

— **SOBRE PARALIZACIÓN DE LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE LA TERCERA PISTA DEL AEROPUERTO DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA (ERC). (Número de expediente 161/000342.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al punto cuarto del orden del día, proposición no de ley relativa a la paralización de la puesta en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Tardá.

El señor **TARDÀ I COMA**: Como diputado de la circunscripción de Barcelona, y en nombre del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, presentamos esta proposición no de ley que tiene como objeto, tal como usted ha dicho, la moratoria de la pista sujeta a debate.

La entrada en funcionamiento de la nueva pista se ha realizado vulnerando algunas de las medidas incluidas en la declaración de impacto ambiental formulada mediante resolución de 9 de enero del año 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, y en ese sentido señalamos algunas de las vulneraciones que consideramos más evidentes.

En primer lugar, no se ha elaborado todavía el plan de aislamiento acústico que exige el punto 3.b) de la misma declaración de impacto ambiental y que debería estar elaborado justamente desde el pasado 18 de enero. En segundo lugar, no está operativo todavía, y esta es la segunda consideración, el sistema gráfico de seguimientos de las trayectorias. En tercer lugar, las trayectorias de despegue y aterrizaje no se ajustan a las utilizadas para el cálculo de la huella de ruido aprobadas en la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona. Tampoco se han publicado en AIP España los procedimientos para el abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje. En último lugar, no está operativa todavía la red de sonómetros exigida, y aun estándolo, AENA en estos momentos se niega a ofrecer los datos.

De hecho la prensa catalana en estos últimos días se ha hecho eco del escándalo que supone sobrepasar los límites legales de ruido, de contaminación acústica, cuando resulta que un mismo informe de la Generalitat da las razones a los vecinos afectados, concretamente los vecinos de un barrio de la población de Gavà. Es decir, forma parte de la información cotidiana estas últimas semanas no solamente la trascendencia pública de la reivindicación de los vecinos, sino además la posición de la Generalitat de Catalunya dando la razón a los vecinos y reconociendo que la contaminación acústica sobrepasa los límites legales.

Por lo que respecta a las rutas de aterrizaje y despegue de las aeronaves en el momento de entrar en funcionamiento la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, la comisión de seguimiento ambiental, creada según lo dispuesto en la medida 11 de la declaración de impacto ambiental, aprobó la operación en configuración oeste. En referencia a las distintas propuestas de operación de las pistas para los distintos escenarios temporales previstos existe la propuesta alternativa formulada por la asociación de vecinos de Gavà Mar, cuyos socios, dada la ubicación del barrio, son personas relacionadas con el mundo profesional de la aviación, es decir, no se trata de estudios, propuestas o sugerencias que estén realizadas sin el amparo y el patrocinio de personas competentes en la materia. La alternativa propuesta por la asociación de vecinos de Gavà Mar no solo supone muchísimo menor impacto sonoro sobre las zonas residenciales situadas al sur del aeropuerto, sino que también es más favorable para el resto de municipios del Baix Llobregat colindantes con el aeropuerto.

Cabe aquí destacar que el punto 3.a) de la mencionada declaración de impacto ambiental exige a los promotores de la ampliación del aeropuerto, y cito textualmente, minimizar el impacto acústico, es decir, no basta con cumplir los límites de inmisión sonora actualmente vigentes, que, por cierto, tal como ha quedado dicho, no se cumplen.

Además, Esquerra Republicana como grupo parlamentario cree necesario destacar que la zonas residenciales de Gavà Mar, ámbito en el que residen los vecinos afectados, fueron urbanizadas en el período 1990-1993, años antes de la aprobación de la ampliación del aeropuerto y de su plan director, que data del año 1996. La asociación de vecinos de Gavamar, que ha formulado esta propuesta alternativa, se queja de que hasta el momento ninguna Administración ha tomado en consideración sus propuestas ni tan sólo para realizar un estudio de alternativas y evaluar los pros y contras de su propuesta. Es decir, existe un estudio alternativo, además elaborado al amparo de personas competentes, y con esta consideración previa de que el barrio es anterior a las obras del aeropuerto.

