



A LA DIRECCION DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE AENA,
MINISTERIO DE FOMENTO

D. JUAN MARTÍN GODINO, con D.N.I. número [75336704 - C], en nombre y representación de la FEDERACIÓN DE ASOCIACIONES DE VECINOS Y VECINAS DE CASTELLDEFELS (en adelante, "la Federación"), con domicilio a efectos de notificaciones en [Rambla Blas Infante, nº 13 -15, 08860 Castelldefels], y actuando en calidad de Presidente de la misma, ante este Ministerio comparece y, como mejor proceda en Derecho, **DICE**:

I.- Que la **Directiva 2002/49/CE** sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, de 25 de junio de 2002¹ (en adelante, "Directiva 2002/49") tiene como objetivo establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental.

Para el cumplimiento de estos objetivos, el artículo 7 de la Directiva 2002/49 obliga a los Estados miembros a la elaboración de mapas estratégicos de ruido para aquellos aeropuertos, como es el aeropuerto de Barcelona, con más de 50.000 movimientos anuales, sobre la base de indicadores de ruido comunes. El plazo para cumplir con esta obligación expiró el pasado 30 de junio de 2007.

En cumplimiento de lo anterior, la Administración General del Estado, a través del Ministerio de Fomento, ha elaborado el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona en el plazo indicado.²

II.- Que el artículo 9 de la Directiva 2002/49 indica que los mapas de ruido elaborados deberán ponerse a disposición de los ciudadanos para que éstos puedan presentar las observaciones que consideren oportunas.

En este sentido, el 30 de junio de 2007, se publicó en el Boletín Oficial del Estado (en adelante, "BOE") el anuncio oficial de la Dirección de Planificación de Infraestructuras de AENA por el que se somete a información pública el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona por un periodo de 1 mes, contado a partir de la fecha de publicación del anuncio en el BOE.

¹ DO L 189 de 18.7.2002, p.12. La Directiva entró en vigor el 18 de julio de 2002 y su transposición en Derecho interno finalizó el 18 de julio de 2004. En España, la transposición se realizó mediante la Ley 37/2003 de 17 de noviembre, *Ley del Ruido* (en adelante, "Ley 37/2003") y el Real Decreto de desarrollo 1513/2005, de 16 de diciembre.

² El mapa de ruido está disponible al público en la página Web de AENA www.aena.es



III.- Que la Federació presenta mediante este escrito las alegaciones al mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona en su calidad de entidad representante de los intereses de los vecinos y vecinas de la localidad de Castelldefels (Barcelona), núcleo poblacional afectado directamente por los ruidos causados por aquel aeropuerto³.

IV.- Que en el plazo conferido al efecto, en tiempo y forma presentamos las siguientes

ALEGACIONES

PREVIO

Conviene reseñar brevemente los acontecimientos más importantes que se han llevado a cabo en torno a la ampliación del aeropuerto de Barcelona. Estos acontecimientos ayudarán a una mejor comprensión de las circunstancias en las cuales se ha adoptado el mapa estratégico de ruido del aeropuerto y la relevancia y necesidad de las alegaciones que hacemos constar en este escrito.

El 16 de abril de 1994, se firmó el denominado "Plan Delta" entre el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, la Generalitat de Catalunya y otras autoridades regionales, tales como los Ayuntamientos de Barcelona y del Prat de Llobregat.

El objetivo del Plan era potenciar el área de Barcelona a nivel de infraestructuras, previéndose, entre otros, la ampliación del aeropuerto del Prat.

Con esta finalidad, en 1997 se creó un Grupo de Trabajo⁴ cuyo principal objetivo consiste en estudiar las diferentes posibilidades de ampliación del aeropuerto. El 2 de julio de 1998, se alcanza un acuerdo definitivo, en base a los trabajos del Grupo, para la construcción de una tercera pista a 1.350 metros y no a 1.500 metros como estaba prevista, de la pista principal, paralela a ésta última y con una longitud inferior a 2.660 metros, entre dos lagunas, zonas ZEPA⁵. Asimismo, se acuerda alargar la pista principal (en dirección El Prat de Llobregat) hasta los 3.552 metros y mantener la pista transversal existente sólo como pista de reserva. Esta decisión acerca de la cons-

³ Castelldefels es un municipio del Área Metropolitana de Barcelona, con una población de más de 60.000 habitantes y uno de los núcleos poblacionales más perjudicados por el ruido del aeropuerto de Barcelona.

