

# Depana en defensa dels espais naturals del delta del Llobregat

**José García**

**Vicepresident de Depana**

“La Ricarda ha patit molt per l'ampliació de l'aeroport del 2004”

“Els canals de reg que anaven a la llacuna han desaparegut. Aena hi aporta aigua, però s'ha demostrat que és insuficient”

“L'estany del Remolar funciona més aviat com un desguàs de l'aeroport i de gran part de les zones de conreu”

Rosa M. Bravo - El Prat de Llobregat - 15 gener 2025



“La Ricarda ha patit molt per l'ampliació de l'aeroport del 2004” Oriol Duran.

**L'ampliació de la tercera pista requereix el vistiplau de la Comissió Europea**

En una zona humida que s'havia de protegir Aena hi va construir un pàrquing de taxis

El pla Delta va suposar per al Prat la pèrdua d'unes 1.000 hectàrees de conreu i 300 d'espais naturals

La tercera pista va tenir molta afectació sobre les dunes, la pineda i altres hàbitats

José García està implicat des de fa 40 anys en la defensa del medi ambient, i en fa 20 que és vicepresident de Depana. En aquesta entitat ecologista s'ha especialitzat en el delta del Llobregat i els seus espais naturals.

Com ha canviat el delta els últims 40 anys?

**Ha canviat moltíssim, i en general, per malament. Quan jo era nen era un delta antic, amb una població petita i molta gent que vivia del camp. El primer canvi significatiu va ser a partir del pla Delta, del 1994: el desviament del Llobregat, la construcció de la zona d'activitats logístiques del port, de la depuradora i la dessaladora, l'ampliació de l'aeroport... Tot això va suposar per al Prat la pèrdua d'unes 1.000 hectàrees de conreu, i actualment en queden 100. I de zones humides i d'hàbitat, es van perdre unes 300 hectàrees.**

També és cert que la depuradora ha sanejat molt el riu i ha fet canviar molt la platja. En el passat la gent no hi anava per la contaminació i ara sí.

**Jo no m'hi he banyat mai. Jo he treballat en una empresa química, i he vist tot el que es llançava aquí. Una de les coses que més van fer canviar aquesta situació van ser les denúncies que va començar a posar la fiscalia pels abocaments. Primer contra l'empresa PESA, que va ser condemnada per la contaminació del terreny amb cromites. La Seda, la Paperera..., la majoria d'aquestes empreses van tenir processos d'investigació als anys 80 i 90. La majoria abocaven directament a les llacunes, fins i tot, les aigües fecals del poble. El riu era una claveguera sense vida. A principis dels 2000 va començar a funcionar la depuradora i el riu ha canviat molt, la zona que van desviar actualment és important per a les aus. Nosaltres vam lluitar també per salvar la llera antiga, i això no s'ha aconseguit.**

Es van fer llacunes artificials per compensar el desviament dels últims quilòmetres, oi?

**Sí, Cal Tet és artificial, però no l'han fet sortir al mar i té problemes d'eutròfia. També la Ricarda, que ha patit molt per l'ampliació de l'aeroport del 2004, no de forma directa, sinó pels camps de conreu que s'han carregat al voltant. Aquests camps tenien canals que anaven a la Ricarda, i a més, quan es rega es recarrega l'aqüífer, que també li aporta aigua, i tot això ha des-**

aparegut. Aena hi aporta una quantitat d'aigua, també el canal de la Dreta, però s'ha demostrat que és una quantitat insuficient.

El secretari de Transició Ecològica de la Generalitat va plantejar traslladar les aus de la Ricarda si s'amplia l'aeroport. Creu que això té sentit?

Cap ni un. Ell pensa que la qüestió és fer un forat i omplir-ho d'aigua. Sargatal és ornitòleg, pensa molt en els ocells, però la Ricarda no és només això. Té molts hàbitats d'interès prioritari que hem de conservar i els hàbitats no es poden traslladar.

Quins hàbitats són aquests?

La pineda litoral és d'interès prioritari segons la directiva d'hàbitats i a Europa és molt escassa. A Catalunya només hi ha una superfície una mica significativa a Pals i aquí. La Ricarda és un hàbitat d'interès prioritari i s'ha de preservar. La majoria de la maresma té molta concentració d'orquídies, i plantes com la mansega i la trencadella, que a Catalunya és escassíssima. No és qüestió de fer un forat que s'ompli d'aigua i que hi vagin o no les aus. Això és no conèixer el delta. La Ricarda és l'última llacuna autèntica que queda, perquè és un braç del Llobregat. Les altres ja són artificials o no són directament del Llobregat. Una part molt important del Remolar-Filipines se la va carregar l'aeroport. L'estany del Remolar funciona més aviat com un desguàs de l'aeroport i de gran part de les zones de conreu.

