



Resum de la 14a reunió del GTTR depenent de la CSAAB, celebrada el 16 d'octubre de 2008

El passat dia 16 d'octubre es va celebrar la 14a reunió del Grup de Treball Tècnic de Soroll (GTTR) en què es va informar de les darreres novetats respecte a diversos aspectes, entre ells, els estudis de capacitat del funcionament actual de l'aeroport, confirmant així la perspectiva de funcionament sense limitacions fins al període 2012 – 2013.

Els aspectes més rellevants que es van tractar en aquesta sessió són els que es detallen a continuació:

- Resultats dels estudis de capacitat: en aquesta sessió ens van presentar els primers resultats dels estudis de capacitat en què ens van informar que amb el sistema actual de funcionament de l'aeroport (pistes segregades) el resultat de la capacitat és de l'ordre de 82 – 84 operacions / hora, fet que suposa que, si segueixen les previsions actuals de creixement de l'Aeroport de Barcelona, es trobarà saturat sobre el 2012 – 2013, tal com es va pactar en la darrera CSAAB.
Encara els manca finalitzar els estudis amb l'escenari anterior, tot i que ens han anunciat que no sembla que hagi de donar una capacitat massa superior.
Per tant, caldrà treballar en aquest sentit, per analitzar les possibles solucions de cara a planificar el funcionament un cop entri en saturació.
- Seguiment de possibles incompliments: ens van exposar l'evolució del seguiment dels possibles incompliments, amb un creixement recent d'aquests casos. De 5 casos analitzats el 2006, s'ha passat a 80 en el 2008 (en el que portem d'any). D'aquests 80, 33 s'han tramitat a la Direcció General d'Aviació Civil (DGAC).
En aquest sentit, l'Ajuntament de Gavà va argumentar que els possibles incompliments que s'estan tramitant en l'actualitat, no són tots els que s'efectuen, atès que no s'està fent seguiment d'aquells que no efectuen el gir a mar adequat. Per aquest motiu, se'ls va lliurar d'un informe elaborat per l'Ajuntament en què es detallen els incompliments més importants i dels quals sol·licitem que facin el seguiment.



Davant d'aquest fet, vam tornar a reiterar la demanda de les traces radar per tal de poder verificar que les trajectòries són les que es van pactar en el seu moment.

Finalment ens van anunciar que ens facilitaran les traces radar, perquè l'Ajuntament disposi d'aquesta informació.

Ens van informar, també, de la creació de la nova Agència Estatal de Seguretat Aèria, on a partir d'ara es trametran aquests expedients. Per tant, sembla que el procés s'agilitzarà.

- Maniobra de viratge en el procediment de sortida per la pista 25L (tercera pista): es va fer menció a la nova publicació el 28 d'agost de la maniobra de gir a mar. En aquest sentit, l'Ajuntament de Gavà va exposar que hem detectat que la redacció de l'AIP no és prou acurada, atès que les companyies que actualitzen els manuals de vol no han incorporat totes les modificacions.
Davant aquesta notícia, s'acorda que a través del GTTR es traslladi aquest fet a la DGAC, per tal que aquesta notifiqui a les companyies que les actualitzacions no s'estan efectuant correctament.
- Disminució del període d'operació en configuració no preferent: AENA ens va fer una exposició de totes les variables que tenen en compte els controladors a l'hora de decidir un canvi de configuració. Principalment, aquest canvis són provocats per factors meteorològics, i la torre de control disposa de mecanismes professionals per prendre la decisió correcta en cada moment.
No només utilitzen les dades del METAR, perquè disposen d'instrumental més precís. Fins i tot, ens van mostrar un cas en què seguint les dades del METAR caldria haver canviat de configuració, mentre que la resta d'instrumental els indicava que no.
Actualment no existeixen propostes per a la disminució, atès que principalment depèn de factors meteorològics. Tot i així es va acordar encarregar un estudi climatològic de l'Aeroport de Barcelona per poder conèixer la previsió futura.
- Revisions de pistes per manteniment: AENA ens informa que necessiten d'1 a 2 hores de llum solar al mes per a cada una de les pistes, per tal de fer algunes tasques de manteniment.
Per tant, proposen que 1 diumenge de cada dos mesos s'efectuïn aquestes tasques en la primera i alternadament en la tercera



pista. La pista creuada no cal, atès que no s'utilitza durant el dia en configuració habitual.

Per tant, 1 diumenge cada dos mesos, de 7 a 8 a l'estiu i de 7 a 9 a l'hivern, la primera pista romandrà tancada i per tant, s'allargarà la configuració nocturna habitual.

I 1 diumenge cada dos mesos, en el mateix horari que l'anterior, la tercera pista romandrà tancada i s'aplicarà o configuració WRS (aterratges per la 25R i enlairaments per la 20) o ELS (aterratges per la 07L i enlairaments per la 20).

Com que argumenten que això no afecta la capacitat i alhora és un benefici ambiental, l'Ajuntament de Gavà sol·licita que s'apliqui aquesta operativa d'allargar les creuades en d'altres períodes (la resta de diumenges, caps de setmana i sempre que sigui possible).

AENA recull la petició i estudiarà les franges horàries en què això pugui ser d'aplicació.

- Reducció progressiva d'aeronaus sorolloses: AENA ens informa que es vol seguir en la línia de fer una resolució similar a la feta a l'Aeroport de Madrid (de l'agost de 2006) per la reducció de les aeronaus més sorolloses, a l'aeroport de Barcelona. Ens fan una presentació en què s'indica la distribució de les aeronaus més sorolloses que operen a l'Aeroport del Part. Entre les dades extreïdes, cal destacar: que a l'Aeroport de Barcelona operen un 0,4% de aeronaus marginalment conformes i que els MD's són un 10,3%. Ambdues dades respecte al total d'operacions de l'aeroport. Hi ha una tendència clara del sector a reduir els MD's, atès l'elevat consum que tenen (des de novembre del 2007 es veu aquesta progressiva disminució). Clar exemple és el d'Iberia que ha eliminat tota la seva flota d'MD's el passat mes d'octubre per l'elevat consum. Analitzarem aquestes dades quan en disposem totalment, per tal d'avaluar quines són les aeronaus més sorolloses i si existeixen pics en algunes de les franges horàries més sensibles.
- Finalment, en el torn de precis i preguntes i atesa la manca de convocatòries del GTTR, s'estableix determinar una periodicitat del GTTR no inferior a 3 mesos. Per tant, a partir d'ara se celebraran unes 4 sessions a l'any, com a mínim.