



SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE GAVÀ AL DPTO. DE NAVEGACIÓN AÉREA Y DIRECCIÓN DE PLANIFICACIÓN DE AENA (III)

El Ayuntamiento de Gavà a través de la OMSA (Oficina Municipal de Seguimiento del Aeropuerto) tras estudiar la información aportada y los argumentos expuestos en la 12ª sesión del GTTR expone lo siguiente:

- 1- De la revisión de anteriores actas del GTTR, se transcriben a continuación párrafos literales con la consignación de sus fechas respectivas:
 - 6º GTTR, **13 de Diciembre de 2005**, Apartado 5: *“El Ayuntamiento de Gavà hace constar en acta su intención de abordar durante el próximo año el uso de pistas segregadas (con cambio de rol) en el aeropuerto de Barcelona tras la puesta en explotación del nuevo terminal Sur.”*
 - 7º GTTR, **18 de Enero de 2006**, Apartado 5: *“El Ayuntamiento de Gavà solicita los mismos ruegos expresados en la última reunión: abordar durante el próximo año el uso de pistas segregadas (con cambio de rol) en el aeropuerto de Barcelona tras la puesta en explotación del nuevo terminal Sur.”*
 - 8º GTTR, 7 de Marzo de 2006: no se insiste en idéntico tema por evitar la reiteración y extenderse la reunión más allá del tiempo previsto por los asuntos prioritarios tratados en aquella ocasión.
 - 9º GTTR, **26 de Mayo de 2006**, Apartado 5: *“Estudios para la operación del aeropuerto tras la entrada en funcionamiento de la nueva terminal Sur: AENA pide que conste en acta la necesidad de comenzar a realizar estos estudios para así navegación aérea y simulaciones empiecen el trabajo en su respectivas áreas”*
 - 10º GTTR, **6 de Julio de 2006**, Apartado 5: *“Estudios para la operación del aeropuerto tras la entrada en funcionamiento de la nueva terminal Sur: El grupo de trabajo esperará a disponer de los estudios del día tipo para continuar con los trabajos relativos a la operación tras la entrada en funcionamiento de la Nueva Terminal Sur. Puesto que se espera que el estudio del día tipo esté finalizado para septiembre, se posponen los trabajos hasta dicha fecha.”*
 - 11º GTTR, **16 de Noviembre de 2006**, Apartado 4: *“Nuevos Estudios para la operación del aeropuerto tras la puesta en explotación de la nueva terminal Sur: “Transición espera que el estudio del día tipo para el año 2009 (fecha de la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur) esté disponible para finales del presente año.””*



Y en distintos párrafos :

- “Por tanto, se deberán realizar estudios de distintos escenarios (cuyo estudio AENA ya ha comenzado)”.
- “Navegación Aérea informa que trasladará a los responsables del área correspondiente las simulaciones a realizar. No obstante, señala que la realización de estas simulaciones requiere un periodo considerable de tiempo, por lo que se deben minimizar los escenarios a estudiar mediante las herramientas de simulación. En respuesta a la pregunta sobre el tiempo necesario para llevar a cabo el estudio de rotura del nuevo escenario del cambio de rol, Navegación Aérea explica que será más sencillo que realizar el estudio de un nuevo escenario, puesto que requerirá únicamente actualizar el día tipo considerado. A este respecto, Transición espera que el estudio del día tipo para el año 2009 (fecha de la puesta en explotación de la Nueva Terminal Sur) esté disponible para finales del presente año”.

- 2- Por otra parte AENA informó en el 12º GTTR que en caso de haber podido comenzar los estudios en Enero, estos habrían estado finalizados para finales de mayo del presente año, pero dado que hasta el 30 de marzo del 2007 no se dispondrá de la asignación de compañías en la NTS, hasta esta fecha no se comenzarían los estudios correspondientes.

Además de esto, AENA presenta cuatro escenarios de estudio:

Escenario 1 – Segregadas (semi-mixtas) con cambio de rol con NTS

Escenario 2 - Segregadas (semi-mixtas) con cambio de rol sin NTS

Escenario 3 - Segregadas antiguas (anterior a 26 de Octubre) con NTS

Escenario 4 – Independientes (mixtas) con NTS

- 3- De la lectura detallada de los extractos del punto 1 del presente escrito, más allá del lapso de tiempo de un año y 2 meses transcurrido desde que se aborda por primera vez el tema en cuestión sin ningún resultado efectivo a día de la fecha, parecen desprenderse contradicciones y demoras que en todo este proceso concurren por parte de AENA y que los párrafos subrayados tratan de resaltar.
- 4- Si bien es cierto que la asignación de las diferentes compañías y por tanto la diversidad de flota de aeronaves operando desde la NTS es un factor que incide en la exactitud del día tipo a contemplar y por tanto del resultado en la capacidad aeroportuaria, no lo es menos que dicha incidencia es de carácter menor comparado con otros factores esenciales: estructura física de pistas y calles de rodaje, reglas de separación entre tráficos, procedimientos para intercalar salidas y llegadas y tiempo entre ambos, flota prevista (no tanto su distribución), etc. (Gilbo 1993, Janic 2001, Newell 1979).

Merece también ser mencionada aquí la agilidad con que se desarrollaron los múltiples estudios de capacidad, en especial los iniciales, cuando se abordó el problema del cambio de rol de pistas siendo numerosos y complejos los parámetros que intervenían en aquella ocasión.



Asimismo y en sintonía con el propio enunciado de AENA :"*el estudio de rotura del nuevo escenario del cambio de rol será más sencillo...*", coincidimos plenamente en, al menos la simplicidad de unos estudios relativos al escenario actualmente en vigor, y que entendemos a día de hoy deberían contar ya con algún resultado aproximativo en cuanto a su capacidad máxima o aproximada.

En definitiva creemos injustificado el hecho de que no se cuente todavía con un solo dato efectivo de capacidad para ningún escenario, y en el último 12 °GTTR aún se estén barajando cuáles son los escenarios posibles, cuando dicha cuestión resulta de todo punto obvia y se incorporen parámetros inútiles que dotan al problema de una complejidad en el fondo inexistente.

Desde esta Oficina se entiende que los resultados de unas primeras simulaciones no deberían pretender ser si no aproximativos y sobre ellos ir realizando posteriores aportaciones para optimizar el modelo y conseguir una mayor precisión y elevar la capacidad admisible.

Es por ello que en base a los argumentos arriba expuestos elevamos al departamento de Navegación Aérea de AENA la siguiente solicitud:

- 1- Que a la mayor brevedad posible se convoque un GTTR en el que dando respuesta al compromiso asumido en la 10ª sesión se aporten unos estudios iniciales con sus resultados correspondientes, al menos respecto al escenario en vigor del cambio de rol de pistas con NTS.
- 2- Que se dé la mayor celeridad al resto de estudios sobre escenarios que AENA tenga a bien considerar, no sin hacer hincapié en lo transmitido por parte del Ayuntamiento de Gavà en el 12º GTTR en el sentido de considerar fuera de lugar el estudio de los escenarios denominados 2 y 3, por corresponder a configuraciones no pertinentes y especialmente en contradicción con la propia voluntad de AENA en el sentido de "minimizar los escenarios a estudiar".