

# RECU LL DE PREMSA

## 148. L'ampliació de l'aeroport del Prat

### Ampliar l'aeroport del Prat: pa avui, fam demà

«El sector aeri és el més insostenible perquè, proporcionalment al nombre d'usuaris, provoca més emissions de gasos d'efecte hivernacle per quilòmetre recorregut»

Cristina Junyent, Barcelona, Catalunya | 25 de juny de 2021



Avions aturats a l'aeroport del Prat | ACN

El Govern diu que aprova l'ampliació de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona-el Prat sota condicions. Entre altres, demana que es minimitzi l'impacte ambiental, en concret de la zona de la Ricarda, a la que es volen prendre 500 metres per allargar la tercera pista, la més pròxima al mar. La decisió genera reflexions.

La Ricarda és un espai natural humit d'interès ambiental, protegit per la xarxa natura 2000 europea. Té un estany del segle XVII, platja amb dunes, canyissars i conreus per bestiar. Les comunitats animals i vegetals que hi viuen són úniques per la riquesa en

biodiversitat. S'hi havia invertit diner públic per a conservar l'espai, ara es rectifica.

L'emergència climàtica és una situació provocada pels humans i considerada tan punyent que la major part d'institucions han fet declaracions oficials per mitigar-la. Que ens afectin, el Parlament Europeu, la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, que no està a favor de l'ampliació proposada. Ara, l'ampliació va en sentit oposat a les declaracions oficials.

A Catalunya la temperatura ha pujat 0,7 °C entre 2010 i 2020, segons el Butlletí d'Indicadors Climàtics de Catalunya del Servei Meteorològic de Catalunya. Sabem també que la Mediterrània és una de les zones que més afectades es veuran pels efectes de l'escalfament global, on es tem l'augment dels episodis de sequera i l'amenaça de concentració de la precipitació i de tornados a la costa.

El sector aeri és el més insostenible perquè, proporcionalment al nombre d'usuaris, provoca més emissions de gasos d'efecte hivernacle per quilòmetre recorregut. Aena ha signat el compromís d'arribar a la neutralitat de carboni el 2026. Però l'ampliació de l'aeroport amb la tercera pista farà pujar en 33 milions de tones de CO<sub>2</sub>.

D'una altra banda, els jaciments de petroli s'exhaureixen, segons els estudiosos. Les empreses petrolieres han reduït en més de la meitat la seva extracció, entre 2000 i 2014. I encara es preveu una davallada superior, segons l'Agència Internacional de l'Energia. El fracking no funciona.

Les matèries primeres necessàries per a la fabricació de motors «sostenibles» són escasses i no les tenim aquí. Per tant, l'automoció i l'aeromoció amb motors anomenats sostenibles, d'hidrogen o solars, comporten un extractivisme que tampoc no permetrà que hi hagi tants cotxes com ara, ni tants avions.

Cada any s'avança el dia del sobregir, aquell en què hem gastat les matèries que la Terra pot regenerar durant un any. El 1970 va ser al desembre, enguany serà el 29 de juliol. Això vol dir que algunes societats humanes necessitem més dos planetes per a viure, atès que la distribució de la despesa no és uniforme. I no tenim un planeta B.

Des d'esferes financeres rebaten els arguments de rigor ecològic contraris a l'ampliació de l'aeroport emprant termes com «llacunes artificials amb quatre ànecs», per desacreditar la defensa dels serveis que ofereix un paratge singular que, a més d'una biodiversitat irrepitible, aporta zones d'evacuació d'aigua en cas de grans inundacions, cada cop més freqüents.

També s'acusa de preocupar-se més pel benestar dels animals i les plantes que pels de les persones als qui s'oposen d'ampliar l'aeroport, per la possibilitat de crear ocupació. És una altra simplificació injusta. Segons els experts en canvi global, tenim uns anys perquè no hi hagi un daltabaix econòmic provocat per la crisi que comportarà la caiguda del petroli. El turisme i l'automoció seran els sectors més afectats.

En aquest cas, defensar l'interès general és plantejar els límits d'infraestructures com l'aeroport del Prat. La malauradament inevitable transició ecològica no serà ni senzilla, ni barata. Cal racionalitzar el transport, cal relocalitzar les activitats, minvar les xarxes logístiques. Val la pena destruir espais irrepetibles per fer-hi infraestructures colossals quan tot apunta que quedaran obsoletes en un termini no gaire llarg?

L'esperança de recuperar les condicions òptimes en què ens hem desenvolupat com a espècie passa per la neutralitat d'emissions de gasos d'efecte hivernacle. És a dir, enfocar la mirada cap a altres formes de subsistència. I l'ampliació de l'aeroport del Prat, més enllà de la biodiversitat, va en la línia contrària als resultats científics.

L'economia no pot ignorar l'ecologia, ambdues tenen com a origen el terme oikos, casa; una és com gestionar-la, l'altra com conèixer-la. Costa de creure que la millor idea sigui gestionar sense respectar el coneixement. Sabem la dita, pa avui, fam demà. Així que no és que als qui veiem els límits del creixement no ens preocupi la desocupació o la precarietat. Ens importa i molt. La d'ara i la que tot apunta que ha de venir. Cal posar les llums llargues.

Article d'opinió publicat a Nacioidigital. Divendres, 25 de juny del 2021.

# Ábalos adverteix el Govern que l'aeroport del Prat ha de ser un 'hub' i no pot estar "dispers"

## El ministre emplaça la Generalitat a tancar l'acord per a l'ampliació abans de setembre

ACN – MADRID - 25 juny 2021



José Luis Ábalos, ministre de Transports EFE.

El ministre de Transports, José Luis Ábalos, ha advertit aquest divendres la Generalitat que l'aeroport del Prat ha d'esdevenir un 'hub', i per tant la seva operativa no pot estar "dispersa" en altres punts.

És la resposta a la posició del Govern, que reclama a l'executiu que a més de dur a terme l'ampliació de l'Aeroport del Prat contempli inversions als aeroports de Reus i Girona.

Segons Ábalos, "una altra cosa és que puguem abordar altres aeroports per necessitats més concretes, però un hub no es pot disgregar, perquè sinó perd tot l'interès".

Ábalos ha fet aquestes manifestacions en una entrevista a Ser Catalunya. Segons el ministre, l'aeroport de Barcelona és "un instrument molt important per a Catalunya" perquè en un any normal "representa 40.000 llocs de treball directes i 116.000 en total, el 6,8%

del PIB de Catalunya".

Per aquest motiu ha defensat el projecte d'inversió del seu executiu. "Tenim de termini fins a setembre per encaixar aquestes inversions" que "són 1.700 milions d'euros d'inversió per generar més de 83.000 llocs de treball directes i 375.000 llocs entre directes i indirectes".

"És una inversió molt important que si no la fem ara quan arribi el 2031 -quan les previsions apunten que l'Aeroport podria col·lapsar-hauríem d'anar al 2036"

Respecte a l'oposició d'alguns sectors per l'impacte mediambiental que pot generar l'ampliació, Ábalos ha admès que "és veritat que hi ha problemes ambientals", però ha destacat que "el mateix pla preveu una recuperació del delta del Llobregat".

Ha recordat que la Generalitat "ha de tramitar el pla especial de protecció del delta del Llobregat perquè AENA pugui dur a terme la renaturalització dels aparcaments situats dins de l'espai protegit".

"Òbviament hem d'integrar les qüestions mediambientals al projecte", i "pensem que és possible encaixar-les".

Segons el ministre, govern espanyol i Generalitat han acordat fer una "taula tècnica" per tenir clars els impactes abans d'adoptar una decisió política.

En tot cas ha afirmat que ha vist "una visió més oberta de la Generalitat per abordar aquest projecte".

Ha advertit que al final "cintarà l'actitud del territori, és a dir de la Generalitat i dels ajuntaments afectats" perquè "amb el territori en contra no es pot fer cap inversió".

Informació publicada al diari El Punt Avui. Divendres, 25 de juny del 2021.

# Cap a un model aeroportuari multimodal i en xarxa

MÒNICA ROCA I APARICI - PRESIDENTA DE LA CAMBRA DE COMERÇ DE BARCELONA - 20 juny 2021



Passejants pel delta del Llobregatal Prat, a tocar de l'aeroport EFE.

El projecte d'ampliació del Prat ha capitalitzat l'agenda econòmica dels últims dies i ja no se'ns fa estrany parlar d'un aeroport que aporta el 7% del PIB català o que ara hi ha en joc una inversió de 1.700 milions d'euros. Amb l'ampliació parlariem d'una aportació al PIB de 8,9% i passariem de 55 milions de passatgers a 72 milions.

Des de la Cambra hem reiterat la nostra aposta per la societat del coneixement i d'un model econòmic que respongui a aquesta societat. Ara ens toca decidir quin és el model aeroportuari que més ens convé, que doni resposta a les necessitats de l'economia d'avui i de demà que respon a aquesta societat que proposem per al nostre país.

