



---

**AL·LEGACIONS AL PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA 2007 – 2012**

Febrer 2008

---

**EN RELACIÓ AL DOCUMENT “PLA D'AEROPORTS, AERÒDROMS I HELIPORTS DE CATALUNYA 2007 – 2012”:**

**PRIMERA. - Inclusió de l'històric recent de l'operativa de l'Aeroport de Barcelona:**

Volem fer com a primera consideració la petició d'incloure en el PAHC l'històric recent de l'operativa actual de l'Aeroport, així com els inconvenients medi ambientals de les operatives anteriors existents.

Tot i que el PAHC és un document de planificació amb projecció de cara al futur, considerem que en el cas de l'Aeroport de Barcelona i com a conseqüència dels diversos canvis d'operativa que han esdevingut en els darrers anys, en pro del benefici medi ambiental, s'hauria d'incloure aquest històric recent com per exemple el canvi de rol de pistes, la nova operativa, la gestió de maniobres de sortida, entre d'altres.

Per aquest mateix motiu, fóra adequat fer referència a l'existència de la Comissió de Seguiment Ambiental d'Obres d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB) i el Grup de Treball Tècnic de Soroll (GTTR) que en depèn de la primera, així com als resultats obtinguts per les mateixes.

**SEGONA. - Ésser membres actius en els diferents fòrums relacionats amb l'Aeroport de Barcelona i amb les seves rutes i l'impacte acústic que en causen:**

Com hem pogut comprovar a través de lectura del PAHC es creen diversos fòrums amb l'objectiu d'impulsar l'activitat de promoció territorial de forma coordinada amb les estratègies ambientals. Atesa la proximitat de l'Aeroport de Barcelona amb el Municipi de Gavà i l'afectació directa que ha esdevingut amb la creació de la tercera pista, Gavà ha treballat de forma activa i continuada en les Comissions creades, per tal d'aconseguir la compatibilitat de l'Aeroport amb el territori. Arrel de la situació generada amb la posada en funcionament de la tercera pista (any 2004), l'Ajuntament de Gavà es va veure amb la necessitat d'especialitzar-se tant en aspectes aeronàutics com en contaminació ambiental, amb l'objectiu



principal de millorar el funcionament de l'aeroport respectant la capacitat amb la que calia operar, entenent que l'Aeroport de Barcelona és un eix bàsic pel desenvolupament de Catalunya.

Fruit d'aquesta especialització (amb 3 anys d'expertesa) es va obtenir el model operatiu actual, defensat per les Associacions de Veïns i per l'Ajuntament de Gavà.

Al llarg d'aquest tres anys hem estat aportant millores qualitatives i quantitatives en les modificacions de les rutes aèries i en la operativa aeronàutica que han esdevingut en èxit per la millora ambiental.

A més a més s'ha de tenir en compte que en el nostre Municipi hi ha una infraestructura bàsica i essencial pel desenvolupament de la navegació aèria a nivell estatal ja que potencia l'eix del transport aeri, motor clau del desenvolupament de l'activitat econòmica regional. Val a dir que aquesta infraestructura no només està formada per el Centre de Control de Trànsit Aeri de Barcelona sinó també pel Centre de Formació, Simulació i Contingències ambdós construïts per a donar resposta a les necessitats de Navegació Aèria que demanda el procés d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona.

És per això i per l'experiència demostrada, que Gavà sol·licita estar representat en les següents formacions (i que així consti en el PAHC definitiu):

- a. Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries de l'Aeroport de Barcelona: Del que actualment en forma part la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç de Barcelona i AENA.

Atès que Gavà té una proximitat respecte l'Aeroport de Barcelona i que bona part del territori de Gavà pot suposar una clara oportunitat per les empreses o entitats comercials derivades d'aquestes noves rutes que esdevinguin d'aquest Comitè.

Per tot el que aquí s'exposa, l'Ajuntament de Gavà, sol·licita formar part d'aquest Comitè que té com a finalitat incrementar significativament el nombre d'enllaços intercontinentals des de Barcelona, per tal de consolidar-lo com a centre d'operacions a nivell mundial, però amb el respecte medi ambiental i la compatibilitat amb el territori.

