

AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT

«Abans de parlar de l'ampliació de l'aeroport hem de resoldre el que s'ha fet malament fins ara»

Entrevista a Josep Maria Carrera i José García, president i vicepresident de DEPANA, publicada a Catalunya Metropolitana.

16 de setembre del 2024



Catalunya té un nou govern de la Generalitat, presidit pel socialista Salvador Illa, que acaba de reactivar la comissió tècnica que analitza les propostes per ampliar el servei de l'aeroport Josep Tarradellas-El Prat-Barcelona. Es preveu que arribi a alguna conclusió d'aquí a tres o quatre mesos. El 2012, DEPANA va interposar davant la Comissió Europea una Queixa/Pilot denunciant la insuficient protecció del Delta del Llobregat. El febrer del 2022, Josep Maria Carrera, president de DEPANA, va comparèixer al Parlament per exposar les raons de l'oposició d'aquesta associació ecologista a l'ampliació de l'aeroport. D'aquesta ampliació i dels reptes mediambientals que té plantejats Catalunya en parlem amb Josep Maria Carrera i amb José García, vicepresident de DEPANA.

El president de la Generalitat, Salvador Illa, ha anunciat que torna a posar en marxa la comissió tècnica que ha de fer propostes sobre l'ampliació de l'aeroport. Què en pensen?

J.M.C.- Nosaltres tenim una postura bastant clara sobre el que s'hauria de fer. Estem en una situació en què tenim pendent una sèrie de coses que es van fer malament a l'anterior ampliació. Abans de parlar d'una de nova hauríem d'acabar el que tenim començat. L'anterior ampliació està sent objecte d'un procediment d'infracció per part de la Comissió Europea, que bàsicament tracta quatre punts. El primer que s'hauria de resoldre són aquests quatre punts. El primer és que no s'han fet bé fins ara les mesures que s'havien de prendre per l'ampliació anterior de l'aeroport. És a dir, que tenim una estructura natural en decadència. En les zones humides de Catalunya s'ha perdut un 50% de biodiversitat entre els anys 2000 i 2020. La més afectada ha estat aquesta. Aquí és més del 50%. En segon lloc, la Carta d'Emplaçament que va enviar la Comissió Europea deia que es va fer malament l'avaluació d'impacte ambiental. S'hauria de tornar a fer.

S'hauria de fer una avaluació nova per qualsevol cosa que es faci ara. La prova que es va fer malament és que no es van aconseguir els resultats que s'havien previst. La Comissió Europea no entra en la manera com s'ha de gestionar l'espai. Simplement diu que s'està fent malament. En tercer lloc, diuen que les mesures compensatòries que es van proposar no s'han dut a terme. És més, no tan sols no s'han portat a terme sinó que s'han adoptat mesures contràries a les compensatòries, com són els pàrquings que es van construir al municipi de Viladecans. Aquí hi ha un procediment judicial obert i s'ha començat a tocar alguna cosa. En quart lloc, la Carta d'Emplaçament diu que la delimitació de la zona ZEPA (*Zona d'Especial Protecció per les Aus*) que hi havia fins ara és insuficient. I posa com a referència l'estudi de BirdLife Internacional, que en el cas d'Espanya és la Societat Espanyola d'Ornitologia BirdLife. Si entreu al web de BirdLife Internacional veureu que hi ha un mapamundi on hi ha totes les àrees importants pels ocells que aquesta associació té detectades. Si amplieu el Delta de Llobregat, veureu una delimitació, que és la que hauria de servir de referència per la delimitació de la zona ZEPA. El Govern de la Generalitat, a l'últim moment, ha aprovat una delimitació de la zona ZEPA, que està dintre del perímetre.



J.G.- És coherent amb la zona ZEPA, però hi ha un factor més i és que necessita justificar-la, i és el que no ha fet. No està justificat perquè agafem una part i no tota. El 2021 es fa tota la moguda de l'ampliació, una vegada ha arribat la Carta d'Emplaçament. És el moment en el que s'adonen que és o ara o mai.

J.M.C.- Un enginyer aeronàutic en una discussió anterior sobre l'ampliació de l'aeroport va dir una cosa que em va semblar bastant clara: El problema de l'ampliació de l'aeroport és que és ara o mai, perquè per problemes ambientals serà cada vegada més difícil.