⁴ Con representantes del Ministerio de Fomento, de la Generalitat y de los Ayuntamientos de Barcelona y del Prat de Llobregat.

⁵ Zonas de Especial Protección para las Aves.

trucción de las pistas limita el óptimo desarrollo y la operatividad del Aeropuerto, cuando la situación privilegiada, con 180 grados de mar, hubieran posibilitado un aeropuerto óptimo para la operatividad y sin producir impacto sobre los habitantes de la comarca del Baix Llobregat.

Este acuerdo se plasmó en el Plan Director del Aeropuerto del Prat ("Plan Barcelona"), elaborado por AENA y aprobado por el Ministerio de Fomento en octubre de 1999⁶. Como promotora de la ampliación del aeropuerto, AENA realizó en 2001 un Estudio de Impacto Ambiental ("EIA"), que incluía el impacto acústico. Este estudio estaba basado inicialmente en configuración preferente Este. Poco antes de la aprobación definitiva del Plan Director, AENA cambió la configuración preferente a Oeste. Como resultado de esta actuación, el Plan aprobado tiene una DIA elaborada para configuración Este, no constando en ella un solo mapa de huellas de ruido en configuración Oeste.

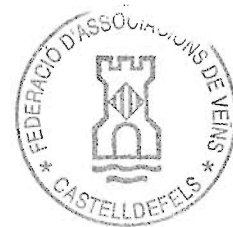
En enero de 2002, el Ministerio de Medio Ambiente publicó en el BOE la Declaración de Impacto Ambiental ("DIA"), como corolario del EIA. La DIA establecía la creación de una Comisión de Seguimiento Ambiental de las Obras de Ampliación del Aeropuerto ("CSAAB")⁷, encargada de controlar el cumplimiento de las medidas preventivas, correctoras y compensatorias que se desarrollasen durante la fase de construcción del proyecto de ampliación, en particular, los estudios sobre el ruido y el plan de aislamiento acústico.

El 11 de diciembre de 2003, la CSAAB acordó (con el voto en contra del Ayuntamiento de Castelldefels) que la configuración preferente para las operaciones aéreas sería la Oeste y aprobó las huellas sonoras diurnas (límites máximo de ruido permitido) de 65dB, las nocturnas de 55dB y la envolvente. En el Acta de esta reunión el Ayuntamiento de Castelldefels pidió que las huellas de ruido se calculen con un límite diurno de 55 dB y con uno nocturno de 45 dB, considerando el espíritu de la Directiva comunitaria 49/2002 al respecto.

La configuración de las operaciones de los aviones (tanto de despegue como de aterrizaje) está determinada, principalmente, por los niveles y variaciones de viento existentes. En el 85% de los casos las operaciones se llevan a cabo de acuerdo con los ni-

⁶ Además de la construcción de la tercera pista, este Plan preveía, entre otros, la creación de un módulo cero para la aviación regional, la ampliación de la terminal A, la remodelación de la terminal B, la creación de dos nuevos edificios de aparcamientos, la mejora del centro de carga y la construcción de la nueva Terminal Sur, situada entre la pista principal y la tercera pista y operativa en 2008.

⁷ Comisión compuesta por ocho representantes estatales (Ministerio de Fomento, Medio Ambiente y AENA), ocho representantes regionales (La Generalitat y diversos Ayuntamientos colindantes al aeropuerto).



veles y variaciones de viento establecidos dentro de unos límites. Por este motivo, en el 85% de las ocasiones, la configuración u orientación de los aviones será preferente, coincidiendo esta configuración en el aeropuerto del Prat con la configuración Oeste. El restante 15%, cuando se superen los límites establecidos, la configuración será no preferente y su orientación será la Este.

En septiembre de 2004, la Dirección General de Aviación Civil adoptó una resolución por la que se ponía en servicio la tercera pista. Sin embargo, el propio organismo reconoció que algunas condiciones impuestas por la DIA no se habían cumplido. Así, la red de medidores de ruido y el plan operativo de seguimiento y control de ruido no estaban aún operativos y el plan de control y gestión de las operaciones de aterrizaje y despegue no se había adoptado. La Excelentísima Señora Ministra de Medio Ambiente confirmó, en unas declaraciones el 9 de noviembre de 2004, que la tercera pista no cumplía las medidas de impacto ambiental referidas en la DIA.