- b. Consorci de gestió de l'Aeroport de Barcelona: Tot i que la titularitat i gestió actual de l'Aeroport de Barcelona recau en AENA (ens públic del ministeri de Foment), la Generalitat de Catalunya formarà part del consorci de gestió de l'Aeroport, en pro de l'encaix territorial. Considerem però, que el Municipi de Gavà en forma bona part del territori pròxim a l'aeroport i per tant ha de participar d'aquest consorci en la forma en que s'estipuli, però des de l'inici de la seva creació.



Replicant així una de les fórmules més utilitzades en la gestió i titularitat d'aeroports d'entitat, com són els consorcis mixtes en els que les administracions locals desenvolupen un paper destacat.

- c. Comissió de seguiment del Pla d'aeroports: Es proposa un ens de seguiment del Pla PAHC, a través del programa de vigilància, estructurat en diferents capítols de les temàtiques següents: cicle de l'aigua, qualitat de l'aire i soroll, gestió de residus, mobilitat, energia i encaix territorial. En aquesta Comissió hi haurà representants de: la Direcció General de Ports, Aeroports i Costes del departament de Política Territorial i Obres Públiques, dels operadors aeroportuaris i un representant específic en relació a la matèria del capítol. L'Ajuntament de Gavà, vol formar part activa d'aquesta Comissió i en especial dels Capítols de soroll, encaix territorial i mobilitat, per qüestions obvies d'interès, de proximitat territorial i d'afecció.

Les sol·licituds que presentem en aquest segon apartat, per tal de pertànyer en els fòrums anteriorment citats, van molt en la línia de les votacions de les proposicions no de llei efectuades el 13 de juny de 2007 al Congrés dels Diputats, en relació als expedients: 161/001505, 161/001375 i 161/002310. En aquesta sessió el Congrés dels Diputats insta al Govern a articular els mecanismes precisos per incorporar en el Consell Assessor d'Aviació Civil un representant dels municipis, així com insta al Govern a continuar amb el diàleg entre el ministeri de Foment, AENA, la Generalitat de Catalunya, ajuntaments i associacions de veïns, atès l'èxit obtingut l'any 2005 que permetia compatibilitzar l'activitat de l'aeroport de El Prat amb la qualitat de vida de les poblacions de l'entorn aeroportuari.

**TERCERA.- Operativa actual de l'aeroport de Barcelona (i durant la vigència d'aquest pla 2007 - 2012):**

En les referències que hi ha en el PAHC en relació al Pla d'actuacions aeroportuàries a Catalunya i en concret a l'Aeroport de Barcelona, en l'apartat 1.7.2.a, trobem a faltar una precisió en la terminologia utilitzada per a la descripció del funcionament actual de l'aeroport. En aquest apartat es descriu com a "*configuració de pistes paral·leles*" quan des d'aquest Ajuntament considerem que hauria d'aparèixer el terme segregades, atès que és la configuració actual de pistes i fins l'any 2012, segons l'acord pres en el sí de la 43a sessió de la Comissió de Seguiment Ambiental de les Obres d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona (en endavant CSAAB), celebrada al setembre del 2007.

Concretant, l'Ajuntament de Gavà sol·licita que en la pàgina 62 (tercer paràgraf), allà on diu "*Amb la nova terminal sud i la configuració de pistes paral·leles pot assolir aquest objectiu...*", referint-se a l'objectiu de



creixement de l'aeroport en vols intercontinentals i com a hub de connexió, digui: *"Amb la nova terminal sud i la configuració de pistes segregades pot assolir aquest objectiu..."*.

En la mateixa línia, volem remarcar el segon paràgraf de la pàgina 63, *"L'aplicació dels nous sistemes de navegació a les operacions aeroportuàries serà paral·lela a l'augment de la demanda de les companyies aèries, i és per això que no ha de produir-se cap desequilibri en relació amb el nivell de protecció acústica existent avui"* ja que ofereix tranquil·litat en la mesura que reconeix, tal i com des de l'Ajuntament de Gavà sempre s'ha defensat, la possibilitat d'un creixement de l'aeroport ajustant-se a la protecció acústica i ambiental necessària. Tot i així, considerem que entre les *Prioritats del Pla* (apartat 1.3.10.) hauria d'aparèixer la millora continuada de la protecció acústica existent avui, com a pas endavant en la convivència entre l'Aeroport del Prat i el territori, en els aspectes ambientals i especialment en l'impacte acústic.

