

## **IBERIA PRESIONA A AENA PARA SER UBICADA EN LA NUEVA TERMINAL SUR DEL PRAT DESPRECIANDO LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL (DIA) DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO**

En relación con las últimas declaraciones aparecidas en prensa del **Presidente de Iberia** (Sr. Fernando Conte) y del **Director General de Iberia** (Sr. Enrique Donaire), en relación a la capacidad aeroportuaria y el modo de operación de las pistas del Aeropuerto del Prat,

la **Asociación de Vecinos de Gavà Mar** desea manifestar lo siguiente:

Parece claro que **la intención de los máximos responsables de Iberia es crear opinión favorable a sus intereses, no a los de la sociedad catalana**, mediante la desinformación. Después de la “espantada” que esta compañía en el Prat (que favorece claramente al aeropuerto de Madrid-Barajas), Iberia está en una posición delicada de cara a la asignación de compañías a la nueva Terminal Sur.

**Evidentemente, estas declaraciones pretenden presionar a Aena para que Iberia sea ubicada en la nueva Terminal Sur y condicionar el modo de operación de las pistas a sus intereses económicos, despreciando las medidas contempladas en la Declaración de Impacto Ambiental de la ampliación del aeropuerto del Prat.**

El **Sr. Fernando Conte, Presidente de Iberia** afirma que “*Nos preocupa si al final la capacidad de desarrollo de El Prat se cumplirá*” y advierte de un “*riesgo de infrautilización de las pistas*” (prensa escrita del 31/5/2007).

Ambas afirmaciones son manifiestamente falsas.

En cuanto a que el aeropuerto alcance la capacidad prevista, fuentes del aeropuerto de el Prat aseguran que se podrá llegar a las 90 operaciones/hora (prensa escrita del 9/6/2007). En lo relativo al riesgo de infrautilización de pistas, es otra afirmación falsa: la capacidad prevista de 90 operaciones/hora se puede alcanzar operando las pistas tanto de forma independiente como segregada, solo hay que recordarle que en Londres Heathrow (destino muy frecuente de Iberia), con 3 pistas idénticas a las del aeropuerto de Barcelona, mueven más de 100 aviones en horas punta.

**Por lo tanto, queda demostrado, por la vía de los hechos, que se puede hacer. Otra cosa es que Aena haga las inversiones necesarias y ponga los medios adecuados para operar como en Londres-Heathrow.**

El **Sr. Enrique Donaire, Director General de Iberia**, va más allá en su estrategia de desinformación y añade:

“*Serán 70 movimientos a la hora los que se podrán operar en el Prat en lugar de los 90 previstos en el Plan Director*” (prensa escrita del 9/6/2007).

Desconocemos en qué estudios técnicos se basa tal afirmación, pero parece claro que, a la vista de lo que sucede en Londres-Heathrow, dichos estudios son totalmente erróneos o simplemente no existen y el Sr. Donaire habla sin saber, pretendiendo crear una falsa percepción en la sociedad catalana en cuanto al modo de operación de pistas más favorable.

Debemos añadir que la cifra máxima de 70 operaciones/hora que cita el Sr. Donaire ya se ha superado en el aeropuerto del Prat en varias ocasiones, según datos de la propia Aena.

Con esta mentira se pretende desacreditar la operación de pistas segregadas (opción defendida por todos los Ayuntamientos del Baix Llobregat) a favor de la independiente, más favorable a los intereses de Iberia, como él mismo reconoce en sus declaraciones (prensa escrita del 9/6/2007): así protege sus intereses económicos en caso de que la compañía fuera ubicada en la Terminal Norte.

Si Aena ubica a Iberia en la Terminal Norte y la operación de pistas es segregada, sus aviones tendrían más rodaje que si la ubicaran en la nueva Terminal Sur; sin embargo, si la operación es independiente se ahorraría unos minutos de rodaje.

Estimamos completamente lícito que Iberia pugne por estar en la nueva Terminal Sur, pero no aceptamos que, con argumentos falsos y por intereses puramente económicos, intente condicionar tanto a Aena como a la sociedad civil catalana sobre el modo de operación de las pistas.

**Tanto el modo de operación de pistas independiente como segregado (opción defendida por los Ayuntamientos del Baix Llobregat, representando a más de 340.000 habitantes), permiten alcanzar las 90 operaciones/hora, la prueba es el aeropuerto de Londres-Heathrow.**

La Declaración de Impacto Ambiental (DIA) contempla que, si ambos modos de operación garantizan la capacidad prevista, se aplique el que menos impacto acústico genere, en este caso el segregado. El modo independiente tiene un impacto acústico terrible sobre los municipios del Baix Llobregat, como hemos constatado durante 2 largos años.

La mejor manera de que Iberia se garantice unos costes menores es asegurar la operación independiente; por este motivo Iberia intenta desacreditar el modo segregado, pues caso de ser asignada a la Terminal Norte (como teme) podría tener más gastos por rodajes.

No parece de recibo que una compañía aérea privada 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 (Click Air), 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 lucharemos para que, de todas las opciones posibles, se aplique la que menor impacto medioambiental produce: la operación de pistas segregada, como en Londres-Heathrow y vigente actualmente en El Prat.

12 de Junio de 2007



Para más información:

[WWW.GAVAMAR.COM](http://WWW.GAVAMAR.COM)

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

Gavà Mar **GM**  
Associació de veïns