

**INFORME RESPUESTA A LA SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ
(ACUERDO nº 26 ADOPTADO EN LA SESIÓN DE LA JUNTA DE
GOBIERNO LOCAL DE ESTE AYUNTAMIENTO CELEBRADA EL 27 DE
FEBRERO DE 2007) A AENA PARA QUE CONVOQUE UNA NUEVA
REUNIÓN DEL GRUPO DE TRABAJO TÉCNICO DE RUIDO (GTR).**

Antecedentes

Este informe es respuesta a la solicitud del Ayuntamiento de Gavà a Aena para que convoque una nueva reunión del Grupo de Trabajo Técnico de Ruido (GTR) en la que se aporten unos estudios iniciales ya solicitada, con sus resultados, y se dé la mayor celeridad al resto de estudios sobre escenarios que Aena tenga a bien considerar.

Se procede a continuación a dar respuesta a las dos solicitudes transmitidas por el Ayuntamiento de Gavà.

Informe

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

1. De la revisión de anteriores actas del GTR, se transcriben a continuación párrafos hierales con la consignación de sus fechas respectivas:
 - 6º GTR, 13 de diciembre de 2005, Apartado 5: *El Ayuntamiento de Gavà hace constar en acta su intención de abordar durante el próximo año el uso de pistas segregadas (con cambio de rol) en el aeropuerto de Barcelona tras la puesta en explotación del Nuevo Terminal Sur.*
 - 7º GTR, 18 de enero de 2006, Apartado 5: *el Ayuntamiento de Gavà solicita los mismos ruegos expresados en la última reunión: abordar durante el próximo año el uso de pistas segregadas (con cambio de rol) en el aeropuerto de Barcelona tras la puesta en explotación del Nuevo Terminal Sur.*
 - 8º GTR, 7 de marzo de 2006: *no se insiste en idéntico tema por evitar la reiteración y extenderse la reunión más allá del tiempo previsto por los asuntos prioritarios tratados en aquella ocasión.*
 - 9º GTR, 26 de mayo de 2006, Apartado 5: *Estudios para la operación del aeropuerto tras la entrada en funcionamiento de la Nueva Terminal Sur: Aena pide que conste en acta la necesidad de comenzar a realizar estos estudios para que se empiece el trabajo en las respectivas áreas.*
 - 10º GTR, 6 de julio de 2006, Apartado 5: *Estudios para la operación del aeropuerto tras la entrada en funcionamiento de la Nueva Terminal Sur: El grupo de trabajo esperará a disponer de los estudios del día tipo para continuar con los trabajos relativos a la operación tras la entrada en funcionamiento de la Nueva Terminal Sur. Puesto que se espera que el estudio del día tipo esté finalizado para septiembre, se posponen los trabajos hasta dicha fecha.*

- 11º GTTR, 16 de noviembre de 2006, Apartado 4: *‘Nuevos estudios para la operación del aeropuerto tras la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur. Transición espera que el estudio del día tipo para el año 2009 (fecha de la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur) esté disponible para finales del presente año.’*

Y en distintos párrafos:

- *‘Por tanto, se deberán realizar estudios de distintos escenarios (cuyo estudio Aena ya ha comenzado)’*
- *‘Navegación Aérea informa que trasladará a los responsables del área correspondiente las simulaciones a realizar. No obstante, señala que la realización de estas simulaciones requiere un periodo considerable de tiempo, por lo que se deben minimizar los escenarios a estudiar mediante las herramientas de simulación. En respuesta a la pregunta sobre el tiempo necesario para llevar a cabo el estudio de rotura del nuevo escenario del cambio de rol, Navegación Aérea explica que será más sencillo que realizar el estudio del nuevo escenario, puesto que requerirá únicamente actualizar el día tipo considerado. A este respecto, Transición espera que el estudio del día tipo para el año 2009 (día fecha de la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur) esté disponible para finales del presente año.’*

Desde la aprobación del cambio de rol de pistas como nueva operativa para la minimización del impacto acústico sobre las poblaciones del entorno del Aeropuerto de Barcelona, Aena ha sido consciente de la necesidad de realizar los estudios pertinentes sobre la viabilidad de la continuidad del cambio de rol de pistas tras la puesta en marcha de la Nueva Terminal Sur (NTS).

