

A LA MESA DEL CONGRESO
DE LOS DIPUTADOS

DON JOSEP ANTONI DURAN i LLEIDA, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en el artículo 193 y ss. del Reglamento de la Cámara, presenta, para su discusión ante la Comisión de Fomento, la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY PARA LA MEJORA DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL IMPACTO ACÚSTICO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT.

Palacio del Congreso de los Diputados, a 02 de septiembre de 2009.



Josep Antoni Duran i Lleida
Portavoz del Grupo Parlamentario
Catalán (Convergència i Unió)

PROPOSICIÓN NO DE LEY QUE PRESENTA EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) PARA LA MEJORA DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL IMPACTO ACÚSTICO DEL AEROPUERTO DE BARCELONA-EL PRAT.

ANTECEDENTES

El día 30 de septiembre de 2004 entró en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto de Barcelona y en sólo unas pocas semanas ya aparecieron los primeros problemas de exceso de ruido en varias poblaciones cercanas al aeropuerto que han provocado numerosas quejas, especialmente de los vecinos de Gavà y Castelldefels. Unas molestias provocadas fundamentalmente por el incumplimiento de las condiciones marcadas por la declaración de impacto ambiental de año 2002.

Por este motivo, el aeropuerto de Barcelona, al igual que Madrid-Barajas, dispone de un sistema para efectuar el control ambiental del ruido. Una información que debe garantizar un control que las aeronaves cumplen con las trayectorias y los procedimientos establecidos, así como investigar las causas en caso de incumplimiento por si este fuera causa de inicio de expediente sancionador.

De esta forma, como parte de su gestión medioambiental, AENA publica en su web información sobre el impacto acústico del aeropuerto de Barcelona-El Prat y del aeropuerto Madrid-Barajas, aunque la información del aeropuerto de Madrid-Barajas es mucho más amplia y actualizada que la del aeropuerto de Barcelona. Por ejemplo, para el aeropuerto de Madrid se ofrece el informe acústico detallado para cada mes del año, con información de mucha utilidad (en la que se encuentra un análisis de la dispersión horizontal y vertical de las trayectorias de los aviones por municipios) que no se ofrece para el aeropuerto de Barcelona. También aparecen diferencias de actualización entre los datos de los sonómetros: mientras para Madrid los datos aparecen actualizados en Barcelona tienen un retraso mínimo de 1 mes, a pesar que los datos de barajas requiere más trabajo al tener 24 puntos de control frente a los 14 de Barcelona.

En cuanto a la información de los valores medios de ruido (L_{eq}) para el horario diurno y nocturno que se ofrecen para los dos aeropuertos no cumplen con el Real Decreto 1367/2007, de 19 de octubre, en que los indicadores acústicos a emplear son 3: diurno, tarde y nocturno, tal y como se definieron en el anexo 1 del Real Decreto 1516/2005, de 16 de diciembre que desarrolla la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del ruido, y no dos indicadores como está utilizando AENA.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergencia i Unió) reclama una mejora en la información sobre las emisiones acústicas para el aeropuerto de Barcelona y su frecuencia de actualización, mediante la presentación de la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mejorar la información sobre las emisiones acústicas para el aeropuerto de Barcelona y su frecuencia de actualización de los datos. Para ello, el Gobierno requerirá a AENA que introduzca los cambios necesarios para hacer efectiva la mejora de la información acústica del aeropuerto de Barcelona publicada en su web, especialmente en los siguientes aspectos:

1. Realizar informes mensuales del impacto acústico en el aeropuerto de Barcelona-El Prat con el mismo grado de detalle y frecuencia de publicación que para el aeropuerto de Madrid.
2. Publicar la previsión de cierre de pistas para su mantenimiento en el aeropuerto del Prat.
3. Actualizar en el aeropuerto de Barcelona los datos que ofrecen los terminales de monitoreado de ruido en el aeropuerto con la misma frecuencia que en el aeropuerto de Madrid.
4. Publicar, tanto para el aeropuerto de Barcelona como el de Madrid, los tres indicadores acústicos establecidos (diurno, tarde y nocturno) en el Real Decreto 1367/2007 de 19 de octubre.