

RESUM ESTADÍSTIC ANUAL DE LES CONFIGURACIONS UTILITZADES EN EL
DARRER ANY A L'AEROPORT DE BARCELONA

Octubre 2007

Un cop transcorregut el primer any des del canvi de rol de pistes, es pot realitzar una valoració al respecte de les configuracions utilitzades a l'Aeroport de Barcelona.

Com ja hem explicat en d'altres ocasions, a l'Aeroport de Barcelona hi ha definides les configuracions preferents (que minimitzen l'impacte acústic) i que s'utilitzen sempre i quan les condicions meteorològiques ho permeten.

En aquest sentit l'OMSA ha realitzat un seguiment durant tot l'any i hem pogut observar algunes irregularitats en l'aplicació de l'excés de configuració EST a causa de la interpretació flexible que la normativa actual permet. L'Ajuntament ha sol·licitat en reiterades ocasions la minimització de les configuracions no preferents, com per exemple en l'11é GTTR i recordem que en la darrera CSAAB es va assolir l'acord d'analitzar les variables que obligaven els canvis de configuració, per tal de poder-les acotar més clarament.

Cal dir però, que les configuracions preferents diürnes i nocturnes són molt diferents: en període diürn tenim configuració Oest preferent, mentre que en període nocturn en tenim EST i a més a més, en període diürn s'utilitzen les pistes que són paral·leles a mar mentre que en període nocturn s'utilitza la pista creuada. Ateses aquestes diferències, els percentatges d'ús (reals i previstos) de la configuració diürna i nocturna no poden ser els mateixos. Sobre la configuració diürna, sí que se'n tenia històric, perquè l'Aeroport habitualment funcionava amb les mateixes pistes. Però, en canvi, per a la nocturna no es va poder determinar aquesta previsió d'ús.

Prèviament a la implantació del canvi de rol de pistes, AENA va fer un estudi de com evolucionaven aquestes variables en el transcurs de 10 anys, amb la finalitat de calcular una estimació del tant per cent d'ús de la configuració preferent sobre la no preferent. Un cop finalitzat aquest estudi es va definir un 85 % de configuració preferent i un 15 % de configuració no preferent, per a període diürn.

Al llarg d'aquest any, hem anat publicant aquest tant per cent de configuració utilitzat i hem vist com en alguns mesos es superava la xifra estimada i en d'altres la millorava, com és evident, en dependre de causes

Ajuntament de Gavà
Oficina Municipal
de Seguiment de l'Aeroport

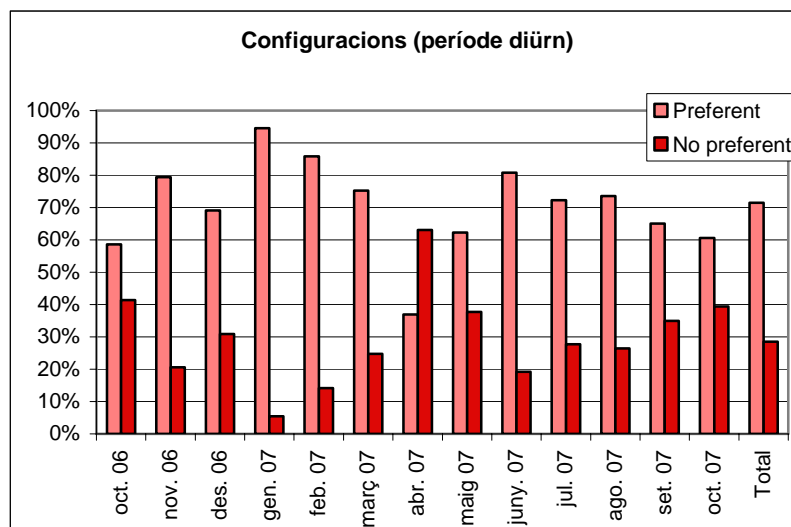
meteorològiques. Les condicions meteorològiques són variables en el temps i per tant no es reproduïxen exactament cada any.

A continuació presentem les estadístiques extreïdes durant aquest any, en les quals avaluem, mes a mes, des de l'octubre de 2006, les configuracions utilitzades en període diürn i nocturn.