Es por ello que ya en la 9ª reunión del GTTR dependiente de la CSAAR (celebrada el 25 de junio de 2006, 4 meses antes de la puesta en marcha del cambio de rol de pistas), Aena planteó la necesidad de comenzar a estudiar las futuras afecciones con la entrada en servicio del Nuevo Terminal.

En esta misma reunión, Aena trasladó al GTTR la necesidad de comenzar a trabajar en la elaboración de propuestas para el nuevo escenario, e informó de que las asignaciones de tráfico a la NTS influirían en gran medida en los estudios aproximados de capacidad y viceversa, afirmación ésta recogida también en el acta de la citada reunión.

Por tanto, desde el comienzo del planteamiento de estos trabajos Aena dejó constancia de la necesidad de disponer de ciertos datos de partida para poder realizar los estudios que este GTTR debe afrontar. Dado el amplio periodo de tiempo existente hasta la puesta en marcha de la NTS, es comprensible que parámetros que son de gran relevancia estén todavía sin definir, lo que ha hecho que las fechas de comienzo de los trabajos del GTTR se retrasasen.

Posteriormente, en la 10ª reunión del GTTR Aena explicó que el marco temporal existente permite disponer de cierta flexibilidad en las fechas, y recalco la importancia que tendrá en la realización de los estudios la asignación de terminales.

En la 11ª reunión del GTTR (celebrada el 16 de noviembre de 2006), volvió a abordarse la realización de los estudios de capacidad para la puesta en

explotación de la Nueva Terminal Sur. En ella Navegación Aérea señaló que la realización de las simulaciones a llevar a cabo requiere un periodo considerable de tiempo. Por ello, aunque el estudio de rotura del nuevo escenario del cambio de rol será más sencillo de realizar, se estimó necesario un periodo de 1 año para simular los diferentes escenarios, siempre que se mantengan en el entorno de la propuesta de Aena y se disponga de los datos necesario para ello.

En la citada reunión, se emplazó a la 12ª reunión el comenzar a fijar los escenarios intermedios a analizar para la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur. Asimismo, se estimó que el día tipo para el año 2009 estaría disponible para finales del 2006 (finalmente lo estuvo para enero de 2007), pero se recordó que todavía no estaba definido un día tipo para el año 2012, que también será necesario para alimentar las nuevas simulaciones que se deben realizar.

Tras esta reunión, Aena ha trabajado en la preparación de los escenarios a estudiar para la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur. En esta línea de trabajo, presentó un borrador de propuesta en la 12ª reunión del GTTR (celebrada el 6 de febrero de 2007). Informó, además, sobre la necesidad únicamente de 5 meses para la realización de los estudios una vez se dispusiese de la asignación de compañías, hito éste imprescindible para poder comenzar los estudios correspondientes.

Finalmente, Navegación Aérea informó que ya se había comenzado la recogida de datos para alimentar la herramienta y poder así modelizar los distintos escenarios, fase previa necesaria para la realización de los estudios planteados en el GTTR.

Por tanto, Aena ha comenzado, desde antes de la puesta en marcha del cambio de rol de pistas, los trabajos previos para la realización de los estudios necesarios para la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur, aunque el comienzo de los mismos se ha visto retrasado por un factor determinante, como lo es el retraso en la asignación de compañías para este nuevo periodo en el Aeropuerto de Barcelona.

- 2. Por otra parte, Aena informó en el 12º GTTR que en caso de haber podido comenzar los estudios en enero, estos habrían estado finalizados para finales de mayo del presente año, pero dado que hasta el 30 de marzo del 2007 no se dispondrá de las asignación de compañías en la NTS, hasta esta fecha no se comenzarían los estudios correspondientes.*

Además de esto, Aena presenta cuatro escenarios de estudio...

