



**INFORME RESPUESTA A LA SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ
(ACUERDO nº 25 ADOPTADO EN LA SESIÓN DE LA JUNTA DE GOBIERNO
LOCAL DE ESTE AYUNTAMIENTO CELEBRADA EL 27 DE FEBRERO DE 2007)
A Aena, EN RELACIÓN A LA PETICIÓN DE QUE Aena INSTE A LA DIRECCIÓN
GENERAL DE AVIACIÓN CIVIL A APROBAR DETERMINADOS
PROCEDIMIENTOS DE ATENUACIÓN DE RUIDO**

Antecedentes

Este informe es respuesta a la solicitud del Ayuntamiento de Gavà a Aena, en relación a la petición de dicho Ayuntamiento para que Aena inste a la Dirección General de Aviación Civil a aprobar determinados procedimientos de atenuación de ruido contenidos en el documento entregado adjunto al Acta Definitiva de la 10ª Reunión del GTTR, de 6 de julio de 2006.

Se procede a continuación a dar respuesta a lo expuesto en dicha solicitud por el Ayuntamiento de Gavà a través de la OMSA (Oficina Municipal de Seguimiento del Aeropuerto).

Informe

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

- 1. A lo largo de todo el año 2006 los GTTR vinieron trabajando concienzadamente 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 solo 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 3.500 ft. la altitud mínima para poder desviar los tráfico de las trayectorias nominales establecidas en SID, cuando dicha altitud era hasta ese momento de 6.000 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 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 abordó el tema de la problemática de un aumento en la capacidad del Aeropuerto, sin duda alguna el Ayuntamiento de Gavà 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.*

En efecto, a lo largo del año 2006, los integrantes del G1TR trabajaron en la elaboración de procedimientos de atenuación de ruido para el escenario de cambio de rol de pistas (que finalmente fue inaugurado el 26 de octubre de 2006). De este trabajo surgió el Documento Borrador, adjuntado al acta de la 10ª reunión del G1TR celebrada el 6 de julio de 2006 "propuesta textos ATP cambio de rol", que recogía el trabajo realizado.

En esta misma reunión del GTTR, Navegación Aérea informó sobre la publicación (el 23 de mayo del 2006) de la Circular Aeronáutica 1/2006 de Disciplina de Tráfico Aéreo, que incluía ciertos aspectos de los trabajados por el GTTR, pero modificaba la altura mínima a partir de la cual las aeronaves pueden solicitar abandonar las trayectorias nominales.

Esta circular, fue publicada tras un periodo considerable de alegaciones, en los cuales Aena transitó a la Dirección General de Aviación Civil la necesidad de especificar que no se deberían permitir solicitudes en los cambios sobre los procedimientos hasta haber alcanzado los 6.000ft de altitud (punto éste que fue aclarado por Aena en la 11ª reunión del GTTR).

Una vez publicada la circular estableciendo la altura de 3.500 ft como altura hasta la cual las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal, Navegación Aérea tuvo que reflejar lo que esta establecía en los textos del ATP, lo que tuvo lugar el 3 de agosto de 2006, puesto que se le indicó debía trasponer el texto de la Circular de forma exacta.

Para solucionar esta nueva situación, y debido al importante tiempo de espera necesario hasta la publicación de la corrección de la circular publicada, Aena propuso la publicación de una nueva Circular de Disciplina de Tráfico Aéreo, adaptada al cambio de rol de pistas, y cuyos aspectos fundamentales se recogían en el acta de la 11ª reunión del G1TR. Esta propuesta, difería ligeramente del texto incluido en el Documento Borrador adjuntado al acta de la 10ª reunión del G1TR, hecho éste que no fue detectado en su momento por Aena. Éste fue el único motivo por el cual no se informó a los Ayuntamientos del mismo y no se trató de llegar a un consenso de todos los implicados.

Esta circular, se halla todavía en fase de tramitación, aunque la Dirección General de Aviación Civil hizo varios comentarios a la propuesta realizada por Aena, que se trasladaron a la 12ª reunión del GTTR. De los comentarios realizados por la DGAC, se dedujo que el primer punto de la propuesta de Aena recogida en el acta de la 11ª reunión del GTTR sí será incluido en la Nueva Circular Aeronáutica. Por el contrario, el 2º y el 3º punto de dicha propuesta no serán incluidos por la DGAC en la Nueva Circular. Dado que ambos se encuentran incluidos en el ámbito de las competencias de Aena para el establecimiento de procedimientos operacionales en el Aeropuerto, Aena podrá publicarlos en el AIP como procedimientos operacionales para el Aeropuerto de Barcelona.

En relación a establecer una distancia de 3 millas para poder abandonar la trayectoria nominal, el texto exacto propuesto por Aena, es el siguiente: "Las aeronaves deberán seguir la trayectoria nominal hasta haber superado los 6.000 pies de altitud, a menos que se encuentren sobre el mar, a más de 3.500 ft, en ascenso y en alejamiento de la línea de costa o a más de 3 millas de las costa y paralelo a ella (salvo por razones de seguridad o instrucciones de los Servicios de Tránsito Aéreo basadas en las mismas razones)".

Por tanto, esta propuesta permite alejarse de las trayectorias nominales únicamente a aquellas aeronaves que se hallan a más de 3NM de la costa y paralelo a ella.

Aena explicó también que esta condición, omitida por error, es necesaria para incrementar el número de operaciones en el aeropuerto, siendo esta medida crucial para la operativa del Aeropuerto. Debido a que de acuerdo con el aumento de capacidad horaria ofertada aprobado por Aena, se producirán incrementos de dos operaciones/hora en cada temporada hasta la Puesta en Explotación de la NTS, el aeropuerto debe disponer de la posibilidad de aumentar su capacidad, y en vista de los periodos de tiempo necesarios para la publicación de una Circular Aeronáutica, se considera necesario incluir esta puntualización en la Nueva Circular del Aeropuerto de Barcelona.

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

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:

- 1. Aprobación del procedimiento de atenuación de ruido NADP 1, tal como aparece redactado en la propuesta presentada.*
- 2. 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.*
- 3. 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.*

La Nueva Circular ya está en la actualidad en fase de tramitación, y Aena ya ha llevado a cabo todas las actuaciones que estaban dentro de sus competencias para tratar de incluir en el texto de la misma la propuestas incluidas en el ya citado Documento Borrador.

Por tanto, una vez esta Nueva Circular haya sido publicada, Aena adaptará en base a ésta los textos del APP, y a raíz de las indicaciones dadas por la Dirección General de Aviación Civil (recogidas en el acta de la 12ª reunión del G-ITR dependiente de la CSAAB), modificará el APP en la medida que se lo permitan sus competencias para el establecimiento de los procedimientos operacionales que no sean recogidos en dicha circular.

En Madrid, 17 de abril de 2007