L'impacte de l'aeroport ha estat important, doncs.

Molt bèstia. Potser el més bèstia de tot va ser la T1. De les 300 hectàrees de zona natural que es van perdre, la terminal se'n va carregar 200. Pràcticament tota la zona era el Pas de les Vaques, que eren les maresmes del Remolar. La tercera pista va tenir molta afectació sobre les dunes, la pineda i altres hàbitats. Després de l'ampliació de l'aeroport va haver-hi una disminució d'ocells, fonamentalment d'anàtids, molt gran.

Quina disminució va haver-hi?

En el cens hivernal del 2004 hi havia 5.000 anàtids i el 2010 n'hi havia 1.000. D'ànecs collverd n'hi havia uns 3.000 i el 2012 la xifra va caure a 300.

L'ampliació de l'aeroport tenia la seva declaració d'impacte ambiental i les corresponents mesures correctores. No va ser suficient? No es va complir?

Va ser insuficient. A la Ricarda es va dir que se subministrarien 300 hm<sup>3</sup> d'aigua a l'any i ara s'ha vist que en calen 1.000 com a mínim. No es van preveure actuacions com la del Pas de les Vaques, que la Generalitat no havia inclòs a la zona d'especial protecció d'aus (ZEPA), i es van carregar 200 hectàrees de zones humides. En una altra zona humida, Can Sabadell, Aena va construir un pàrquing de taxis que una sentència judicial ha obligat a desmantellar. Aquests han estat els punts forts de la queixa que vam presentar a la Comissió Europea, i que vaig portar personalment: la pèrdua d'aus i l'afectació del pàrquing. El pàrquing el van treure, però la renaturalització de la zona està costant. Moltes propostes de recuperació ambiental no s'han dut a terme, i la carta de requeriment de la Comissió Europea ho afirma. Fins i tot diu que el pla Delta va ser una plètor de projectes que van fer malbé el delta.

La carta de requeriment és del 2021, ja han passat quatre anys. Quin impacte ha tingut?

La carta va arribar el febrer del 2021 i dos mesos més tard van començar a parlar que s'ha d'ampliar la tercera pista.

Quin sentit té això?

Doncs que tenen clar que si això evoluciona tindran molts problemes per poder ampliar. La qüestió bàsica és demanar l'aplicació del 6.4 de la directiva d'hàbitats. Si després d'haver fet els estudis s'arriba a la conclusió que l'ampliació és negativa per al medi ambient, es pot recórrer al 6.4, que diu que per interès prioritari o de primer ordre l'actuació es pot fer amb el vistiplau de la Comissió Europea i amb l'aplicació de les mesures correctores. Això ho van fer amb l'ampliació del 2004. Les mesures correctores van ser insuficients o nul·les.

Però la Comissió Europea va permetre fer l'ampliació.

En aquell moment sí, però nosaltres el 2012 ja teníem tota la informació recopilada que va fer concloure que això havia sigut un nyap. Un informe d'una consultoria assegurava que hi hauria una evolució positiva del nombre d'espècies d'aus cinc anys després d'aplicar les mesures correctores, i aquesta evolució va ser negativa. En una zona que s'havia de protegir hi van construir un pàrquing de taxis. Tot això ho vam posar sobre la taula, i ara passa que per fer l'ampliació de la tercera pista s'ha de tornar a aplicar l'article 6.4 de la directiva d'hàbitats. L'ampliació de la tercera pista requereix el vistiplau de la Comissió Europea. I vist el precedent, la Comissió Europea té la mosca darrere l'orella.

L'advertència d'Europa ha comportat millores al delta?

S'han fet molt poques coses, però sí que s'estan treballant les que demanava la Comissió de forma més explícita, com ara l'ampliació de la ZEPA que nosaltres considerem insuficient, però que s'ha ampliat significativament. També s'ha desmantellat el pàrquing de taxis i s'han fet aportacions d'aigua a la Ricarda. Però la base de la queixa és la pèrdua de biodiversitat i en concret d'espècies d'ocells, i aquí no s'ha fet res. Per protegir com diu Europa caldria restaurar i adquirir terrenys, com a mínim les 300 hectàrees que es van perdre. I millorar la gestió, que ara és molt deficient o nul·la.

M'imagino que també incidir en la qualitat de l'aigua.

Evidentment. I també en la vigilància dels espais naturals. A la reserva de Ca l'Arana, a l'estiu la gent salta la tanca i entra a pescar o a fer el que sigui. No hi ha cap control sobre una zona protegida. Fonamentalment el que cal és inversió de diners.

