

NOTA DE PRENSA

IBERIA DENUNCIA LA NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL DEL AEROPUERTO DEL PRAT OBVIANDO QUE LA NORMATIVA MEDIOAMBIENTAL DE MADRID-BARAJAS (DONDE TIENE SU 'HUB') ES MÁS RESTRICTIVA

En relación con las últimas declaraciones aparecidas en prensa del Presidente y del Director General de Iberia sobre la asignación de compañías a la **nueva Terminal Sur** y el modo de operación de las pistas del Aeropuerto del Prat, **la Asociación de Vecinos de Gavà Mar desea manifestar lo siguiente:**

- El Sr. Conte, Presidente de Iberia afirma que **“la normativa medioambiental perjudica a el Prat”** (El Periódico, 28/02/2007).

Estas manifestaciones demuestran la falta de compromiso con las medidas de protección medioambiental a la población del entorno aeroportuario previstas en la legislación y el puro interés mercantilista que guía la gestión de Iberia.

Lo que el Presidente de Iberia no dice es que la normativa medioambiental de Madrid-Barajas es, a día de hoy, más restrictiva que la de Barcelona-El Prat. ¿Por qué razón lo que no perjudica en Barajas perjudica en El Prat?. Y si perjudica (tanto en Barajas como en El Prat), ¿no perjudica a todas las compañías por igual ?.

Lógicamente, es mucho más favorable para la cuenta de resultados de Iberia operar sin restricciones, aunque sea **a costa de la salud de los habitantes del Baix Llobregat.**

- El Sr. Donaire, Director General de Iberia, vincula el interés de Iberia por la nueva Terminal Sur de El Prat a **“... que las pistas funcionen de modo independiente”** (El País, 2/3/2007) y **"Las pistas se diseñaron para el aterrizaje y también para el despegue de aviones, pero una se usa para los despegues y la otra para los aterrizajes. De esta forma, el aeropuerto no puede trabajar al 100% de su capacidad"** (El Periódico, 4/3/2007).

Sorprende que un alto cargo de Iberia falte a la verdad declarando que la operación de pistas segregadas no permite alcanzar el 100% de la capacidad, al igual que la operación independiente.

Londres-Heathrow (destino de Iberia) cuenta con 3 pistas dispuestas exactamente igual a las de El Prat y opera con pistas segregadas (superando incluso los 90 vuelos por hora previstos para nuestro aeropuerto) y siendo el aeropuerto con más operaciones/hora del mundo.

Demostrado por la vía de los hechos que ambos modos de operación garantizan el 100% de capacidad, hay que decir que la diferencia radica en que la operación segregada implica ciertas restricciones que, al igual que sucede en Heathrow, mejoran considerablemente el impacto acústico sobre la población residente en el entorno aeroportuario.

De nuevo queda de manifiesto que a los directivos de Iberia sólo les preocupa la cuenta de resultados, sin importarles las medidas de protección medioambiental adoptadas por las distintas Administraciones.

- El Sr. Donaire, "El problema son los tiempos. Si queremos competir con el AVE por medio del puente aéreo y nos ubican en la terminal vieja, perderemos 25 minutos en cada vuelo entre el aterrizaje y el despegue, por lo cual seremos menos competitivos" (El Periódico, 4/3/2007).

¿Cuánto tiempo de rodaje se emplea en Barajas, entre aterrizaje y despegue?; desde luego 25 minutos es una cifra bastante aproximada, cuando no se queda corta, como muchos catalanes sabemos.

¿Cuánto tiempo perdemos los ciudadanos de Catalunya en conexiones en Barajas por la falta de interés de Iberia en establecer rutas transoceánicas?

De los comentarios anteriores se intuye el claro interés de Iberia en presionar a AENA y Fomento, desde una posición **claramente dominante**, para:

- Operar en la Terminal Sur, consiguiendo con ello una posición ventajosa respecto a otras compañías.
- Operar las pistas en modo independiente, **tremendamente perjudicial para los habitantes del Baix Llobregat**, con objeto de reducir tiempos y costes frente a la dura competencia que se le avecina con la llegada del AVE.

No parece de recibo que una compañía aérea que ha obtenido recientemente ventajas de AENA (terrenos para hangares), que ha reducido sensiblemente sus operaciones en El Prat o las ha sustituido por vuelos de bajo coste (Clickair), que se niega a establecer rutas transoceánicas desde El Prat, apostando claramente por Barajas en detrimento de Barcelona, pretenda además forzar su ubicación en la nueva Terminal Sur y el modo de operación de pistas del aeropuerto que más le conviene por sus intereses económicos, **despreciando las medidas de protección medioambiental que la Ley contempla.**

La **Asociación de vecinos de Gavà Mar** no pretende reducir la capacidad del Aeropuerto de El Prat, infraestructura básica para Catalunya.

Pero, seguiremos luchando para que, de todas las opciones posibles, se aplique la que menor impacto medioambiental produce: la operación de pistas segregada, idéntica a la de Londres-Heathrow y vigente en la actualidad en El Prat.

9 de Marzo de 2007

Para más información:

WWW.GAVAMAR.COM

Elisabet Martínez (638 811 282) (Presidenta AVV Gavà Mar)


Gavà Mar **GM**
Associació de veïns