

Control del compliment de la Resolució 269/VII del Parlament de Catalunya, sobre la reducció de l'impacte ambiental de la tercera pista de l'aeroport del Prat

Tram. 290-00194/07

Informe relatiu al compliment de la Resolució

Reg. 36029 / Admissió a tràmit i tramesa a la Comissió competent: Mesa del Parlament, 21.02.2006

A LA MESA DEL PARLAMENT

Núm. de resolució: 290-00194/07

Sobre: Resolució 269/VII del Parlament de Catalunya, sobre la reducció de l'impacte ambiental de la tercera pista de l'aeroport del Prat

Grup Parlamentari: Comissió de Política Territorial

D'acord amb el que disposen els articles 146.4 i 140 del Reglament del Parlament, s'emet informe de compliment de la Resolució 269/VII, el text de la qual insta el Govern de la Generalitat a negociar amb el Govern de l'Estat:

a) L'aplicació, en el termini de tres mesos, de totes i cadascuna de les mesures correctores establertes en la Declaració d'impacte ambiental (DIA), formulada mitjançant una resolució del 9 de gener de 2002 de la Secretaria General de Medi Ambient del Ministeri de Medi Ambient, ja elaborades i aplicables abans de l'entrada en servei de la tercera pista de l'aeroport, especialment la revisió a l'AIP d'Espanya de les trajectòries d'enlairament i aterratge perquè s'ajustin exactament a les aprovades per la Comissió de Seguiment Ambiental de les obres d'ampliació de l'aeroport del Prat, la publicació a l'AIP Espanya dels procediments de reducció de soroll en les operacions d'enlairament i aterratge segons els quals es van calcular i aprovar les petjades de soroll, l'entrada en funcionament de la xarxa de sondometres i l'elaboració del Pla d'aïllament acústic. Fins al moment de l'aplicació d'aquestes mesures, s'haurà d'ordenar la utilització de la tercera pista, regulant-ne l'ús en direcció sud (tant d'enlairament com d'aterratge), amb la finalitat de minimitzar-ne l'impacte acústic, que haurà de tenir l'acord previ dels ajuntaments de Gavà, Castelldefels i El Prat de Llobregat i de la Generalitat de Catalunya.

b) La realització per AENA d'un estudi de viabilitat de la proposta d'operació de pistes elaborada per l'Associació de Veïns de Gavà Mar i la Federació d'Associacions de Veïns de Castelldefels, assumida pels ajuntaments de Castelldefels i de Gavà i els departaments de Medi Ambient i Habitatge i de Política Territorial i Obres Públiques, i admesa a tràmit en la reunió del dia 20 d'octubre de 2004 de la Comissió de Seguiment Ambiental de l'Ampliació de l'Aeroport de Barcelona (CSAAB), en el marc d'una avaluació d'alternatives que tendeixen a minimitzar l'impacte acústic, d'acord amb la mesura 3.a de la DIA, mitjançant l'elaboració d'una llista d'elements favorables i elements negatius,

subjectant la decisió final a la Comissió de Seguiment Ambiental creada d'acord amb el que disposa la mesura 11 de la DIA.

c) La consideració, per a l'avaluació d'alternatives a què es refereix la lletra b, com a valor límit de l'impacte acústic de l'aeroport del Prat (Barcelona), dels que estableix la directiva 2002/49/CE del Parlament Europeu i del Consell, del 25 de juny de 2002, sobre avaluació i gestió del soroll ambiental, que seran vigents a tot l'Estat a partir de l'any 2008.

El Departament de Medi Ambient i Habitatge i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques formen part de la Comissió de seguiment ambiental de l'ampliació de l'aeroport El Prat, de Barcelona (CSAAB), tal i com estableix la declaració d'impacte ambiental d'aquesta infraestructura. A l'esmentada comissió també hi són representats el Ministeri de Medi Ambient i del Ministeri de Foment.

A instància de l'esmentada comissió, s'ha creat un grup tècnic de soroll que té com a objectiu l'anàlisi tècnica de les diferents alternatives existents per tal de reduir el potencial impacte de l'aeroport. Aquesta comissió està constituïda per representants de la Generalitat de Catalunya (Departament de Política Territorial i Obres Públiques i Departament de Medi Ambient i Habitatge), representants d'ens locals (Ajuntaments), responsables de l'aeroport i AENA, i els representants del Ministeri de Medi Ambient i el Ministeri de Foment.

En el marc d'aquestes reunions, s'ha donat compliment a la Resolució del Parlament de Catalunya. La dinàmica de treball d'aquest grup tècnic de soroll és l'estudi i el debat de propostes i, en el seu cas, la posterior elevació a la CSAAB per a l'aprovació de mesures o determinacions proposades.

En aquest sentit, han estat objecte d'estudi les diverses propostes d'operació presentades pels membres del grup. En primer terme, s'ha valorat la viabilitat de les propostes, des del punt de vista de garantir la capacitat de l'aeroport, per tal d'analitzar posteriorment la proposta des del punt de vista de la intervenció necessària sobre el camp de vol, és a dir, la viabilitat de l'execució de noves obres, l'afecció a les servituds aeronàutiques i radioelèctriques i la seguretat en l'operació. Finalment, i un cop superades aquestes consideracions, s'analitza l'impacte ambiental, mitjançant la realització de nous plànols d'isòfones i, amb l'ajut dels municipis afectats, s'elabora la quantificació de les poblacions afectades pels intervals més usuals d'estudi (entre 60 i 65 dB A i entre 55 i 60 dB A per a l'operació diürna, i entre 45 i 50 dB A i entre 50 i 55 dB A per a l'operació nocturna).

Aquest procediment de treball, assumit per totes les parts, té com a objectiu obtenir resultats elevables a la CSAAB en el menor temps possible per tal que aquesta avaluï l'aprovació de mesures i determinacions encaminades a la reducció de l'impacte acústic també amb la major immediatesa possible.

Com a conseqüència d'aquesta metodologia selectiva, el passat 14 de novembre de 2005 la CSAAB va adoptar l'acord d'operació de pistes fins a l'entrada en funcionament del nou edifici terminal, amb el vot favorable de

totes les parts amb relació a la configuració preferent (Oest) d'operació aeroportuària, i únicament amb el vot contrari de l'Ajuntament de Castelldefels amb relació a l'operació en configuració Est (no preferent).

La nova operació acordada, fins a l'entrada en funcionament del nou edifici terminal, és la següent:

Operació diürna

Configuració Oest (Preferent): Aterratges 25R Sortides 25L (angle 60°).

Configuració Est: Aterratges 07L Sortides 07R

Operació nocturna

Configuració Est (Preferent): Aterratges 02 (70%) 07L (20%) Sortides 07R

Configuració Oest: Aterratges 25L Sortides 25L

Els termes de l'acord i l'agilitat del grup de Treball són tan fermes que les parts han seguit treballant per a la millora dels escenaris presents, atès que l'aplicació del canvi de rol de pistes acordada exigeix l'execució de diverses obres d'adequació i no serà implementable previsiblement fins a l'octubre del present 2006. D'aquesta manera, i a proposta del grup de treball, la CSAAB ha aprovat escenaris de cap de setmana, amb la recuperació de l'esquema d'operació de pistes creuades els dissabtes per la tarda i els diumenges pel matí. Actualment, s'està en fase de consensuar un possible règim d'operació en les primeres i darreres hores dels dies laborables.

Barcelona, 14 de febrer de 2006

Salvador Milà i Solsona
Conseller de Medi Ambient i Habitatge