

Gener 2009

## **Celebrat el GTTR on es determina que la configuració de pistes segregades s'aplicarà de forma definitiva.**

*També es van ratificar les modificacions a la normativa de navegació per a que el gir a mar i els canvis de configuració siguin més avantatjosos pels veïns i veïnes de Gavà.*

El passat 29 de gener es va celebrar la quinzena reunió del Grup de Treball Tècnic de Soroll (GTTR), que depèn de la Comissió Ambiental de les obres d'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB) i tal i com es tenia previst AENA va presentar els resultats dels Estudis de Capacitat. Les conclusions d'aquest estudi són que amb el sistema de funcionament actual, pistes segregades, la capacitat que es pot assolir és la mateixa que amb el sistema anterior que va funcionar durant el 2005. Per aquest motiu i atès que la configuració actual minimitza l'impacte acústic del territori en comparació amb l'anterior, s'admetrà que **la configuració actual és la configuració de l'Aeroport de Barcelona no de forma transitòria sinó indefinidament**. Aquest estudi s'eleva a la CSAAB on s'establirà formalment aquesta configuració com la operativa final.

D'altra banda, seguint les indicacions de la sol·licitud presentada per l'Ajuntament de Gavà en anteriors GTTR, **s'han introduït les correccions del gir a mar que milloren aquesta operació** efectuant els viratges de forma que sobrevolin en menor mesura la zona habitada de Gavà Mar.

Es va treballar també en la redacció de la **modificació de l'AIP per tal que es minimitzin les configuracions no preferents, introduint com a límit de canvi els 10 nusos en cua i/o 25 creuat**, atenent a les peticions dels ajuntaments i a les resolucions del Congrés dels Diputats, Parlament i Senat.

En la darrera CSAAB, aquest ajuntament va demanar que s'apliqués una resolució similar a la vigent en l'Aeroport de Barajas per tal de reduir progressivament les aeronaus més sorolloses, especialment en els horaris més sensibles i per aquest motiu, es va presentar el

calendari d'actuacions per implantar-la. En principi, seguint el calendari i segons l'experiència de la resolució de Madrid, aquesta podria estar aprovada en un termini aproximat de sis mesos.

També es van definir per part de l'Ajuntament de Gavà els criteris per obtenir les traces radar amb un document on es detallava la metodologia i el format en que es sol·liciten per part d'aquest ajuntament.

Altres temes que es van tractar van ser els criteris de detecció de possibles incompliments per part del departament de Medi Ambient de l'Aeroport de Barcelona i es va fer una explicació de com es distribueix el trànsit aeri per efectuar els aterratges.

Properament us penjarem al portal el resum complet de tots els temes tractats en aquesta reunió.

Enero 2009

## **Celebrado el GTTR donde se determina que la configuración de pistas segregadas se aplicará de forma definitiva.**

*También se ratificaron las modificaciones a la normativa de navegación para que el giro a mar y los cambios de configuración sean más beneficiosos para los vecinos y vecinas de Gavà.*

El pasado 29 de enero se celebró la decimoquinta sesión del Grupo de Trabajo Técnico de ruido (GTTR), que depende de la Comisión Ambiental de las obras de Ampliación del Aeropuerto de Barcelona (CSAAB) y tal como se tenía previsto, se presentaron los resultados de los Estudios de Capacidad. Las conclusiones de dicho estudio son que con el sistema de funcionamiento actual, pistas segregadas, la capacidad que se puede conseguir es la misma que con el sistema anterior que funcionó durante el 2005. Por este motivo y debido a que la configuración actual minimiza el impacto acústico del territorio en comparación con el anterior, se admitirá que **la configuración actual es la configuración del Aeropuerto de Barcelona no de forma transitoria sino indefinidamente**. Este estudio se elevará a la CSAAB donde se establecerá formalmente esta configuración como la operativa final.

Por otro lado, siguiendo las indicaciones de la solicitud presentada por el ayuntamiento de Gavà en anteriores GTTR, **se han introducido las correcciones del giro a mar que mejoran esta operación** efectuando los virajes de forma que sobrevuelen en menor medida la zona habitada de Gavà Mar.

Se trabajó también en la redacción de la **modificación del AIP para que se minimicen las configuraciones no preferentes, introduciendo como límite de cambio los 10 nudos en cola y/o 25 cruzados**, atendiendo a las peticiones de los ayuntamientos y a las resoluciones del Congreso de los Diputados, Parlamento y Senado.

En la última CSAAB, este ayuntamiento solicitó que se aplicara una resolución similar a la vigente en el Aeropuerto de Barajas para reducir progresivamente las aeronaves más ruidosas, especialmente en los horarios más sensibles y por ello, se presentó el calendario de actuaciones

para implantarla. En principio, siguiendo el calendario y según la experiencia de la resolución de Madrid, esta podría estar aprobada en un plazo aproximado de seis meses.

También se definieron por parte del Ayuntamiento de Gavà los criterios para obtener las trazas radar mediante un documento donde se detallaba la metodología y el formato en que se solicitan por parte de este ayuntamiento.

Otros temas que se trataron fueron los criterios de detección de posibles incumplimientos por parte del departamento de Medioambiente del Aeropuerto de Barcelona y se hizo una explicación de cómo se distribuye el tráfico aéreo para efectuar los aterrizajes.

Próximamente colgaremos en el portal el resumen completo de todos los temas tratados en esta reunión.