En efecto, Aena informó, en la 12ª reunión del GTTR celebrada el 6 de febrero de 2007, que en caso de haber dispuesto de la asignación de compañías en enero, los estudios necesarios hubieran estado finalizados para finales de mayo de 2007. Explicó además la no disponibilidad de la asignación de compañías hasta el 30 de marzo de 2007, lo que no permitiría comenzar los estudios correspondientes.

En la actualidad, la fecha de asignación de compañías se ha visto retrasada hasta el 1 de septiembre de 2007, por lo que los resultados de las simulaciones correspondientes no estarán disponibles hasta una fecha posterior a ésta.

En relación a los cuatro escenarios de estudios planteados por Aena, se explicó que los escenarios presentados constituirían el borrador de propuesta elaborado por Aena, no siendo estos inamovibles.

3. *De la lectura detallada de los extractos del punto 1 del presente escrito, más allá del lapso de tiempo de un año y 2 meses transcurrido desde que se aborda por primera vez el tema en cuestión sin ningún resultado efectivo a día de la fecha, parecen desprenderse contradicciones y demoras que en todo este proceso concurren por parte de Aena y que los párrafos subrayados irían a resaltar.*

En efecto, el lapso de tiempo transcurrido desde las primeras solicitudes en relación a los estudios para el periodo posterior a la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur ha sido superior a un año. Pero es hecho destacar que, en este periodo de tiempo, Aena y los integrantes del CITR han centrado sus trabajos en lograr que el cambio de rol de pistas, tuviera lugar de forma satisfactoria, sin dejar de lado el dar los primeros pasos para la realización de estos estudios (con la definición del día tipo para el año 2008, del borrador de los escenarios a estudiar, la recopilación previa de información, etc.)

Se debe tener presente, no obstante, el considerable periodo disponible todavía hasta la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur (cuya puesta en operación está prevista para noviembre de 2008, requiriéndose un posterior periodo para pruebas y traslado), y la dificultad para disponer de ciertos parámetros para poder realizar los estudios.

A pesar de estas dificultades, y de las demoras que han tenido lugar en el proceso, Aena ha mostrado en todo momento una total transparencia con los Ayuntamientos implicados, transmitiéndoles la información a medida que ha ido disponiendo de la misma.

4. *Si bien es cierto que la asignación de las diferentes compañías y por tanto la diversidad de flota de aeronaves operando desde la NTS es un factor que incide en la exactitud del día tipo a contemplar y por tanto del resultado en la capacidad aeroportuaria, no lo es menos que dicha incidencia es de carácter menor comparado con otros factores esenciales: estructura física de pistas y calles de rodaje, reglas de separación entre tráfico, procedimientos para intercalar salidas y llegadas y tiempo entre ambos; flota prevista (no tanto su distribución).*

Merece también ser mencionada aquí la agilidad con que se desarrollaron los múltiples estudios de capacidad, en especial los iniciales, cuando se abordó el problema del cambio de rol de pistas, siendo numerosos y complejos los parámetros que intervenían en aquella ocasión.

Asimismo y en sintonía con el propio enunciado de Aena: 'el estudio de rotura del nuevo escenario del cambio de rol será más sencillo...' coincidimos



Plenamente en, al menos, la simplicidad de unos estudios relativos al escenario actualmente en vigor, y que entendemos a día de hoy deberían contar ya con algún resultado aproximativo en cuanto a su capacidad máxima o aproximada. En definitiva creemos injustificado el hecho de que no se cuente todavía con un solo dato efectivo de capacidad para ningún escenario, y en el último GTTR aún se estén bajando cuales son los escenarios posibles, cuando dicha cuestión resulta del todo obvia y se incorporen parámetros inútiles que dotan al problema de una complejidad de fondo inexistente.

Desde esta Oficina se entiende que los resultados de unas primeras simulaciones no deberían pretender ser si no aproximativos y sobre ellos ir realizando posteriores aportaciones para optimizar el modelo y conseguir una mayor precisión y elevar la capacidad admisible.