Com es pot compaginar l'ampliació de la capacitat de l'aeroport amb els espais naturals?

Aquí ja no es pot ampliar més, l'aeroport està encaixonat en el terreny. Fins i tot la nova terminal satèl·lit seria molt greu, tot i que estaria dintre del recinte actual. Volen fer un sistema de connexions sota terra i acabarien de carregar-se l'aquífer que alimenta les llacunes. L'afectació d'ampliar la pista no seria només sobre la Ricarda, ja que la zona de Cal Tet i del riu estarien molt més a prop. L'ampliació pràcticament inutilitzaria la zona que queda per als ocells fins a la zona d'activitats logístiques. El més lògic seria potenciar altres aeroports. La majoria de grans ciutats tenen més d'un aeroport. Potser te n'has d'anar a Madrid amb l'AVE per agafar un avió. El que és impossible és voler tenir un hub internacional cada 500 quilòmetres.

Què creu que passarà amb aquesta nova ampliació?

**La Generalitat i Aena tenen clar que si passa molt de temps no ho faran. Jo proposo millorar els altres aeroports i desfer aquí la tercera pista. Començar pel decreixement i anar preparant un altre lloc per fer, si fa falta, un aeroport més gran. El delta del Llobregat ha pagat la seva quota de solidaritat sobradament.**

Com interpreta la compra de la Casa Gomis per part de l'Estat en aquest context?

**[El ministre] Urtasun va estar vuit anys al Parlament Europeu i amb ell hem tingut molt contacte pel treball que hem fet amb la Comissió Europea. El Parlament Europeu pot fiscalitzar l'actuació de la Comissió i Urtasun, d'alguna manera, donava suport a les peticions relatives al delta. Estic convençut que és una persona sensible en aquest tema. També l'alcalde del Prat, Lluís Mijoler. No crec que la compra de la casa sigui una possibilitat de tenir més fàcil l'ampliació, com diu algú.**

També es pot interpretar com un intent de blindar la zona contra l'ampliació.

**La Casa Gomis no queda físicament afectada pel projecte d'ampliació, no quedaria dins de l'aeroport. Tindria afectació potser als accessos, que s'haurien de reestructurar. Jo crec que la compra de la casa i l'ampliació són actuacions que ara mateix no estan lligades. Potser els Comuns volen donar una notícia positiva fora de la Generalitat per marcar territori davant dels que volen l'ampliació.**

## Bany a la Ricarda

Rosa M. Bravo

José García va néixer en un poble d'Albacete el 1958. Va arribar al Prat als cinc anys, ja que el seu pare era guàrdia civil i va ser destinat a la caserna de Carrabiners, a la platja del Prat. García hi va viure entre els cinc i els nou anys, en un espai allunyat de la ciutat, fascinant per als petits i molt dur per als adults. "Els nens vivíem a l'estil de Tom Sawyer", recorda. Tant, que no va anar a l'escola fins als nou anys. Recorda que es banyava a la llacuna de la Ricarda, i la vida en un entorn envoltat de camps de conreu i aiguamolls li va generar un profund amor per aquell territori. Va entrar en contacte amb les entitats de defensa del medi ambient fa 40 anys a través de l'ornitologia. Va participar en el primer cens d'aus hivernals del delta del Llobregat i aviat es va implicar en lluites de defensa del medi ambient. De motius no n'hi han faltat en una zona rica en espais naturals que conviu amb grans infraestructures com el port i l'aeroport. García ha liderat les denúncies a la Comissió Europea respecte de l'impacte que l'ampliació de l'aeroport del 2004 ha tingut sobre el delta, i que va motivar l'advertència d'Europa per la manca d'una adequada conservació dels espais naturals. Depana continua en alerta davant de l'eventual nova ampliació de l'aeroport.

Entrevista publicada al diari El Punt Avui.

## Josep Maria Carrera i José García, president i vicepresident de DEPANA:

### “Abans de parlar de l'ampliació de l'aeroport hem de resoldre el que s'ha fet malament fins ara”

Siscu Baiges - 26/09/2024



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 ½ 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 traslladar-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 CREAF, 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 diríeu 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 decreixen 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'hauem 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, tindrè 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, sàpiguin 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.

Entrevista publicada a Catalunya Plural. Diari de drets i pensament crític.

## Editorial de L'Agró Negre nº 44

2/2024

Amb el govern en funcions i al final del curs polític de juliol, l'Acord GOV/165/2024 va aprovar l'ampliació de la Zona d'especial protecció per a les aus (ZEPA) al Delta del Llobregat. A empentes i rodolons, la Generalitat compleix per fi amb les seves obligacions, si més no a nivell formal. A grans trets, l'aprovació és una bona notícia, que arriba amb ni més ni menys que 12 anys de retard, però arriba... La ZEPA passa de 935,05 ha a 2.407 ha, tot incloent paratges presents en el dia a dia reivindicatiu de DEPANA, com ara els camps de Cal Nani, ca l'Inglada o l'Olla del Rei.

