



Ajuntament del
Prat de Llobregat

DOSSIER DE PREMSA

**Aportacions de l'Ajuntament del Prat a la
discussió tècnica sobre el futur de l'aeroport en
resposta a la proposta presentada per AENA**



Sumari

1. Introducció

2. Context històric fins arribar a la situació actual

2.1. L'ampliació de l'aeroport pactada el 1999 i les compensacions ambientals acordades

2.2. La represa del debat sobre l'ampliació de la infraestructura a partir de 2020 (breu cronologia)

3. Les crítiques a la proposta d'ampliació de l'aeroport d'Aena

3.1. La proposta d'Aena no és tècnicament rigorosa

3.2. Aena planteja aquesta proposta quan encara no s'han assolit les compensacions ambientals de l'ampliació de 1999

3.3. Tot i la caiguda de vols durant la pandèmia, Aena no es replanteja la seva proposta

3.4. La proposta ignora les advertències de la Comissió Europea

3.5. L'ampliació de la tercera pista suposa la destrucció de 47 hectàrees de l'espai protegit de la Ricarda i danys irreversibles per al conjunt del delta

3.6. La proposta de compensació ambiental d'Aena per ampliar la tercera pista no és tal

3.7. Augmentaria la contaminació del trànsit aeri

3.8. El projecte d'Aena contradiu la postura expressada per diverses institucions i responsables polítics europeus

3.9. L'impacte econòmic del projecte d'ampliació no és de l'envergadura plantejada per Aena



Ajuntament del
Prat de Llobregat

4. Les alternatives a la proposta d'Aena

4.1. Cap a un sistema aeroportuari català

4.2. La substitució de l'avió pel tren en trajectes en què la distància ho permeti

5. Conclusions



1. Introducció

En el debat sobre el futur de l'aeroport, l'Ajuntament del Prat denuncia:

Manca d'informació i poc temps per estudiar propostes i altres alternatives a l'ampliació

Les parts implicades no ho han rebut cap estudi tècnic d'Aena que expliqui els motius pels quals es proposa ampliar la tercera pista per l'espai protegit de la Ricarda ni cap informe que analitzi l'impacte ambiental d'aquesta infraestructura. En les reunions tècniques del 8, 15 i 21 de juliol, Aena tampoc no va aportar aquests estudis, sinó una senzilla presentació, que no detallava els aspectes tècnics del projecte, com requeriria una trobada d'aquestes característiques. Tampoc no s'està donant marge de temps suficient per estudiar d'altres propostes o alternatives a l'ampliació de la tercera pista ni tampoc s'està proporcionant a les parts implicades per part d'Aena informes tècnics rigorosos i transparents per fer-ho. No es dona marge per valorar si la inversió prevista per Aena per a la seva proposta d'ampliació es podria destinar a obres més efectives per descentralitzar l'operativa dels aeroports catalans.

Es contravenen la directives i advertències ambientals europees

Quan encara no s'han fet efectives les compensacions ambientals per la darrera ampliació de l'aeroport i l'Estat espanyol ha rebut una advertència de la Comissió Europea per no protegir adequadament els espais naturals del delta del Llobregat (febrer de 2021), Aena ja planteja tornar a ampliar la infraestructura, generant un impacte insostenible i irreversible sobre els espais naturals del delta.

Manca una estratègia de país

El futur de l'aeroport del Prat s'ha d'emmarcar en el debat de les infraestructures que necessita el país, en clau social, econòmica i ambiental. No s'ha de decidir només en funció dels interessos d'Aena i dels seus accionistes, que representen el 49% de la societat mercantil estatal del gestor aeroportuari.



2. El context històric fins arribar a la situació actual

Per contextualitzar l'actual debat sobre el futur de l'aeroport del Prat, cal tenir en compte els antecedents històrics d'aquesta infraestructura, especialment des de finals dels anys 90, així com diferents esdeveniments relacionats amb la represa del debat sobre la seva ampliació que s'han produït des de principis de 2020 fins a l'actualitat.

2.1. L'ampliació de l'aeroport pactada el 1999 i les compensacions ambientals acordades

El Pla Director de l'Aeroport del Prat de 1999

L'any 1999, es va aprovar el Pla Director de l'Aeroport del Prat, fruit d'un acord que es basa en l'equilibri de l'impacte ambiental, el límit a l'ocupació i l'impacte acústic.

Aquest pla contemplava les obres d'ampliació de l'aeroport per atendre la demanda de trànsit de l'aeroport. Ja s'han assolit i superat els objectius que es van marcar aleshores pel que fa al nombre de passatgers. Si al pla de 1999, s'establí l'objectiu d'arribar a 40 milions de passatgers anuals, l'any 2019 ja es va arribar als 52,6.

Aquesta ampliació contemplava la creació de la tercera pista, una nova àrea terminal (la terminal sud), una torre de control, un hotel, un parc aeronàutic (que concentraria l'activitat industrial) i la ciutat aeroportuària, com a plataforma econòmica per respondre necessitats diverses de passatgers, treballadors i empreses relacionades amb els serveis aeroportuaris. La tercera pista, la que ara Aena planteja ampliar, va entrar en funcionament l'estiu de 2004. La posada en marxa de la nova terminal (T-1) es produeix l'estiu de 2009.

Tant durant el desenvolupament d'aquestes obres com amb posterioritat, el Ministeri de Foment es va comprometre a realitzar controls ambientals sobre l'impacte de la seva execució i de l'activitat aeroportuària en l'entorn natural del delta del Llobregat. També es contemplaven compromisos per a la reducció de l'impacte acústic dels vols als municipis de l'entorn de la infraestructura.

Malgrat totes aquestes mesures de prevenció i correcció mediambientals, les obres d'ampliació de l'aeroport, amb la construcció de la tercera pista i la terminal sud, estaven afectant àrees d'interès natural. Per això, es van aprovar un seguit de compensacions, recollides en una declaració d'impacte ambiental.



La Declaració d'Impacte Ambiental de 2002: les mesures compensatòries

Aquestes mesures de compensació, per l'ampliació acordada l'any 1999, van quedar recollides i delimitades per la Declaració d'Impacte Ambiental 2002. Les principals mesures compensatòries previstes en aquesta Declaració d'Impacte Ambiental són les següents.