Probablement tenia tota la raó. En primer lloc, doncs, resoldre tot allò anterior pendent. En segon lloc, mentre estiguem en una situació d'emergència climàtica no té sentit incrementar la capacitat d'una infraestructura que funciona ara exclusivament amb combustibles fòssils. Hem d'arribar al 2050 sent neutres en emissions. Per tant, quin sentit té ara incrementar la capacitat aeroportuària? La capacitat aeroportuària de l'aeroport del Prat, la d'Espanya i la d'Europa és enorme. La Xina, amb moltíssima més població que Europa, té tres hubs.

J.G.- A Estats Units, tampoc n'hi ha tants. A Europa cada país té els seus. I dintre cada país, cada regió vol tenir el seu.

J.M.C.- El que no té gaire sentit és incrementar la capacitat aeronàutica mentre estiguem en aquesta situació. El dia de demà ja veurem. Si els avions no van amb combustibles fòssils, si són neutres en emissions, parlem-ne. Ara estem en aquesta situació de l'ara o mai. Per aquí venen les presses, perquè hi ha uns incompliments, perquè estem en aquesta situació d'emergència. Nosaltres ho tenim molt clar. L'aeroport no s'ha d'ampliar i s'ha de respondre als incompliments anteriors. A nivell de Catalunya, hi ha una altra raó. I és que no té gaire sentit que la regió metropolitana de Barcelona, sent el 10% del territori, tingui el 70% de la població i de l'activitat, quan tenim altres territoris que tenen aeroports que estan molt

infrautilitzats. Per tant, fins i tot en un context de no creixement o de decreixement de l'activitat aeronàutica, tindria molt sentit utilitzar Girona i Reus.

També s'ha parlat d'Alguaire, a Lleida

J.M.C.- Estaria bé començar a descentralitzar la regió metropolitana de Barcelona. Reus i Girona són dues ciutats que són la meitat que Sabadell i Terrassa, que estan al costat de Barcelona. Podrien ser el doble. Em vaig dedicar al planejament territorial durant un temps i crec que, en una situació de reconsideració del sistema aeronàutic, té sentit, fins i tot amb un decreixement de l'activitat, pensar en alternatives. S'ha de treure pressió sobre els ecosistemes del Delta i sobre la regió metropolitana, perquè, si no, els problemes que tenim d'habitatge, de congestió ... no tindran solució. No podem estar concentrant en el 10% del territori el 70% de la població i l'activitat i en l'altre 90%, només un 30%. No és que a Catalunya tinguem una densitat de població enorme. La tenim a Barcelona, L'Hospitalet i, en general, a la regió metropolitana. Si l'aeroport realment és una font d'economia, potser hem d'anar pensant en altres solucions. Insisteixo que estem en un context en què no hem d'incrementar la capacitat. Tenim molta capacitat i tenim molta feina a fer. Hem de fer els deures antics i repensar una mica l'estructura del país.

J.G.- Hi ha qui es queixa que hem d'anar a Madrid per agafar un avió per viatjar a Xangai o per anar a altres llocs. Madrid és com és i Barcelona és com és. Barcelona té el mar que no té Madrid, i té unes muntanyes al costat i una estructura geogràfica que determina uns límits de creixement que Madrid té més amples. Comparar Barajas amb l'aeroport de Barcelona no es pot fer perquè no tenen la mateixa estructura. L'impacte del soroll dels avions allí no és el mateix que té aquí sobre la zona residencial o els espais naturals. No podem voler ser com Madrid sigui com sigui i repetir el seu esquema. Hem de trobar el nostre propi esquema.

Madrid també vol ampliar el seu aeroport

J.G.- Sí, però Madrid no té cap problema. Madrid no ampliarà res que no sigui dins del seu territori. No afecta ningú. Ells ja van fer l'ampliació del 2002. Va ser molt gran, va afectar moltes zones que ja van compensar del riu Jarama, i ara totes les actuacions que fan les fan dins del territori. Posen pistes, però no afecten res. Allà no hauran de demanar cap permís especial a la Comissió Europea ni a ningú. Ho poden fer directament, aprovant i fent una declaració d'impacte. És molt i molt diferent del que passa a l'aeroport de Barcelona. Això és el que molta gent no vol veure o simplement no sap.