Creiem en una societat cohesionada i un territori equilibrat, i això passa necessàriament per una xarxa d'infraestructures descentralitzada. Si ampliem l'aeroport de Barcelona-El Prat, els aeroports de Girona i Reus han de ser també part del projecte, acollint els vols de mitjana distància que ara passen per Barcelona i facilitant que els viatgers puguin traslladar-se a les seves destinacions, o fins i tot a altres aeroports, amb ferrocarril, preferiblement amb línies d'alta velocitat. La nostra aposta és, doncs, un model aeroportuari intermodal i en xarxa.

Però si reservem aquest paper de hub intercontinental per a Barcelona, què hi guanyem, com a país i com a economia, amb l'ampliació? Qui ho redueixi al turisme s'equivoca, ja que el perfil dels vols intercontinentals és més aviat empresarial. Un país més ben connectat amb el món és capaç de captar més inversions i talent que, al conjunt del territori, es tradueixin en llocs de feina. Es tracta que Barcelona i Catalunya puguin escollir el tipus de visitant que més valor afegit els aporta. No és quantitat, sinó qualitat.

Els aeroports també són tractors del comerç internacional, la indústria i l'expansió dels negocis catalans a l'exterior. Malgrat la pandèmia, l'any 2020 Catalunya va continuar liderant el rànquing nacional de càrrega aèria en productes farmacèutics i químics, i va arribar a representar el 47,2% del total estatal. L'Aeroport de Barcelona, concretament, es va mantenir al top-25 d'aeroports europeus de càrrega, segons dades de l'ACI Europe, havent gestionat unes 114.000 tones de càrrega aèria l'any passat.

La globalització genera la necessitat de comptar amb infraestructures que connectin les economies amb la resta del món, especialment aquelles que són petites però molt internacionalitzades i amb potencial per atreure inversions. Si aspirem a ser un país independent, necessitarem infraestructures d'Estat espanyol que contribueixin no només a mantenir aquest estatus sinó també a reforçar-lo.

Portem anys criticant el dèficit d'inversió en infraestructures a Catalunya, que des de la Cambra de Barcelona hem xifrat en 45.000 milions d'euros. Recentment hem sabut també que Catalunya és la comunitat que menys inversió relativa rep des del 2015 de l'Estat espanyol. Amb aquest escenari, rebutjarem una inversió estratègica, malgrat lluny de ser justa, que ens permetria pensar en clau de futur? No perdem aquesta oportunitat.

Ara bé, demanem que la gestió d'aquest projecte, mentre no tinguem la gestió completa de l'aeroport com correspondria, la tingui la Generalitat. Cal que el control del desenvolupament del projecte sigui des del territori, Catalunya, per assegurar la seva execució completa i adequada, sobretot pel que fa a la compensació dels espais de Xarxa Natura.

Per acabar, hem manifestat reiteradament que la millor política econòmica per a Catalunya és comptar amb un estat propi. Doncs bé, quan Catalunya tingui aquest estat propi que li permeti desenvolupar-se amb tot el seu potencial, bé que necessitarà un aeroport fort plenament intercomunicat amb el món. Comencem a caminar en aquesta direcció.

Article d'opinió publicat a El Punt Avui. Diumenge, 20 de juny del 2021.

## Ampliar el Prat: fer-ho bé i a temps

Santiago Montero i Homs - 20/06/2021

Fins al 2020 hem classificat els aeroports en 3 categories: domèstic, regional i continental. Si a les categories d'aeroports els donem el valor respectiu d'1, 2 i 3, el valor que el conjunt d'aeroports d'un territori aporta a la comunitat és igual al que aporta l'aeroport de més rang. És a dir, encara que un territori tingui tres aeroports domèstics, la suma de valor que aporten és 1. Dit d'una altra manera: en matèria d'aeroports,  $1+1+1 = 1$ . No és 3.

Un exemple és el cas de Galícia. Té tres aeroports operatius: La Bacolla (Santiago), Peinador (Vigo) i Culleredo (la Corunya). Tots són de categoria 1 i junts mouen uns sis milions de passatgers l'any. Amb això, cada aeroport només pot omplir uns quants vols al dia que alimenten Barajas i, estirant-ho molt, alguns vols setmanals a alguna tercera ciutat. Per tant, són tres aeroports domèstics, que junts sumen  $1+1+1 = 1$ .

Els sis milions de viatgers és podrien agrupar en un sol aeroport, que podria ser Santiago. Tindria uns 100 moviments al dia, de vols de 180 places. Això suposaria uns 45 vols a Madrid però 45 més de "regionals" o de radi mitjà. La massa crítica dels 45 vols de radi mitjà ajudarien a omplir-ne uns quants de llarg radi. Santiago quedaria marcat com aeroport a "regional", tindria viatgers més cosmopolites i Galícia ingressaria a categoria 2.

La paradoxa és que entre el 1996 i el 2003, quan el govern central va fer la gran inversió en aeroports, va vendre la remodelació dels tres aeroports gallegos com un regal a Galícia. Però, de fet, va suburbialitzar l'economia gallega respecte a Madrid. En canvi, si només

hagués remodelat La Bacolla, hauria relançat l'economia gallega amb un terç de la inversió. La resta podria haver anat a altres activitats productives i equilibradores.

Equilibrar el territori és feina dels governs locals i dels mercats competitiu. Això ja va començar el 1946 amb el primer aeroport de llarg radi, el LaGuardia a Nova York. Aquest, amb el temps, va crear riquesa i va ajudar a créixer altres aeroports regionals i domèstics a New Jersey, Massachusetts i Pennsilvània. Més endavant, els nous aeroports van superar el de LaGuardia. Ara tenen molts aeroports de categoria 3.

Els últims dos anys, però, el model de tres categories d'aeroports ha entrat en crisi. La pandèmia ha accelerat els canvis disruptius del mercat de l'aviació que ja s'apuntaven. S'ha d'eliminar o reduir la crema de combustibles fòssils per evitar el canvi climàtic i la pèrdua de biodiversitat. I, com sol passar en els moments de transformació, els actors, en aquest cas l'aviació i els aeroports aspirants a hub, han entrat en una competició furiosa. Qui s'adapti primer guanyarà posicions, i els que no reaccionin, cauran. Per tant, Aena fa bé d'actuar ràpid.

La nova regulació de l'aviació comercial només es pot fer a nivell global. Les quatre potències amb dret de bloqueig a l'ONU són les que ho poden gestionar. El món està esperant que els EUA, la UE, Rússia i la Xina donin ordres a la IATA. El sentit comú fa pensar en una reducció dràstica dels vols de curt radi, una certa limitació dels de radi mitjà i l'acceptació, inevitable, dels de llarg radi i illencs amb l'escàs querosè disponible.

No sabem el ritme ni la intensitat dels canvis, però sí la tendència. L'aviació perdrà quota de mercat en favor del tren d'alta velocitat. Tampoc sabem les limitacions, prohibicions i taxes que utilitzarà la IATA per reduir i ordenar el nou mercat. Però és clar que cada aeroport buscarà la manera de sortir el mínim castigat possible. I aquí, per sorpresa, a Barcelona se li obren oportunitats.

La lluita comercial dels aeroports per ser hub intercontinental serà terrible. La regularà la IATA-OACI i la decidiran els operadors, que cercaran aeroports oberts les 24 hores els 7 dies de la setmana. Això gairebé ho ofereix Barcelona, pel fet d'haver orientat l'aeroport cap al mar. A més, a l'aeroport hi arriben, tímidament, les vies de tren convencional i d'AV. Falta molt poc per aconseguir l'aeroport continental ideal.

Fins aquí, i donant per fet que s'imposi la racionalitat, hi haurà tres grans directrius: la IATA-OACI regularà la reducció de vols per protegir la sostenibilitat, el govern català defensarà l'aeroport del Prat per protegir l'economia local i els operadors de llarg radi acudirán al Prat si hi guanyen eficiència i productivitat. Tota la resta serà la feina de trobar les solucions tècniques per harmonitzar els objectius.

Per tant, Aena-El Prat ha de trobar solucions per consolidar l'aeroport nocturn. ¿Existeixen aquestes solucions? Per fer una truita s'ha de trencar un ou. Amb 2,5 milions d'habitants posats en 140 km<sup>2</sup> del pla barceloní, no hi ha cap solució màgica. I encara menys si els ajuntaments volen fer més habitatges. Però la bona notícia és que si es continua la planificació de l'aeroport iniciada el 1997-2002, hi ha altes possibilitats d'èxit.

Tècnicament, el 1997 la idea era simple: portar el soroll nocturn cap al mar. Ara és més complexa. Cal fer el que proposa Aena i a més afegir-hi una suma de petites accions incrementals: motes protectores contra el soroll i defensa de temporals marins; lleugeres reorientacions i allargaments de pistes; reformulació de carrusells d'aterratge en cota diferenciada; expropiacions d'alguna casa; reforçament del sistema ferroviari, i nova gestió de la demanda.