Debo decir que todo lo que nosotros venimos a pedir en esta proposición no de ley tiene el apoyo no solamente de las personas afectadas directamente, es decir, los habitantes y residentes de este barrio, sino además de la institución municipal. Nos consta que el Ayuntamiento de Gavà saluda la petición de Esquerra Republicana, de hecho se ha comprometido a dar a la opinión pública un comunicado en el que no solo se congratula de que la demanda llega al Congreso de los Diputados, sino además de apoyo a nuestra demanda más allá del apoyo activo de las personas más directamente afectadas, como es lógico.

¿Qué venimos a demandar? En definitiva lo que pedimos básicamente es posponer la entrada en funcionamiento de la tercera pista hasta que se hayan imple-

mentado todas y cada una de las medidas correctoras establecidas en la declaración de impacto ambiental, formulada mediante resolución de 9 de enero del año 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, que deberían de estar ya elaboradas y en aplicación antes de la entrada en servicio de la tercera pista del aeropuerto, especialmente —atención— la revisión en el AIP España de las trayectorias de despegue y aterrizaje para que se ajusten exactamente a las aprobadas en el seno de la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona; la publicación en AIP España de los procedimientos de abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje con los que se calcularon y aprobaron las huellas de ruido, la entrada en funcionamiento de la red de sonómetros, la elaboración del plan de aislamiento acústico y la creación del centro de reproducción en cautividad de especies protegidas. Este último apartado, todo hay que decirlo, puesto que nuestra proposición no de ley tiene ya unas semanas de entrada, ya está en vías de solución, de la misma manera que los sonómetros, aunque, repito, AENA se niega a ofrecer los datos.

En segundo lugar, solicitamos de AENA la realización de un estudio de viabilidad de la propuesta de operación de pistas elaborada por la asociación de vecinos de Gavà Mar en el marco de una evaluación de alternativas tendentes a minimizar el impacto acústico, de acuerdo con la medida 3.a) de la mencionada declaración de impacto ambiental, mediante la elaboración de una lista de pros y contras, sometiendo la decisión final a la comisión de seguimiento ambiental creada según lo dispuesto en la medida 11 de la ya tan mencionada declaración de impacto ambiental.

En tercer lugar, tomar en consideración para dicha evaluación de alternativas como valores límites para el impacto acústico del aeropuerto de Barcelona los que establece la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio del año 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental, y que serán vigentes en todo el Estado a partir del año 2008. Ciertamente a partir del año 2008 entendemos que deberían ya implementarse, en la medida en que este es el recorrido que debemos hacer y, en este tránsito, al menos las actuales.

Finalmente estudiar la adquisición del suelo urbanizable no consolidado de Gavà Mar para evitar un uso residencial en su desarrollo urbanístico, que podría resultar en el futuro incompatible con la existencia y normal funcionamiento del aeropuerto de Barcelona. Entendemos que nos avala el precedente de que el barrio es anterior a las obras. Ya sé que esta planificación anómala no debería repetirse, pero la realidad es la que es y todavía tenemos el país que tenemos y las cosas se hacen como se hacen.

Todo se resume, todo se reduce a un punto principal, fundamental, que es la moratoria en la entrada en funcionamiento. Esta es la idea principal, que, repito,

cuenta con el apoyo del ayuntamiento en pleno y de su alcalde, por cierto, miembro del Partido Socialista de Cataluña, y que si no estoy equivocado tiene la mayoría absoluta en el plenario municipal. Lo que pedimos es una moratoria, posponer, tanto da, y ya entienden que lo que queremos es que se hagan las cosas bien.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas los Grupos Catalán (Convergència i Unió), Popular y Socialista. Para la defensa tiene la palabra en primer lugar el señor Grau por Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Nuestro grupo entiende que el problema de la tercera pista que ha presentado Esquerra Republicana hay que resolverlo, que tendría que resolverse en esta Comisión de hoy y además con el consenso de todos los grupos que formamos esta Cámara porque en definitiva se trata de las condiciones de residencia, de habitabilidad de unos vecinos que están afectos a una zona. Estamos en un marco de derechos que tiene que contemplar esta calidad de vida y este equilibrio ambiental para toda esta población residente vecina a la pista del aeropuerto del Prat. Esta solución tiene que darse, como he dicho, por consenso y en un determinado plazo. También tiene que darse, como todas las agresiones que se hacen al medio ambiente, de la forma más gradual y rápida posible.