És un acte de justícia ambiental protegir i adequar la reparació dels ecosistemes del Delta per a la seva persistència en el temps. Que no ha estat fàcil, ja ho sabem. Que aquesta bona notícia no hauria existit sense el requeriment exprés de la Comissió Europea de 2021, és obvi. Que hi havien amenaces serioses de pèrdua de fons europeus per aquesta manca de designació, segurament. Que els profetes del ciment han mogut cel i terra per evitar-ho, no n'hi ha cap dubte. Però finalment un context polític força volàtil i estrany ha propiciat aquesta aprovació que només té un únic origen: la tasca de DEPANA. Gràcies a aquesta feina de travessa en clamorosa solitud del desert deltaic (amb l'excepció de SEO), formalment s'alineen uns quants astres que han de contribuir a la salvaguarda d'aquestes 2.407,12 ha dels municipis del Prat de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Gavà, Viladecans, Castelldefels, Santa Coloma de Cervelló, Sant Vicenç dels Horts, Molins de Rei, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí, l'Hospitalet de Llobregat i Barcelona.



Evidentment que no està preservat tot el que hi hauria de ser, i que també queden uns quants serrells de la lletra petita de l'Acord. Coses tan paradoxals com respectar els hàbitats naturals i "promoure la innovació i la intensificació sostenible del Delta del Llobregat, especialment en els sistemes de producció d'aliments eficients i d'alt valor natural", ja veurem com s'articula... Però això ja serà continuar picant pedra com sempre, sense oblidar que les amenaces per al Delta segueixen totes incòlumes, ampliació de l'aeroport inclosa. De moment, com va escriure fa 30 anys el nostre enyorat consoci i advocat Eduard Moreno podem proclamar "Salve, Delta!"

La Junta Directiva de DEPANA

## **La Fiscalia constata una elevada contaminació per cromites a una zona del riu Llobregat**

**La Fiscalia constata una elevada contaminació per cromites a una zona del riu Llobregat on s'han de fer els nous accessos al Port de Barcelona i tanca les entrades arran d'una denúncia de DEPANA**

des. 11, 2024

L'entitat ecologista DEPANA i la plataforma Zeroport han aconseguit que, finalment, es prenguin mesures en una zona contaminada per cromites pròxima al riu Llobregat, entre els ponts de Mercabarna i de Nelson Mandela. Les cromites (crom hexavalent) presents al sòl d'aquesta zona són una substància cancerígena que s'escampa amb l'aire i el trànsit de persones i vehicles. Per això, de manera cautelar, el terreny s'ha tancat al públic. Les obres dels nous accessos viaris i ferroviaris del Port de Barcelona, part del traçat dels quals transcorre per la zona contaminada, no podran tirar endavant fins que no es descontamini.

Fa uns mesos l'Autoritat Portuària de Barcelona va començar les primeres obres dels nous accessos ferroviaris sense cap investigació sobre la contaminació ni cap tractament o advertència. Davant d'aquest fet, el passat 18 de març DEPANA i la plataforma Zeroport van informar de la situació a la Fiscalia de Barcelona, advertint que pot ser constitutiva d'un delictes penal contra el medi ambient.

Per intervenció de la Fiscalia, els Mossos d'Esquadra van prendre mostres del sòl al terreny, i els resultats de l'anàlisi han determinat la presència de nivells molt elevats de crom hexavalent. Com a resultat, l'Ajuntament de Barcelona ha tancat l'accés a l'espai col·locant blocs de formigó per restringir-hi l'entrada i senyalitzant la perillositat del lloc per a la salut pública. Malgrat això, DEPANA i Zeroport han pogut constatar que alguns blocs han estat desplaçats i l'indret ha quedat parcialment accessible de nou. Les pròximes passes que han de fer l'Ajuntament de Barcelona i ADIF, què és l'executora de les obres dels accessos ferroviaris al Port, són l'anàlisi de l'abast de la contaminació i la determinació de les mesures de descontaminació.

El traçat dels accessos ferroviaris i viaris al Port de Barcelona transcorre per uns terrenys en què la fàbrica PESA, condemnada penalment, va abocar il·legalment terres contaminades de crom trivalent i hexavalent, sals de plom i altres minerals tòxics. DEPANA va comunicar la problemàtica de les cromites als ajuntaments del Prat de Llobregat i de Barcelona, als Ministeris de Foment i Medi Ambient i a la Generalitat de Catalunya. Així es fa palès en la revisió de la Declaració d'Impacte Ambiental del 2013 del projecte de construcció d'accessos al Port, que, malauradament i negligentment, va descartar la investigació o tractament de les cromites.