1) Prevenció de la qualitat de l'aire

- Sistema de control i vigilància de la qualitat de l'aire en l'interior i exterior de l'aeroport, al voltant de la infraestructura i en els nuclis urbans més propers.
- Connexió amb la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica de la Generalitat.

2) Mesures de protecció de la població afectada per l'impacte acústic

- Elaboració de Mapes de contaminació acústica per a l'elaboració de plans i mesures de reducció d'impacte acústic i de sistemes per fer seguiment i garantir que es compleixi les reduccions establertes.
- Elaboració de plans de control i gestió de les operacions d'enlairament i aterratge que minimitzin l'impacte acústic sobre les poblacions.

3) Mesures de protecció de la hidrologia superficial i subterrània

- Reposició dels canals afectats, garantint el manteniment de la capacitat hidràulica, amb especial incidència en les llacunes del Remolar i de la Ricarda.
- Garantir l'aportació d'aigua a la llacuna de la Ricarda i la implementació d'un sistema de monitorització de la qualitat de les aigües

4) Protecció de la vegetació i de la fauna

- Renaturalització de la llacuna de la Roberta per proporcionar la seva funció de corredor biològic.
- Estudi de diverses alternatives del traçat de la xarxa elèctrica per evitar l'afectació directa a la ZEPA.



- Elaboració d'un seguiment dels efectes de la contaminació lumínica en les zones humides
- Programa de gestió preventiva de risc de col·lisió amb aus.

5) Mesures compensatòries sobre l'afectació dels hàbitats prioritaris i de la zona ZEPA del Delta del Llobregat

- Adquisició per part d'AENA de la zona anomenada franja litoral i conservació del seu ús natural.
- Creació d'un corredor litoral entra la Ricarda i el Remolar.
- Ampliació del corredor litoral, amb l'adquisició de la pineda del càmping Toro Bravo i restauració d'hàbitats.
- Restauració dels hàbitats per a un desenvolupament del corredor biològic des del sector Remolar-Filipines fins a la ZEPA Els Reguerons, a través de la zona de Can Sabadell, amb l'execució de les obres necessàries.
- Programa de recollida i conservació d'espècies protegides de fauna i flora.
- Creació d'un centre de reproducció en captivitat d'espècies protegides.
- Creació d'hàbitats per a compensar l'impacte sobre les espècies aquàtiques
- Desenvolupament d'un Pla Especial d'Espais Naturals del Delta del Llobregat.

2.2. La represa del debat sobre l'ampliació de la infraestructura a partir de 2020 (breu cronologia)

- **Aena reprèn la proposta d'ampliar la tercera pista (gener de 2020):** a principis de 2020, abans de l'inici de la pandèmia de la covid, Aena va tornar a plantejar seva proposta d'ampliació de la tercera pista, que havia aparcad durant els anys anteriors. La proposta passa per ampliar 500 metres la tercera pista per l'espai protegit de la Ricarda, a canvi de compensacions ambientals. Argumenten que, amb la infraestructura actual, es pot arribar als 55 milions de passatgers anuals i que el 2019 ja s'havia tancat amb 52,6, una realitat que ha canviat després de la pandèmia. Aquesta proposta arriba quan les compensacions ambientals acordades per a l'ampliació anterior (del Pla Director de 1999) encara no s'han assolit.



- **Durant la pandèmia de la covid, el trànsit aeri cau un 75,8% el 2020 a causa del context sanitari. Aena no modifica la seva postura.**
- **Europa també llança una advertència a l'Estat espanyol perquè protegeixi més l'entorn natural del delta del Llobregat (18 de febrer de 2021):** la Comissió Europea (CE) va fer una advertència a l'Estat requerint a les institucions públiques competents (Estat i Generalitat de Catalunya) que posessin en marxa mesures addicionals per protegir i gestionar la zona de la xarxa Natura 2000 dels Espais naturals del delta del Llobregat.
- **La Generalitat respon al requeriment de la UE (25 de febrer de 2021):** comunica als ens locals una primera proposta d'ampliació de la Xarxa Natura 2000 per ampliar els espais protegits del delta del Llobregat, el context de resposta al requeriment anterior de la Comissió Europea.
- **Aena llança un ultimàtum per aprovar durant l'estiu de 2021 el projecte d'ampliació (abril de 2021):** Aena vol incorporar el projecte d'ampliació de l'aeroport al pla quinquennal d'inversions (2022-2026), que és previst aprovar el proper mes de setembre.
- **175 entitats empresarial signen un manifest a favor de l'ampliació de l'aeroport (2 de juny de 2021):** el món empresarial celebra un acte a Esade per presentar el manifest, signat per 175 entitats empresarials, en favor de l'ampliació de l'aeroport del Prat.
- **Primera taula institucional per debatre sobre el futur de l'aeroport (14 de juny de 2021):** la Generalitat de Catalunya convoca les diferents administracions implicades (govern català, Estat, Aena i ajuntaments implicats) per debatre sobre el futur de l'aeroport. Després de la reunió, acorda establir taules tècniques durant l'estiu per debatre sobre la proposta d'ampliació, davant de l'ultimàtum plantejat per Aena.
- **L'Ajuntament del Prat inicia una campanya per cercar suports contra l'ampliació de l'aeroport (17 de juny):** entre d'altres accions, rellança el manifest **"Preservem el delta. Protegim el clima. No a l'ampliació de l'aeroport" (#NiUnPamMes)**, que ja es va publicar per primer cop el març de 2020, després que tots els grups municipals del Prat aprovessin una declaració institucional en contra del projecte d'Aena per unanimitat. Des d'aleshores, l'han signat més de 28.600 persones.



- **Més de 300 organitzacions socials celebren un acte unitari per oposar-se a l'ampliació de l'aeroport del Prat (7 de juliol):** entitats socials, veïnals, ecologistes, econòmiques o del món de la pagesia i acadèmic s'apleguen al Museu de Ciències Naturals de Barcelona amb aquest objectiu.
- **Primera taula tècnica per debatre sobre el futur de l'aeroport (8 de juliol de 2021):** Aena segueix sense presentar un informe tècnic rigorós, sinó que novament comparteix una breu presentació amb els participants de la trobada. Tampoc no dona marge de temps suficient per estudiar informes sobre el projecte o les possibles alternatives.
- **Segona reunió tècnica en què les parts implicades traslladen a Aena la seva resposta a la proposta plantejada (15 de juliol):** és en aquesta segona reunió que l'Ajuntament del Prat exposa les crítiques a la proposta d'Aena i les alternatives a la mateixa, que es plantegen als apartats següents.
- **Tercera reunió tècnica (21 de juliol):** s'exposen les conclusions de les taules anteriors i el calendari a seguir a partir de setembre.