Entendemos que las necesidades de servicio que tiene el aeropuerto del Prat, si cortamos esta pista definitivamente puede propiciar congestiones que no sean convenientes para Barcelona. Sí que de alguna forma nuestro grupo presentó una enmienda para que esta gradualidad se viera contemplada respetando al máximo los planteamientos que hace el Grupo de Esquerra Republicana, en el sentido de que normalmente en todo aeropuerto existen unas horas punta, normalmente existen unos determinados servicios punta, existen unas horas valle o unas horas en las cuales no se puede hacer ningún tipo de ruido o no es conveniente volar. Desde todo este principio, nosotros intentaríamos que esta gradualidad se diera respetando estos mínimos, unos mínimos de servicio, que esta pista facilitara unos servicios complementarios a los que tiene el aeropuerto, ya que es una instalación existente.

Tampoco podemos olvidar que durante determinados momentos muchos ciudadanos congestionan por miles la capacidad del aeropuerto, en fines de semana, puentes, vacaciones y tal, y que el aeropuerto, teniendo estas instalaciones aumenta capacidad a Barcelona en cuanto a los consiguientes servicios o capacidades turísticas que tiene el área metropolitana. Tiene que solucionarse, por una parte el problema de la congestión del aeropuerto y por otra parte la contaminación acústica que tienen estos ciudadanos. Nuestra propuesta se basa esencialmente en proponer al Grupo de Esquerra Republicana que haya una determinada gradualidad, en el máximo respeto a su propuesta, la máxi-

ma escucha a los ciudadanos que han planteado esta situación, y de paso, como es una solicitud al Gobierno, nuestra idea sería obtener un plazo mínimo con compromiso firme del Gobierno en el cual nos pudiera asegurar que en tres o cuatro meses esto queda resuelto.

Hoy tendríamos que salir de aquí con el compromiso de que de momento algo se tendría que notar, la contaminación acústica tendría que bajar, y después tendríamos que poder decir todos en esta Cámara que hemos llegado al compromiso, al compromiso y al consenso de resolver el problema de la tercera pista. Nuestro grupo está en esta línea, en esta línea de proposición a unos y a otros, y nos gustaría que esto no fuera una victoria de la oposición ni un éxito del Gobierno, en definitiva sería un éxito de la convivencia porque todos sabríamos resolver y transmitir desde aquí las necesidades de unos vecinos angustiados que piden una solución. Si fuéramos capaces de darles estas dos propuestas de reducción o al menos de ralentización y de plazo de ejecución, entenderían que hemos trabajado y que buscamos una solución. De otra forma podemos llegar a la moratoria, podemos llegar a la paralización de la tercera pista, pero el problema subsistirá posiblemente más tiempo para estos ciudadanos. Estamos en un mundo de convivencia, estamos en un mundo de pluralidad, y si las necesidades de servicio que tiene el área metropolitana de Barcelona, las necesidades de calidad de vida que tienen los vecinos del aeropuerto y las necesidades que tienen los usuarios de estas instalaciones las conjugamos al máximo dentro de cada uno y nos comprometemos a dar la solución, que en este caso corresponde a los vecinos que democráticamente han expresado, vía sus ayuntamientos y lógicamente por unanimidad, y en el cual también habrá, como ha citado el portavoz de Esquerra Republicana, concejales de Esquerra Republicana, del Partido Socialista, del Partido Popular y de *Convergència i Unió*, si en este momento somos capaces de conseguir aquí el mismo consenso que ellos han logrado en sus propios ayuntamientos, para ofrecerles entre todos una solución razonada, nos lo entenderán.