**QUARTA. - Que el pla contempli les característiques de l'Aeroport de Barcelona, per tal d'impulsar-lo com a hub de connexió:**

En el PAHC és descriu, com a una de les principals prioritats, l'aposta de l'Aeroport de Barcelona pels vols intercontinentals i com a hub de connexió, atesa la nova Terminal Sud i la configuració de pistes paral·leles actuals (segregades), però no es fa cap menció a les objeccions i limitacions físiques i tècniques que la infraestructura presenta a l'actualitat; com és la reduïda longitud de la tercera pista (25L/07R). En aquest mateix sentit, si considerem adequada la referència a un nou Pla Director de l'Aeroport de Barcelona a mig i llarg termini, que s'hauria de començar a perfilar.

**CINQUENA. - Gestió d'slots a l'Aeroport de Barcelona:**

La gestió d'slots és un element clau amb una incidència directa amb el valor de la capacitat aeroportuària i per tant, pot acabar incidint també en impacte ambiental sobre el territori proper, atès que un augment progressiu en la capacitat demandada pot derivar-se en canvis d'operativa o impactes nocius per la qualitat de vida de l'entorn.

S'entén que el PAHC no profunditzi en aquesta matèria, però si s'hauria de fer menció a la gestió d'slots: a la seva definició i mecanismes de distribució sobre els que existeixen diverses polítiques que demostren que és una de les formes de més èxit de conciliació entre la capacitat i el medi ambient.



**SISENA.- Xarxa d'aeroports comercials de Catalunya sense plena centralització:**

Es considera necessari fer alguna referència a la gestió de la xarxa d'aeroports principals de Catalunya, en relació a l'ús d'aquesta com a mecanisme de descongestió i repartiment, ja que les previsions apunten a mig termini a possibles sobrecàrregues en la capacitat de l'aeroport de Barcelona.

**SETENA.- Emplaçament de l'Aeroport Corporatiu – Empresarial:**

En el PAHC sotmès a revisió pública, s'observa que no es defineix específicament el nou emplaçament de l'Aeroport Corporatiu / Empresarial, tot i que sí es preveu que sigui a l'entorn metropolità de Barcelona. Actualment l'aviació empresarial es desenvolupa de forma creixent a l'Aeroport de Barcelona, com a solució a curt termini amb la construcció de la nova terminal empresarial / corporativa.

En aquest sentit, l'Ajuntament de Gavà, es posiciona favorablement en la cerca d'un nou emplaçament, però donada la congestió de la contaminació acústica en el municipi de Gavà, produïda pel trànsit aeri, es sol·licita que en la definició de la nova ocupació es previngui de generar nous sobrevols sobre Gavà.

Així mateix, en cas que la nova ubicació es preveïés a les rodalies de Gavà o que els sobrevols produïts per aquesta infraestructura esdevinguessin susceptibles de fer-se sobre Gavà, sol·licitem que se'ns informi en la primera fase de estudi.

**EN RELACIÓ A L'INFORME DE SOSTENIBILITAT AMBIENTAL (ISA), QUE FORMA PART DEL PAHC:**

**VUITENA.- Configuració operativa de pistes actual; Segregades:**

En la mateixa línia que el que s'ha argumentat en la tercera al·legació del present document, sol·licitem que en l'ISA també aparegui el terme segregades per descriure la operativa actual i previsible fins el 2012, de l'aeroport. Per aquest motiu, en l'apartat 5.1.3 de la pàgina 22 de l'ISA, en el segon paràgraf, allà on diu: "..., la configuració operativa de pistes actual té l'objectiu de reduir les molèsties per aquest concepte", proposem: "..., la configuració operativa de pistes actual, segregades, té l'objectiu de reduir les molèsties per aquest concepte".