El nou govern de la Generalitat ha nomenat l'ornitòleg Jordi Sargatal com a Secretari de Transició Ecològica. Ell ha defensat que es pot ampliar l'aeroport canviant de lloc la biodiversitat afectada. Vostès rebutgen aquesta proposta

J.G.- Això ja s'ha plantejat moltes vegades i els intents que s'han fet han estat un fracàs. No és un trasplantament de cabells. No és qüestió d'anar a Turquia a que et posin quatre pèls. No té sentit. Un espai té uns valors. Sargatal és molt bon ornitòleg però no sé si té una visió holística sobre l'entorn natural i menys del Delta del Llobregat. Ell ha estat als Aiguamolls de l'Empordà i ha tingut una visió una mica d'una part, però aquí no és només ocells que vagin d'una banda a l'altra. Els ocells, moltes vegades, tu vols que vagin a una banda i van a altres. Als mateixos aiguamolls han fet molta oferta d'espais i a molts dels llocs on ho han intentat l'èxit ha sigut minso. Per què? Perquè no tot és dos i dos són quatre, i menys a la natura. La Ricarda potser ara no és el millor lloc dels ocells perquè, entre altres coses -tornant a la declaració d'impacte ambiental del 2002- va haver-hi moltes qüestions que es van amagar, com és el control amb falconeria de tot l'entorn de l'aeroport. Davant de qualsevol au de certa mida que hi hagi, envien els falcons per que se la carreguin. A més de les afectacions hídriques, aquestes zones les han matxucat molt. Hi ha hàbitats que són únics i que són d'interès comunitari que requereixen una protecció especial. Un ocell potser tindrà la sort que no agafin aquest espai però n'afectaran un altre. A La Ricarda hi ha un hàbitat d'una espècie de malves en perill d'extinció que es diu trencadalles, que a Catalunya només existeix al Delta del Llobregat, i que tots els intents de traslocar-la han estat un fracàs. Si et carregues La Ricarda, t'estàs carregant aquesta espècie única al país.

S'ha perdut molta biodiversitat els darrers anys

J.M.C.- Un estudi del 2020, fet per la Generalitat i per les universitats catalanes, amb el CREAM, el Centre d'Investigació Ecològica i Aplicacions Forestals, a nivell general de Catalunya diu que hem perdut un 25% de biodiversitat. A les zones humides hem perdut un 50% i a les forestals, un 10%. No tinc dades per cada zona humida, però, evidentment, la que ha perdut més territori des del 2000, quan encara no estava fet ni el desviament del riu, és la del Delta del Llobregat.

J.G.- Quan parlem de biodiversitat, hi ha dos criteris. Nosaltres hem treballat sempre amb les espècies d'ocell que són les més fàcils de controlar i són un bon indicador, però després hi ha el tema dels insectes i dels invertebrats en general, que suposen la majoria de la biodiversitat. Per exemple, aquí al Delta del Llobregat, i en concret a La Ricarda i el seu entorn, hi ha 3.000 o 4.000 espècies citades d'artròpodes.

Normalment només es parla dels ànecs de La Ricarda



J.G.- Considerar només els ànecs o no els ànecs és parlar del sexe dels àngels. Els ànecs són un indicador entre d'altres, però hi ha un catàleg d'espècies que l'annex 1 de la directiva d'aus, que és d'obligat compliment, diu que s'han de mantenir o evolucionar en positiu. Nosaltres vam fer un estudi que vam enviar a la Comissió Europea d'unes trenta espècies d'aus i moltes estan en perill. Moltes d'elles estan fora de les zones protegides, sobretot per la pressió que exerceix l'aeroport. Abans, els ànecs i les rapinyaires estaven molt més al Remolar i La Ricarda. És a partir que es crea la pressió de l'aeroport en aquesta zona que les espècies tendeixen a

ocupar altres hàbitats. Hi ha el tema dels falconers i també el dels llums de la T-1. Hi ha zones del Remolar que per la nit és de dia. Això té un impacte que ningú ha avaluat i s'ha d'avaluar. Primer s'ha de solucionar el que s'ha fet malament i després ja parlarem. Aquesta és el nostre posicionament.

Amb quins aliats compta DEPANA? Quins suports teniu en aquesta lluita contra l'ampliació de l'aeroport? Al davant hi ha tot l'empresariat i lobbies molt potents.

J.G.- No som molts, però la gent amb què comptem té coneixement del tema.