Nuestro grupo aboga por que seamos capaces no de mantener posiciones firmes, sino posiciones transaccionadas y que al menos nuestro grupo espera que al final de las intervenciones podamos presentar a esta Comisión una solución conjunta y consensuada entre todas las fuerzas políticas.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Popular, su portavoz, la señora Nadal, tiene la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: La proposición no de ley del Grupo de Esquerra Republicana tiene un punto sustancial, un punto clave, un punto que dio lugar ayer por la tarde, lo recordaba el representante de Esquerra Republicana, a numerosas reuniones y negociaciones entre los concejales de todas las fuerzas polí-

ticas con el alcalde en el Ayuntamiento de Gavà, porque realmente es una cuestión que afecta, y afecta enormemente, a los ciudadanos no solo del Ayuntamiento de Gavà, aunque especialmente a ellos, sino que afecta también a Castelldefels y afecta a El Prat, en definitiva afecta a la comarca del Baix Llobregat.

La proposición no de ley a debate pretende sustancialmente posponer la entrada en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto del Prat. Entendemos que lo que se pide es la paralización, puesto que desde el día 30 de septiembre entró ya en funcionamiento la tercera pista, y por tanto, lo que hoy debatimos, que se presentó en los primeros días de octubre, cuando ya estaba en funcionamiento la pista, es que se paralice actualmente el funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto. Para nuestro grupo esa no es la solución y, como se decía ahora por el representante de *Convergència i Unió*, deberíamos ser capaces de encontrar una solución consensuada, que es la solución que nos viene dada por cada uno de nuestros concejales y por el alcalde de Gavà, que conocen perfectamente cuál es la situación que están sufriendo los vecinos, porque si bien es cierto que en la configuración oeste de las maniobras de despegue y aterrizaje no hay ningún problema para la población, y esas representan entre el 85 y el 90 por ciento de las operaciones que se realizan, también es cierto que el restante 10 ó 15 por ciento de las operaciones de vuelo es muy perjudicial para las poblaciones, de tal manera que en la última reunión que tuvo la comisión de seguimiento ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barcelona El Prat, el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya aportó datos en el sentido de que ya no se trataba de que se infirieran molestias a estas poblaciones, sino de que realmente se causaban o se podían causar alteraciones en la salud de la población.

Señorías, estamos ante un problema muy serio sobre el cual todas las fuerzas políticas deberíamos ponernos de acuerdo, estamos ante un problema de configuración de pistas y ante un problema de voluntad por parte de AENA, es que es un problema de voluntad por parte de AENA. En definitiva puede haber muchas soluciones en lo que se ha conocido como etapa intermedia, desde reducir el número de vuelos a inutilizar una parte de las pistas para que siempre los despegues se puedan realizar por la zona oeste, pero lo cierto es que estamos en una fase transitoria que debe ser corta y que AENA debe comprometerse a que sea corta, porque en definitiva AENA lo que tiene que hacer es acabar inmediatamente la terminal, que va retrasando, con el consiguiente perjuicio para los ciudadanos. Es básico, es absolutamente imprescindible, y más a la luz de los informes que dio el Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya en la última reunión de la comisión de seguimiento ambiental, que se resuelva esta cuestión. Lo que ocurre, hablando de forma muy clara, señorías, es que AENA tiene vendidos los *slots*, AENA tiene vendidos

los *slots*, y por lo tanto no está dispuesta a aceptar ninguna disminución en la actividad.

El Grupo Popular está de acuerdo en que se planteen en esta etapa transitoria las soluciones que nos vienen dadas por parte de todos nuestros concejales y por parte del alcalde de Gavà, pero también quiere dejar claro y quiere poner de manifiesto que hay una responsabilidad de AENA al no poner en funcionamiento la terminal que resolvería y que debe resolver la situación en la que nos encontramos.

El punto nuclear, el punto elemental de esta proposición no de ley es, como digo, la configuración este, porque en definitiva en la configuración oeste no plantea ningún problema. Celebro sinceramente que Esquerra Republicana haya abandonado posiciones que había mantenido en el Parlament de Catalunya y que habían sido defendidas por don Jordi Portabella i Calvete y por don Josep Bargalló, actualmente conseller en cap, y también firmadas por don Josep Huguet, en el sentido de que para la solución se girara en un radio correlativo a la pista principal del aeropuerto. Esta solución fue rechazada en el Parlament de Catalunya por inviable y por peligrosa técnicamente, y además, si me permiten, señorías, y se lo digo con toda cordialidad, dio lugar a que al día siguiente de su debate y votación en el Parlament de Catalunya aparecieran, en la prensa catalana artículos bajo el título de Aterrizo como puedes, porque realmente eran soluciones completamente inviables que daban satisfacción a los vecinos pero que resultaban peligrosas para la seguridad en el tráfico.