Soc conscient que algunes de les propostes poden espantar, i fins i tot que alguna potser no és possible. El pitjor és que afecten molts actors i obren molts fronts. S'ha de resoldre ràpid i en fases flexibles. Els canvis tècnics que vindran (nous competidors, nous motors d'avió, nous combustibles, etc.) necessitaran àgils rectificacions en les accions que s'aniran prenent als aeroports catalans.

La societat catalana ha de treure el millor de si mateixa per entomar el repte. Aquest és un tema que no admet posicions doctrinàries ni barreres mentals. El repte és enorme perquè anem endarrerits en l'ordenació territorial. Tampoc hi ha prou cultura sobre el transport en general i l'aviació en particular. A més, s'ha d'harmonitzar amb el transport ferroviari. S'han de fer moltes coses, ben fetes, en poc temps, i podem fer-ho.

Article d'opinió publicat al diari Ara. Diumenge, 20 de juny del 2021.

# El Govern convida Brussel·les a visitar l'espai amenaçat per l'ampliació del Prat

## La consellera Teresa Jordà defensa compatibilitzar el "progrés econòmic" amb la "preservació de la biodiversitat"

Ara - 19/06/2021

La Generalitat vol que la Comissió Europea s'involucri com més aviat millor en el debat sobre l'ampliació de l'aeroport del Prat. Si més no, això es desprèn de la carta que la consellera catalana d'Acció Climàtica ha enviat aquesta setmana al comissari europeu de Medi Ambient. En la missiva, Teresa Jordà convida el lituà Virginijus Sinkevicius a visitar la Ricarda, l'estany que forma part de la xarxa europea Natura 2000 i que es veuria afectat per l'allargament de la tercera pista que proposa Aena.

Segons Efe, que ha tingut accés al document, Jordà explica que li agradaria que aquest comissari europeu l'acompanyés als "espais afectats per la potencial ampliació de l'aeroport" perquè pugui "conèixer de primera mà" quins efectes tindria l'obra. "Estic convençuda que tant tu com jo coincidirem que el progrés social i econòmic ha de ser compatible amb la preservació de la biodiversitat", escriu la consellera d'ERC.

Si l'involucra, en paraules de la mateixa Jordà, és perquè aquesta qüestió acabarà tard o d'hora damunt de la taula de Sinkevicius: en cas que abans del 30 de setembre s'arribi a un acord, i tant la Generalitat com els ajuntaments involucrats decideixin donar suport a

Aena en el projecte, encara faltaria que la Comissió Europea validi l'ampliació. Aquest organisme és l'encarregat últim de la xarxa Natura 2000.



**Aiguamolls a l'entorn de l'aeroport del Prat. MARC ROVIRA**

De moment, el debat es manté en ple punt d'ebullició a Catalunya. El president de la Generalitat, Pere Aragonès, ha convocat aquesta setmana una taula institucional i hi ha pendent fer una reunió de caràcter més tècnic en què s'analitzin les propostes.

### **Perdre cinc anys**

Mentrestant, Aena segueix empenyent per fer realitat la seva idea de transformar aquesta infraestructura en un hub internacional. Aquest dissabte, la directora de l'aeroport de

Barcelona, Sonia Corrochano, ha defensat en una entrevista al 3/24 que si un cop acabat l'estiu no s'arriba a un acord, s'hauran perdut cinc anys. Segons ella, si es decideix no dur a terme l'ampliació, caldrà esperar a l'elaboració d'un nou DORA (el document que regula les condicions i la forma com presten els seus serveis els aeroports de la xarxa Aena) per als pròxims cinc anys. Això implicaria, ha rematat, "una pèrdua de competitivitat davant altres hubs que sí que seguiran creixent".

Corrochano ha aprofitat per explicar que encara que s'arribés ara a un acord, les obres que preveuen allargar 500 metres la tercera pista no començarien ben bé fins al 2025.

Informació publicada al diari Ara. Dissabte, 19 de juny del 2021.

# **Barcelona té una alternativa a l'ampliació del Prat**

## **L'Ajuntament presenta un estudi que aposta per millores dintre del perímetre actual**

### **Denuncien inconcreció d'Aena**

MARTA MEMBRIVES - BARCELONA - 18 juny 2021



**L'alternativa a l'ampliació inclou el foment de la intermodalitat amb el tren. ORIOL DURAN.**

La proposta d'ampliació de l'aeroport del Prat que fa Aena suposaria un 33% més d'emissions de CO<sub>2</sub> anuals. Aquesta és una de les conclusions de l'estudi encarregat per l'Ajuntament a Barcelona Regional sobre l'encaix ambiental de l'aeroport. Aquest estudi presenta com a alternativa al projecte d'Aena una proposta híbrida consistent en l'actualització de la infraestructura dins del seu perímetre actual, amb la construcció de la nova terminal satèl·lit, i mesures d'eficiència en la gestió del trànsit aeri i d'operacions. A més, recomana assegurar la intermodalitat entre l'aeroport i el tren d'alta velocitat, així com buscar fórmules que permetin la substitució de vols de curt radi per viatges en ferrocarril, i la millora de l'accessibilitat a l'aeroport de Girona des de Barcelona per facilitar que el trànsit basculi cap a Girona a mesura que l'aeroport de Barcelona s'ompli.

"Hi ha alternatives per renovar l'aeroport de Barcelona millors que la que proposa Aena", va reconèixer ahir la tinenta d'alcaldia d'Ecologia, Urbanisme i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona, Janet Sanz, durant la presentació de l'estudi. Sanz va assegurar que cal "donar veu als experts" i va rebutjar la proposta d'Aena, sobre la qual va dir que no la coneixen en profunditat perquè no s'han aportat informes ni s'ha concretat quin és el projecte, quins són els seus objectius, amb quines aerolínies es comptaria per a l'ampliació, i no s'han aportat dades del seu impacte.

Tant Sanz com el regidor d'Emergència Climàtica, Eloi Badia, van denunciar que el projecte d'ampliació presentat per Aena, que inclou el creixement en 500 metres d'una de les pistes dintre de l'espai natural protegit de la Ricarda, va en contra dels objectius contra

el canvi climàtic que han assumit totes les administracions i que Europa està reclamant, a banda que suposaria la pèrdua irreparable d'un ecosistema com la Ricarda, i van posar en dubte que la Unió Europea hi doni el vistiplau. "No es pot ampliar i destruir un ecosistema i després mirar de compensar-ho", va denunciar la tinenta d'alcaldia, que també va recordar que Aena té encara pendent fer front a les compensacions acordades en la darrera ampliació de l'aeroport.

La intenció de l'Ajuntament de Barcelona és portar el document a la taula tècnica de treball que impulsa el govern de la Generalitat. Aquest informe planteja quatre alternatives i analitza també la proposta d'Aena. La primera opció és la de dues pistes independents; la segona, l'ampliació de 500 metres sobre la Ricarda; la tercera, la construcció d'una pista satèl·lit sobre el mar; la quarta, l'impuls d'un sistema aeroportuari entre Barcelona i Girona, i la cinquena, mantenir l'àrea actual amb millores infraestructurals i operacionals amb substitució de vols de curt abast. Janet Sanz va mantenir que amb aquest informe queda demostrat que es pot anar més enllà de les opcions de "blanc o negre" plantejades per Aena, i va acusar-los de "començar el hub per la teulada".

LA FRASE:

Hi ha alternatives per renovar l'aeroport de Barcelona millors que la que proposa Aena Janet Sanz. TINENTA D'ALCALDIA D'ECOLOGIA, URBANISME I MOBILITAT

Informació publicada al diari El Punt Avui. Divendres, 18 de juny del 2021.

# Lucena demana a Colau que concreti quin model d'aeroport vol per a Barcelona

## El president d'Aena diu que el tràfic al Prat s'està recuperant i augura que a l'estiu arribarà al 60% respecte el 2019

ACN – BARCELONA - 17 juny 2021



Imatge de l'aeroport del Prat ORIOL DURAN.

El president d'Aena, Maurici Lucena, ha reclamat a l'alcaldessa de Barcelona, Ada Colau, que concreti quin model desitja per al aeroport del Prat quan assegura que vol connectivitat i inversió però al mateix temps, segons Lucena, rebutja la proposta de la companyia "sense dir-ho molt clarament". "Li demano que digui quina és la seva proposta en termes aeroportuaris, en relació al què ja hi ha, amb quina inversió, com l'ampliarà o si no l'ampliarà", ha comentat en una entrevista a RAC1. D'altra banda, Lucena ha explicat que la recuperació de l'activitat al Prat és "vigorosa" i que "setmana a setmana es nota". En aquest sentit, ha augurat que a l'agost i setembre arribarà al 60% en relació al 2019.

En una entrevista a RAC1, el president d'Aena s'ha mostrat confiat en què l'aeroport es podrà acabar ampliant. "Estem en el bon camí, més a prop del sí però queda bastant", ha comentat Lucena, que ha insistit que els 1.700 milions d'euros no és "una inversió qualsevol".

El president d'Aena ha tornat a defensar el potencial de l'aeroport del Prat com a 'hub' intercontinental ja que es tracta de l'aeroport més ben connectat d'Europa en rutes de curt i mig radi que servien per alimentar els vols de llarg radi, segons ha dit. Lucena ha assenyalat que són les mateixes companyies les que han mostrat interès en què el Prat esdevingui un 'hub', sobretot les que ja hi operen com Vueling.