El 2023 DEPANA i Zeroport van presentar al·legacions al Pla Director Urbanístic de la terminal logística intermodal del Port de Barcelona on van deixar molt clar el perill d'aquestes terres contaminades, avís que, una vegada més, ha quedat sense resposta per part de les administracions. D'altra banda, aquest estiu, l'entorn del conjunt del traçat dels accessos ha estat designat Zona d'Especial Protecció per a les Aus dins la Xarxa Natura 2000 a requeriment de la Comissió Europea. Amb tot plegat, DEPANA i Zeroport consideren que és imperatiu que s'estudiïn totes aquestes noves circumstàncies mitjançant una nova avaluació ambiental i exigeixen que es paralitzin les obres dels nous accessos viaris i ferroviaris del Port de Barcelona.

Web Depana

## **La Ricarda no es pot veure afectada per l'ampliació de l'aeroport del Prat**

oct. 11, 2024

La possibilitat d'ampliar la tercera pista a la llacuna de La Ricarda, un espai protegit per les directives europees de natura, és inviable. Així mateix, rebutgem la possibilitat de crear, com a mesura compensatòria, una altra llacuna artificial per a les aus.

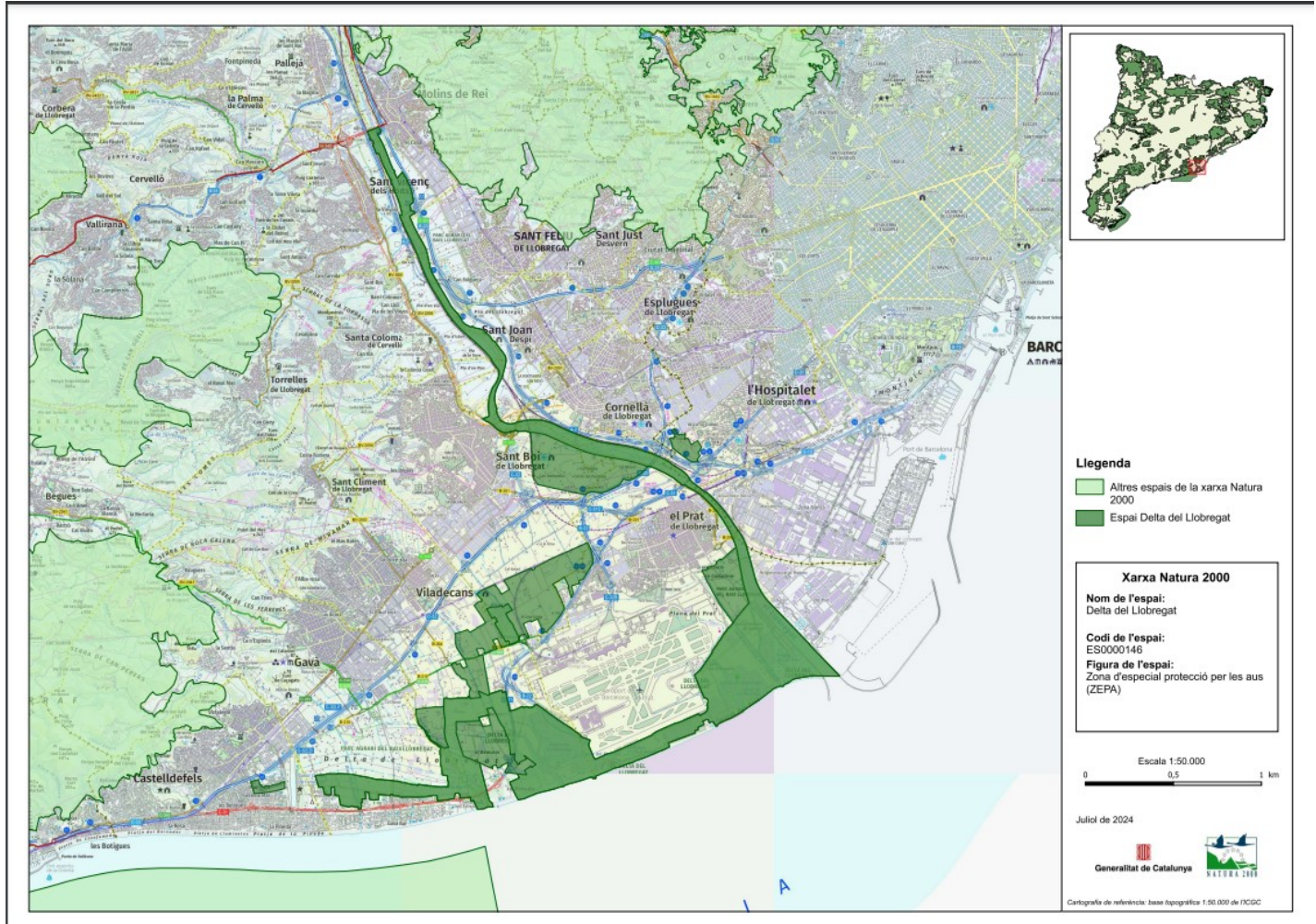
Ahir es va reunir la comissió tècnica per a l'ampliació de l'aeroport del Prat amb l'objectiu de tenir, a l'inici de l'any vinent, un diagnòstic i les actuacions necessàries per dur a terme l'ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Tot i que la Generalitat ha comunicat que en el procés es comptarà amb ambientòlegs, sol·licitem que l'esborrany del pla es comparteixi amb les entitats ambientals per a la seva valoració, així com perquè es tinguin en compte les seves consideracions per tal que el projecte disposi de criteri científic, sigui sostenible i generi el menor impacte sobre la biodiversitat.

