración de la nueva terminal Sur - NTS - de pistas independientes (mixtas).

Si bien los resultados oficiales de dicho estudio encomendados a AENA parecen retrasarse, esta Oficina dispone ya de datos iniciales de referencia en base a estudios realizados mediante la herramienta SIMMOD (homologada por la FAA para el estudio de capacidades aeroportuarias) en los que las cifras barajadas contrastando ambos modelos son próximas entre sí y en porcentajes inferiores al 10% de capacidad en favor de la configuración de uso de pistas mixtas en los supuestos más desfavorables.

Es a este respecto que este Ayuntamiento como ya expresó en la 10ª reunión del GTTR y tal y como refleja el acta de la misma: “El Ayuntamiento de Gavà entiende que los programas de simulación darán resultados, pero que, más allá del ámbito técnico, existen otros marcos en los que trabajar, como por ejemplo, en equilibrar llegadas y salidas, o en conseguir una distribución de operaciones equilibrada a lo largo del día.”

quiere hacer una serie de consideraciones de interés:

1- Como refleja la doctrina al uso y ya refería el estudio realizado por la asesoría técnica de este Ayuntamiento " **Estudio del balance entre la capacidad y la protección medioambiental**" de marzo de 2006, sería un error evaluar el concepto de riqueza generada por el aeropuerto de Barcelona en base a un parámetro de significación evidentemente relativa como es el de número de operaciones por hora, siendo enormemente más definitorio el parámetro de operaciones por día o incluso operaciones por año.

2- La experiencia y el uso común de operación del Aeropuerto de Barcelona hasta la fecha, demuestra la **escasez si no inexistencia** de ningún tipo de políticas ni procedimientos de asignación equilibrada de slots con el propósito de generar un reparto racional de los mismos a lo largo de las distintas franjas horarias del día, lo cual genera unas elevadísimas demandas de operación en horas punta, habitualmente las primeras de la mañana como significativas, y sin embargo unas tasas de tráfico mínimas durante los periodos valle.



3- Dado el enorme interés y las posibilidades de negocio que en el crecimiento del Aeropuerto de Barcelona parecen vislumbrarse y **por el cual apostamos desde este Ayuntamiento inequívocamente**, no parece una hipótesis desechable el considerar que en horas punta a partir de la puesta en funcionamiento de la NTS pudiesen alcanzarse demandas de slots por parte de las compañías aéreas en torno a las cifras de capacidad máxima, incluso las correspondientes a uso de pistas mixto. Y sin embargo también resulta previsible en línea con la actual gestión aeroportuaria la existencia de mayoritarias franjas de ocupación muy por debajo de los índices superiores, o lo que es lo mismo, enormes desequilibrios entre las horas pico y las horas valle con el consiguiente desperdicio de generación de riqueza que ello supone.

4- De idéntica manera el modelo aeroportuario que este Ayuntamiento defiende de pistas segregadas (semi-mixtas) precisa para su optimización y plena eficacia de dos requisitos imprescindibles: **el reparto equitativo de slots** a lo largo de franjas horarias diversas en descargo de horas pico y a favor de horas valle y **muy especialmente la distribución equilibrada de la capacidad declarada entre salidas y llegadas** de tráficos, en el conocimiento de que un desequilibrio significativo de este parámetro (véase número muy superior de llegadas sobre salidas) dotaría al modelo que propugnamos de mucha mayor inestabilidad.

5- Las herramientas y distintas políticas para aplicar estos criterios son sobradamente conocidas y de uso común en los numerosos aeropuertos de todo el mundo que se enfrentan a problemáticas de aumento de capacidad, aunque no son de empleo habitual en los aeropuertos de nuestro territorio (**políticas de precios variables, subasta, mercado secundario, etc.**) siendo ésta, a nuestro entender, una asignatura pendiente en cuanto a gestión aeroportuaria y que de aplicarse para el caso del aeropuerto de Barcelona supondría una experiencia pionera situando a nuestra infraestructura en la estela de actuación de los grandes aeropuertos europeos y mundiales (Hethrow, San Francisco, etc).

#### SOLICITUD :

Es por todo ello que la OMSA en nombre del Ayuntamiento de Gavà solicita:

1 - **La convocatoria de una sesión del GTTR de carácter monográfico** y a la mayor brevedad posible para informar en dicho foro de las políticas que se están desarrollando **en relación con la asignación de slots** en el aeropuerto de Barcelona tanto actuales como a partir de la entrada en funcionamiento de la NTS, **para posteriormente elevar a la CSAAB las conclusiones extraídas y las posibles líneas de actuación.**

2 – La consideración para estudio de la necesidad expuesta en el epígrafe 4 de ahondar en los requisitos en él planteados de **reparto equitativo de slots y distribución equilibrada de la capacidad declarada entre salidas y llegadas** para permitir la viabilidad del modelo defendido por este Ayuntamiento y que desde esos parámetros estamos convencidos que aún simultáneamente la posibilidad de un crecimiento sobresaliente del aeropuerto de Barcelona y un extraordinario respeto medioambiental.