

PROPOSICIÓN NO DE LEY RELATIVA A LA INFORMACIÓN AMBIENTAL SOBRE EL RUIDO Y RUTAS DE DESPEGUE Y ATERRIZAJE DEL AEROPUERTO DE BARCELONA – EL PRAT DE LLOBREGAT.

Exposición de motivos

En 2003 Consejo de ministros de la Comunidad Europea adoptó la Directiva 2003/4/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 28 de enero de 2003, sobre el acceso del público a la información ambiental, que obliga a todos los Estados Miembros desde el 14 de febrero de 2005. Por otra parte, España ratificó en diciembre de 2004 el Convenio de Aarhus (Convenio de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas sobre acceso a la información, participación del público en la toma de decisiones y acceso a la justicia en materia de medio ambiente, publicado en el BOE del 16 de febrero de 2005). Finalmente, el año 2006 se promulgó la Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.

Dicha normativa reconoce el derecho de cualquier persona a solicitar información ambiental de la administración, incluyendo además (artículo 2 del convenio de Aarhus) la información relativa a «factores como la energía, el ruido y la radiación, información relativa a la salud, seguridad y condiciones de la vida humana». Sólo se puede denegar información ambiental cuando «esté protegida por secreto de la propiedad intelectual, secreto comercial o secreto industrial», o «se trate sobre actuaciones en el ejercicio de competencias no sujetas a derecho administrativo».

El Aeropuerto del Prat de Llobregat tiene, desde 1997, un sistema automático de seguimiento y análisis del ruido, conocido como SIR/BCN (Sistema de Información de Ruidos y Sendas de Vuelo del Aeropuerto de Barcelona), que posibilita relacionar los movimientos aeronáuticos, especialmente en el momento del aterrizaje o del despegue, con las medidas acústicas. Este sistema integra los datos de los radares del aeropuerto y centros de control de tránsito aéreo con los procedentes de más de una docena de sonómetros repartidos por el territorio circundante. Las medidas sobre ruidos, junto con la información de trayectorias y de planes de vuelos de los aviones, se procesan de forma que el organismo encargado de la operación aeroportuaria puede conocer de forma permanente y en tiempo real las causas y el efecto de los ruidos de origen aeronáutico en los municipios del entorno.

Actualmente, AENA envía semanalmente, a los Ayuntamientos del entorno del aeropuerto, los niveles acústicos medidos. Así mismo, se ha habilitado un *website* donde AENA actualiza semanalmente o quincenalmente los datos recogidos por las terminales de medición de ruidos y permite consultar las bases de datos disponibles sobre la incidencia de los ruidos producidos por el tráfico aéreo del aeropuerto. Sin embargo, la información facilitada son medias diurnas y nocturnas, por lo que no aparece información concreta para cada una de las configuraciones de operaciones de vuelos diurnos y/o nocturnos. Tampoco existe posibilidad alguna de obtener información relativa a una franja horaria concreta, ni conocer el impacto sonoro de una operación aérea concreta, con lo que se conculca el principio fundamental de la normativa

medioambiental citada anteriormente, puesto que resulta imposible, para los ciudadanos afectados o para los propios Ayuntamientos interesados, obtener la información ambiental relativa a todos aquellos episodios puntuales de superación de los límites de ruido marcados por la Declaración de Impacto Ambiental, y conocer la aeronave concreta responsable de tal efecto nocivo. Esta falta de información imposibilita un mayor control ciudadano de la correcta ejecución de una actividad, como la desarrollada en el aeropuerto, que tiene una clara incidencia en el medio ambiente, la salud y la calidad de vida de los vecinos afectados.

Debido a la ausencia de esta información mediambiental, que obra en poder de AENA pero que no facilita a los afectados, algunos Ayuntamientos de las ciudades más próximas al Aeropuerto de Barcelona han tenido que contratar costosos equipos para recabar por sí mismos la información ambiental puntual y en tiempo real que AENA se niega a ofrecer. Así por ejemplo, a la par que los Ayuntamientos de Gavà y Castelldefels han creado oficinas con técnicos cualificados para seguir el impacto diario del aeropuerto en sus municipios, el primero ha anunciado la contratación del sistema SIGMA (Sistema Integral de Gestión Medioambiental del Aeropuerto de Barcelona - El Prat de Llobregat). Un sistema desarrollado por una empresa privada, caro para el Ayuntamiento, e innecesario si AENA facilitara la información ambiental adecuada.

En estos momentos de crisis económica, de la que los Ayuntamientos se resienten especialmente, resulta irresponsable que la actitud de AENA de no facilitar en tiempo real los datos adquiridos y procesados por el SIR/BCN les obligue a duplicar esfuerzos. Creemos que, tanto en cumplimiento de la normativa sobre información ambiental, como por razones de racionalidad administrativa y transparencia de gestión, AENA debe proporcionar a los Ayuntamientos afectados, a la Generalitat de Catalunya, y a la ciudadanía en general, información en tiempo real de sus datos sonométricos, gráficos en los que se resuma el SIR/BCN de cada configuración diurna y nocturna, así como su periodización horaria, que recoja las incidencias durante toda una jornada, mostrando en el mapa la afectación sobre los municipios de Gavà, El Prat de Llobregat y Castelldefels, e información detallada y completa de datos sonométricos y operaciones aeroportuarias a petición de los Ayuntamientos en el caso de episodios puntuales de incumplimiento de las trayectorias fijadas en el AIP.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya – Iniciativa per Catalunya – Izquierda Unida presenta la siguiente:

Proposición no de Ley

"El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Poner en marcha un sistema de información pública de ruido en tiempo real, al que puedan acceder las administraciones y asociaciones de vecinos afectadas, que visualice de forma ininterrumpida las medidas de los distintos sonómetros sobre el terreno.
2. Facilitar diariamente a través de un *website* específico, y almacenar en una base de datos accesible, las trayectorias de los aviones detectadas por el SIR/BCN, en que se distingan claramente las configuraciones diurnas y nocturnas de los vuelos del día

anterior, así como su secuenciación hora a hora, y su afectación sobre El Prat de Llobregat, Gavà, y Castelldefels.

3. Facilitar detalladamente a la Generalitat de Catalunya, Ayuntamientos y asociaciones de vecinos afectadas, cuando la pidan, la información obtenida y procesada por el SIR relativa a la trayectoria y al nivel de ruido reflejado en los sonómetros de una determinada operación aérea donde los demandantes de información hayan detectado un presunto incumplimiento de las trayectorias vigentes en el AIP.