La propuesta de Esquerra Republicana a este respecto, con las consiguientes incorporaciones, como digo, provinientes de quienes están a pie de obra, del alcalde de Gavà y de nuestros concejales, pueden ser asumidas por todos y daríamos así un buen ejemplo a los ciudadanos de Gavà, a quienes lo que les interesa realmente es que se les resuelva su problema.

Ha habido también incumplimientos respecto a la resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente de 9 de enero de 2002, mediante la cual se aprueba la declaración de impacto ambiental de la tercera pista del aeropuerto de Barcelona, en la que se recogía y mandataba la realización de un conjunto de pruebas y medidas correctoras correlativas que debían llevarse a cabo antes de la entrada en funcionamiento de la nueva pista. Esto también es responsabilidad de AENA y también se tiene que mandar a AENA desde esta Comisión para que lleve a cabo estas actuaciones. No entraré en el detalle de cada una de ellas porque el señor Tardá en su intervención se ha referido de forma adecuada y de forma exhaustiva a ellas, y ya las doy por reproducidas por economía procesal, señorías y señores diputados.

En cualquier caso, el Grupo Popular ha presentado una enmienda de sustitución. Como digo, estamos abiertos a la negociación porque además de este punto primero, recoge otras cuestiones que también preocupan adecuadamente al Grupo de Esquerra Republicana, y compartimos esa preocupación. Por lo tanto, no me

referiré al punto primero de nuestra enmienda, porque, como digo, estamos abiertos a la negociación, pero sí a sus tres puntos siguientes, en el sentido de que se reclame a AENA que finalice el informe de viabilidad de utilización de pistas de acuerdo con la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona, en esta formulación o en la que SS.SS. crean que se pueda consensuar entre todos.

También que se inste al Gobierno a crear una comisión, o en la fórmula que se consesúe entre todas las fuerzas políticas, en la que participen todas las administraciones afectadas, en la que participe Gobierno, en la que participe la Generalitat, los ayuntamientos afectados, si es necesario también el Consell Comarcal del Baix Llobregat, con el fin de que en materia de competencia de ordenación territorial y suelo se respeten los parámetros de desarrollo sostenible que se contienen en el llamado cuarto pilar de la Unión Europea.

Nosotros conocemos perfectamente que hay una zona de urbanización en Gavà a la cual Esquerra Republicana se opone. Cuando se aprobó, ustedes no estaban representados en el ayuntamiento, eso es un acuerdo de todas las fuerzas políticas y creo sinceramente que se debiera tener una visión más amplia, es decir, no limitarlo a esa zona de Gavà sino limitar a que realmente, antes de que se produzca una ampliación o una nueva instalación de una infraestructura aeroportuaria, se logre este consenso entre las distintas administraciones implicadas. Eso daría una visión más global, más de conjunto, más importante incluso yo diría en lo que es la planificación territorial y en la utilización del suelo.

Finalmente, en el último punto se insta al Gobierno a aprobar, y señorías, ponemos un plazo para la aprobación reglamentaria, un plazo máximo de tres meses para que se apruebe el reglamento de la ley del ruido, cuyo cumplimiento va a representar una mejora en la aplicación real de la Ley del ruido. Insisto, informes muy recientes evacuados por el propio Gobierno tripartito de la Generalitat demuestran que se está infligiendo a los ciudadanos de esa zona no solo enormes molestias y una calidad de vida muy desmejorada, sino que se está llegando a niveles de ruido que pueden afectar seriamente su salud. Ante esta situación el Grupo Popular considera que es importante que salga hoy de aquí una propuesta consensuada que resuelva esta situación. Quedamos abiertos a las negociaciones que se vayan a celebrar a lo largo de la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra su portavoz, la señora Puig Gasol.