Diverses institucions catalanes també s'han posicionat en contra del projecte d'ampliació de la tercera pista d'Aena i a favor de la preservació de l'espai protegit de la Ricarda durant els darrers mesos. A continuació, es relacionen diferents pronunciaments en aquest sentit de les institucions:

- **Declaració institucional de l'Ajuntament del Prat en contra de l'ampliació de l'aeroport i a favor de preservar l'equilibri territorial al delta del Llobregat (4 de març de 2020):** s'aprova amb el consens de tots els grups municipals (El Prat En Comú, PSC-CP, Esquerra Republicana, Ciutadans i Podemos).
- **La Comissió de Territori del Parlament de Catalunya aprova una resolució contra el projecte d'ampliació de l'aeroport del Prat (13 de juliol de 2020):** la resolució insta al Ministeri de Foment no tramitar cap



projecte que provoqui un impacte negatiu sobre el medi natural i la biodiversitat a l'entorn del delta del Llobregat

- **Fins a 111 dels 135 diputats i diputades del Parlament de Catalunya es pronuncien a favor de defensa de la Ricarda i del conjunt dels espais naturals protegits del delta del Llobregat (15 de juliol de 2021)**, aprovant una moció en aquest sentit, proposada per En Comú Podem.
- **Declaració institucional de l'Ajuntament de Viladecans en contra de l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport del Prat (30 juliol de 2020)**: el ple municipal de Viladecans va aprovar per unanimitat una declaració institucional en contra de l'ampliació de la tercera pista i contra la desaparició d'un hàbit protegit, d'alt valor ambiental, social i de biodiversitat, a partir d'una moció presentada per ERC.
- **L'Ajuntament de Barcelona es pronuncia contra el projecte d'ampliació de l'aeroport (18 de maig de 2021)**: la Comissió d'Ecologia i Urbanisme de l'Ajuntament de Barcelona es va pronunciar contra el projecte d'ampliació de l'aeroport d'Aena el passat 18 de maig. Va rebutjar una proposició de BCN Canvi que donava "ple suport" al pla d'Aena per a l'ampliació de l'aeroport Barcelona-el Prat.
- La Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona s'han mostrat conjuntament a favor de la preservació de l'espai natural de La Ricarda i de qualsevol proposta d'ampliació de l'aeroport que la posi en risc. Així ho han exposat l'alcalde de Barcelona, Ada Colau, i la consellera d'Acció Climàtica, Teresa Jordà (19 de juliol de 2021).



3. Les crítiques a la proposta d'ampliació d'Aena

La proposta d'ampliació de l'aeroport plantejada per Aena no s'ajusta a les necessitats actuals, ni pel que fa al volum d'operacions de la infraestructura, que a més han caigut durant el període de la pandèmia, ni pel que fa als requeriments ambientals.

A continuació, s'exposen els motius pels quals l'Ajuntament del Prat és contrari a la proposta del gestor aeroportuari.

3.1. La proposta d'Aena no és tècnicament rigorosa

Aena no ha presentat a les administracions, entitats i d'altres parts implicades en el debat sobre el futur de l'aeroport un projecte tècnic rigorós que avaluï el seu projecte d'ampliació.

Aena tampoc no ha realitzat estudis tècnics ni s'ha mostrat la voluntat de valorar seriosament alternatives com l'enfortiment dels aeroports secundaris de Girona i Reus i la millora de les seves connexions ferroviàries amb Barcelona/El Prat.

3.2. Aena planteja aquesta proposta quan encara no s'han assolit les compensacions ambientals de l'ampliació de 1999

Des de l'aprovació del Pla Director de l'aeroport de 1999, sí s'han assolit els objectius pel que fa a increment del nombre de passatgers, però no en canvi els de compensacions ambientals pactades aleshores.

Entre 1999 i 2019, el nombre de passatgers de l'aeroport havia passat dels 16,2 milions a 52,7 milions anuals, assolint i sobrepassant l'objectiu d'arribar a 40 milions anuals establert a finals dels anys 90.

Per contra, fins a l'actualitat, no s'han assolit el conjunt de mesures de compensació ambiental acordades a la Declaració ambiental de 2002. De les diferents famílies de mesures que conté aquesta declaració, el nivell de compliment és especialment baix en el cas de les referents a la protecció de la fauna, amb una gran diversitat d'espècies d'aus, i en les referents a la protecció de la hidrologia, per la manca de compliment dels compromisos d'aportació i regeneració d'aigua de l'estany de la Ricarda.

Tampoc no s'ha complert amb el compromís de crear un corredor litoral entra la Ricarda i el Remolar. La declaració d'impacte ambiental de 2002 contemplava crear un corredor per a la interconnexió biològica entre la Ricarda i el Remolar, amb la recuperació d'hàbitats, ordenació de l'espai i creació d'infraestructures per a la divulgació ambiental. Paradoxalment, aquest compromís, ja recollit a la



declaració de 2002, és de nou una de les mesures plantejada ara per Aena com a compensació ambiental de l'ampliació de la tercera pista.

Altres mesures compensatòries pendents de desenvolupament són:

- Restauració d'hàbitats a la pineda del càmping Toro Bravo.
- Restauració dels hàbitats per a un desenvolupament del corredor biològic des del sector Remolar-Filipines fins a la ZEPA Els Reguerons, a través de la zona de Can Sabadell.
- Desenvolupament d'un Pla Especial dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, que ha de tramitar la Generalitat.

Els incompliments en matèria ambiental es resumeixen en tres grans àmbits: en primer lloc, no s'han assolit el nombre d'espècies compromeses. En segon lloc, no s'aprofita suficient aigua a la llacuna de la Ricarda. I finalment, no s'ha protegit el corredor litoral entre la Ricarda i el Remolar que ara Aena torna a plantejar com a compensació ambiental.