En aquest sentit, ens preocupa especialment l'impacte ambiental que tindria la tercera pista si s'ampliés ocupant la llacuna de La Ricarda, formada de manera natural fa 300 anys i que és part de la major xarxa coordinada d'àrees protegides del món, la Xarxa Natura 2000, per les espècies i hàbitats de gran valor que acull segons la Directiva d'Aus i la Directiva d'Hàbitats.

### Imatge de la IBA140 Delta del Llobregat

“La Ricarda és molt més que un llistat d'aus. Parlem d'hàbitats, ecosistemes, interrelacions i processos. No es tracta de moure una o dues peces, sinó de preservar tots els seus valors”, apunta Cristina Sánchez, delegada de SEO/BirdLife a Catalunya.

Aquesta llacuna natural neix de l'antiga desembocadura del riu Llobregat i és un dels punts de major biodiversitat del delta del Llobregat amb 541 espècies inventariades, entre les quals es troben les aus, algunes d'elles en perill com el blauet, que es troba en perill al Llibre Vermell de les Aus d'Espanya 2021 i s'inclou al Llistat d'Espècies Silvestres en Règim de Protecció Especial. Dels 17 hàbitats d'interès comunitari registrats a l'espai, tres són de conservació prioritària: les llacunes, els pinars sobre dunes i les maresmes de joncs espigats.



Mapa de la nova delimitació de l'espai del Delta del Llobregat aprovada el juliol del 2024.

### Rebuig a la creació d'una llacuna

Davant la possibilitat de recuperar noves zones per a poblacions d'aus d'altres àrees del Delta del Llobregat com a mesura compensatòria, considerem que és una proposta que hauria de descartar-se des de qualsevol punt de vista ambiental. A més, la Comissió Europea ha de ser informada sobre aquestes compensacions per a la seva validació, i és molt probable que sigui rebutjada per ser una proposta utòpica.

Segons l'informe del grup de recerca Freshwater Ecology, Hydrology and Management de la Universitat de Barcelona, a la zona del Delta del Llobregat no és possible reconstruir un ecosistema com el de La Ricarda per les seves característiques de microtopografia, sòls, gradients de salinitat i la impossibilitat de connectar la nova llacuna amb el mar de forma directa.

A més, la delegada de SEO/BirdLife a Catalunya recorda el cas de la llacuna de Cal Tet, creada l'any 2002 per compensar els impactes ocasionats pel desviament del riu Llobregat a causa de les darreres ampliacions de l'aeroport i del Port de Barcelona. “Aquesta mesura, que a més no s'ha completat, ha causat greus danys a la biodiversitat del Delta i ha provocat la queixa d'Europa per no complir amb els compromisos de compensació i amb la conservació d'aquest espai natural”.

Actualment, hi ha oberts dos expedients d'infracció contra Catalunya per no protegir el Delta del Llobregat. Continuarem treballant per assegurar la conservació d'aquesta zona humida, vital per a l'equilibri dels ecosistemes i de la biodiversitat de Catalunya.

Davant d'aquesta situació, SEO/BirdLife i DEPANA sol·liciten a la Comissió Europea que no tanqui el procediment d'infracció, encara més quan les mesures de compensació ambiental de l'anterior ampliació de l'aeroport no s'han dut a terme.