D'altra banda, ha defensat que l'any 2031, quan es calcula que l'ampliació de la tercera pista i la nova terminal ja estiguin en funcionament si finalment s'aprova el projecte en els termes que planteja la companyia, el Prat serà l'aeroport més sostenible del món. Sobre la recuperació de l'activitat, Lucena ha comentat que el Prat ha recuperat el 45% de les operacions (aterratges i enlairaments) i el 35% de viatgers, en relació al 2019. El president de la companyia ha dit que també cal tenir en compte que es parteix de percentatges molt petits, quan l'activitat era només del 15% i que també cal veure com evoluciona les restriccions que dicti el Regne Unit en relació a la propagació de la variant britànica.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dijous, 17 de juny del 2021.

# Reclamen una taula amb tots els sectors per l'ampliació del Prat

REDACCIÓ - 16 juny 2021



L'ampliació de l'aeroport de Barcelona, tal com està projectada, afectaria els espais naturals de l'entorn. O. DURAN.

La Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya (Confavc) reclama a les administracions competents un espai de debat i consens en què estiguin representats tots els sectors, econòmics, socials, polítics, ambientals i veïnals, per abordar l'ampliació de l'aeroport de Barcelona. En un comunicat fet públic ahir, remarquen que Aena "incompleix els requeriments ambientals" i aposten per una millora i aprofitament de l'actual infraestructura. "És del tot inadmissible plantejar un creixement, en aquest cas de superfície i consegüentment d'activitat aeroportuària, si ja no es compleixen els requeriments ambientals a l'actualitat", indica el text, que recorda que l'ampliació de la infraestructura està projectada a l'espai natural de la Ricarda, un ecosistema protegit per la Xarxa Natura 2000. "Eliminar espais de biodiversitat protegits és una temeritat i una irresponsabilitat que es gira en contra de totes nosaltres", diu el text.

A més, asseguren que el creixement del nombre d'operacions de tràfic aeri seria "impossible de suportar pel veïnat". La Confavc explica també que cal un temps de "reflexió, debat i sinceritat" i rebutja les "presses administratives" que exigeix Aena per decidir el destí d'uns fons, 1.700 milions d'euros, que, segons l'entitat, "haurien d'anar destinats a una millora en la planificació i aprofitament" de la infraestructura actual. És per aquest motiu que incideixen en la necessitat de crear una taula diversa i transversal per debatre el projecte i les possibles alternatives que pugui haver.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dimecres, 16 de juny del 2021.

## La Generalitat vol la inversió al Prat però hi posa condicions

### L'Estat acudeix a taula sobre l'ampliació de l'aeroport però no concreta el projecte

### Colau reclama que es puguin estudiar alternatives

### L'alcalde del Prat qualifica de "xantatge" la posició d'Aena

MARTA MEMBRIVES – BARCELONA - 15 juny 2021



La taula institucional sobre el futur de l'aeroport del Prat, que es va reunir ahir a la tarda, va estar encapçalada pel president Pere Aragonès. ACN.

El govern de Catalunya no bloquejarà les inversions de l'Estat per a l'aeroport de Barcelona, però hi posa condicions. Així ho va explicar el vicepresident i conseller de Polítiques Digitals i Territori, Jordi Puigneró, després de la primera reunió de la taula institucional sobre el futur de l'aeroport del Prat, que va estar encapçalada pel president de la Generalitat, Pere Aragonès, i en què també hi van ser presents alcaldes, consellers i representants de l'Estat. Puigneró va exposar que tots els assistents havien acordat la creació d'una taula tècnica per abordar les discrepàncies entre les diferents

administracions sobre l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport.

A la trobada es va posar sobre la taula la importància que Catalunya disposi d'un hub intercontinental però, a parer del govern català, el projecte ha de sumar els aeroports de Girona i Reus, i calen inversions per interconnectar amb el ferrocarril d'alta velocitat aquestes infraestructures i crear un sistema aeroportuari "com el del gran Londres, que té diversos aeroports". A més, Puigneró va reclamar una solució "ambientalment respectuosa". Puigneró va assumir la responsabilitat de convocar una taula tècnica per ajudar la presa de solucions definitiva i va admetre que calia fer-ho amb celeritat.

En nom de l'Estat, Pedro Saura, secretari d'estat de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, va insistir en la necessitat de prendre una decisió de forma urgent, però va assegurar que “no és incompatible amb parlar”, i va garantir que “no es farà res que no sigui ambientalment possible” i que el que s'aprovi tindrà en compte totes les administracions implicades. A més, va donar per fet que també hi haurà inversions per als aeroports de Girona i Reus i va dir que no tenia cap problema a parlar-ne amb la Generalitat i que l'executiu espanyol ja hi treballa.

L'alcalde de Barcelona, Ada Colau, va retreure a Saura i al president d'Aena, Maurici Lucena, també present a la taula, que no haguessin aportat cap informe detallat sobre l'impacte econòmic ni ambiental de la proposta que volen tirar endavant. “Ara cal debat rigorós i informat, i Barcelona està disposada a treballar i a escoltar els informes d'Aena, que avui no s'han aportat.” L'alcalde de Barcelona va reconèixer que calen inversions, però que aquestes han de tenir “una visió global de xarxa aeroportuària i de connexió ferroviària”. Colau va confessar que trobava a faltar que es pugui parlar d'alternatives a la proposta d'Aena. Va qualificar de “decebedor” que no s'haguessin posat sobre la taula altres propostes, va instar la Generalitat a liderar la taula tècnica de consens i va confirmar que Barcelona hi seria.

Més crític es va mostrar l'alcalde del Prat de Llobregat, que va manifestar la seva sorpresa pel fet que Aena no presentés cap dada concreta, i va acusar els representants de l'Estat de fer “xantatge”. “Hem de decidir que sí a la destrucció de la Ricarda perquè no hi ha cap alternativa i ho hem de fer en un mes. I, si ens hi oposem, serem els dolents de la pel·lícula que no hem volgut una inversió per a Catalunya i som contraris al progrés de Catalunya”, va criticar, visiblement molestat, després de la trobada.

Les alcaldesses de Gavà, Raquel Sánchez, i Castelldefels, Maria Miranda, veuen amb més bons ulls la proposta d'ampliació de l'aeroport, i només van insistir a reclamar que el projecte serveixi per blindar l'operació de les pistes de forma segregada perquè produeixi el menor impacte acústic possible. “El debat s'ha de fer de manera respectuosa amb la convivència amb els veïns”, va indicar l'alcalde de Gavà.

Carles Ruiz, alcalde de Viladecans, va demanar que s'estudiï bé l'impacte del projecte sobre el territori, i va posar sobre la taula l'afectació que pot tenir sobre el parc agrari del Baix Llobregat, ja que va dir que la proposta d'Aena suposa una disminució de les finques agràries.

Catalunya necessita un aeroport intercontinental, però s'hi ha d'incorporar Girona i Reus

Jordi Puigneró. VICEPRESIDENT.

La immediatesa en la presa de decisions no és incompatible amb parlar

Pedro Saura. SECRETARI D'ESTAT DE TRANSPORTS, MOBILITAT I AGENDA URBANA

Participarem en la taula tècnica i volem que es puguin escoltar alternatives a la proposta d'Aena

Ada Colau. ALCALDESSA DE BARCELONA

Hem de dir que sí a la destrucció de la Ricarda perquè no hi ha alternativa, i ho hem de fer en un mes

Lluís Mijoler. ALCALDE DEL PRAT DE LLOBREGAT

El debat s'ha de fer de manera respectuosa amb la convivència amb els veïns

Raquel Sánchez. ALCALDESSA DE GAVÀ

El sistema d'espais naturals no pot quedar amb qualitat inferior a la que té ara

Carles Ruiz. ALCALDE DE VILADECANS

### **La caiguda del nombre de passatgers es modera al maig**

Les xifres de passatgers a l'aeroport del Prat durant el mes de maig representen una caiguda del 82% en comparació amb el mateix mes del 2019, segons dades d'Aena. Per l'aeroport de Barcelona hi van passar 852.251 viatgers, una xifra que si es compara amb el mateix mes de l'any passat es dispara un 1.714,8% ja que aleshores l'activitat estava sota mínims a causa de la crisi sanitària. El nombre de viatgers continua encara molt per sota si es compara en els mesos anteriors a la pandèmia, però millora mínimament, ja que a l'abril la caiguda era del voltant del 90%.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Dimarts, 15 de juny del 2021.