J.M.C.- Si jo em fixo en l'embranchida anterior, el que vam veure és que tots els governs estan dividits. Tant el govern d'Espanya, com el la Generalitat i el de Barcelona, estan dividits. No es pot dir que hi hagi una posició de consens sobre el tema. I això ho constatem. La nostra funció és defensar el patrimoni natural. Els aliats, bàsicament, són gent dels moviments socials i del moviment ecologista. També alguns partits polítics. Fins ara, quins són els partits polítics que havien estat contraris a l'ampliació de l'aeroport? Comuns, Esquerra i la CUP, amb les seves diferències.

J.G.- La Carta d'Emplaçament enviada per la Unió Europea és el més rellevant de tot. Sense aquesta Carta, les màquines no estarien treballant però ja estarien pràcticament fets tots els informes. Hi ha diverses entitats, de més o menys nova creació o de nova preocupació pel delta els últims anys, algunes rellevants com Zeroport, però nosaltres amb qui més hem col·laborat a l'hora de fer actuacions europees és amb SEO BirdLife. Són més «vells» que nosaltres i nosaltres estem a punt de complir cinquanta anys. Els informes de la delimitació de ZEPAs els fan ells i tenen relació directa amb la Comissió Europea. A nivell d'estat, han fet moltes queixes i han portat ja en moltes ocasions el Regne d'Espanya als tribunals europeus per temes lligats a la natura. Tenir contacte amb Seo Birdlife és, per tant, molt important.

Teniu com aliat la Unió Europea, que també han aprovat la Llei de Restauració de la Natura. Què hauria de implicar aquesta Llei pels governs espanyol i català? Què n'espereu de la seva implementació?

J.M.C.- És molt important la Llei de Restauració de la Natura. És el tema important de cara als propers anys, amb l'horitzó 2050, igual que amb el tema de la neutralitat en carboni. És una Llei especial perquè així com amb la directiva d'hàbitats o la d'aus cada estat havia de fer la transposició a la seva legislació, aquesta Llei de Restauració de la Natura és de compliment obligat. No es pot transposar. Parteix de la constatació que el 80% dels ecosistemes de la Unió Europea estan en mal estat. Planteja dues coses. Una, d'aquí al 2030 frenar el seu deteriorament, i, una altra, d'aquí al 2050 restaurar-los. A vegades,

entra en contradicció incrementar les energies renovables, segons com es faci, i la degradació de la natura. A llocs on s'han fet grans parcs fotovoltaics, hem perdut biodiversitat, s'han deteriorat ecosistemes. Per tant, s'han de portar alhora les dues coses. Té solució? Tot té solució en aquesta vida. Fa falta una mica d'enginy. A Catalunya es calcula que, per consumir l'energia que consumim ara, farien falta 50.000 hectàrees dedicades a les energies renovables. Tenim ocupades de l'ordre d'un quart de milió d'hectàrees per ciutats, per infraestructures. Es poden fer dues coses: ocupar un 20% més de territori o bé utilitzar d'una altra manera un 20% del territori que tenim ocupat. Què vol dir utilitzar d'una altra manera? Anar a sac amb les cobertes, amb les infraestructures, amb determinats espais. És factible. A la Zona Franca, per exemple. O plaques a les vies que tenim a molts llocs. Si ho fem d'aquesta manera, a més a més tindrem la producció molt a prop del consum, perquè això serà sobre ciutat o sobre infraestructura. Imaginem-nos que totes les línies ferroviàries, quan passen a cel obert, tinguessin plaques. El territori més buit, rural, té molt sostre per habitant, mentre que la ciutat densa té poc sostre per habitant. Ells ens poden facilitar energia a nosaltres, perquè no la gasten tota. Hi ha maneres de fer que poden ser beneficioses per la ciutat i beneficioses pel món rural i per la natura. Hi ha actuacions que poden solucionar un problema i fer-ne malbé un altre. La llei de Restauració de la Natura ve a dir que ens feia falta una altra pota per poder complir amb la neutralitat en carboni al 2050. Va ser bastant polèmica. Ha sortit a darrera hora, però afortunadament s'ha aprovat. Parla de que és tan important el que és Xarxa Natura 2000 com el que no és xarxa Natura 2000, i és tan important la part natural com la part agrícola, perquè la part agrícola també està molt degradada. A la part agrícola, un element que pot retenir molt carboni són els sols. Però els sols, en molts anys de pràctica d'adobs químics han perdut carboni orgànic; és a dir, organismes, i s'haurien de recuperar aquests organismes per ser un reservori de carboni. A més, farien una millor producció d'aliments. Portem molts anys amb una agricultura intensiva que ha descuidat això. Aventuro una idea que és la meua opinió, no la de DEPANA: més que anar a un decreixement, hem d'anar a fer coses diferents de les que fem. La llei diu que portem setanta anys de males pràctiques agrícoles. Fa setanta anys, quanta gent dirieu que hi havia al món? Ara som 8.000 milions.