El 27 de octubre de 2005 entró en funcionamiento la nueva configuración de AENA para el aeropuerto de Barcelona (tal y como fue adoptado por la CSAAB el 11 de diciembre de 2003). Esta nueva configuración con las rutas aprobadas estuvo vigente hasta el 27 de octubre de 2006. Con ella, el aeropuerto de Barcelona ganó en número de operaciones pero dicha configuración y rutas adoptadas causó grandes afectaciones medioambientales a todo el municipio de Castelldefels y no solamente a la zona marítima.

Ante las reiteradas protestas vecinales de los vecinos de Castelldefels, el 14 de noviembre de 2005, la CSAAB aprobó la denominada propuesta Global, por la cual se establece que (i) en configuración Oeste, los despegues se harán por la tercera pista con un giro a mar de 60 grados, y (ii) en configuración Este, los aterrizajes se harán por la pista principal y no por la tercera pista. Además, se aprueba la construcción de dos BY PASS -vía de conexión- para unir las dos pistas paralelas. El objetivo principal es que el aeropuerto funcione con pistas segregadas y que este acuerdo se mantenga en el tiempo y no se revoque en 2008, fecha prevista por AENA para la apertura de la nueva Terminal Sur. Esta apertura podría suponer la aplicación de un sistema de operaciones de pistas independientes -situación con la que no está de acuerdo la Federación- y el abandono de un sistema de pistas segregadas, en el que se basa la propuesta Global. El ayuntamiento de Castelldefels votó en contra de la propuesta sólo en relación a la configuración Este, por considerarla perjudicial para la salud de los vecinos de Castelldefels. La adopción de esta configuración implica que todos los aterrizajes se hagan por la pista 07 L afectando a toda la zona marítima de Castelldefels, que comprende, además de la población de 5 barrios, 4 centros educativos y el Parque de Alta tecnología de Castelldefels que incluye Escuelas de Ingeniería.

El 27 de octubre de 2006 entró en funcionamiento en horario diurno la nueva configuración y rutas del aeropuerto de Barcelona (tal y como se aprobó en la propuesta



Global) y el 15 de febrero de 2007, en horario nocturno. Esta operatividad es la que funciona actualmente.

PRIMERA.- EL PERIODO TOMADO EN CONSIDERACIÓN EN EL MAPA DE RUIDO NO SE AJUSTA A LO INDICADO EN LA DIRECTIVA 2002/49.

El artículo 7 de la Directiva 2002/49 indica que *"los Estados miembros garantizarán que a más tardar el 30 de junio de 2007 se hayan elaborado y, en su caso, aprobado por las autoridades competentes mapas estratégicos de ruido sobre la situación del año civil anterior..."*. Sin embargo, el mapa de ruido del aeropuerto de Barcelona se ha adoptado teniendo en cuenta los estudios realizados para el escenario 2005.⁸

Tal y como la propia Memoria señala⁹, el periodo del 30 de septiembre de 2004 (puesta en funcionamiento de la tercera pista) hasta el 27 de octubre de 2005 (fecha de entrada en vigor de la nueva configuración del aeropuerto de Barcelona, adoptada el 11 de diciembre de 2003) es un periodo transitorio, tal como reconoce la memoria presentada por AENA en el punto 4.1.2.1, página 52 **por lo tanto, no refleja la realidad de la situación que padecerían luego los vecinos de Castelldefels.**

Este hecho tiene como consecuencia principal la no plasmación en el mapa de ruido de la situación real del año 2006, año que, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 7 de la Directiva 2002/49, es el que se tendría que haber tenido en cuenta para la realización del mapa, y que además ha sido especialmente negativo para la población de Castelldefels.

Mediante la toma en consideración de la situación del año 2005 para la elaboración del mapa se está desvirtuando el objetivo de la Directiva 2002/49 de prevenir y reducir el ruido ambiental, en la medida en que los resultados de dicho mapa, sobre la base del cual se deben adoptar los planes de acción pertinentes,¹⁰ no son representativos de las afectaciones ambientales actuales y futuras a los diferentes Municipios.