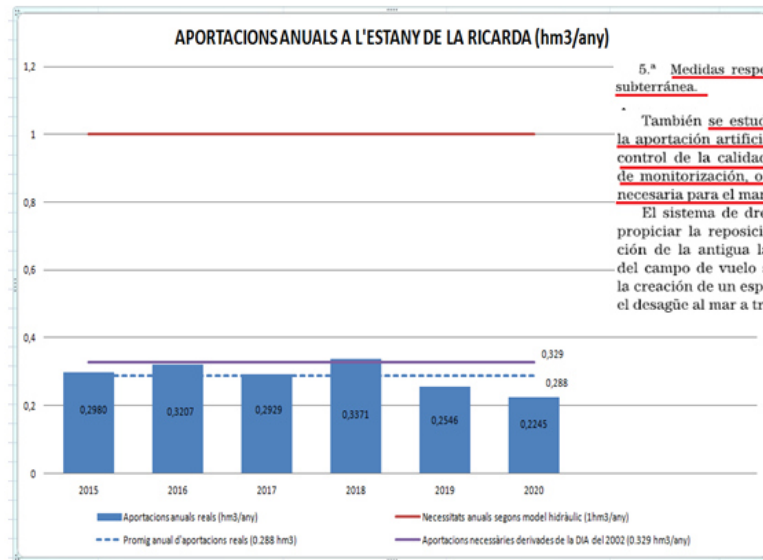
Pel que fa a l'evolució de la presència d'espècies als espais de la Ricarda, el Remolar i el litoral, l'evolució és la següent:

EVOLUCIÓ DE LES ESPÈCIES CONSIDERADES								
Espècie	Abans de la DIA 2002*	Post obres ampliació*	2007**	2010**	2013**	2016**	2019**	2021**
<i>Situació estival (parelles nidificants)</i>								
Agró roig (<i>Ardea purpurea</i>)	3	12-17	0	0	0	1	3	0
Martinet menut (<i>Ixobrychus minutus</i>)	11	26	0	3	1	11	6	5
Bitó (<i>Botaurus stellaris</i>)	0	2	0	0	0	0	0	0
Ànec griset (<i>Anas strepera</i>)	0	10-15	0	3	5	5	5	3
Xarxet marbrenc (<i>Marmorenetta angustirostris</i>)	0	15	0	0	0	0	0	0
Arpella vulgar (<i>Circus aeruginosus</i>)	1	4	0	0	0	0	0	0
Polla blava (<i>Porphyrio porphyrio</i>)	0	20	1	1	2	6	4	3
Fotja banyuda (<i>Fulica cristata</i>)	0	25	0	0	0	0	0	0
Cames llargues (<i>Himantopus himantopus</i>)	50	75	50	30	1	6	17	25
Corriol camanegre (<i>Charadrius alexandrinus</i>)	12-23	30-35	0	1	2	0	0	0
Xatrac menut (<i>Sterna albifrons</i>)	0	5	0	9	0	0	9	3
<i>Situació hivernal (individus hivernants)</i>								
Bitó (<i>Botaurus stellaris</i>)	2	10	1	0	0	0	0	0
Anàtids comuns	2116	4350	1502	1431	732	1098	799	573
Anàtids en perill	0	160	8	4	14	17	0	14
Arpella vulgar (<i>Circus aeruginosus</i>)	7	15	2	3	4	3	3	4
Polla blava (<i>Porphyrio porphyrio</i>)	0	60	10	6	0	0	12	10
Fotja banyuda (<i>Fulica cristata</i>)	0	70	1	0	0	0	0	0
** Font: Declaració d'Impacte Ambiental del 2002 del projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona. ** Font: Dades extretes dels censos realitzats pel Consorci per a la Protecció i Gestió dels Espais Naturals del Delta de Llobregat, 2007-2021. Cadascuna de les dades corresponen al sumatori dels resultats obtinguts als censos de tres àmbits: Remolar - Filipines, corredor litoral i estany de la Ricarda, els mateixos que contempla la Declaració d'Impacte Ambiental del 2002 del projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona, En color vermell es resalta l'incompliment dels compromisos. En verd, l'assoliment.								

Pel que fa a l'aportació d'aigües a l'estany de la Ricarda, aquesta gràfica evidencia que no s'assoleixen ni els volums compromesos ni tampoc els necessaris per garantir la bona qualitat d'aquest ecosistema:



Ajuntament del Prat de Llobregat



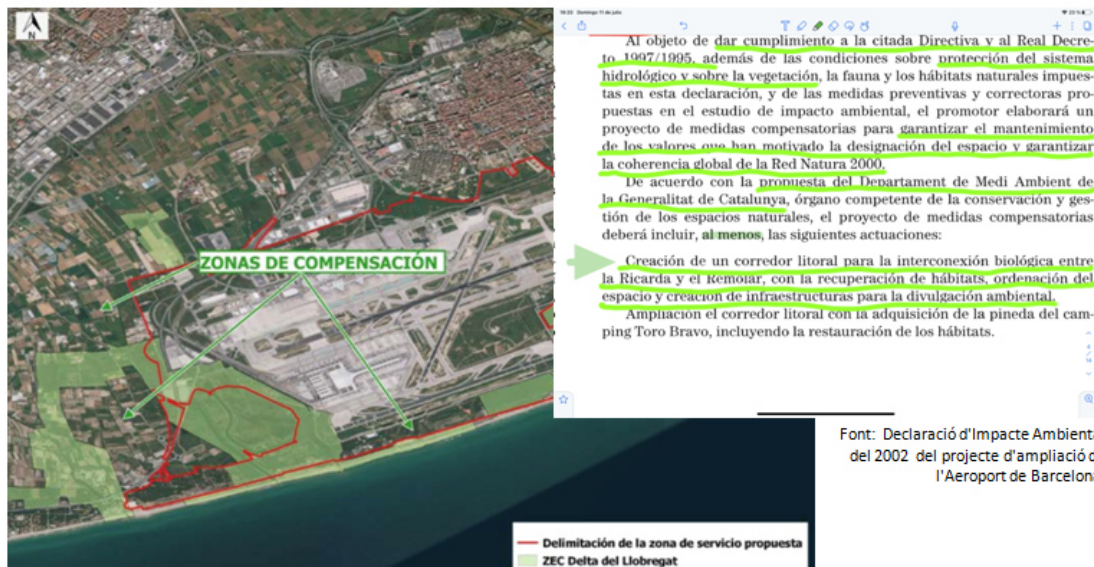
5.ª Medidas respecto a la protección de la hidrología superficial y subterránea.

