



Al Prat tindrem més i millor aigua

L'empresa municipal Aigües del Prat ha començat a desenvolupar un ambiciós Pla Director de l'abastament d'aigua per produir-ne més, en previsió de les demandes futures, i millorar la qualitat mineral i la pressió de distribució de l'aigua potable.

14 Reducció del soroll que l'aeroport provoca sobre la ciutat. 19 Entrevista a Mercè Miret, professora de Llengua Catalana. 25 Reutilització de llibres de text a les escoles. 33 Nova targeta de fidelització comercial.

El nuevo diseño de aterrizajes y despegues nos aleja del ruido

Los cambios que aplicará el organismo público Aena dentro de unos 10 meses en la especialización de las pistas del aeropuerto servirán para reducir de manera importante el ruido que las operaciones de aterrizaje y despegue de los aviones producen sobre la ciudad de El Prat y otras zonas habitadas.

PILÀ ANGLARILL

Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (Aena) introducirá cambios en la especialización de las pistas del aeropuerto a fin de reducir el ruido sobre las áreas habitadas.

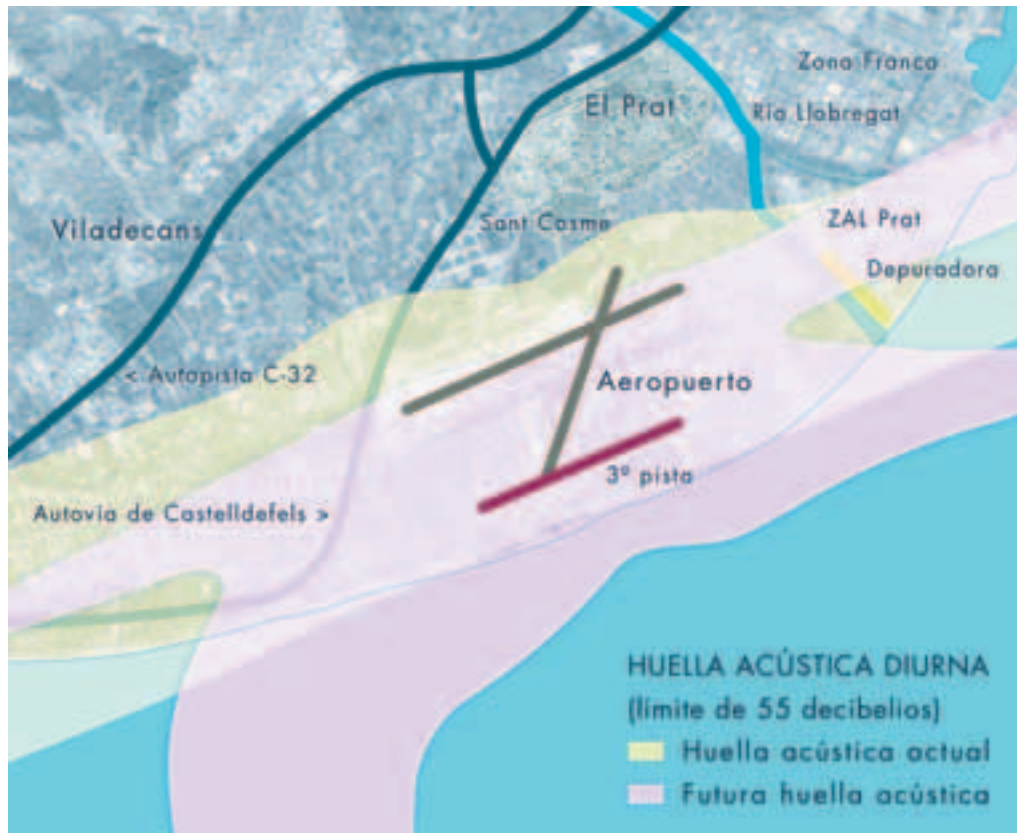
Con la nueva configuración de aterrizajes y despegues aprobada tras la inauguración de la tercera pista, Gavà y Castelldefels elevaron a Aena sus protestas por considerar que recibían un impacto acústico inaceptable.

Para buscar soluciones se constituyó un grupo de trabajo formado por el Ministerio de Fomento, Aena, la Generalitat y los ayuntamientos de El Prat, Sant Boi, Viladecans, Gavà, Castelldefels y Barcelona.

Tras meses de negociaciones la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto ha tomado una decisión final que beneficia a todos los municipios, y especialmente a la ciudadanía de El Prat.

10 decibelios menos de media

Los cambios supondrán trasladar los despegues (la operación más ruidosa) de la pista principal a la tercera, la más alejada del casco urbano de El Prat. Los aterrizajes, más silenciosos, pasarán de la tercera pista a la principal. Así, la denominada “huella acústica” del aeropuerto estará más lejos de la ciudad, lo que mejorará la calidad de vida de los y las pratenses (ver mapa en esta página). Los efectos de estos cambios sobre la ciudad de El Prat supondrán una reducción del ruido de unos 10 decibelios de media, cantidad muy significativa que, sin duda, notaremos tan pronto se aplique la nueva especialización de pistas, dentro de aproximadamente 10 meses. En horario



Este gráfico muestra cómo se alejará de nuestra ciudad el ámbito del ruido aeronáutico una vez se apliquen los cambios acordados.

nocturno, la reducción del ruido será incluso superior.