**NOVENA. - Afecció del Pla d'Aïllament Acústic (PAA):**

En la pàgina 23 de l'ISA es mostra un quadre resum dels habitatges inclosos en el Pla d'Aïllament Acústic, determinats per la Declaració d'Impacte Ambiental, és a dir, aquells que estan inclosos en la isòfona amb Leq 65 dB(A) diürn i/o 55 dB(A) nocturn, on només figuren 50 habitatges en que s'ha aplicat el PAA. Amb això, es podria arribar erròniament a la conclusió que l'Aeroport de Barcelona és un aeroport sense impacte sonor rellevant o bé amb els objectius medi ambientals coberts, si atenem als indicadors de l'ISA.

En el paràgraf que el precedeix, apareix: *"El PSTA (Plan Sectorial del transporte aéreo) estableix l'afecció a habitatges per soroll dels diferents aeroports d'interès general, gestionats per AENA"*. Creiem més precís considerar els habitatges afectats per l'empremta sonora i que actualment són sotmesos a sobrevols habituals d'avions i no només els 50 dels que parla la ISA inclosos en el PAA. Per tant, proposem que s'incloguin els habitatges realment afectats pel soroll d'avions que corresponen a aproximadament 1900 habitatges, en lloc dels 50 contemplats en el PAA. Així mateix, considerem que el terme "minimitzar l'impacte acústic" respondria millor al que haurien de ser els objectius del PAHC en matèria de soroll.

**DESENA. - Major concreció en alguns aspectes del PAHC:**

Tal i com es detalla en el apartat 5.2 "Evolució probable sense pla. Alternativa 0" el PAHC ha d'incorporar: d'una banda *"proposar quins són els límits territorials d'influència de les instal·lacions aeroportuàries, ..., que no necessàriament coincideixen amb el límit físic de les instal·lacions"* i d'altra banda, *"ha d'incorporar els mecanismes de relació entre els gestors de les instal·lacions i els gestors del territori, i per tant les administracions locals"*.

Considerem que tant el límit territorial d'influència com els mecanismes de relació entre els gestors i les administracions locals concretament, no queden prou definits en el PAHC. Per tant, sol·licitem que per definir els límits territorials d'influència, es redacti un apartat on s'especifiquin concretament aquests límits i d'altra banda, que s'inclogui a les administracions locals, i en concret a l'Ajuntament de Gavà, en les Comissions creades en aquest Pla.

**ONZENA. - Petjada de soroll de l'Aeroport del Prat:**

Tot i restar inclosa la petjada de soroll de l'aeroport de Barcelona, no s'especifica l'origen ni la metodologia utilitzada per tal d'obtenir-la, ni tant



sols amb una referència bibliogràfica. Per aquest motiu, no podem avaluar-la, però si hem pogut comprovar que no s'ajusta a la empremta presentada per AENA en la primera entrega del Mapa Estratègic de Soroll de l'Aeroport de Barcelona.

Tot i que des d'aquest Ajuntament no estem d'acord amb els estudis presentats per part d'AENA al Mapa Estratègic de Soroll, ni amb la concreció dels resultats obtinguts, voldriem conèixer amb major profunditat la metodologia utilitzada per a l'elaboració de l'empremta presentada al PAHC, per tal de disposar realment d'una petjada que s'ajusti a la realitat.

Així com creiem hauria d'estar inclosa en aquest PAHC tant la metodologia d'obtenció d'aquesta petjada, com els diferents nivells avaluats en el darrer any.

#### DOTZENA. - **Criteris ambientals: Soroll:**

Aquest aspecte ambiental és un dels més importants per avaluar en el nostre cas, atès l'impacte acústic generat per l'Aeroport del Prat a Gavà. És per això que en aquest apartat de les al·legacions farem constar les consideracions en relació a l'avaluació del soroll i a la problemàtica que esdevé del fet de no disposar d'una concreció major.

- a. Citem literalment de la pàgina 29 de l'ISA; *"Hi ha aspectes que, tot i l'abast territorial que assumeix aquest pla, depenen d'estratègies d'abast superior. Concretament, això fa referència a les operacions aèries, i especialment a la contaminació atmosfèrica i soroll generat per les aeronaus."*

Entenem que les operacions aèries i el soroll generat per la aeronau (en relació a la potencia acústica generada per cadascuna de les fonts que es poden discernir en una aeronau) no són de l'abast d'aquest pla. Però l'impacte acústic, i per tant el nivell de soroll mesurat al territori, si estan inclosos dins els objectius ambientals d'aquest pla, com podem observar en la pàgina 30.