También se estudiará y justificará la mejor solución para garantizar la aportación artificial de agua a la laguna de la Ricarda y a efectos del control de la calidad de aguas, se instalará el correspondiente sistema de monitorización, o en su caso de depuración, que garantice la calidad necesaria para el mantenimiento de esta laguna.

El sistema de drenaje de la vertiente este del campo de vuelo ha de propiciar la reposición de una laguna naturalizada, que cumpla la función de la antigua laguna de la Illa. El drenaje de la vertiente central del campo de vuelo se realizará de idéntica forma al anterior, mediante la creación de un espacio de laminación de aguas naturalizado, evitándose el desagüe al mar a través de la ZEPA.

Font: Declaració d'Impacte Ambiental del 2002 del projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona.

Aena tampoc ha desenvolupat el corredor biològic pel litoral que ara, després de l'incompliment, torna a prometre:





3.3. Tot i la caiguda de vols durant la pandèmia, Aena no es replanteja la seva proposta

En el context de la pandèmia, a partir de 2020, s'ha produït una forta caiguda de l'activitat de l'aeroport. El 2020 es va tancar amb 12,7 milions de viatgers, un 75,8% menys que el 2019, segons dades d'Aena.

Pel que fa a l'any 2021, el passat mes de maig el nombre de passatgers (852.251) encara era un 82% inferior que el mateix període de 2019 en un context de pre pandèmia. Els propis responsables d'Aena assegurat que no es recuperarà l'activitat pre pandèmia fins al 2026.

A més, en el context de la pandèmia, s'ha posat encara més de manifest la necessitat de promoure un model de creixement més sostenible i respectuós amb el medi ambient i d'abandonar els antics models desenvolupistes.

En aquest context, és incomprensible que Aena llancés un ultimàtum el passat mes d'abril per aprovar el projecte d'ampliació com a màxim aquest estiu. En un context de pandèmia en què han disminuït dràsticament els vols, no és urgent aprovar precipitadament un projecte, del qual no s'ha compartit cap informe tècnic rigorós amb les parts implicades. Hi ha marge de temps per estudiar d'altres alternatives més sostenibles amb el medi ambient per descentralitzar la capacitat aeroportuària de Catalunya i cercar la millor solució per a país.

3.4. La proposta ignora les advertències de la Comissió Europea

A més, la Comissió Europea (CE) va fer una advertència a l'Estat espanyol el passat 18 de febrer de 2021 requerint a les institucions públiques competents (Estat i Generalitat de Catalunya) que posessin en marxa mesures addicionals per protegir i gestionar la zona de la xarxa Natura 2000 dels Espais naturals del delta del Llobregat.

Segons la UE, cal evitar el deteriorament d'una zona com aquesta, amb una biodiversitat excepcional i punt clau de les rutes migratòries de moltes espècies d'aus europees, com a conseqüència de l'execució de grans projectes d'infraestructura, com ara les ampliacions de l'aeroport del Prat (la pactada l'any 1999) i del port marítim de Barcelona. La Comissió Europa donava aleshores un termini de dos mesos a l'Estat espanyol per respondre les seves advertències. Si la UE no considerava adequada i suficient la resposta de les institucions públiques de l'Estat, anuncia que portaria el cas al Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE).

A continuació, es reproduïx el fragment inicial de la Comunicació de la Comissió Europea de 18 de febrer de 2021, signada per Virginijus Sinkevicius,



comissari de Medi Ambient, així com alguns dels seus continguts més destacats que desenvolupen alguns dels punt mencionats a la introducció:

Fragment inicial:

“Me permite recabar su atención sobre la aplicación por parte del Reino de España de la Directiva 2009/147/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de noviembre de 2009, relativa a la conservación de las aves silvestres (en lo sucesivo, “Directivas sobre las aves”), y de la Directiva 92/43/CEE del Consejo, de 21 de mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres (en lo sucesivo, “Directiva sobre hábitats”). Esta infracción atañe concretamente el incumplimiento por parte del Reino de España de las obligaciones de:

- evitar del deterioro de los hábitas naturales y de los hábitats de las especies de aves para las que se designó el Lugar de la Red Natura 2000 ES0000146 Delta del Llobregat;
- evaluar adecuadamente qué repercusiones tienen para el lugar determinadas instalaciones asociadas al aeropuerto internacional de Barcelona;
- aplicar todas las medidas compensatorias adoptadas para proteger la coherencia global de Natura 2000 de las repercusiones negativas de la ampliación del aeropuerto internacional de Barcelona; y
- modificar los límites de la zona espeical protección para los aves (en lo sucesivo, ZEPA) ES0000146 Delta del Llobregat con referencia a la delimitación actualizada de la zona importante para la conservación de las aves (en lo sucesivo, IBA, por sus singlsa en inglés) ES140.

Alguns dels continguts més destacats que desenvolupen els punts citats inicialment:

“6.En el hemidelta occidental, por su parte, los procesos ecológicos y los valiosos ecosistemas autóctonos del delta se han visto reducidos a unas pocas zonas dispersas de marismas y otros humedales como lagunas costeras, con distintos grados de antropización, a lo largo del río Llobregat y de la línea litoral, entremezcladas con pinedas costeras muy modificadas, tierras de cultivo, urbanizaciones y complejos comerciales e infraestructuras de transporte a gran escala, incluido el aeropuerto internacional de Barcelona. Los hábitas orginales que se han conservado siguen albergando una destacada vida silvestre, que cuenta con la presencia regular u ocasional de varies especies de aves cuya conservación es de interés a escala internacional”



“12. Está plétora de proyectos y sus sinergias han seguido aumentando la presión sobre el delta y su entorno, incluida la zona protegida en el ámbito del lugar ES0000146 Delta del Llobregat. Por su parte, de la información disponible se desprende que las autoridades españolas han incumplido las obligaciones que se derivan de las disposiciones del artículo 6 de la Directiva sobre hábitats –que regulan la conservación de los lugares Natura 2000 con vistas a la consecución de sus objetivos generales: contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestres mediante la adopción de medidas destinadas a mantener o restablecer determinados hábitats y especies en un estado de conservación favorable, teniendo en cuenta al mismo tiempo las exigencias económicas, sociales y culturales, así como las particularidades regionales y locales”.