# L'ampliació de l'Aeroport: un altre desastre ecològic

set. 25, 2024

Des de DEPANA, volem manifestar el nostre desacord amb les declaracions de Jordi Sargatal a La Vanguardia, on afirma que l'ampliació de l'Aeroport del Prat és compatible amb la protecció de les aus. Res més lluny de la realitat.

Un historial qüestionable: Sargatal, conegut per la gestió dels Aiguamolls de l'Empordà, presenta un currículum que ens fa dubtar de les seves paraules. Aquests aiguamolls, abans considerats un exemple de conservació, avui són un sequeral, gairebé més aptes per a aus estèpiques que per a les espècies aquàtiques que en teoria havia de protegir. I què dir de la implicació amb la Generalitat en la queixa del Segarra-Garrigues, que va acabar amb la condemna del Regne d'Espanya per part dels tribunals europeus? Les aus estèpiques, cada cop més amenaçades, són les víctimes de la seva col·laboració.

Una nova agressió al Delta del Llobregat: l'entrevista ignora un punt clau: la seva col·laboració prèvia amb AENA en l'ampliació anterior de l'aeroport. Aquest projecte ja ha causat greus danys a la biodiversitat del Delta del Llobregat i és la base de la queixa actual davant Europa. L'ampliació suposaria una nova agressió a aquest espai vital per a la fauna, especialment per a les espècies d'aus migratòries.

Fins on arribarà l'erosió ambiental? Sargatal no només es limita a defensar l'ampliació de l'aeroport, sinó que fins i tot es presenta com a defensor de la natura. Si fos bomber, diríem que és piròman. Ens trobem davant d'una estratègia que busca disfressar l'agressió ambiental d'un projecte "sostenible", mentre la realitat és que es vol encobrir un altre desastre ecològic.

Complicitat mediàtica? El mateix mitjà que dona veu a Sargatal, La Vanguardia, publica un article del director titulat "Sentido común en el Prat", un altre intent de legitimar aquest projecte devastador. Fins on arribaran alguns mitjans per defensar interessos econòmics per sobre del medi ambient?

DEPANA no callarà: ens mantindrem fermes en la defensa del nostre patrimoni natural. No a l'ampliació de l'Aeroport del Prat!

Web Depana

## L'ampliació de la ZEPA Delta del Llobregat, un primer pas per al compliment de la queixa europea

jul. 29, 2024

Després de 12 anys de feina intensa s'ha aconseguit aprovat una delimitació que cobreix bona part dels espais naturals i agrícoles. Les entitats consideren que l'espai de la IBA140 Delta del Llobregat és la delimitació més adequada per a la ZEPA ara presentada.

El Govern ha complert només amb un dels quatre requeriments de la Comissió Europea.

Les entitats insten el Govern a complir amb la resta dels requisits i començar amb el procés d'aprovació d'un pla de gestió per al territori de la ZEPA Delta del Llobregat.

Des de les entitats conservacionistes DEPANA i SEO/BirdLife ens congratulem de l'aprovació final de l'ampliació de la Zona d'Especial Protecció per a les Aus (ZEPA) del Delta del Llobregat. Després de 12 anys de feina intensa s'ha aconseguit que s'aprovi una delimitació que cobreix una bona part dels espais naturals i agrícoles que inclouen espècies protegides del Delta del Llobregat.

Tanmateix, i ja entrant a valorar l'ampliació aprovada, tant DEPANA com SEO/BirdLife consideren que l'espai de la IBA140 Delta del Llobregat suposa la delimitació més adequada per a la ZEPA ara presentada. L'inventari d'Àrees Importants per a la Conservació de les Aus i la Biodiversitat està avalat per la jurisprudència del Tribunal de Luxemburg, que n'avalua el caràcter científic i ornitològic, i és considerat i promogut per la Comissió Europea com una eina eficaç a l'hora de la designació de noves ZEPA.

### Procés d'infracció

Aquesta ampliació de la Zona d'Especial Protecció per a les Aus és només un dels requeriments que la Comissió Europea va traslladar a l'estat espanyol mitjançant la carta d'emplaçament de febrer de 2021 i aquesta decisió per si sola no dona compliment amb el procediment d'infracció.

Per a poder avaluar el grau actual de compliment amb la Comissió, cal remetre's a la mateixa carta d'emplaçament i directament a les conclusions d'aquesta on la Comissió Europea indica que: l'Estat no ha adoptat les mesures adequades per a evitar la contaminació o el deteriorament dels hàbitats o qualsevol alteració que afecti significativament les poblacions d'espècies d'aus protegides per a les quals va ser designada la ZEPA ES0000146 Delta del Llobregat; ni ha avaluat adequadament les repercussions sinèrgiques de la construcció de tres aparcaments contigus a l'aeroport de Barcelona; ni ha executat les mesures compensatòries establertes per a garantir la coherència global de Natura 2000 malgrat l'impacte negatiu i, finalment, no ha classificat com a ZEPA els territoris més adequats per a la conservació de les espècies d'aus protegides en referència a la IBA ES140.