# **Protesta al Prat contra l'ampliació de l'aeroport i l'eixample sud de la vila**

## **Centenars de manifestants marxen en defensa del delta del Llobregat i el seu valor mediambiental**

### **Denuncien la destrucció d'àrees naturals insubstituïbles**

M. MORENO – BARCELONA - 13 juny 2021

“Maurici Lucena, l'aeroport a casa teva”, en clara al·lusió al president d'Aena, junt amb “Salvem el delta” i “No passaran”, van ser alguns dels lemes més corejats ahir durant la manifestació que va reunir centenars de persones al Prat de Llobregat com a protesta per l'ampliació de l'aeroport amb 500 metres més a la tercera pista, i també contra les obres de la nova àrea residencial estratègica (ARE) sud, una extensió urbanística que quedarà a tocar, a uns cent metres, de la llera del riu Llobregat.

Convocada per un seguit d'organitzacions, com ara Ni un Pam de Terra, Ecologistes en Acció, Zeroport, SOSBaixiLH, així com diverses plataformes veïnals, la marxa, que es va engegar ahir al migdia precisament on ja s'han començat a fer els treballs de l'ARE, l'anomenat “eixample sud” del Prat, a la cruïlla de l'avinguda Onze de Setembre amb la carretera de la Bunyola, va circular per diversos carrers del municipi fins a la plaça de la Vila, davant de l'ajuntament.



Entre els assistents, encapçalats per una pancarta que resava "Protegim el delta", hi havia una àmplia representació de pagesos de la zona. Els manifestants duïen banderes blaves i portaven carxofes florides a les mans, un producte que lluita per obtenir la indicació geogràfica protegida i un dels símbols de l'horta del Prat.



**Manifestants contra l'ampliació de l'aeroport i el 'boom' urbanístic al Prat EL PUNT AVUI.**

Abans d'iniciar el recorregut, els convocants van expressar en diversos parlaments la preocupació per l'afectació que aquests projectes tindran en l'entorn natural del Llobregat i pel caràcter d'especulació urbanística i d'infraestructures "faraòniques" de conseqüències que amenacen de ser irreversibles. "Les obres afecten uns camps situats a l'àrea important per a la conservació de les aus i la biodiversitat (IBA) 140 del delta del Llobregat", va assenyalar Pere Bonet, portaveu de l'entitat ecologista Ni un Pam de Terra, per a qui és vital la defensa d'aquest espai tant des del punt de vista de preservació del medi ambient com pel seu valor paisatgístic. En aquest sentit, el representant de Ni un Pam de Terra, que ja fa més d'un any que convoca mobilitzacions, entre les quals una moció en el ple del consistori pratenc, va qualificar d'"error" el fet que tant l'Ajuntament del Prat com la Generalitat hagin donat via lliure a l'inici de les obres a la zona.

L'altra actuació que van rebutjar de ple els manifestants és l'allargament de la tercera pista de l'aeroport, una infraestructura a la qual en aquest cas sí que s'oposa l'Ajuntament. Les obres, asseguren, danyaran irremediablement l'estany de la Ricarda, una zona humida amb més de 300 anys d'història, que subratllen que és insubstituïble. La Ricarda és un vestigi del que anys enrere va ser el curs del Llobregat. "És una zona humida, no un llac artificial, i és important conservar l'ecosistema, no es podria reproduir creant una altra llacuna al delta", va recordar Bonet.

Durant la marxa, els manifestants es van aturar per simular un mercat ambulant i van escenificar una parada de venda de maons, ciment i blocs de formigó, com a crítica al creixement urbanístic desmesurat que volen evitar. En arribar a la plaça de la Vila, els manifestants van fer esclatar uns globus, també com a símbol de l'explosió constructora que pateix el Prat.

### **Illa reclama a Aragonès un suport "nítid" a l'ampliació**

El secretari d'organització del PSC, Salvador Illa, va tornar a defensar ahir l'ampliació de l'aeroport del Prat en un acte a la terminal 1, envoltat de representants del municipalisme socialista de Barcelona i el Baix Llobregat. Illa va instar el president de la Generalitat, Pere Aragonès, a "liderar amb nitidesa" l'ampliació de la infraestructura, i va assegurar que si ho fa estaran "al seu costat", sempre que es faci "amb respecte al medi ambient, la qualitat de vida de les persones i a favor de la generació de riquesa". Illa va assegurar que "els llocs de treball que es crearan són 15 vegades els que estan en risc amb el tancament de Nissan". En l'acte, hi eren presents diversos alcaldes de l'àrea metropolitana i el primer tinent d'alcaldia de Barcelona, Jaume Collboni. Aquest va declarar que l'ampliació de l'aeròdrom del Prat és "transcendent per al futur i la prosperitat dels municipis", per la qual cosa va reclamar el màxim consens institucional.

Informació publicada al diari El Punt Avui. Diumenge, 13 de juny del 2021.

## **Illa reclama a Aragonès que "lideri" l'ampliació de l'aeroport del Prat**

ACN – BARCELONA - 13 juny 2021



**El primer tinent d'alcalde de Barcelona, Jaume Collboni, i el secretari d'organització del PSC, Salvador Illa, aquest dissabte a l'aeroport del Prat ACN.**

El secretari d'organització del PSC, Salvador Illa, ha tornat a defensar l'ampliació de l'aeroport del Prat en un acte a la terminal 1 envoltat de diversos representants del municipalisme socialista de Barcelona i el Baix Llobregat.

Illa ha instat el president de la Generalitat, Pere Aragonès, a "liderar amb nitidesa" l'ampliació de la infraestructura. El dirigent socialista ha assegurat que si ho fa estaran "al seu costat", sempre que es faci "amb respecte al medi ambient, la qualitat de vida de les persones i a favor de la generació de riquesa".

En aquest sentit, ha assegurat que "els llocs de treball que es crearan són 15 vegades els que s'estan posant en risc amb el tancament Nissan".

En l'acte hi ha assistit el Diputat al Parlament Jordi Terrades; el primer tinent d'alcalde de Barcelona, Jaume Collboni; i els alcaldes i les alcaldesses de Gavà, Viladecans, Castelldefels, Sant Boi de Llobregat i Sant Joan Despí. També hi ha anat el primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Cornellà.

Illa ha defensat l'acte amb els alcaldes per manifestar el seu "compromís" que l'ampliació "respectarà la qualitat de vida dels veïns i per tant mantindrà la operativa de pista segregada i es farà millorant tota la sensibilitat mediambiental".

Informació publicada al diari El Punt Avui. Diumenge, 13 de juny del 2021.

# La Ricarda, el tresor natural amenaçat per l'ampliació del Prat

## Els científics avisen que l'espai, per la seva riquesa, és insubstituïble

EL PRAT DE LLOBREGAT - Elena Freixa - 11/06/2021



Un avió s'enlaira per damunt de la finca La Ricarda, a l'aeroport de El Prat, a Barcelona. XAVIER BERTRAL

Hectàrees d'espessos canyissars, pinedes i una frondosa vegetació litoral que amaguen una llacuna i que s'estenen fins a tocar del mar. El mosaic verd de la Ricarda, un espai natural protegit al delta del Llobregat, sobreviu miraculosament ben conservat en un enclavament on semblaria que tot li és hostil: la pressió de milions de persones i d'infraestructures viàries, l'activitat del port de Barcelona en un flanc i, a l'altre, i ben a tocar, l'aeroport del Prat, que ara vol tornar a créixer envaint el seu espai d'aiguamolls.

La polèmica ampliació de la tercera pista que proposa Aena amenaça amb "la destrucció total" del sistema d'espècies vegetals i animals que hi viuen permanentment o a temporades, com els ocells migratoris, adverteix Narcís Prat, professor emèrit d'ecologia de la UB i expert en sistemes aquàtics. L'opció que ha posat sobre la taula el gestor aeroportuari per compensar la pèrdua de biodiversitat, que pretén generar altres espais protegits a la zona, és un objectiu irrealitzable als ulls dels científics. "Tot això no es pot reproduir, podem fer coses semblants, però no una Ricarda", insisteix.



Un avió sobrevola la llacuna de la Ricarda, al enlairarse de l'aeroport del Prat. XAVIER BERTRAL

"No es pot reproduir un espai viu de tres segles d'antiguitat. Podem fer llacunes noves, però els valors naturals madurs no hi seran", afegeix Maria José Albaladejo, la gerent del Consorci del Delta del Llobregat. Alerta que una estocada en aquest indret, un dels més verges i consolidats a nivell d'hàbitats, pot ser fatal per a tot el conjunt del delta.

Encara couen entre els científics algunes de les consideracions que han sentit els últims dies, com que es tracta d'una llacuna artificial o d'una bassa on hi viuen ànecs. "Qui digui això, és que senzillament, és un ignorant", ha deixat anar Prat. La

singularitat del paratge, ric en biodiversitat i amb algunes espècies que només es troben aquí, es basa en un equilibri entre l'aigua dolça –de la pluja i del freàtic– i la salada que entra des del mar. Això fa que als diferents extrems de la llacuna s'hi trobin espècies totalment diferents en funció del grau de salinitat, descriu l'ecòleg. "Aquesta és la gràcia i la complexitat de l'ecosistema", afegeix.



