

PROPUESTAS DEL AYUNTAMIENTO DE CASTELLDEFELS PARA MINIMIZAR EL IMPACTO ACÚSTICO POR LAS ACTUACIONES DE ADECUACIÓN DE PARCELAS EN EL CAMPO DE VUELOS PREVISTAS PARA SEPTIEMBRE DEL 2016

1. EXPOSICIÓN

En el 47 GTTR se realiza por parte del Aeropuerto de Barcelona el anuncio de diversas actuaciones en parcelas adyacentes a la pista principal y a la tercera pista de nivelación y sembrado de césped.

Los trabajos en el área anexa a la pista principal supondrán el cierre de la misma pero sin afectación acústica en el territorio debido a las configuraciones a aplicar.

Los trabajos en el área anexa a la tercera pista supondrán, por una parte el cierre de tres a cuatro días (pendiente de concretar) de dicha pista en período nocturno. En estas circunstancias se aplicaría el protocolo vigente para el cierre de la pista 07R-25L con la configuración ENL como preferente. Dicha operación apenas supone afectación acústica para el territorio.

Por otro lado, cuando los trabajos próximos a la tercera pista ocupen las zonas adyacentes a la cabecera de la pista cruzada 02, bajo estas circunstancias deberán cerrarse ambas pistas lo cual sucederá en periodo nocturno en un plazo de tres o cuatro días (pendiente de concretar), anunciándose esta actuación para el mes de septiembre.

Es esta última circunstancia la que sin duda tiene una notable repercusión medioambiental por entrañar el uso de la pista principal como pista única, lo cual supondría despegues o aterrizajes de aviones sobre los municipios de Castelldefels y Gavà.

Más allá de la protesta genérica que este Ayuntamiento traslada a las Autoridades Aeroportuarias por el impacto acústico que las actuaciones anunciadas conllevarán para nuestra ciudadanía, tal y como en el propio GTTR nos comprometimos, elevamos a dicho foro este escrito con una serie de medidas que entendemos deberían ser asumidas para paliar las consecuencias dañinas de las obras a realizar.

2. MEDIDAS APORTADAS POR EL AEROPUERTO EN EL 47 GTTR

En el debate suscitado en la celebración del propio GTTR a raíz de la constatación por nuestros representantes de la trascendencia y gravedad del anuncio de esas actuaciones, los propios técnicos de ENAIRE y de la Dirección de Infraestructuras aportaron sendas medidas paliativas que merecen ser señaladas como son:

- 1- Dirección de Infraestructuras plantea como horario de obras el período entre las 00.30 LT y las 5.30 LT. Asimismo asume que en caso de precisarse implementar la configuración WRR nocturna se aplazarían las actuaciones por el impacto sonoro que esta configuración nocturna implica.
- 2- Control Aéreo elaborará y presentará ante AESA un estudio (iniciativa en línea con la presentada por la OMSICA en el 2011 con motivo de las obras y cierre de aquel mismo año de la pista cruzada bautizada en su día como “Configuración de pistas fluctuantes”) consistente en poder alternar configuraciones ESTE y OESTE siempre que la afluencia de tráfico sea residual y suficientemente espaciada en el tiempo. Dicha iniciativa de ser aprobada por AESA podría contribuir muy positivamente a minimizar el número de sobrevuelos en horario nocturno con pista única.

3. MEDIDAS PROPUESTAS POR CASTELLDEFELS

Tal y como este Ayuntamiento planteó en el GTTR, se exponen a continuación una lista de iniciativas que solicitamos sean implementadas por cuanto permitirían compatibilizar la ejecución de unas actuaciones que entendemos necesarias para el correcto y eficiente funcionamiento del Aeropuerto con el respeto al bienestar de la población de los municipios vecinos:

1. Retraso de las actuaciones a los meses de noviembre/diciembre, períodos de mucha menor afluencia de tráfico. Esta solicitud conlleva los siguientes beneficios:
 - ✓ Con esta medida se vería disminuido el número potencial de sobrevuelos por tratarse de temporada invernal..
 - ✓ En dichos meses las estadísticas de configuración ESTE se reducen drásticamente y los vientos son menos significativos, permitiendo a Control Aéreo una mayor libertad en la adopción de configuraciones menos lesivas, no impuestas por la meteorología.
 - ✓ Igualmente la población mantiene las ventanas cerradas con lo que la afectación al interior de las viviendas disminuye, muy por el contrario de lo que sucede en septiembre, prácticamente aún período estival.
 - ✓ Como demuestran los datos estadísticos y es de evidente constatación, la temporada de tormentas se centra con mayor intensidad en los meses de septiembre-octubre con el posible perjuicio para la prolongación de las actuaciones o el daño en el replantado.
 - ✓ Posponer más allá de septiembre las actuaciones proporciona mayor margen de tiempo para implementar alguna de las medidas paliativas que aquí se contemplan.

2. Valorar la ejecución de las actuaciones en periodos diurnos sin exceso de tráfico como serían los fines de semana: merece tenerse en consideración que las tres o cuatro jornadas anunciadas de actuaciones en períodos nocturnos de 5 horas, suponen un total de 15/20 horas de trabajos que bien podrían reducirse a una única jornada diurna de 16 horas (sábado o domingo de noviembre/diciembre) para completar el total de los mismos, eso sí, con un perjuicio acústico mucho menor por tratarse de período diurno y las posibles ventajas, comodidad y ahorro por realizar las obras con luz solar y en una única intervención.
3. En línea con el sacrificio asumido por el territorio, efectuar por parte del Aeropuerto una limitación en los slots o tráfico asumidos en las franjas horarias en que se efectúen los trabajos, bien nocturnos o diurnos.

En este sentido merece la pena reseñarse la paradoja de las obras de recrecido anunciadas para enero/febrero del 2017, que fueron motivo de la celebración de un GTTR monográfico y extraordinario, cuando a pesar de la entidad de dichas obras, su afectación acústica para el territorio es claramente inferior a la que pueden acarrear las presentes actuaciones anunciadas, muy a pesar de que la envergadura y dimensión de las mismas sea muy inferior.

Esta lista de propuestas ha sido elaborada teniendo en consideración que las iniciativas planteadas son beneficiosas a nivel global del territorio afectado y no sólo en una parte del mismo, y es en esa misma línea, una invitación a todos los participantes en el GTTR para que puedan incorporar cualquier otra aportación que ayude a minimizar el impacto sonoro que de las actuaciones anunciadas en el campo de vuelos pueden derivarse.