



**“AFECTADOS IMPACTO AÉREO**

**LA ASOCIACION “AFECTADOS POR IMPACTO AEREO”**



**Y LA ASOCIACION “PROU SOROLL” DEL AROPUERTO DEL PRAT, BARCELONA**  
**Presentan a su consideración para su publicación la siguiente**

## **NOTA DE PRENSA**

### **EL AEROPUERTO DEL PRAT TIENE EL MEJOR PLAN MEDIOAMBIENTAL DE EUROPA.**

696 placas fotovoltaicas así lo avalan, además el sistema de recogida de residuos (de cualquier tipo) es súper eficaz hasta el extremo que se pueden reciclar los residuos en el tercer mundo. (Hub internacional).

El Prat “... esta pensado para satisfacer las necesidades de los pasajeros y compañías aplicando las nuevas tecnologías,” dice AENA.

El Prat ya es el primer aeropuerto LOW COST de Europa aunque resulta de ALTO COSTE para los afectados por la contaminación de los aviones, que son los vecinos del aeropuerto y, sobre todo, los que están en la vertical de los trazados de las aeronaves.

En este punto dudamos si realmente se cumplen los requisitos de “La Norma Iso 14.001”, que certifica la calidad medioambiental, ya que los afectados sólo han notado, un empeoramiento de sus condiciones de salud y calidad de vida, gracias a las ampliaciones de pistas y terminales.

El hecho de que no sea necesaria la T1 dado que se ha hecho para duplicar la capacidad, hasta los 55 millones de pasajeros, cuando el tráfico se absorbía perfectamente con la antigua terminal, ahora prácticamente en desuso, no cuenta. Tenemos una instalación millonaria, faraónica e incómoda que al menos nos reporta una primera satisfacción: haber merecido el premio al mejor aeropuerto de Europa, según votación reciente de ACI (Airport Council Internacional). El mejor resultado para la ampliación innecesaria de un aeropuerto, cuyo coste para el erario público, el medio ambiente y los afectados se podría haber evitado. ¿Es esto la SOSTENIBILIDAD?

El autobombo del HUB Internacional, cuando el grueso del tráfico es nacional, habrá ayudado muchísimo.

Aún así, nos gustaría tener el mejor aeropuerto del mundo y además, que fuera sostenible; ¿cómo? Utilizando las salidas al mar, que no molestan a nadie, evaluando con objetividad la necesidad de la obra, su amortización, los costes ambientales y, especialmente, su contribución al cambio climático. Sólo así entendemos que serviría de ejemplo para los demás aeropuertos.

Mientras ello no suceda nos resultará inverosímil entender como sostenibilidad, la fortuna de escuchar encima de nuestras cabezas, cada 1,20/1,30 minutos, la máxima expresión de la potencia de las aeronaves, que promete momentos inolvidables tanto en el día como en la noche.

PROU SOROLL  
“Afectados Impacto Aéreo”

Barcelona Julio 2010