⁸ Página 2 de la Memoria.

⁹ Página 52 de la Memoria.

¹⁰ Artículo 1 letra c) de la Directiva 2002/49: *"La presente Directiva tiene por objeto establecer un enfoque común destinado a evitar, prevenir o reducir con carácter prioritario los efectos nocivos, incluyendo las molestias, de la exposición al ruido ambiental. Con este fin, se aplicarán progresivamente las medidas siguientes: c) la adopción de planes de acción por los Estados miembros, tomando como base los resultados de los mapas de ruidos, con vistas a prevenir y reducir el ruido ambiental siempre que sea necesario y, en particular, cuando los niveles de exposición puedan tener efectos nocivos en la salud humana, y a mantener la calidad del entorno acústico cuando ésta sea satisfactoria."*

Por ello, alegamos la necesidad de elaborar un nuevo mapa con datos de afectación por ruido en la totalidad de los medidores del sistema SIRBCN que AENA tiene en Castelldefels, para los escenarios siguientes:

En primer lugar, mapas que incluyan los efectos del ruido en los dos periodos que abarcan la totalidad de 2006:

(a) El periodo que va desde el 25 de octubre de 2005 al 27 de octubre de 2006:

Durante este periodo estuvo vigente la configuración del aeropuerto de Barcelona aprobada el 11 de diciembre de 2003. Este periodo es de vital importancia, ya que es una de las operatividades que estaría vigente en el caso del futuro uso de pistas independientes (cuando comience a funcionar la Terminal Sur), tal como reconoce este uso AENA en su memoria en el punto 4.1.1.1, página 49. Por tanto AENA tiene los datos de todo un año para realizar este estudio y presentación del mapa estratégico. Por ello, la toma en consideración de este periodo de 2006 es crucial para determinar los efectos que el uso de pistas independientes podría causar en la población de Castelldefels a partir de 2008, cuando comience a funcionar la Terminal Sur, tal y como pretende AENA, y se imponga un sistema de pistas independientes.

La configuración del aeropuerto (configuración Oeste como preferente en un 85% de los casos y Este como no preferente en un 15% de los casos) causó un gran perjuicio sobre la población de Castelldefels, que tuvo que padecer el ruido generado por los aviones que despegaban siempre en Configuración Oeste hacia Castelldefels

Al haber basado sus conclusiones en el escenario de 2005, la memoria considera que la población afectada abarca la franja costera urbanizada que se extiende a lo largo de Castelldefels.¹¹ A este respecto también alegamos que dicha apreciación no sería correcta para el año 2006, ya que la población afectada por este escenario abarca a todo el municipio de Castelldefels, y no sólo a la franja costera urbanizada.

(b) El periodo a partir del 27 de octubre de 2006:

A partir de este momento comenzó a funcionar la actual configuración del aeropuerto de Barcelona (aprobada el 14 de noviembre de 2005) con pistas segregadas.

En este caso, la configuración del aeropuerto mejora notablemente en configuración Oeste para el conjunto de los vecinos de Castelldefels y los otros municipios de la comarca pero la configuración Este sigue causando perjuicios a los vecinos de Cas-

¹¹ Página 92 de la Memoria.



telldefels. El Ayuntamiento votó en contra de la configuración Este (no preferente) del aeropuerto.

En segundo lugar, para un mayor conocimiento de la situación actual, alegamos la necesidad de que se elabore un mapa anterior a la ampliación del aeropuerto de Barcelona que tenga en cuenta el escenario existente antes de la entrada en vigor de la tercera pista el 30 de septiembre de 2004. El aeropuerto de Barcelona tenía un escenario y unas afectaciones medioambientales anteriores a la ampliación del aeropuerto y a la operatividad de la tercera pista (07R-25L), que entendemos es necesario conocer para poder determinar cuales eran las afectaciones y compararlas con los resultados de los estudios resultantes de la ampliación del aeropuerto.