3.5. L'ampliació de la tercera pista suposa la destrucció de 47 hectàrees de l'espai protegit de la Ricarda i danys irreversibles per al conjunt del delta

Tot i l'advertència rebuda per part de la Comissió Europea, Aena segueix plantejant un projecte d'ampliació de la tercera pista de l'aeroport, que suposaria la destrucció de 47 hectàrees de l'espai protegit de la Ricarda i danys irreversibles per al conjunt de l'entorn natural del delta del Llobregat, segons han constatat diversos experts en biologia i ecologia. Així ho adverteix per exemple la Institució Catalana d'Història Natural, que en la seva darrera circular adverteix que “la pèrdua de la Ricarda no es limita a aquest espai sinó que, parafrasejant la metàfora dels ecòlegs Paul i Anne Ehrlich, representa la pèrdua d'un nou cargol en un avió en marxa que pot comportar la caiguda del mateix sense saber quin és el darrer que podem treure”. També ho han alertat així els responsables del Consorci dels espais naturals del delta del Llobregat, l'entitat pública que s'encarrega de la gestió i manteniment d'aquest espai, a més de potenciar la investigació, divulgació o sensibilització pel que fa a la preservació d'aquest entorn natural. El Col·legi de Biòlegs de Catalunya també ha advertit que cal que qualsevol projecte d'infraestructures al Delta asseguri “garantir la conservació dels ecosistemes en tots els projectes, atès l'estat crític en el qual es troben, i evitar degradacions dels espais naturals i els corredors biològics que els sustenten”.

La importància dels espais naturals del Llobregat

Els Espais Naturals del Delta del Llobregat són una xarxa d'espais protegits, amb una superfície de prop de 1.000 hectàrees (Xarxa Natura 2000), situats a l'àrea metropolitana de Barcelona, envoltats de camps de conreu i de grans infraestructures. Conserven una de les zones humides més importants de Catalunya. Són un lloc on les condicions d'observació de flora i fauna són excepcionals.



El espais naturals del delta del Llobregat s'estenen als termes municipals del Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà i Sant Boi de Llobregat.

A l'actualitat el Delta del Llobregat compta amb prop de 1.000 hectàrees d'espais naturals protegits per diverses normatives catalanes, espanyoles i europees de protecció ambiental.

Els espais naturals del delta del Llobregat compten amb una gran diversitat biològica. Hi podem trobar diferents ambients naturals: la part final del riu Llobregat, llacunes i aiguamolls, pinedes litorals sobre dunes i platges verges amb vegetació de rereduna, gairebé úniques a Catalunya. Tenen una vegetació molt valuosa, amb 20 hàbitats naturals d'interès europeu, 3 dels quals són d'interès prioritari, amb l'objectiu de conservar-los. Als prats humits i a les pinedes, s'hi han detectat 23 espècies diferents d'orquídies.

Són uns espais molt importants per a la fauna, en especial per a les aus aquàtiques, pel fet de trobar-se enmig de la ruta migratòria dels ocells del nord d'Europa cap a l'Àfrica.

El Delta del Llobregat s'ha caracteritzat per una intensa pressió transformadora durant tota la segona meitat del segle XX, principalment degut la implantació de les infraestructures logístiques i de comunicació. És per això que les zones naturals i agrícoles són la part del mosaic deltaic més fràgil i, en conseqüència, a la més necessitada de protecció.

L'espai natural protegit de La Ricarda

La Ricarda és l'espai natural amb un major grau de naturalitat del delta del Llobregat, és la zona humida menys modificada i amb hàbitats més madurs i consolidats. És un dels últims espais verges de tot el delta del Llobregat, és un espai natural irreproducible i protegit per la UE.

Segons el [Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya](#), zones com la Ricarda són fonamentals per la gran quantitat de serveis ecosistèmics que aporten, és a dir, pels beneficis que l'ecosistema aporta a la societat. També aporten beneficis de proveïment, ja que recarreguen els aqüífers; de regulació, ja que actuen contra temporals o inundacions i milloren la qualitat de l'aigua contra la intrusió salina; culturals, com a mitjà per sensibilitzar sobre la cura del medi ambient i el patrimoni; i de suport, ja que mantenen la biodiversitat i connectivitat natural.

La Ricarda està inclosa dins l'espai del PEIN (Pla d'Espais d'Interès Natural) "Delta del Llobregat" i dins la Xarxa Natura 2000 codi ES0000146 "Delta del Llobregat". També està catalogada com a ZEPA (Zona d'Especial Protecció per a les Aus), en base a la Directiva 2009/147/CE de conservació de les aus silvestres i com a ZEC (Zona Especial Conservació), en base la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservació dels hàbitats naturals i la flora i fauna silvestres.



Algunes de les seves característiques més destacades són:

- **Més del 75% de l'espai natural inclou hàbitats d'interès comunitari prioritari.**
- **Està formada per ecosistemes extensos, madurs i ben conservats:** estanys litorals permanents i temporals, maresmes inundables halòfiles, salicornars, formacions helofítiques, canals, arbredes de ribera, comunitats psammòfiles, pinedes sobre dunes, formacions arbustives mediterrànies i conreus de secà.
- **Conté un dels aiguamolls més valuosos del Delta**, per la seva extensió i pel seu estat de conservació global. L'estany és un antic braç de riu abandonat, originat al segle XVII.
- **Hi podem trobar 17 hàbitats d'interès comunitari, tres d'ells de conservació prioritària** (llacunes, pinedes sobre dunes i aiguamolls calcaris de Mansega), segons la Directiva 92/43/CEE relativa a la conservació d'hàbitats naturals i de fauna i flora silvestres. Aquests 17 hàbitats es poden agrupar en:
 - Pineda de pi pinyer sobre dunes
 - Llacunes litorals
 - Prats i jonqueres halòfils
 - Matollals halòfils
 - Comunitats dunars
 - Espartinars
 - Mansegars
 - Arbredes de ribera
- **La vegetació també és d'un interès molt elevat.** Hi trobem:
 - Una espècie catalogada en perill extinció i una vulnerable (catàleg flora amenaçada)
 - 31 taxons d'interès presents
 - 7 espècies de conservació prioritària
 - 5 espècies que defineixen hàbitats d'interès no prioritari
 - 11 espècies d'orquídies
 - 1 espècie criptogàmica (fons, líquens i molsa) d'interès local
 - 7 plantes superiors d'interès local.