La señora **PUIG GASOL**: Conforme a ello, empezaré dando un poco las gracias al señor Grau, porque me ha cogido el discurso que yo quería empezar, porque lo que el Grupo Socialista ha querido desde que conoce esta proposición no de ley es encontrar una solución a los problemas que hoy día están sufriendo

los vecinos de la zona del aeropuerto de Barcelona. Hemos intentado por todos los medios acercar posiciones y ver cómo se podía solucionar el problema, pero a mí me deja sorprendida, y lo digo ahora ya, de entrada, siempre me ha dejado sorprendida, esta manera de trabajar aquí, ya que se trabaja más por un titular que por la calidad de vida de los ciudadanos, puesto que en realidad no nos ha dado ni margen para transaccionar temas.

Es verdad, hay problemas en el aeropuerto del Prat, problemas que no vienen de hace nueve meses o diez meses, problemas que vienen de hace mucho tiempo, problemas de proyecto, problemas por incumplimientos de la ley medioambiental, problemas por estar mal hechos los estudios de impacto ambiental, y sobre los que tiene responsabilidades más de un grupo político en esta Cámara. También quiero dejarlo claro.

Otra de las cosas que yo quería decir es que estamos muy de acuerdo con muchas propuestas de lo que está pidiendo Esquerra Republicana. Hoy no podemos cerrar en el aeropuerto del Prat la tercera pista, sería un perjuicio para todos los ciudadanos de Cataluña y eso no se puede permitir, pero tampoco podemos, y en esto estoy de acuerdo con el señor Grau, despreciar a ciudadanos que están sufriendo un ruido que es cierto.

Podemos hablar de que la culpabilidad es de unos o de los otros, podemos decir que si se hubiera hecho esto o que se cumplan estas cosas, pero hoy día tenemos el problema encima de la mesa, es grave y solo trabajando encontraremos la solución para los vecinos de este territorio. Por eso me hubiese gustado mucho acercar posiciones tanto con el Grupo Popular, como con el Grupo de Esquerra Republicana, como con el Grupo Catalán (Convergència i Unió) y con todos los demás grupos que hubiesen querido transaccionar con el Partido Socialista.

Otra de las cosas que quería decir es que en todo lo que se ha dicho hay verdades a medias. Por ejemplo, estamos hablando del alcalde de Gavà, el alcalde de Gavà es socialista y está sufriendo, igual que todos sus ciudadanos, una presión importantísima, y sí que es cierto que pidió una moratoria, es cierto, pero hace tiempo que la pidió. Hoy día está pidiendo que le solucionemos un problema, un problema que es de ruido en su ciudad, y que lo solucionemos ya. Si le hacemos moratoria vamos a retrasar mucho más toda la solución del problema y le vamos a crear un problema mayor.

Entonces, si queremos adelantar e irnos hacia la solución del problema lo que tenemos que hacer es sentarnos, y claro, nosotros no somos expertos. No sé si AENA ha vendido los *slots* o no los ha vendido, y si los ha vendido no sé en qué tiempo y quién los vendió, no lo sé, lo podemos comprobar, pero hay tema muy importante; por ejemplo, le diré para su información, que en navegación quien tiene responsabilidades es la Dirección General de Aviación Civil, hay muchas cosas que corresponden a la Dirección General de Aviación Civil, no a AENA. No, es distinta, quien muchas veces

tiene que hacer cosas es otra. Entonces, yo pido que busquemos soluciones. Nosotros también hemos presentado una enmienda para buscar soluciones donde sí acogíamos puntos de la proposición no de ley de Esquerra Republicana, sobre todo el punto dos para nosotros era vital. El estudio que realizaron los vecinos o que están redactando los vecinos de Gavà Mar pedía que AENA los ayudara, incluso que hiciera un estudio conjunto con ellos. También entenderíamos que tendríamos que estudiar, junto con los ayuntamientos afectados y la Generalitat de Catalunya, los mecanismos necesarios de tipo territorial o urbanismo para ver los diferentes usos y limitaciones que se puedan dar en el territorio. Nos gustaría que pudiéramos instar a la entidad pública empresarial AENA y a la Dirección General de Aviación Civil a que continúen y aceleren los diferentes trabajos y estudios en curso y permitan determinar soluciones operacionales. Nosotros no somos nadie, no somos nadie para decir si es buena la salida A o la salida B, o si tenemos que arrancar en vertical o en horizontal, no lo sé, yo al menos no me considero experta en este tema. En cambio, sí que hay gente capaz de reducir el impacto acústico sin menoscabo de las capacidades de la pista. Tenemos que buscar el equilibrio entre que los vecinos de Gavà no tengan ningún ruido, o el ruido mínimo, el menor ruido, pero sin que haya un menoscabo de las capacidades aeroportuarias y la seguridad de las aeronaves. Esto tenemos que tenerlo muy en cuenta y haciendo brindis al sol a mí me parece que no vamos a ninguna parte.