Ciertamente, la asignación de compañías no es el único parámetro que se debe tener en cuenta para la realización de los estudios de simulación de los distintos escenarios, pero sí resulta un parámetro clave, puesto que condiciona la asignación de tácticos por terminales, que es necesaria para poder llevar a cabo los mismos.

A este respecto, cabe destacar que en los estudios que concluyeron con la aprobación del cambio de rol de pistas no existía la complejidad que supone la incorporación de una nueva Terminal en el escenario de estudio, lo que permitió que estos fueran realizados en un periodo menor.

Además, cabe resaltar el lapso de tiempo existente todavía hasta la puesta explotación de la Nueva Terminal Sur, escenario para el cual se está trabajando, y que tendrá lugar en el 2009.

A modo de referencia, la asignación de terminales para el Aeropuerto de Madrid-Barajas tuvo lugar en noviembre de 2004 (año y 2 meses antes de la apertura), por lo que la fecha de septiembre de 2007 para disponer de la asignación de compañías en el Aeropuerto de Barcelona se estima razonable.

En definitiva, y dada la trascendencia de los estudios a realizar (puesto que en base a ellos la CSNAB deberá decidir sobre la futura operación en el Aeropuerto de Barcelona), se considera adecuado esperar a disponer de la asignación de compañías para la realización de los estudios en proceso, para que de este modo los resultados obtenidos sean fiables y recojan la realidad de los distintos escenarios.

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

5. *"Que a la mayor brevedad posible se convoque un GTTR en el que dando respuesta al compromiso asumido en la 10ª sesión se aporten unos estudios iniciales con sus resultados correspondientes, al menos respecto al escenario en vigor del cambio de rol de pistas con NTS."*

En relación a la fecha en la que poder disponer de unos resultados concretos sobre los estudios realizados, en ningún momento el GTTR ha establecido una fecha para poder disponer de ellos, puesto que su realización depende, en cierta

medida, de factores externos que pueden modificar los marcos temporales inicialmente planteados.

Además, tal y como consta en el acta de la 12ª reunión, algunos Ayuntamientos integrantes del GTTR han solicitado que estos estudios se hagan con calma. Esto permitiría realizar unos estudios contemplando todos los parámetros implicados, obteniéndose los resultados de los mismos en fechas que son razonables frente al escenario objeto de estudio.

6. *Que se dé mayor celeridad al resto de estudios sobre escenarios que Aena tenga a bien considerar, no sin hacer hincapié en lo transmitido por parte del Ayuntamiento de Gavà en el 12º GTTR en el sentido de considerar fuera de lugar el estudio de los escenarios denominados 2 y 3, por corresponder a configuraciones no pertinentes y especialmente en contradicción con la propia voluntad de Aena en el sentido de 'minimizar los escenarios a estudiar'.*

En los escenarios presentados, se aclaró la necesidad de estudiar el escenario 2 (cambio de rol sin NTS) para conocer la situación en que se hallará el Aeropuerto de Barcelona antes de la puesta en explotación de la NTS. Se explicó también que éste no será un escenario determinante para la elección de la configuración de operación tras la puesta en explotación de la NTS, relegándolo a los últimos escenarios a analizar, para no entorpecer así la realización del resto de estudios.

Por tanto, Aena ha mantenido su criterio de minimizar los escenarios a estudiar para la toma de decisión sobre la operativa en el Aeropuerto de Barcelona tras la puesta en explotación de la NTS: únicamente ha definido un escenario que considera necesario estudiar, que no será un obstáculo para disponer de los resultados de los escenarios de mayor interés.

Una relación al escenario 3 de estudio (escenario de Aena, sin cambio de rol de pistas), se considera que es necesario disponer de escenarios con los que comparar el del cambio de rol de pistas, y de ahí su estudio aunque, igual que para el escenario 2, Aena priorizará los estudios a realizar en base a su relevancia, por lo que éste realizará con posterioridad a los escenarios 1 y 4.

En Madrid, 17 de abril de 2007