SEGUNDA.- EL MAPA NO INCLUYE UN ESTUDIO PORMENORIZADO DE AFECTACIÓN DE ZONAS SENSIBLES, EN PARTICULAR DE LAS ESCUELAS DE INGENIERÍAS DEL PARQUE DE ALTA TECNOLOGÍA DE CASTELLDEFELS

El artículo 2 de la Directiva 2002/49 indica que *"la presente Directiva se aplicará al ruido ambiental al que estén expuestos los seres humanos en particular en zonas urbanizadas, en parques públicos u otras zonas tranquilas en una aglomeración, en zonas tranquilas en campo abierto, en las proximidades de centros escolares y en los alrededores de hospitales, y en otros edificios y lugares vulnerables al ruido"*.

En este sentido, el mapa de ruido no recoge la existencia de diferentes Escuelas de Ingenierías del Parque de Alta Tecnología de Castelldefels con una capacidad de afectación en un umbral de 10.000 alumnos.

Asimismo, consideramos imprescindible la incorporación de un estudio pormenorizado para los diferentes escenarios en cuanto a la afectación de las zonas sensibles (centros escolares y hospitalarios, tal y como refleja la Directiva) para las diferentes configuraciones y rutas.

Por ello, alegamos la necesidad de que se presente un mapa que tenga en cuenta la existencia de las Escuelas de Ingenierías, que el mapa actual ignora y excluye de su ámbito de aplicación, y presente estudios más pormenorizados sobre las zonas sensibles.

TERCERA.- LA NECESIDAD DE MEJORAR LA TRANSPARENCIA DEL MAPA EN RELACIÓN A LA POBLACIÓN AFECTADA



Para mejorar la transparencia y claridad en la información facilitada, tal y como exige la Directiva 2002/49 en su artículo 9.2,¹² alegamos la necesidad de que se presente en los estudios tablas de los totales de las variables de población analizadas, una vez aplicados sobre el número de viviendas el tamaño medio del hogar.

Por otro lado, consideramos que en las conclusiones de la memoria presentada por AENA, en el apartado 5.1, páginas 92 y 93 se hacen valoraciones acerca de la posible afectación de las poblaciones de los diferentes Municipios absolutamente subjetivas. Se explicita la posibilidad de la mayor afectación poblacional de los Municipios de Gavá y el Prat, desvalorizando la afectación a la población de Castelldefels. Valoración subjetiva que contrasta con las valoraciones objetivas hechas en la misma memoria en el Anexo III, Pág. AIII 1, Fichas de datos de población por Municipio. En dicha ficha queda patente que es Castelldefels el que tiene mayor población afectada.

CUARTA.- LA NECESIDAD DE INCORPORAR A LOS DIFERENTES ESCENARIOS LOS DESARROLLOS URBANÍSTICOS EN LOS ENTORNOS PRÓXIMOS AL AEROPUERTO

A lo largo de la toma de decisiones, a sabiendas de la existencia de la ampliación del aeropuerto, señalamos que se han seguido produciendo desarrollos urbanísticos en los municipios más cercanos al entorno aeroportuario, condicionándolas. Ello ha perjudicado notablemente a Castelldefels.

En virtud de lo todo lo anterior, la Federación de Asociaciones de Vecinos y Vecinas de Castelldefels solicita,

A LA DIRECCION DE PLANIFICACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE AE-NA, MINISTERIO DE FOMENTO que se tenga por presentado este escrito y, en su virtud, tenga por formuladas ALEGACIONES contra el mapa estratégico de ruido del aeropuerto de Barcelona y, admitiéndolas, elabore un nuevo mapa (o modifique el actual) que incluya los escenarios de afectación correspondientes a los periodos de tiempo relativos a la totalidad del año 2006, incluya las Escuelas de Ingenierías del Parque de Alta Tecnología de Castelldefels en el ámbito de aplicación del mapa y estudios pormenorizados sobre zonas sensibles, incluya información relativa a la población de manera más transparente y finalmente incorpore a los diferentes escena-

¹² Artículo 9.2 de la Directiva 2002/49: "Información a la población: Esta información deberá ser clara, inteligible y fácilmente accesible y deberá incluir un resumen en el que se recogerán los puntos principales."

rios los desarrollos urbanísticos en los entornos próximos al aeropuerto, todo ello por las razones expuestas en el cuerpo de este escrito.

En Castelldefels a 30 de julio de 2007.



Juan Martín Godino

Presidente de la Federación de A.A.V.V. de Castelldefels