L'actual límit de l'aeroport del Prat, a Barcelona, amb la finca de la Ricarda a la dreta de la imatge. XAVIER BERTRAL

“El debat fins ara està sent interessadament simplista, i s'estan obviant els serveis ambientals d'aquest paratge”, corrobora Joan Pino, doctor en biologia i director del CREAM. La Ricarda, reivindica, té un paper important en la regulació hídrica (ofereix zones d'evacuació perquè en cas de grans inundacions l'aigua arribi al mar) però també proveeix molts municipis d'aigua per al consum domèstic, i el covid-19 ha certificat que és un espai de lleure per a milions de persones a la zona. Prat assenyala que les propostes de les administracions envers la Ricarda haurien d'anar, de fet, en sentit contrari, és a dir, cap a augmentar una protecció que “ningú s'ha pres seriosament”. Aquest espai ja va quedar tocat amb l'anterior ampliació del Prat, que obligava a fer unes compensacions mediambientals que la Comissió Europea ha hagut de reclamar perquè encara estan pendents. Recordant l'ecòleg català Ramon Margalef, que va conèixer i estudiar l'indret, Prat assegura que per salvar la Ricarda cal garantir l'arribada d'aigua dolça a la llacuna: “Una pista ha d'estar sempre seca i això vol dir mantenir el nivell de les aigües subterrànies baix. Això fa que hi hagi més risc de salinització dels pous, perquè quan el nivell del freàtic és baix, l'aigua del mar hi entra més fàcilment i això pot ser el final del sistema”.



La casa Gomis, situada dins la finca de la Ricarda, a tocar de l'aeroport del Prat, a Barcelona XAVIER BERTRAL



El Mirador del Semáfor, dins el parc del Delta del Llobregat, al límit de la finca de La Ricarda. El Port de Barcelona es pot veure al fons XAVIER BERTRAL

Al cor de la Ricarda encara hi ha un altre tresor amagat, la Casa Gomis, un referent arquitectònic encarregat per la família Bertrand Gomis a l'arquitecte Antoni Bonet, que avui s'ha convertit en un referent de l'arquitectura racionalista a Catalunya. Els descendents de la família encara avui propietària de la finca veuen amb perplexitat els plans que poden comprometre també el futur de la casa, inhabitada però oberta a visitants i experts. La també coneguda com a Casa de Vidre, declarada bé cultural d'interès nacional recentment per la Generalitat, “no s'entén sense el territori a la qual està lligada”, reivindica Marita Gomis, una de les copropietàries de la finca de la Ricarda. Si l'ampliació de la tercera pista va endavant, el seu futur és més que fosc: “Passaria a tenir uns escassos 300 metres. Si ara ja no és habitable pel soroll dels avions que la sobrevolen cada pocs minuts, llavors serà també més inaccessible”, assegura.

L'arquitecte Jordi Roig, que es cuida de la seva conservació, encara va més enllà: “L'ampliació el Prat convertirà la Casa Gomis en un cadàver”.

Narcís Prat, a l'esquerra, i Joan Pino fotografiats a l'estany de la Ricarda, al límit de l'aeroport del Prat, a Barcelona. XAVIER BERTRAL



# (Aquesta) ampliació de l'Aeroport del Prat és il·legal

Quim Gonter - 8 de juny de 2021



Aquesta ampliació de l'Aeroport del Prat és il·legal. Torno a dir-ho: l'ampliació, si més no en els termes en què s'ha plantejat fins ara, està fora de la llei. Considero imprescindible constatar això amb tota claredat, atès que tinc la sensació que s'està ignorant –deliberadament– aquest element fonamental del debat.

El projecte plantejat és fer una terminal nova i ampliar una pista uns 500 metres –amb les vies de comunicació i elements adjacents–, cosa que comporta l'absoluta invasió de les àrees protegides del Delta del riu Llobregat, amb la destrucció inclosa de l'Estany de la Ricarda. Parlem d'una de les àrees

ecològiques més importants del Mediterrani occidental, com ens recordava recentment el diari The Guardian.

Des d'un punt de vista estrictament jurídic, la construcció sobre el Delta del Llobregat, inclòs a la Xarxa Natura 2000, implica la violació de la Directiva 92/43/CEE "Directiva Hàbitats" de 1992, relativa a la conservació dels hàbitats naturals i de la fauna i flora silvestre, i la Directiva 2009/147/EC de 2009, de conservació de les aus salvatges. Així mateix, des d'un punt de vista doctrinal, és contrària al Pla del Green Deal Europeu i a l'Estratègia Europea de la Biodiversitat.

L'article 6 de la Directiva Hàbitats explica clarament que està prohibit danyar aquestes àrees protegides, excepte per raons d'interès públic, i sempre prioritzant alternatives. La Comissió Europea ha publicat un manual d'interpretació fruit de la jurisprudència de la justícia europea durant els darrers anys, on dona indicacions per poder interpretar l'esmentat article. La primera regla d'aquest apartat és que s'ha de fer sempre una interpretació restrictiva de les possibles excepcions, ja que es tracta d'una exclusió a la prohibició per norma general de l'article 6, de manera que només es puguin aplicar quan es reuneixin totes les circumstàncies exigides.

Així, si es constata que una obra o infraestructura genera danys en una àrea protegida, només un cop s'hagi comprovat i documentat de manera inequívoca que no hi ha alternatives apropiades, i es pot acceptar l'existència de raons imperioses d'interès públic de primer ordre, se'n podrà tirar endavant l'execució, sempre que s'adoptin totes les mesures compensatòries necessàries per garantir la protecció de la coherència global de la xarxa Natura 2000.

Per altra banda, les suposades "compensacions" que es proposen per part dels impulsors de l'ampliació no només són alienes i absurdes (com el trasllat de la llacuna de la Ricarda, o ampliar el Parc Agrari del Baix Llobregat, que és una àrea de característiques totalment diferents) sinó que, a més a més, aquestes "compensacions" no s'han complert tampoc en el passat pels danys que ja va patir aquest espai, tal i com ha constatat la Comissió Europea.

Així les coses, la proposta d'ampliació que tenim sobre la taula queda fora del marc jurídic exposat, ja que és evident que les afectacions al Delta del Llobregat serien molt grans, no s'han acreditat raons d'interès públic de primer ordre, no s'han explorat alternatives com ara la reforma del mateix aeroport del Prat o del sistema aeroportuari català, ni les compensacions proposades són les adequades.

Fins aquí la valoració jurídica. Pel que fa a la valoració del debat públic que hi ha sobre la taula, cal dir que la preservació del medi ambient no és disposable o expendable (d'usar i llençar, prescindible o descartable, en català). Aquesta és la raó per la qual, per exemple, no arrasem el Parc Natural de Collserola malgrat els problemes en matèria d'habitatge que hi ha a Barcelona. Així, cal rebutjar els plantejaments consistents a posar entre l'espasa i la paret la ciutadania, fent-la triar entre la devastació del medi ambient o no tenir habitatge, o viure en la pobresa o passar gana, tal i com hem vist en alguns mitjans.

Com explica el Professor de la Universitat de Columbia Steve Cohen, és la gestió descuidada, la fam de diner fàcil i els beneficis a curt termini, i la rigidesa ideològica, el que fa creure que cal sacrificar el medi ambient per al creixement econòmic. Aquest és un criteri anacrònic que fa més de 30 anys que està superat, i un xantatge emocional no admissible.

En un context d'emergència climàtica, de compromís internacional de preservar els ecosistemes i de reduir les emissions de gasos contaminants, estem obligats a cercar alternatives. En definitiva, l'única opció que resta és una redefinició del projecte plantejat. La inoposició, com sembla que alguns pretenen, de l'actual projecte d'ampliació de l'aeroport és, senzillament, inviable

Article d'opinió publicat al digital L'Europeu. Dimarts, 8 de juny del 2021.

# Ecologistes denuncien més d'un centenar d'agressions ambientals

M.M - 6 juny 2021



Desenes d'ecologistes de diferents organitzacions van participar en la concentració O.D.

La plaça de Sant Jaume va tornar a ser ahir l'espai per denunciar les agressions ambientals de què és objecte el territori català, "més d'un centenar", en paraules dels convocants de la concentració d'ahir. Coincidint amb el Dia Mundial del Medi Ambient, una setantena d'entitats de diferents punts del país van participar en la protesta que duia per lema "El territori diu prou, salvem la natura". La Xarxa Catalana per a una Transició Energètica Justa juntament

amb la Xarxa per la Sobirania Energètica i la Xarxa SOSnaturaCat van denunciar el gran nombre de conflictes que en aquests moments amenacen el territori català. Al final de la concentració van escenificar amb grans taüts les destruccions que, al seu parer, causarà al territori l'actual model de transició energètica basat en macroprojectes especulatius, però també van denunciar altres agressions com ara una "extracció abusiva de recursos naturals, una mala planificació de les infraestructures o una gestió forestal abusiva", en paraules d'Andreu Bosch, un dels portaveus de SOSnaturaCat.

