

— **SOBRE EL MAPA ESTRATÉGICO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000178.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto número 2 del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, sobre el mapa estratégico del aeropuerto de Barcelona. Para su defensa tiene la palabra el señor Tardà.

El señor **TARDÀ I COMA**: Llega a esta Comisión de Fomento otra iniciativa de nuestro grupo parlamentario —también se han debatido otras muy parecidas de otros grupos parlamentarios—, relativa a la contaminación acústica que sufren los vecinos de ciudades colindantes al aeropuerto de El Prat de Barcelona. Ya el 12 de septiembre del año 2007 el Ministerio de Fomento anunció que técnicos de AENA iban a proceder a las mediciones oportunas para elaborar un mapa de ruidos en Barajas respecto a la contaminación acústica que sufren los habitantes de las poblaciones colindantes. Y esto, ¿con qué objeto? A fin y efecto de tener los datos precisos por si hacía falta proceder a modificar las rutas de navegación aérea. Se admitía entonces por parte del Ministerio de Fomento que el mapa existente se había elaborado con datos de 2005 y que en estos momentos, una vez que Barajas incrementó sus actividades, adecuándolas a las nuevas instalaciones, era necesario proceder a realizar un nuevo estudio. Señorías, ustedes saben que en la comarca del Baix Llobregat, y en concreto en los términos municipales de Castelldefels, Gavà y Viladecans, desde hace años, tal y como decía al principio de mi intervención, existe un problema de contaminación acústica muy, muy grave que ha motivado repetidos debates, incluso en el ámbito ciudadano, y que además han tenido el apoyo de los gobiernos municipales, de los plenarios de estas localidades, en tanto en cuanto no estamos hablando de algo pasajero sino de algo que realmente afecta a la vida de las personas. Pues bien, a raíz de la puesta en funcionamiento de la tercera pista se hizo evidente la necesidad de reorientar la navegación y el tráfico aéreo con el fin de hacer compatibles las exigencias del funcionamiento y crecimiento del aeropuerto de Barcelona con las condiciones de salud de

la ciudadanía. Y respecto al aeropuerto de El Prat, es cierto que existe un mapa estratégico del ruido, tal y como está regulado legislativa y reglamentariamente. También existe el de Barcelona, como existe el de Barajas, al cual me he referido antes. De hecho, ambos fueron publicitados en el año 2007 y ambos fueron elaborados con datos de 2005. Pedimos lo mismo que ha hecho AENA, que ha hecho el ministerio respecto al de Barajas. Si en el aeropuerto de Barcelona hay nuevas instalaciones, si en el aeropuerto de Barcelona el próximo año va a inaugurarse una nueva terminal, pensada, en términos logísticos, para incrementar los niveles de navegación, es evidente que hay que proceder, al igual que se ha hecho en Barajas, a una reelaboración o una revisión del de Barcelona. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Tardà.

Les agradecería, señorías, que tuvieran la conversación en otro lugar de la sala.

El señor **TARDÀ I COMA**: Sería interesante además incluir una proyección sobre cuál será el incremento de la navegación en tanto en cuanto se inaugura el año 2009 la nueva terminal sur. Está plenamente justificado que nosotros solicitemos esta revisión del mapa estratégico de ruido del aeropuerto de El Prat de Barcelona. Repito, igual que se ha hecho en Madrid. Además, nos hemos autoenmendado en este punto número uno, porque consideramos que valdría la pena que se procediera a utilizar esta revisión en su última versión, que es la versión 7, respecto a lo que pedíamos nosotros cuando presentamos en el registro la proposición no de ley; entonces nosotros solicitábamos la versión 6.1 y entendemos, como digo, que ahora deberían utilizar la 7, puesto que esta incluye la variable de los vientos, que en la anterior no se incluía.