Distribució estadística en període diürn:

Com es pot comprovar la distribució estadística de l'ús de no preferents és predominant en els mesos d'abril, maig, setembre i octubre. Val a dir que durant aquests mesos predominen els canvis climatològics que afecten directament els usos de pistes de l'aeroport.

D'altra banda, destaquem que l'estadística total no es correspon exactament a la prevista inicialment, que recordem que estava extreïda de la mitjana de 10 anys i que, per tant, si no hi ha un canvi climàtic significatiu, aquesta estadística que avui presentem anirà tendint a la prevista.



NOTA: Els mesos d'octubre, tant del 2006 com del 2007, no corresponen a mesos complets.

Ajuntament de Gavà
Oficina Municipal
de Seguiment de l'Aeroport

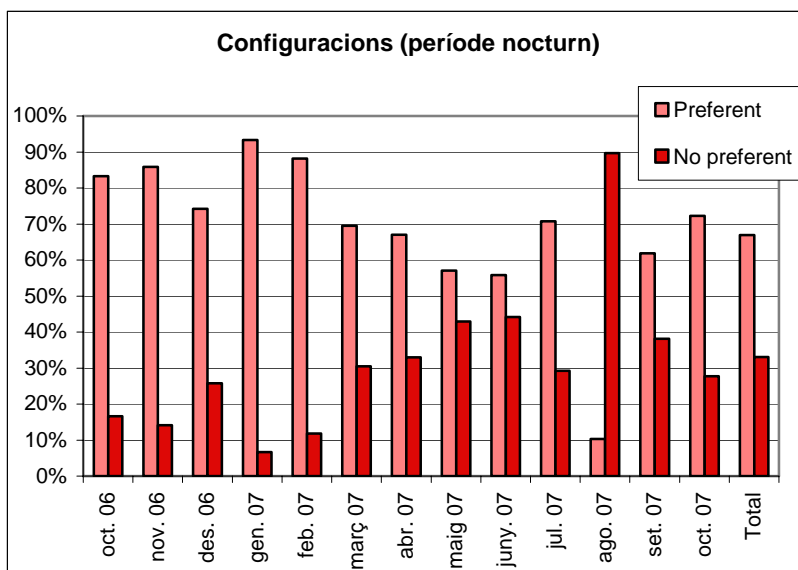
Distribució estadística en període nocturn:

Respecte les configuracions nocturnes, encara no disposem de l'estadística anual, atès que es van iniciar el 15 de febrer de 2007, tal com ja vam avançar.

Per tant, el que es veu representat en el gràfic són les configuracions preferents i no preferents, tenint en compte que al febrer aquestes van canviar.

Com es pot observar, el mes d'agost no és significatiu per a l'estadística, perquè aquest augment de configuració no preferent, no correspon a condicions meteorològiques si no a les obres que es van produir a l'aeroport durant aquest mes.

D'altra banda, també cal considerar que a causa de les obres d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona que s'han executat durant tot l'any, s'han produït tancament de pistes en període nocturn en diverses ocasions i aquest fet ha alterat l'estadística, que recordem altre cop, pel qual no disposàvem de cap referència.



NOTA: El mes d'agost es veu alterat pel període d'obres que es van executar durant la nit.

Ajuntament de Gavà
Oficina Municipal
de Seguiment de l'Aeroport

Distribució estadística de les configuracions utilitzades a l'Aeroport en el període d'un any:

La distribució estadística dels diferents usos de pistes (configuracions) que s'han dut a terme en el darrer any es representen a continuació.

Com podem observar, l'ús predominant de l'Aeroport de Barcelona és el de configuració OEST amb aterratges per la primera pista (25R) i enlairaments per la tercera pista (25L) amb viratge a mar.

Les configuracions WLL, WRS, ENL i ENR junt amb la configuració WRL, són configuracions que no impliquen un major grau de la contaminació acústica i que, per tant, són també beneficioses pel territori.

CONFIG.	Aterratges	Enlairaments	% d'ús
WLL	25L	25L	12,2%
WLR	25L	25R	0,6%
WRL	25R	25L	49,7%
WRS	25R	20	3,9%
ELL	07L	07L	1,4%
ELR	07L	07R	19,6%
ERL	07R	07L	0,1%
ERR	07R	07R	0,1%
ENL	02	07L	0,9%
ENR	02	07R	11,3%