El problema aquí el trobem en la manca de concreció en la metodologia i la legislació aplicable a cada cas, per la experiència adquirida en els diferents supòsits dels darrers anys. El fet que actualment a l'Aeroport de Barcelona no existeixi una definició concreta i clara del límit territorial que resta afectat per l'aeroport i que a més respongui a la situació operativa actual i futura (no com les empremtes presentades al juny de 2007 del Mapa Estratègic de Soroll) fa que el seguiment de l'administració local, per verificar que els seus ciutadans disposen de la protecció acústica establerta en la legislació, sigui una tasca difícil de desenvolupar. A això li hem d'afegir que la metodologia de la Llei 16/2002 en relació a la mesura de sobrevols d'avions és diferent (i dona valors diferents) a la metodologia utilitzada pel ministeri de Foment.



Per tot el que hem exposat, aquest ajuntament sol·licita que l'ISA determini quina és la metodologia que contempla i amb la que s'ha fet l'avaluació de sostenibilitat pel criteri de soroll, per a l'Aeroport de Barcelona.

- b. Es troba una mancança en la definició d'un criteri quantitatiu que avaluï l'impacte acústic generat pels sobrevols en un territori. Aquest indicador hauria de considerar, segons el nostre parer, aspectes com nivell equivalent, nivell màxim i nombre d'operacions efectuades en una hora, per poder avaluar realment l'impacte acústic sobre un territori.

Molts indicadors d'aquest tipus són els que s'utilitzen en altres països de la Unió Europea, que tenen major preocupació per la protecció contra la contaminació acústica i que també estan presents en el document "Indicators of the Environmental Impacts of Transportation" de l'Environmental Protection Agency del qual s'han extret els indicadors emprats en l'ISA.

- c. El criteri de soroll té definida la implementació en el PAHC i en el Pla director, tot i que considerem per l'experiència de l'Aeroport de Barcelona, que hauria de ser un criteri amb una continuïtat perllongada a la vida de l'activitat.

#### **TRETZENA. - Encaix territorial de l'aeroport de Barcelona:**

Observacions respecte la fitxa on es descriu l'encaix territorial de l'aeroport de Barcelona (en l'apartat 9.3):

- a. Tramitació: Pla director *vigent* en lloc de *en explotació*.
- b. Aspectes ambientals i territorials remarcables: allà on diu "Es troba en una zona molt poblada, amb algunes urbanitzacions molt pròximes", considerem que hauria de dir "Es troba en una zona molt poblada, amb algunes poblacions molt pròximes". Pel que respecta al municipi de Gavà, la zona afectada per la empremta sonora real de l'aeroport, es tot un barri, Gavà Mar, on hi ha 5.098 habitants, amb data 1 de gener de 2007.
- c. Efectes potencials sobre el medi ambient: En la mateixa línia que el comentari anterior, allà on diu "..., havent causat alguns problemes a urbanitzacions veïnes, ..." proposem "..., havent causat problemes seriosos a poblacions veïnes, ...".

#### **CATORZENA. - Mesures de correcció:**

En relació a l'apartat on es descriuen les mesures de correcció, la introducció determina que s'estructura en tres fases: escala global, mesures en aeroports, aeròdroms i heliports i encaix territorial. La darrera d'aquestes fases no es desenvolupa posteriorment en el document, tal i





com s'ha fet per les altres dues. Considerem una fase prou important a desenvolupar, pel que proposem que així es faci.

Respecte les mesures de correcció en relació al soroll en aeroports, aeròdroms i heliports (pàgina 54) hi ha contemplats els processos de monitorització i la definició de protocols. Respecte el primer creiem que mancaria que els indicadors derivats de la monitorització fossin nivells mesurats i no processats pel propi ens gestor, com passa a l'actualitat.

Proposem però incloure dos aspectes més que millorarien el procediment actual: d'una banda, el seguiment de les desviacions de les trajectòries de la operativa habitual i el tant per cent que suposen respecte les totals. I d'altra banda la definició del procediment tècnic de mesura acústica i del procediment tècnic de l'avaluació.