Estos cambios suponen para Aena una inversión de unos 12 millones de euros ya que, entre otras modificaciones, deberá reubicar algunos de los sistemas de ayuda a la navegación de los aviones.

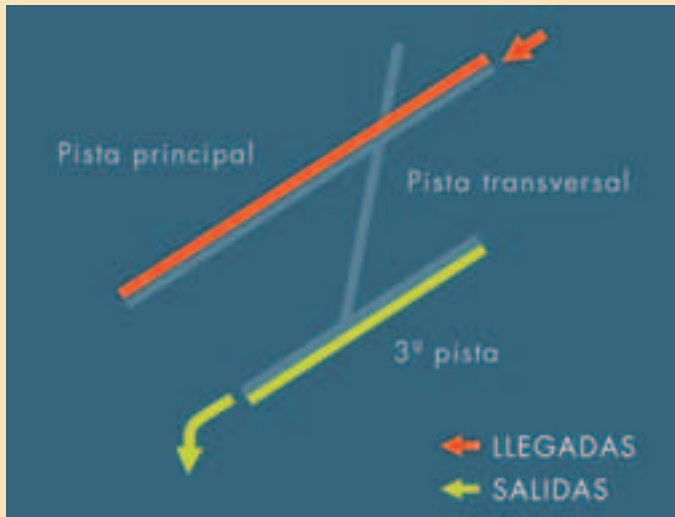
¿Qué pista se usará en cada caso?

El documento aprobado establece que, en condiciones climatológicas normales (el

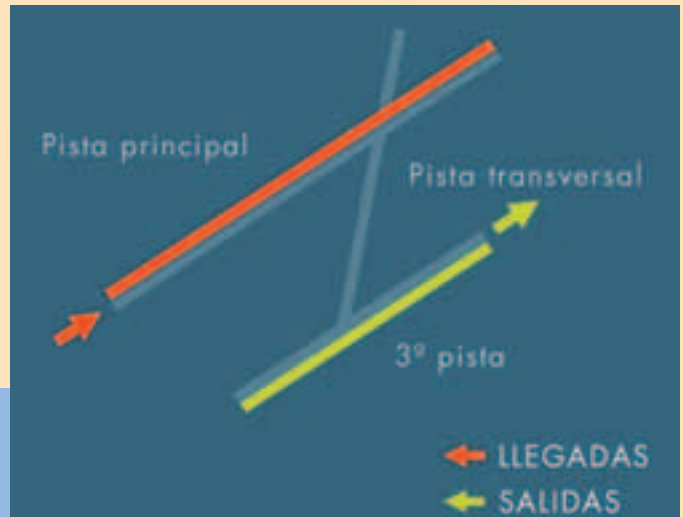
90% de las veces) se utiliza la configuración oeste. Es decir, que en horario diurno los aviones despegan por la tercera pista hacia el oeste (dirección Gavà Mar) y acto seguido efectúan un giro de 60° hacia el mar, para evitar sobrevolar zonas pobladas. En cuanto al aterrizaje, lo hacen por la pista principal, provenientes del este, es decir, desde Barcelona.

La configuración anterior al acuerdo también era oeste, pero en lugar de despegar por la tercera pista lo hacían por

Configuración oeste. 90% de las operaciones diurnas



Configuración este. 10% de las operaciones diurnas



Horario nocturno



Cómo funcionará el aeropuerto

En horario diurno, el 90% de las veces los aterrizajes se hacen en sentido oeste por la pista principal y los despegues por la tercera pista, también en sentido oeste. La meteorología hará que el 10% de las veces las operaciones se hagan en sentido contrario. En horario nocturno, los aterrizajes se hacen por la pista transversal viniendo del mar y los despegues se hacen por la tercera pista en dirección Barcelona.

la principal, y en vez de aterrizar por la principal lo hacían por la tercera (ver gráficos en esta página).

En situaciones climatológicas adversas (el 10% de las operaciones) se utilizan la configuración este: los despegues se hacen por la tercera pista en dirección Barcelona y los aviones aterrizarán en la pista principal, viniendo de Castelldefels. Así pues, los cambios no afectan a la dirección de las operaciones, sino a las pistas que se utilizan en cada caso.

En horario nocturno, los despegues se hacen siempre por la tercera pista (mayoritariamente en dirección a Barcelona) y los aterrizajes por la pista transversal viniendo desde el mar. Esta última operación es la más alejada de la ciudad de El Prat y carece de impacto acústico sobre zonas habitadas.

La nueva especialización de las pistas (la tercera para despegar y la principal para aterrizar) tendrá, como toda norma, alguna excepción. Así, los aviones más

grandes y pesados deberán despegar por la principal, ya que la tercera se les quedaría corta. Se trata, únicamente, de unos diez aviones al día.

Transición durante el periodo de obras

Durante estos meses, la ejecución de las obras mencionadas puede alterar el uso normal de todas las pistas de forma provisional hasta la aplicación de lo acordado