Debo decirles que nuestra proposición no de ley ha crecido en tanto en cuanto hemos presentado dos enmiendas de adición. En la primera solicitamos que, mediante una modificación de la normativa, se mantenga la obligatoriedad actual de la configuración preferente oeste, siempre y cuando ciertamente las condiciones meteorológicas lo permitan. Porque ahora ocurre algo que tiene que ver incluso con la funcionalidad del trabajo en el aeropuerto. Puede ser que, en un momento del día, las condiciones meteorológicas obliguen a modificar la orientación oeste y que a lo largo del día esas condiciones varíen, pero, en cambio, por la misma dinámica de funcionamiento, incluso, si me permiten, por la logística de la organización laboral de los trabajadores del aeropuerto, no se varía. Nosotros queremos que quede claro que la utilización preferente es la del oeste, es decir, la que menos perjudica a los vecinos, y que esta obligatoriedad se mantenga. ¿Cuál sería la manera de mantenerlo? Entendemos que asumiendo la modificación de la normativa relativa a las operaciones de despegue y aterrizaje para el aeropuerto.

Finalmente pedimos algo que, por suerte, los vecinos de Barajas ya han conseguido. Pues benditos los vecinos de Barajas y a ver si cunde el ejemplo para los vecinos de El Prat, Gavà, Viladecans y Castelldefels. Solo pedimos que se vaya suprimiendo progresivamente la navegación de los aviones, de las naves más ruidosas. ¿Cuándo? Sobre todo en los horarios más sensibles: por la noche, a primeras horas de la mañana y últimas horas de la tarde. Repito, lo que han conseguido, por suerte, los vecinos de Barajas, suprimirla progresivamente. Entendemos que las cosas no son fáciles, pero es evidente que hay que consolidar lo que hemos conseguido desde que ya se aceptó, que costó mucho, las pistas segregadas. Voy terminando, señor presidente, con su mirada ya lo he entendido. Si no hubiéramos conseguido este funcionamiento, hoy no podríamos estar hablando de lo que hablamos. Ahora se trata de mantener el estatus actual, fijarlo y, respecto a los aviones más ruidosos, que se nos ofrezca un escenario como el que tiene el aeropuerto de Barajas.

Son tres los puntos de nuestra proposición no de ley. El primero contiene una modificación respecto a pasar de 6,1 a 7 y los dos nuevos puntos que sometemos a consideración. Estamos a la espera de concretar algunas cuestiones, por lo que, si me permite, no me pronunciaré ahora sobre qué enmiendas aceptamos y cuáles rechazamos, en tanto en cuanto, como usted conoce, hasta última hora no se sabe si es macho o hembra.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley de Esquerra Republicana existen tres autoenmiendas del propio grupo y una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la exposición y defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: La proposición no de ley que hoy nos toca debatir es muy importante, sobre todo para la sostenibilidad del sector aeroportuario y para los ciudadanos y ciudadanas que viven en sus alrededores en cuyo bienestar tenemos que pensar.

Como dicen nuestros compañeros de Esquerra Republicana en la exposición de motivos, en la Directiva 2002/49/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre la evaluación y la gestión del ruido ambiental, se proporcionan las bases y se define el mapa estratégico del ruido para poder evaluar el ruido de una zona determinada o realizar predicciones. ¿Por qué los socialistas somos sensibles a estos temas? Quisiera decirles que desde diciembre de 2005 es obligatoria la elaboración de este mapa estratégico de ruido para los grandes aeropuertos, nos referimos a los aeropuertos que exceden de los 50.000 movimientos anuales, contabilizando los despegues y los aterrizajes. AENA ha acordado con el Ministerio de Medio Ambiente recalcular aquellos mapas estratégicos de ruido que presenten variaciones significativas respecto a los datos de 2005. La aplicación,

por todos esperada, de la puesta en marcha de la terminal sur del aeropuerto de Barcelona no ha sido ajena a la problemática global del crecimiento de la aviación comercial. Por eso es importante y necesario que este aeropuerto tenga un crecimiento responsable, sin perjuicio de los efectos positivos que para la sociedad y la economía catalanas representan y se obtendrán, teniendo en cuenta las servidumbres y efectos perturbadores que tal crecimiento acarrea. El escenario inicial, que se definió para el funcionamiento del aeropuerto con la puesta en marcha de la tercera pista, tal y como recordaba el señor Tardà, fue variado debido al gran impacto acústico que este causaba. La nueva operativa, consensuada por AENA y los ayuntamientos colindantes, entró en funcionamiento el 26 de octubre de 2006.