#### **QUINZENA. - Actualització de fases per l'aeroport de Barcelona:**

El programa de fases presentat en l'informe ISA, esdevé una eina per verificar que el compliment del pla segueix una bona trajectòria d'èxit i per tant que aconsegueix amb els objectius inicials.

En l'aeroport de Barcelona, els processos temporals han esdevingut anteriorment a l'entrada del PAHC, per la qual cosa, considerem apropiat realitzar una planificació temporal que s'escaigui a la situació actual de l'aeroport de Barcelona i poder així avançar-nos en noves tasques de forma pionera per la resta d'aeroports.

Per tant, com que en l'aeroport de Barcelona ja existeix la xarxa de monitorització que respon a la configuració actual de pistes, podem anticipar-nos en la definició i calibrat del model proposat per l'any 2012.

#### **SETZENA. - Maniobres aeronàutiques:**

En l'apartat 5.1.3 es fa referència a les millores tecnològiques a introduir per tal de reduir el soroll generat per les aeronaus, així com es fa referència al procediment CDA (Continuous Descent Approach) com un element més per a la disminució de l'impacte acústic. En aquest sentit, apuntem que aquesta maniobra resulta eficaç en entorns on els sobrevols de les aeronaus en zones habitades corresponen a les fases intermèdies d'aproximació, i no resulta igual d'eficaç quan l'impacte acústic és en l'aproximació final o en la seva fase posterior al FAF (Fix d'aproximació final), com es el cas de les aproximacions en configuració Est a l'Aeroport de Barcelona. Tanmateix, aquestes maniobres són complicades d'implantar en aeroports amb alta concentració de trànsit, com en el cas de l'Aeroport de Barcelona, donada la dificultat per part del Control de Trànsit Aeri per concretar la distància de cada aeronau al llindar (punt de contacte) per la



prioritat d'ajustar les seqüències amb la menor separació possible a efectes d'augmentar la capacitat i agilitzar les arribades.

D'altra banda, es considera apropiat introduir altres de major acceptació, efectivitat i facilitat d'implantació i execució com són els NADP (Procediments d'abatiment de soroll a la sortida), els PRNAV (navegació de precisió en l'àrea terminal), gestió de rutes, limitació en l'ús d'APU, limitació en l'ús de reverse a l'aterratge, etc.

## **I FINALMENT ES DETALLEN LES OBSERVACIONS EN RELACIÓ AL "DOCUMENT DE REFERÈNCIA PER A L'AVALUACIÓ AMBIENTAL" DEL PAHC:**

### **DISSETENA.- Inclusió a la identificació d'administracions afectades i públic interessat:**

En l'apartat 7 d'aquest document es detallen les administracions públiques afectades i públic interessat que cal tenir en consideració per a la creació del PAHC. De les 41 entitats que si es veuen reflectides en l'informe no hi figura l'Ajuntament de Gavà i en canvi si estan representats els Ajuntaments del Barcelonès.

Per això, sol·licito que Gavà s'inclouï en qualsevol Pla o Document de referència, normativa o reglament que tingui relació amb l'Aeroport de Barcelona o amb el PAHC, com a Administració interessada.

### **DIVUITENA.- Recomanació no desenvolupada en l'ISA:**

En el Document de referència presentat per la Direcció General de Polítiques ambientals i Sostenibilitat del Departament de Medi Ambient i Habitatge es recomana, pàgina 7:

*"Es recomana que cada objectiu ambiental adoptat es justifiqui en relació als objectius de protecció ambiental fixats en els àmbits internacional, europeu, espanyol, català o local, així com en base a les conclusions de la diagnosi. D'aquesta manera, l'establiment dels diferents objectius ambientals no és un simple llistat, sinó que esdevé el resultat de la integració dels problemes propis de l'àmbit en el marc legal vigent."*

En aquest sentit creiem que l'objectiu ambiental en relació a la minimització de l'impacte acústic causat pels sobrevols, no ha estat finalment integrat en el marc legal vigent si s'ha elaborat una justificació clara dels objectius fixats en els àmbits internacional, europeu, espanyol, català i local.

Considerem molt important l'elaboració d'aquesta recomanació i la seva incorporació en l'ISA que s'aprovi com a definitiu i que acompanyi finalment al PAHC.