3.000 milions?



J.M.C.- No arribava. 2.500. El que no podem fer és el mateix que fèiem, gastant menys i sent molts més. No podem tornar a les pràctiques que fèiem fa 70 anys intentant decreixer quan som tres vegades més. Hem d'inventar, fer coses diferents. El sistema alimentari ha de ser diferent, probablement hem d'anar més a l'alimentació primària, als vegetals, als cereals... Hem de deixar de fer determinades coses i, en canvi, créixer en unes altres. Hem de canviar una mica la fesomia del país col·locant plaques fotovoltaïques i això vol dir un increment d'infraestructura, no una reducció d'infraestructura. Ara bé,

això ha d'anar acompanyat de tancar les nuclears, les petroquímiques i una sèrie de coses. Quan ens van convidar a Foment del Treball per parlar d'aquest tema ens deien que la gent demana el servei aeroportuari, demana viatjar, però, clar, si seguim fent el mateix que estem fent, no canviem res. Si hem de ser neutres amb emissions, hem de fer coses diferents. Hem arribat a un punt on la natura que tenim no és capaç de neutralitzar l'efecte que produïm sobre ella, no és capaç d'emmagatzemar el carboni que emetem. El carboni són arbres. Quan em diuen que ens hem de descarbonitzar penso que és una tonteria. Ens descarbonitzem quan ens morim. No podem descarbonitzar-nos. Som aigua i carboni, bàsicament. Hem de tenir una certa seriositat amb el tema. Plantejar l'ampliació de l'aeroport és contradictori amb arribar a la neutralitat en carboni. Serem neutres quan els ecosistemes naturals puguin absorbir el carboni que produïm. Això vol dir que el carboni fòssil no l'hauréu d'utilitzar. És un magatzem que ve de milions d'anys i podrem potser utilitzar-ne una part, que és la que els ecosistemes són capaços d'incorporar. Però clar, serà molt limitat.

“La gent que té un cert criteri a nivell de cultura mediambiental té clar que llaurar és l'últim que s'ha de fer. No s'ha de llaurar”

En aquest combat contra l'emergència climàtica, sovint es contraposen els interessos dels ecologistes i dels pagesos

J.G.- Jo crec que no o no tant. Hi ha interessos en crear aquest enfrontament.

J.M.C.- La llei de Restauració de la Natura diu que uns ecosistemes que s'han de restaurar són els agrícoles. Hem de recuperar el carboni orgànic als sols i les pràctiques agrícoles han de ser d'una altra manera. I aquí ve el gran problema. Si portem 70 anys de mala praxis, vol dir que ja ho feien els pares i, potser, els avis. Ho hem de fer d'una altra manera per recuperar el carboni. Aquesta llei té estudi econòmic, parla del que s'hauria d'invertir i dels beneficis que reportaria. A curt termini, si deixo d'utilitzar determinats adobs inorgànics, químics, tindrà una pèrdua de productivitat. Quan produeixes arròs ecològic tens la meitat de producció i costa més. Hi ha altres formes de compensar-ho, amb vendes directes per exemple. La llei calcula que implementar-la costaria, d'aquí a 2050, uns 154.000 milions d'euros. Ara bé, el factor multiplicador d'aquesta inversió és 12. Multipliqueu 154.000 milions per 12 i són els beneficis que obtindrem al final del període.

J.G.- El que passa és que els que volen diners, els volen per avui, no per d'aquí a 2050.

J.M.C.- Aquí entrem en un altre tema de debat que, per mi, és molt rellevant. Tothom ara, a nivell polític i a nivell mediàtic, diu que l'agricultura i la natura ens produeixen serveis ecosistèmics i que això és una infraestructura verda. Coneixeu alguna infraestructura que sigui gratis? Carreteres, ferrocarrils, escoles, hospitals,...? Aquesta infraestructura verda té un propietari i té uns agricultors o agricultores que presten el servei. Se'ls ha de pagar perquè facin aquesta funció. Pagar per el servei que presten com a infraestructura, i això a molts llocs no es paga només amb el menjar. Nosaltres estem en favor dels pagesos i han de cobrar pels seus serveis ecosistèmics igual que ho fa un arquitecte o un metge.