Durant una hora i mitja les desenes de participants van denunciar la "falta de sensibilitat" dels successius governs de la Generalitat, la "degradació sistemàtica" dels espais naturals i la "pèrdua de biodiversitat" del territori. Els portaveus de les entitats presents en la concentració van reclamar que s'aprovi una moratòria de projectes de gran impacte ambiental i que generen rebuig al territori i que es garanteixi la participació "efectiva" de la ciutadania i les entitats ambientals en la presa de decisions. A més, va tornar a repetir la petició que es creï un nou Departament de Medi Ambient que faci efectiva la transversalitat de les polítiques de preservació del patrimoni natural, ambientals i de sostenibilitat en totes les institucions de govern i administracions. Un mes després que la mateixa plaça fos el marc d'una protesta contra la concentració de grans projectes solars i eòlics, la Xarxa per la Sobirania Energètica va tornar a exigir la transició energètica planificada, una moratòria dels projectes que ja s'han declarat viables per la Ponència de Renovables i la derogació de la part del decret 16/2019 que correspon a la implantació de les renovables al territori. En aquest sentit, la nova consellera de d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural, Teresa Jordà, es va comprometre dijous al Parlament a fer canvis en la gestió "de la mà del territori" i a cercar un model que fomenti la participació ciutadana i de les petites i mitjanes empreses perquè siguin "agents estratègics clau".

Informació publicada al diari El Punt Avui. Diumenge, 6 de juny del 2021.

## Salvem el Baix Llobregat

### "El nou govern de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona tenen la prova del cotó amb la seva opció d'evitar l'ampliació de l'aeroport del Prat

SANTIAGO VILANOVA – PERIODISTA - 5 juny 2021

Avui, Dia Mundial del Medi Ambient, és un motiu per reflexionar sobre tantes paradoxes com les que estem veient sobre la transició ecològica i energètica. L'ampliació de l'aeroport del Prat i de la tercera pista poder posar en dubte les declaracions de "revolució verda" del president Pere Aragonès i de la nova consellera de Canvi Climàtic, Teresa Jordà. Els ecologistes de pedra picada comencem a sentir-nos farts de veure tant d'ecowashing (ecoblanqueig) basat en proclames polítiques i empresarials que pretenen continuar sotmetent el creixement a l'ecologia i no a l'inrevés. És el cas de l'ampliació de l'aeroport, que afecta reserves naturals emblemàtiques com els estanys de la Ricarda i la Margarola, protegides per la Xarxa Natura 2000, i amenaça el futur del parc agrari del Baix Llobregat.

La problemàtica d'aquesta zona, que caldria restaurar i regenerar biològicament amb fons Next Generation, es va detallar molt bé en aquell Llibre Blanc de la gestió de la natura dels Països Catalans, ara revisat: "La formidable paradoxa que s'estableix és simple: com més creix Barcelona –i, doncs, com més augmenta la seva requesta alimentària–, més destrueix els camps que li forneixen sostenibilitat. La reculada dels conreus del delta del Llobregat és tristament espectacular (...) Els sòls del delta han de ser considerats de valor agrícola preferent i, en conseqüència, alliberats d'un sistema ordinari de mercat segons el qual hom pot destinar-los a l'ús escollit del millor postor. És fàcil d'entendre que l'industrial o el constructor d'habitatges hi posi l'ull: zona plana, immediata a la ciutat, qualificable com a rústica, etc. També és fàcil d'entendre que el pagès s'avingui a la venda: obté d'un plegat allò que treballant li demanaria anys i anys d'esforç. Només és que, en aquesta transacció, hi guanya l'industrial, no hi perd gaire el pagès, però en surt estratègicament perjudicada la comunitat, que cada dia ha d'anar a buscar la verdura i la fruita a camps més llunyans."

El nou govern de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona tenen la prova del cotó amb la seva opció d'evitar l'ampliació de l'aeroport del Prat i protegir i revitalitzar el futur del delta del Llobregat; una ocasió per demostrar-nos que les seves proclames "ecologistes" són fermes i no sotmeses a les pressions dels lobbies econòmics i mediàtics; que les nostres institucions saben utilitzar la lliçó de la Covid-19 per iniciar un nou model de societat i de consum. El port i l'aeroport són punts neuràlgics de la globalització i del "desenvolupisme tecnològic" impulsat pel 5G. Aviat tindrem l'ocasió de comprovar si es produeix o es frustra el canvi de governança que prometen ERC i Junts; si fem ruptura amb la concepció del desenvolupament de la transició o continuem patint el patró de trinxar el territori que van iniciar el porciolisme i el pujolisme.

Afirmar que les dues-centes entitats i associacions econòmiques i socials reunides a Esade per reclamar l'ampliació de l'aeroport representen el suport majoritari del territori em sembla un acte de manipulació de l'opinió pública. I més quan el pensament econòmic que domina aquesta institució es manifesta ineficient per gestionar la complexitat de la revolució que requereix la mitigació i adaptació al canvi climàtic. Keynes no ens serveix. Reclamem com alternativa el pensament dels entropistes entorn del llegat de Nicholas Georgescu-Roegen, com ens ho explicarà el veterà bioeconomista Joan Martínez Alier el pròxim dia 8 en una conferència a l'Institut d'Estudis Catalans. L'economista Germà Bel, als antípodes d'aquesta nova ciència, acaba de declarar a Vilaweb: "Podem portar molta gent a passar gana per no ampliar l'aeroport (...) Jo els ànecs de la Ricarda els portaria al delta de l'Ebre." Quina reflexió més brillant!

Estem convençuts que el moviment ecologista català i els resilents grups del Baix Llobregat, entorn de la plataforma ZeroPort, lluitaran per aturar aquesta agressió. També convindria que l'ANC i Òmnium Cultural es pronunciessin com a entitats populars i de lluites compartides que treballen per repensar el país. No sigui que quan aconseguim la República no tinguem terres per exercir-la al servei de la salut i la qualitat de vida de la població.

Article d'opinió publicat al diari El Punt Avui. Dissabte, 5 de juny del 2021.

# El món econòmic demana celeritat per aprofitar l'ampliació del Prat

## La inversió en l'aeroport de Barcelona redundarà en el bé comú, defensen

BARCELONA - EDUARDO MAGALLÓN, MAITE GUTIÉRREZ - 03/06/2021



L'acte en defensa de l'aeroport es va celebrar a la sala d'actes d'Esade a Barcelona. Xavier Cervera

Barcelona va perdre la seu de l'Agència Europea del Medicament per, entre d'altres raons, no tenir un aeroport amb prou rutes internacionals. L'ens, que ha redoblat la seva rellevància a causa de la pandèmia, ha recalat finalment a Amsterdam, ciutat que té a l'aeroport de Schiphol un hub de primer nivell. Stanford o el MIT, institucions

amb un potent ecosistema d'economia del coneixement, no serien el que són sense els seus aeroports. La ciutat italiana de Gènova va veure com seus d'empreses es traslladaven a Roma per les millors connexions aèries de la capital...

Aquests són alguns dels exemples que es van escoltar ahir en l'acte empresarial a favor de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona. La conclusió de les 200 entitats econòmiques reunides a Esade va ser unànime: Catalunya no pot perdre aquesta oportunitat "pel bé comú".

I van demanar celeritat a les administracions implicades, en especial al Govern de la Generalitat, que convocarà una taula de treball amb tots els implicats, per trobar una solució que permeti desencallar el projecte d'Aena amb garanties mediambientals.

La trobada, a la qual van assistir un centenar de persones –l'aforament estava limitat per les mesures sanitàries–, el va obrir el director general d'Esade, Koldo Echebarria, qui va reivindicar la importància de la mobilitat per a institucions com l'escola de negocis que dirigeix. "Repercuteix en la nostra capacitat i fortalesa per atreure talent internacional". Si Barcelona i Catalunya volen competir amb altres regions capdavanteres del món, "necessiten un aeroport de primer nivell", va afegir.

L'exconseller d'Economia Andreu Mas-Colell va ser gràfic en la seva defensa del creixement de la instal·lació. "Les implicacions positives per a l'economia són evidents", i la qüestió mediambiental es pot "solucionar". El també catedràtic d'Economia va reclamar no perdre l'oportunitat de modernitzar la infraestructures. Mas-Colell va ser precisament un dels impulsors d'un acte similar al celebrat ahir l'any 2007 en què es reclamava un canvi en el model de gestió de la infraestructura. L'exconseller va subratllar que Barcelona "necessita un aeroport de primera" mentre remarcava que existeix "la possibilitat real" que les obres d'ampliació provoquin "implicacions

mediambientals no només neutres sinó també positives”. La proposta d’Aena preveu ampliar la zona protegida del delta del Llobregat multiplicant per deu cada hectàrea afectada de la zona de La Ricarda.

El president de Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre, va saludar la creació d’una taula per part de la Generalitat per analitzar el projecte. Tot i això, va advertir que “el temps no sobra i l’acord ha de ser ràpid”. La Generalitat vol asseure a la mateixa taula el Govern central, Aena, els ajuntaments de Barcelona, el Prat de Llobregat, Reus i Girona, veïns i ecologistes, tots amb posicions oposades, per consensuar una posició sobre la proposta del gestor aeroportuari. El debat s’haurà de tancar ben aviat perquè el Consell de Ministres ha d’aprovar el pressupost d’Aena per als propers cinc anys al setembre. “Els sectarismes ideològics no poden passar per damunt dels interessos generals de tota la societat”, va afegir Sánchez Llibre en relació amb les actituds més enfrontades al projecte.