He pedido que se solicite a la comisión de seguimiento ambiental del aeropuerto de Barcelona que AENA realice un estudio de viabilidad junto a los vecinos. También que se ponga en marcha dicha evaluación de alternativas de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio del 2002, para así proponer a AENA que asuma el compromiso de cumplirla en el menor plazo posible con las determinaciones que finalmente resulten de la trasposición. Esta directiva en España todavía no se ha desarrollado, entonces no podemos pedir que se cumplan directivas en España cuando aún no se ha desarrollado. Lo que pido es que se cumplan lo más cerca y que cuando la directiva esté hecha se acabe por cumplir, que haya unos plazos, que se trabaje con unos plazos para deshacer el problema, y no busquemos ni enemigos ni culpables. Estamos ante un verdadero problema y para mí, los ciudadanos están reclamando seriedad a esta Comisión. Pediría a SS. SS. que pudiéramos encontrar un camino que nos hiciera ver lo que fuera lo mejor para los ciudadanos y que evitásemos en todo momento el titular tan bueno y tan mediático, pero que no sirve para nada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo de los que no han intervenido desea consumir turno de fijación de posiciones? Señor Andreu, como portavoz de Esquerra

Republicana, ¿se quiere pronunciar ahora sobre las enmiendas o prefiere pronunciarse al final?

El señor **ANDREU DOMINGO:** En aras a las solicitudes que me han hecho desde los diversos grupos para ver si podemos llegar a un acuerdo, preferiría dejarlo al final e intentar el consenso.

El señor **PRESIDENTE:**

Pasamos a la proposición de ley número 4, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC), relativa a la tercera pista del Aeropuerto de Barcelona. También aquí tenemos una enmienda transaccional, que paso a leer a SS.SS.: Implementar en el plazo máximo de tres meses todas y cada una de las medidas correctoras establecidas en la declaración de impacto ambiental (DIA), formulada mediante resolución de 9 de enero de 2002 de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, ya elaboradas y en aplicación antes de la entrada en servicio de la tercera pista del aeropuerto, especialmente la revisión en el AIP España de las trayectorias de despegue y aterrizaje, para que se ajusten exactamente a las aprobadas en el seno de la comisión de seguimiento ambiental de las obras de ampliación del aeropuerto de Barcelona; la publicación en el AIP España de los procedimientos de abatimiento de ruido en las operaciones de despegue y aterrizaje, con los que se calcularon y aprobaron las huellas de ruido; la entrada en funcionamiento de la red de sonómetros; la elaboración del plan de aislamiento acústico. Hasta tanto no se implementen estas medidas, deberá ordenarse la utilización de la tercera pista regulando su uso en dirección sur, tanto aterrizaje como despegue, con el fin de minimizar el impacto acústico y que deberá previamente ser acordada con el Ayuntamiento de Gavà, el Ayuntamiento de Castelldefels y la Generalitat de Catalunya.

Los puntos 2, 3 y 4 siguen igual, sin modificaciones.
Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** Pido votación separada de los distintos puntos, si es tan amable.

El señor **PRESIDENTE:** Uno a uno.

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** 2 y 3 se pueden votar conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE:** De acuerdo.

Señorías, votamos el punto número 1, que es el que les acabo de leer.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobado por unanimidad.

Votamos los puntos 2 y 3.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE:** Quedan aprobados por unanimidad.

Punto 4.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado por mayoría.