Señores diputados, estamos ante un problema técnico y legislativo y es muy importante que entendamos qué estamos haciendo. Es necesario el mapa estratégico de ruido. El señor Tardà insta al Gobierno a que utilice el *software* del modelo integrado de ruido propuesto por la Comunidad Europea. Este modelo, que se llama INM, se ha ido desarrollando paralelamente en función de los avances de los aviones, de cómo el ruido ha disminuido según su diseño y del incremento y del *software*. La Comunidad Europea —quiero dejarlo muy claro— homologa —si quieren les doy la normativa, pero no creo que sea muy importante— el punto 6.0. Administrativamente, para hacer el mapa estratégico de ruido, los ministerios de Medio Ambiente y de Fomento tienen que utilizar un *software* homologado y por eso hemos presentado la enmienda de sustitución, con el fin de que para hacer este mapa de ruido utilicemos datos de 2007. Creo recordar que en octubre de 2006 entraron las pistas segregadas. Lo que dice el señor Tardà sobre la dirección preferente oeste, ya está en marcha. Con esos datos queremos que se haga la huella de ruido actual y luego que se elabore un mapa acústico a más largo tiempo para conocer el impacto real y la huella de ruido en el bienestar de los vecinos. Es muy importante, señores diputados, que instemos al Gobierno, pero si este no puede cumplir porque la legislación no le ampara, no podemos pedir peras al olmo. Necesitamos cumplir la legislación vigente y esto emana de la Comunidad Europea y de las directivas europeas.

Los socialistas estamos completamente de acuerdo —creo que todos los grupos parlamentarios lo estamos— en que tenemos que buscar la operatividad del aeropuerto de Barcelona, que tenga el máximo rendimiento y que perjudique lo menos posible a las personas que viven a su alrededor. Con esta premisa estaríamos todos de acuerdo. Tenemos que buscar una postura común para que esto sea legal y se haga. Esto es lo que los socialistas estamos haciendo, que se cumpla la normativa actual y por eso hemos presentado esta enmienda. Como ha dicho el señor Tardà —espero que los otros grupos le apoyen también—, estamos trabajando para elaborar una enmienda conjunta y dar la satisfacción a los ciudadanos

de que sus políticos saben ponerse de acuerdo por su bienestar.

El señor **PRESIDENTE**: En turno de fijación de posiciones por parte del Grupo de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: En las anteriores legislaturas nuestro grupo tampoco ha sido ajeno en ésta y en la Cámara Alta a la problemática del impacto ambiental por el ruido del aeropuerto en los núcleos de población vecinos y de forma muy especial en el Prat de Llobregat, en el sector mar de Gavà, en el sector mar de Viladecans y prácticamente en la totalidad del municipio de Castelldefels. Saludamos con satisfacción la presentación de esta proposición no de ley. Nos parece oportuna la voluntad de actualizar el mapa de ruidos, que por muchos motivos desde 2005 hasta la actualidad ha sufrido importantes modificaciones desde el punto de vista de la evolución de la operatividad del aeropuerto, desde el punto de vista del crecimiento del tráfico y desde el punto de vista de cómo ha ido evolucionando la aplicación de esta normativa. La voluntad de actualizar el mapa de ruidos de la proposición no de ley nos parece positiva y nuestro grupo lógicamente tiene que estar de acuerdo.

Veo que se ha suscitado una polémica en torno a la última versión disponible del INM. Creo francamente, señor Tardà y señora Puig, que esta polémica debería ser ajena a esta Cámara. Les sugiero que utilicen el último modelo disponible y homologado, que me parece puede dar satisfacción a todas las partes. Si utilizamos un modelo no homologado por las autoridades aeronáuticas es como no tener absolutamente nada en un marco tan regulado y donde, como conocemos por otros motivos, tenemos la obligación de ser tan precisos. Creo que puede encontrarse alguna expresión que recoja las observaciones. De hecho, hay una autoenmienda que ya no se contenta con el 6.1 sino con el 7.0 y creo que de alguna manera puede resolverse.

Por lo que hace referencia a las otras enmiendas, desearía también que se encontrara una fórmula respetuosa con los derechos de los ciudadanos afectados por los impactos auditivos y que el aeropuerto de El Prat, con su configuración y con las innumerables ventajas que tiene su localización, sea operativo al máximo, repito que sin menoscabo de los derechos de los ciudadanos a que no sean superados unos límites de decibelios. A la espera de que se pueda alcanzar una enmienda transaccional —nosotros lo deseamos y vamos a intentar coadyuvar a ello—, manifestamos que nos parece positivo que esta Comisión analice este tema y actualice el máximo el mapa estratégico de ruidos.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición por parte del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Gallego.