Els governs compliran amb la llei de Restauració de la Natura?

J.M.C.- Els governs, i entre ells el d'Espanya, han aprovat la llei de Restauració de la Natura i ser neutres en carboni el 2050. Per tant, jo crec que estan convençuts. O no saben el que han aprovat?

J.G.- És probable que no ho sàpiguen.

J.M.C.- Hi ha països que no han volgut aprovar-la. Es va aprovar al final perquè es va aconseguir un mínim de països que hi van estar a favor. França, per exemple, no estava convençuda. I els nòrdics van votar en contra. A Finlàndia tenen un 5% dels ecosistemes en mal estat, però el 95% està bé. O sigui, no tenen el 80% en mal estat com altres països. Itàlia, Grècia o Alemanya els tenen en molt mal estat. Nosaltres no tenim els ecosistemes tan malament com altres.

La lluita contra la sequera com s'ha d'enfocar, des del vostre punt de vista?



J.M.C.- La lluita contra la sequera té a veure amb la manca de carboni orgànic en sols. Té a veure amb tot això.

J.G.- Hem de parlar de permacultura. Un sol que sigui ric en carboni orgànic i que tingui cobertura vegetal reté molt més l'aigua. La gent que té un cert criteri a nivell de cultura mediambiental té clar que llaurar és l'últim que s'ha de fer. No s'ha de llaurar. Veiem camps petats, pràcticament subdesèrtics. L'aigua que poses s'evapora, encara que sigui gota a gota, és igual. Una part arribarà a la planta, però no aguanta. És millor el

gota a gota que el rec a manta però si no té una cobertura vegetal, res. Necessites adobs i més biocides. Això ja s'ha estudiat molt als Estats Units i a Anglaterra. El que deien les males herbes, que tècnicament es diu les adventícies, és on

estan les floretes, els insectes pol·linitzadors i la biodiversitat. Sense tot això, tenim problemes de pol·linització i hem acabat veient com porten ruscs d'abelles als camps per pol·linitzar-los. Si et carregues tot això, al final el que estàs fent és un desert. Això va passar a la Xina i als Estats Units, als anys vint i trenta, quan van arribar a perdre fins a sis metres de sol. Han passat ja 90 anys i continuem en la mateixa línia, sense haver après del que s'ha fet malament.

J.M.C.- El Reglament de la Llei de la Natura en el tema agrícola estableix que van absolutament lligats el confinament de carboni amb tenir aigua. Perquè clar, per una banda, frenem el canvi climàtic, frenem l'augment de temperatura, per tant tenim menys evaporació, i per altra banda, en retenir carboni, podem també retenir aigua. El Reglament obliga a reservar un 10% de tot el sol agrícola pel que diu "elements paisatgístics", que són els marges, zones que no es conreen. Quan tens un sol agrícola com el del Penedès, que està molt parcel·lat, amb els fons de riera que es mantenen amb vegetació, no serà gaire difícil. Però quan tens una gran extensió cerealística de moltíssimes hectàrees hauràs de recuperar el que era parcel·lari. Una cosa que era bastant curiós, fa anys, quan passaves de l'Alemanya occidental a l'Alemanya de l'Est, veies un canvi enorme en el paisatge. En un lloc veies arbres, marges. I quan arribaves a l'altre veies una gran extensió que s'havia igualat per conrear amb maquinària. A la República Federal, hi havia agricultors mentre que a l'Alemanya Democràtica hi havia gran extensions de blat, de cotó o del que fos. Hem de recuperar aquest paisatge.

Les dessaladores són una solució?

J.G.- En castellà jo diria que són un "*apaño*"

J.M.C.- La solució no és anar fent dessaladores sinó recuperar l'aigua. A curt termini, si no tinguéssim dessaladora, què passaria?