- **Fauna d'interès molt elevat:**
 - 68 taxos d'interès presents, dels quals :
 - 43 espècies incloses a l'annex I de la Directiva d'Aus
 - 3 espècies dels annexos II i IV de la Directiva Hàbitats.
 - 15 espècies d'invertebrats d'interès local.

3.6. La proposta de compensació ambiental d'Aena per ampliar la tercera pista no és tal

Com a compensació ambiental, Aena planteja ampliar els espais protegits del delta del Llobregat en 280 hectàrees. Però la major part d'aquestes 280 hectàrees ja està inclosa en la proposta d'ampliació dels espais protegits que la Generalitat va presentar als ajuntaments, en el context de la resposta al requeriment de la Comissió Europea del passat mes de febrer.

La proposta plantejada per la Generalitat als ens locals consisteix en ampliar els espais protegits del delta del Llobregat de les 964 hectàrees actuals a 2.055 (+1.091).

La pràctica total de les 280 hectàrees que proposa compensar Aena estan dins de les 1.091 que planteja ampliar la Generalitat. Tan sols 54,18 estan fora de la proposta del govern català. Així doncs, la superfície dels espais naturals que Aena planteja compensar és similar a la zona protegida de la Ricarda que es destruiria amb l'ampliació de la tercera pista (de 47 hectàrees).

No es planteja, doncs, una compensació significativa real i, a més, encara estan pendent d'assolir les compensacions ambientals acordades de l'any 2002 per a l'anterior ampliació.

Als mapes següents es pot veure la comparativa entre la superfície protegida actualment als espais naturals del delta del Llobregat, la que quedaria protegida en total segons la proposta presentada als ajuntaments per part de la Generalitat, la proposta de compensació d'Aena i la part de la proposta d'Aena que queda fora de la proposta del govern català.



Ajuntament del
Prat de Llobregat

Espais protegits actualment (964 hectàrees)



Espais que quedarien protegits amb l'aplicació de la proposta de la Generalitat ($964 + 1.091 = 2.055$ hectàrees)





Ajuntament del
Prat de Llobregat

Proposta d'ampliació de la zona protegida d'Aena (280 hectàrees) en relació a la proposta de la Generalitat



Part de la proposta d'ampliació dels espais protegits d'Aena que queda fora de la plantejada per la Generalitat (54,18 hectàrees)





3.7. Augmentaria la contaminació del trànsit aeri

El consell d'administració d'Aena ha aprovat a principis d'aquest any el seu Pla d'Acció Climàtica 2021-2030. Però cal tenir en compte que la majoria d'objectius marcats en aquest pla fan referència a millorar l'eficiència energètica i a la reducció d'emissions contaminants de les infraestructures d'Aena (dels edificis i terminals dels aeroports). Aquests objectius passen per reduir fins al 94% les emissions per passatger de les operacions pròpies d'Aena abans de 2030, assolir la neutralitat de carboni (que implica que s'emet la mateixa quantitat de CO₂ que la que es retira per diferents vies) el 2026 i el Net Zero (que implica la generació del total d'energia que necessita un edifici a partir de fonts d'energia renovables) el 2040.

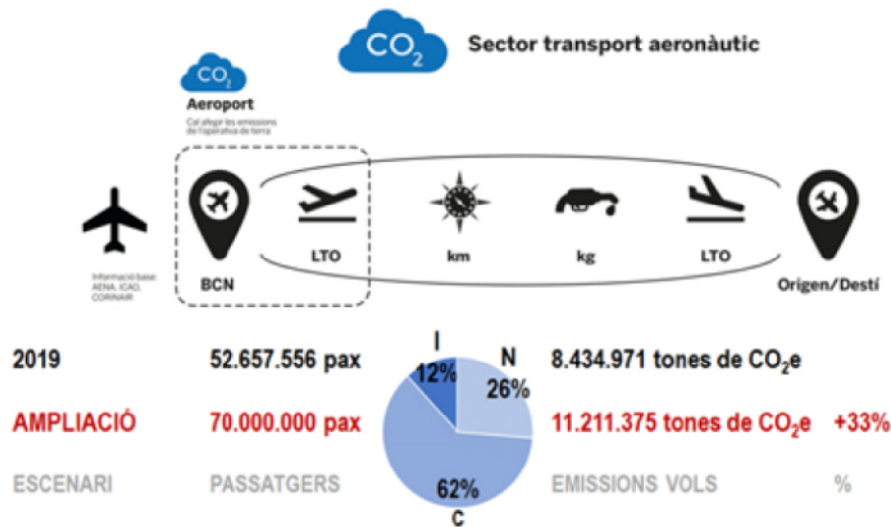
Però, tot i que avanci la sostenibilitat dels edificis d'Aena, els avions seguiran contaminant, i més encara si es pretén fer créixer encara més el trànsit aeri. Segons l'informe "Encaix ambiental de l'Aeroport de Barcelona - El Prat Josep Tarradellas" de Barcelona Regional (juny de 2021), fins que no hi hagi la irrupció tecnològica dels avions de zero emissions, qualsevol increment en les operacions i els passatgers tindrà com a principal impacte l'increment d'emissions de gasos amb efecte hivernacle.

Si, com planteja Aena, en ampliar la tercera pista de l'aeroport del Prat, s'ampliés la seva capacitat operativa a 70 milions de passatgers anuals (front als 52,6 amb què va acabar el 2019), les emissions de CO₂ pel trànsit aeri s'incrementarien un 33%.