Per tant, amb l'ampliació de la ZEPA Delta del Llobregat, el Govern de Catalunya compleix tan sols amb un dels quatre condicionants que permetrien, després de l'anàlisi i valoració de la Comissió Europea, el tancament del procediment d'infracció i, per tant, que l'Estat eviti una multa així com una possible retallada de fons comunitaris sobre les actuacions que poguessin afectar l'espai.



Davant d'algunes declaracions expressades en diferents mitjans cal dir que la identificació d'una ZEPA es realitza per criteris ambientals i en cap moment per criteris econòmics, ni molt menys per qüestions polítiques. Es designen després de demostrar una sèrie de valors ornitològics i són aquests valors els que es veuen afectats pels usos i activitats i, fins i tot, pels desenvolupaments que es pretenen executar, i no a l'inrevés.

Per tant, en cap moment la designació d'un espai protegit de la Xarxa Natura 2000 es realitza com a part d'un peatge per a futurs desenvolupaments urbanístics o d'infraestructures, com podria ser l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport de Barcelona. La designació es realitza per a conservar valors llistats en els annexos de les Directives Hàbitat i Aus que poden ser consultats públicament.

#### **Pla de gestió**

La delimitació d'un espai natural sobre un mapa no n'atura el procés de degradació, per la qual cosa és necessària l'aprovació i el desenvolupament com més aviat millor d'un pla de gestió que, per altra banda i segons la Llei de Patrimoni Natural i de la Biodiversitat, és obligatori.

Aquest pla de gestió, que ha de ser el més participat possible, haurà d'incloure les regles del que es pot fer i el que no, plantejant una avaluació addicional i de reforç a la del procediment d'Avaluació d'Impacte Ambiental dels projectes a executar que afectin de forma directa o indirecta l'espai. També haurà d'identificar els objectius de conservació per als quals s'han de posar en marxa mesures que intentin pal·liar l'estat de conservació desfavorable en què es troben actualment les espècies i els espais naturals del Delta del Llobregat. No podem oblidar que aquest és el requeriment marc en què es fonamenta el procés d'infracció actualment en curs.

#### **Model agrícola**

Una part de la degradació dels valors naturals del Delta del Llobregat està lligada al model que actualment s'està imposant en l'agricultura. Cal dirigir el sistema actual cap a una activitat més respectuosa amb els valors presents en el conjunt de l'espai, fent-la compatible amb la conservació d'aquests, alhora que mantenint l'equilibri entre producció i conservació. No és res nou, és el que s'ha estat fent fins fa poc i que ara hauria de ser convenientment "compensat" com un servei ambiental públic per al conjunt de la ciutadania de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Consum ambientalment responsable de proximitat i alta qualitat.

#### **Pressió urbanística**

Els projectes urbanístics i les grans infraestructures han estat el principal problema del Delta del Llobregat durant els últims cent anys. Primer es va cimentar tot l'hemidelta nord i van desaparèixer els camps agrícoles de l'Hospitalet de Llobregat. Després l'aeroport de Barcelona, el port i la resta de les infraestructures de l'anomenat Pla Delta, que juntament amb els nous polígons industrials van fer desaparèixer milers d'hectàrees de zones agrícoles i espais naturals.

Ara els grups de pressió del ciment pretenen que ecologistes i agricultors no arribin a un consens per així poder acabar d'urbanitzar els últims racons del Delta. Només l'acció conjunta pot salvar aquest Delta que no és només nostre sinó també de les generacions futures.

Les organitzacions DEPANA i SEO/BirdLife insten el Govern de Catalunya a acabar de complir amb la resta dels requisits que la Comissió Europea va indicar a la carta d'emplaçament. Així mateix, és urgent començar amb el procés d'aprovació d'un pla de gestió per al territori de la ZEPA Delta del Llobregat.

Web Depana

*Per confeccionar aquest document, hem recollit dues entrevistes realitzades a membres de la junta de Depana, publicades al digital Catalunya Plural i al diari El Punt Avui.*

*A Catalunya Plural l'entrevista era al president de Depana, Josep Maria Carrera, i al vicepresident José Garcia.*

*Al diari El Punt Avui es va entrevistar al vicepresident José Garcia.*

*També hi hem afegit l'editorial de "L'Agró Negre", butlletí de Depana, del febrer del 2024.*

*Finalment ho hem completat amb quatre comunicats publicats a la web de l'associació entre el juliol i el desembre del 2024.*