El señor **GALLEGO BURGOS**: Seré muy breve ya que no es la primera vez que se habla de esta cuestión en esta Comisión. Se ha hablado muchísimas veces y todos mantenemos una posición bastante similar. Unos utilizamos una semántica y otros otra, pero en lo fundamental podemos estar todos de acuerdo. A nuestro grupo político también le preocupa mucho las cuestiones del ruido, la contaminación acústica y la calidad de vida de los que viven en el entorno del aeropuerto de El Prat. Yo mismo vivo a quinientos metros de ese aeropuerto y, por tanto, soy el primer afectado por la cuestión que hoy se somete a votación. Vecinos de Gavà, de Viladecans, de Castelldefels, de El Prat, también de Begas y de otras ciudades que no están en el entorno tan inmediato, sufren y han sufrido históricamente el ruido en el aeropuerto de El Prat. Esta preocupación también la dejaba patente el Partido Popular ya que hace dos meses nuestro grupo político presentó una iniciativa en el sentido de contemplar esta configuración de vuelos, tal y como marca la enmienda de adición que ha presentado el señor Tardà. Estamos de acuerdo con el contenido fundamental de la propuesta inicial, en que hay que impulsar una nueva medición de los ruidos y hay que hacer una nueva huella sónica. También es verdad que se da la situación paradójica de que en tres o cuatro meses pasamos de solicitar que se utilice una versión denominada 6.1 a una versión 7.0. Y seguramente de aquí a cuatro meses será la 7.5. Estoy de acuerdo con lo que han comentado algunos compañeros en el sentido de que hay que pedir que se utilice la última versión disponible y homologable, porque en la tecnología —y más en esto— se dan muchas versiones. Conozco personalmente a miembros de la empresa que gestiona las mediciones de ruidos, he podido hablar con ellos durante los últimos días y así me lo han confirmado.

Con la entrada en funcionamiento de la T-Sur a partir del año que viene, si todo marcha bien, habrá un incremento del número de vuelos en el aeropuerto de El Prat y esto puede incidir en los ruidos que soportemos los vecinos y las ciudades del entorno del aeropuerto. Estamos de acuerdo con la actualización de este mapa. Por otro lado, me sorprende el hecho de que Esquerra Republicana se haya autoenmendado y haya incorporado dos enmiendas de adición. Estas enmiendas ponen el acento en el debate que hoy tenemos sobre la mesa. Creo que las enmiendas son más importantes que el propio texto, porque de lo que estamos hablando y lo que realmente preocupa a las ciudades del entorno del aeropuerto de El Prat de Barcelona es la configuración de vuelos. Cuando hablamos de configuración de vuelos este u oeste, no podemos decir que una es mejor que la otra, sin tener en cuenta el componente del viento. En la proposición se trata bien esta cuestión. Como he comentado al principio de mi intervención, hemos presentado una proposición no de ley —que quizá se vea en próximas comisiones— en la que solicitamos que se mantenga la configuración este acordada con AENA en marzo de 2005 y en la que nos oponemos a la configuración de

pistas paralelas por la grave afectación que provoca, tal y como quedó demostrado en 2006. Por tanto, apostamos por el modelo de pistas segregadas. Yo creo que esta es la mejor manera de darle a entender a los ciudadanos cuál es la apuesta de todos los partidos políticos, el concepto de pistas segregadas y, por decirlo de alguna manera, que la tercera pista sea la pista de salida de aviones y que la primera sea la pista de llegadas.

Estamos de acuerdo también con lanzar este mandato político a las administraciones, en el sentido de solicitar que se cumpla nuestro sistema legal y que se reduzcan, si es posible y de una vez, todos los aviones ruidosos. Sabemos que hay normativa, la Unión Europea también ha marcado directrices en ese sentido, pero no se acaban de cumplir. Todavía hay aviones ruidosos que están funcionando y se debería resolver este tema. A lo largo del debate de la mañana, vamos a ver si podemos consensuar y marcaremos nuestro sentido de voto.