L’acte va ser un clam unànim per què la Generalitat s’afegeixi al pla d’Aena, respectant i exigint els elements mediambientals que siguin necessaris. Al manifest s’han adherit unes 200 institucions, entre les quals destaquen Foment del Treball, Pimec, Cambra de Comerç, Cercle d’Economia o el RACC. La representació dels empresaris catalans va ser nodrida. Entre ells van destacar Javier Godó, comte de Godó i editor de La Vanguardia, Antonio Brufau (Repsol), Tobías Martínez (Cellnex), Ángel Simón (Agbar), Pedro Fontana (Áreas), Xavier Tintoré (Fluidra), Rafael Villaseca (Fundació Naturgy), Jaume Guardiola (Esade), Salvador Alemany (La Caixa), Josep Martínez Vila (Saba), David Vegara (Banc Sabadell) o Jordi Mercader (Miquel y Costas).

El president de Pimec, Antoni Cañete, va assegurar per la seva part que és necessària una nova infraestructura per “jugar a la Champions”. Mentre que la presidenta de la Cambra de Comerç de Barcelona, Mònica Roca, va incidir que urgeix un aeroport fort i amb connexions internacionals. Si bé Roca va matisar que no “s’han fet les coses del tot bé” a l’hora de plantejar el debat de l’ampliació, “seria absurd no aprofitar aquesta oportunitat d’inversió” que proposa Aena. Perquè aquests 1.700 milions d’euros que preveu invertir el gestor aeroportuari a ampliar l’aeroport no es destinaran a altres objectius i es perdran també els gairebé 90.000 llocs de treball directes que generaria. “La Barcelona del talent, la Barcelona global, necessita el millor aeroport possible”, va afegir Aurora Catà, de Barcelona Global.

L’acte va ser clausurat pel president de l’aerolínia Vueling, Marco Sansavini, que va mostrar la seva predisposició a participar en les taules de diàleg que calguin, recordant que perquè el tan anhelat hub sigui una realitat és clau la recuperació del trànsit aeri i l’aixecament de les restriccions a la mobilitat.

L’acte reivindicatiu d’ahir, amb una gran mobilització empresarial, ha obligat el Govern a actuar. Ara, la Generalitat prova de bastir ponts amb l’empresariat i mantindran una primera trobada amb les principals entitats aquest mateix divendres. El temps per decidir el futur de l’aeroport s’esgota.

**Informació publicada al diari La Vanguardia. Dijous, 3 de juny del 2021.**

30/05/2021

## L’ampliació del Prat: un projecte de país

La necessitat d’ampliar l’aeroport del Prat hauria d’estar fora de tot dubte. Igual com ho hauria d’estar el fet que aquesta ampliació es faci amb un gran consens polític, econòmic i ciutadà que suposi la conciliació de la mirada econòmica (òbvia i imprescindible) amb l’ambiental (sobre la qual Europa té l’última paraula) i la social (veïns afectats pel soroll). El manifest llançat aquest diumenge per més de 200 entitats, que neix a partir de la proposta d’Aena de tirar endavant el projecte, expressa la urgència i la importància d’aquesta aposta, que entronca amb una reivindicació històrica de la societat catalana. Només cal recordar l’acte de la societat civil a l’Iese el 2007, arran del qual el govern Zapatero va convocar un concurs finalment cancel·lat el 2011 pel govern Rajoy. Una dècada després, i a les portes de superar la pandèmia, és lògic i oportú que es reprengui aquell impuls frustrat si no es vol perdre una dècada més. Al llarg d’aquests anys l’aeroport de Barcelona ha anat augmentant de passatgers fins a arribar, abans de la irrupció del virus, a acostar-se a la capacitat límit de 55 milions: si el 2007 hi van passar 33 milions de passatgers, el 2019 la xifra ja havia pujat a 53 milions, cosa que potencia Barcelona com a ciutat turística, de congressos, de recerca, logística i industrial.

Tal com diu el manifest, que firmen des de les patronals fins al RACC, passant pel Cercle d’Economia, la Cambra de Comerç i Barcelona Tech City, un aeroport que sigui un hub intercontinental pot suposar que la seva contribució a la riquesa del país passi del 7% al 9% del PIB. La inversió de 1.700 milions que faria Aena és un altre argument esgrimit que no es pot menystenir. Les oportunitats hi són quan hi són, i cal caçar-les al vol, mai més ben dit.

Dit això, el projecte concret d’Aena cal agafar-lo com un punt de partida a partir del qual generar una aposta de país i un consens polític i tècnic, que hauria de comptar amb la participació de totes les administracions, però especialment amb el lideratge del govern de la Generalitat i de l’Ajuntament de Barcelona. I a partir d’aquí, anar a negociar a la UE perquè aprovi una ampliació que haurà de tenir molt en compte les compensacions ambientals: l’economia verda i la lluita contra el canvi climàtic són prioritats europees que Barcelona i Catalunya també comparteixen i que, per tant, ha d’assumir el projecte del Prat. Tècnicament hi ha més d’una opció, i fora bo que el debat fos rigorós i transparent. És important decidir quina pista s’allarga (la proposta és la del Mar, que afectaria l’espai de la Ricarda, uns aiguamolls protegits), com es fa la nova terminal satèl·lit de la T1 i quin abast té el desenvolupament immobiliari de la T2. I també la crucial connexió amb l’AVE, ja que anem cap a un escenari mundial de menys vols locals (per avançar cap a la descarbonització) en favor del tren i a canvi de mantenir els vols intercontinentals, que són precisament els que cal potenciar al Prat.

Cal, doncs, començar ja a bastir un diàleg polític i tècnic seriós que asseguri la necessària ampliació del Prat.

**Editorial del diari Ara. Diumenge, 30 de maig del 2021.**

# L'Ajuntament del Prat rebutja l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport

## El ple assegura que la proposta posa en perill els espais naturals del delta del Llobregat i la salut dels veïns

BARCELONA - Clara López - 04/03/2020



Imatge d'arxiu des de la terminal 1 de l'aeroport del Prat. MANOLO GARCIA

El ple del Prat de Llobregat ha aprovat aquesta tarda una declaració institucional en contra de la proposta d'ampliar la tercera pista de l'aeroport del Prat i en defensa de la conservació del delta del Llobregat. El text, que ha tingut el suport de tots els grups municipals, assegura que el projecte, que allargaria la pista mig quilòmetre ocupant l'espai natural de la Ricarda, suposaria un "desastre natural, agrícola i patrimonial". El ple ha destacat que es tracta "d'un dels espais naturals més importants del delta", catalogat i protegit mediambientalment, que es veuria "destruït sense remei" per l'ampliació de la pista més curta

de la infraestructura.

La declaració també defensa la "convivència de l'aeroport del Prat amb els nuclis urbans que l'envolten". En aquest sentit, els grups municipals han fet referència a l'impacte acústic que pateixen els veïns de municipis pròxims com el Prat, Gavà, Viladecans o Castelldefels, i que es veuria augmentat si es fes un canvi en la disposició de les pistes. Alhora, el text, en l'exposició dels arguments, assegura que "l'aeroport del Prat és un dels principals emissors de gasos hivernacle al delta del Llobregat i a l'àrea metropolitana" i adverteix que "un creixement sense límits suposaria un greu atac a la salut de la ciutadania", especialment a la de les poblacions de l'entorn de la infraestructura.

Per aquests motius, els grups municipals insten Aena a "desenvolupar models sostenibles i adequats a les necessitats del present de la gestió aeroportuària" i insisteixen en l'opció de fer servir l'aeroport de Girona com a quarta pista per tal de fer créixer la infraestructura veïna. Abans, però, assegure que cal millorar el sistema ferroviari que faciliti la connexió entre el Prat i Girona, així com entre les dues infraestructures i Barcelona. En aquest sentit, la declaració demana a l'Estat que abandoni "projectes sense viabilitat com l'allargament de la tercera pista" i treballi "per desplegar aquest model aeroportuari català, fent les inversions que calgui".

La declaració exposa, a més, que ampliar l'aeroport trenca amb el consens sobre l'explotació de l'entorn de la desembocadura del Llobregat a què es va arribar amb el Pla del Delta fa més d'una dècada i remarca "la importància cabdal" de la Ricarda per a les activitats econòmiques que es desenvolupen a la zona. Per aquest motiu, els grups han demanat a la Generalitat que "es comprometi amb claredat amb la defensa territorial del delta del Llobregat", es reforci la seva gestió i "es promoció el seu valor com a patrimoni de país a preservar". Un compromís que, exigeix, "descarti definitivament" l'allargament de la tercera pista de l'aeroport del Prat.

Informació publicada al diari Ara. Dimecres, 4 de març del 2020.

## Recull de premsa

### Juliol del 2021



# 148. L'ampliació de l'aeroport del Prat