J.G.- Hauríem arribat a restriccions en l'entorn metropolità, cosa que va estar a punt de passar el 2008. L'aqüífer més important de Catalunya és el del Delta del Llobregat. Tot el Delta, per sota, és un pantà que equival, quan està en el seu punt màxim, al pantà de Sau. Poden ser uns 600-700 hectòmetres cúbics. En les seves condicions millors es poden arribar a extreure entre 100 i 125 hectòmetres anuals. El que passa és que aquesta infraestructura ha fet que vinguessin indústries a la Zona Franca, al Prat... Quan va passar l'accident de Txernòbil, es van detectar traces de radioactivitat al Llobregat i van estar tres mesos utilitzant aigua de l'aqüífer per alimentar Barcelona. Durant els anys 60, 70 i 80 hi va haver una pressió fortíssima sobre aquest aquífer, fonamentalment per la indústria i per serveis metropolitans. Hi ha un terç que ja està totalment salinitzat. Seria recuperable però ningú s'ho ha plantejat. Aquesta és una infraestructura natural, que no ocupa territori i es podria recuperar i tenir més hectòmetres dels que plantejaven en la dessaladora que es volia fer al port, que no sé si era per 15 o 20 hectòmetres cúbics. On vas amb això? Aquesta infraestructura, com que no genera diners, per ells no compta. Prefereixen fer una dessaladora, un pantà, que aquí sí que has de posar els diners, a més de gastar llum. Si una alternativa té uns valors mediambientals però no belluga diners, "no crea riquesa"; i si no crea riquesa, no interessa.

"Quan va passar l'accident de Txernòbil, es van detectar traces de radioactivitat al Llobregat i van estar tres mesos utilitzant aigua de l'aqüífer per alimentar Barcelona"

Hi ha una certa sensació que la lluita contra el canvi climàtic ha perdut força, com si l'activisme hagués afluixat els darrers temps. Està en un moment baix el combat civil contra l'emergència climàtica?

J.M.C.- Seguim amb el compromís de ser neutres el 2050 i si no és el 2050, poc després. Amb el que no anem enlloc és seguir fent el que fem. Clar que canviar té resistències. No veig que estiguem en crisi en aquesta lluita. El que veig és que ens estem trobant les dificultats que té. Per exemple, la compatibilitat entre la conservació dels ecosistemes i la neutralitat en carboni. Estem veient que les coses no són tan fàcils. Hi ha la dificultat de fer compatible la lluita contra el canvi climàtic, les energies renovables, amb els espais naturals, els espais agrícoles. Parlar de quilòmetre zero pel menjar està molt bé però potser també està bé el de mil quilòmetres si aquí no pots produir suficient. Posem l'exemple de Catalunya i Extremadura. A Catalunya som 8 milions d'habitants i tenim 32.000 quilòmetres quadrats. Ells són un milió i tenen 42.000 quilòmetres quadrats. Segurament tenen més capacitat de produir aliments per a la seva població que la que tenim aquí per la nostra. Hem de posar-nos d'acord, perquè no estem repartits uniformement. A la Regió Metropolitana de Barcelona tenim gairebé cinc Extremadures. Les coses tenen solució, però tenen la seva dificultat i necessitem utilitzar bé uns recursos que no estan repartits uniformement.

I això repercuteix en l'afebliment del combat ecologista?

J.G.- El treball ha de ser de fons i persistent i no caure en les modes que duren el que duren. A vegades la gent necessita la màquina mediàtica per poder veure les coses. Fer vagues els divendres està molt bé pels nens, però el que és important és

que després, quan ja no siguin nens, sàpiguen quin és el camí i el camí és molt més complex i complicat. El que sí que passa és que hi ha gent a la que potser, quan veu aquesta complexitat, se li cau una mica el món a sobre, el que coneixem com ecoansietat.

J.M.C.- Una professora de Ciències Naturals que s'ha dedicat a l'educació ambiental tota la vida i que ha fet un llibre que presentarem el mes que ve diu que l'educació ambiental no és fer proclames, soflames, sinó és ensenyar, donar coneixements perquè la gent pugui formar-se la seva opinió sobre aquests temes. Per la natura i per la nostra espècie és fonamental que arribem a ser neutres en les emissions. Si no ho aconseguim pel 2050, probablement durarem menys.



Fotografia aèria modificada de l'Aeroport del Prat i el seu entorn, extreta de l'obra "Encaix ambiental de l'aeroport". Barcelona Regional.

Hem confeccionat aquest document amb la reproducció d'una entrevista a dos membres de la junta de Depana, Josep Maria Carrera i José Garcia, president i vicepresident, en que tracten sobre el projecte d'ampliació de l'aeroport del Prat i els problemes ambientals existents al seu entorn.

Aquesta entrevista es va publicar al digital Catalunya Metropolitana el dissabte, 14 de setembre i, posteriorment reproduïda a la web de Depana, d'on l'hem transcrit.

Col·lecció Documents d'ant n°269