L'informe de Barcelona Regional ha fet aquesta estimació, partint del supòsit que només s'incrementarien els passatgers fins als 70 milions, però que la resta de variables (distribució de vols segons siguin nacionals, continentals i intercontinentals o distàncies de les rutes recorreguts) es mantenen estables. En aquest cas, amb 70 milions de passatgers, les emissions de CO₂ dels avions serien de 11.200.000 tones, front a les 8.434.971 tones de 2019.



Ajuntament del Prat de Llobregat



Amb 70 milions de passatgers, s'emetrien 706.149 tones/any de CO₂ a l'atmosfera només a l'àrea metropolitana, amb els conseqüents perjudicis sobre la salut de les persones

Aquest increment del nombre de vols i passatgers provocaria un important augment de contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona, amb els conseqüents perjudicis sobre la salut de les persones. Si ens fixem en les dades de l'àmbit metropolità, observem que l'any 2017, amb 47 milions de passatgers, les emissions de CO₂ per l'activitat de l'aeroport ascendien a 470.802 tones. Aquesta xifra ja va ascendir fins a les 524.586 tones de CO₂ l'any 2019, amb 52 milions de passatgers. Si s'arribés al context de 70 milions de passatgers, s'estima que s'arribarien a produir 706.149 tones de CO₂ anuals, segons dades de informe de Barcelona Regional. El gràfic següent mostra l'evolució de les emissions entre 2017 i 2019.

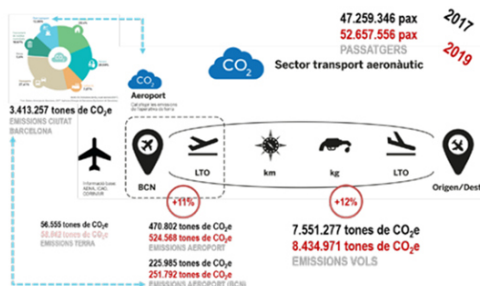


Ajuntament del Prat de Llobregat

Contaminació



Evolució de les emissions associades a l'Aeroport de Barcelona - El Prat entre 2017 i 2019.



Emissions Aeroport Barcelona – àmbit local
2017: 470.802 tones de CO₂ amb 47M passatgers
2019: 524.586 tones de CO₂ amb 52M passatgers

Amb un context de 70M de passatgers, s'estima que es produiran
706.149 tones de CO₂

Font: Barcelona Regional



L'augment de la contaminació que suposaria l'ampliació de l'aeroport plantejada per Aena també contravindria els objectius establerts per a Barcelona, l'àrea metropolitana, la Generalitat de Catalunya i l'Estat espanyol de l'Agenda 2030 per al desenvolupament sostenible de les Nacions Unides.

3.8. El projecte d'Aena contradiu la postura expressada per diverses institucions i responsables polítics europeus

Alguns exemples són els següents:

- 1) La presidenta de la Comissió Europea, Ursula von der Leyen, va presentar el passat 14 de juliol a Brussel·les un paquet de mesures verdes per reduir les emissions de gasos amb efecte hivernacle almenys un 55% abans de 2030, respecte dels nivells de 1990. Aquesta mesura s'emmarca al Pacte Verd Europeu.
- 2) La ministra de Transició Ecològica de França, Barbara Pompilo, va assegurar que l'extensió de l'aeroport Roissy Charles-de-Gaulle no es correspon amb els objectius ambientals de l'executiu. El govern francès va confirmar el passat mes de febrer la cancel·lació del projecte d'ampliació d'aquest aeroport.
- 3) L'alcalde de Londres, Sadiq Khan, va lamentar el 16 de desembre de 2020 la decisió del Tribunal Suprem del Regne Unit de permetre l'ampliació de l'aeroport de Heathrow, en contra del que havia dictat anteriorment el Tribunal d'Apel·lació de Londres. Prèviament, aquest tribunal havia fallat a favor d'activistes ecologistes.
- 4) A Alemanya, la companyia Lufthansa manté un acord amb l'empresa que gestiona connexions ferroviàries del país per facilitar el desplaçament en tren als aeroports des de 17 ciutats del país. Això contribueix a articular un sistema aeroportuari ben connectat a Alemanya amb transport públic.
- 5) El Banc Europeu d'Inversions està considerant finalitzar el seu suport financer per a obres d'ampliació d'aeroports, segons va anunciar el novembre de 2020.



3.9. L'impacte econòmic del projecte d'ampliació no és de l'envergadura plantejada per Aena

Els 1.700 milions d'euros que Aena defensa que comportaria l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport no corresponen únicament a les obres d'extensió de la mateixa. Contemplen moltes altres inversions i algunes de les més importants, com la construcció de l'edifici satèl·lit a la qual corresponen 628,6 d'aquests 1.700 milions, ja estaven previstes al Pla Director de l'Aeroport de Barcelona-El Prat fase 2017-2026.

En l'Estudi de l'impacte econòmic de l'Aeroport de Josep Tarradellas Barcelona El Prat encarregat per Aena, s'exposen les dades següents pel que fa la distribució d'aquests més de 1.700 milions d'inversió.

Tabla C.2.1c. Inversiones previstas en el Plan Director del Aeropuerto JT Barcelona-El Prat (segunda fase). Escenario de 72 millones de pasajeros.

Actuaciones	Coste total
<i>Subsistema de movimiento de aeronaves</i>	
Adecuación de la pista 25R	39,5 M€
Nuevas calles de rodaje y plataforma de estacionamiento de aeronaves	81,2 M€
Ampliación de la pista 07R/25L (incluye rodaduras, sistemas asociados y ejecución de medidas compensatorias medioambientales)	197,5 M€
Adquisición de terrenos para ampliación de la pista 07R/25L (incluye rodaduras, sistemas asociados y ejecución de medidas compensatorias medioambientales)	64,5 M€
<i>Estimación de inversión Subsistema de movimiento de aeronaves</i>	<i>382,7 M€</i>
<i>Subsistema de actividades aeroportuarias</i>	
Edificio Satélite	628,6 M€
Reconfiguración interna de la T1	152 M€
APM-SATE entre T1 y Edificio Satélite	348,8 M€
Nuevos Aparcamientos en T1	192 M€
<i>Estimación de inversión subsistema de actividades aeroportuarias</i>	<i>1.321,4 M€</i>
Estimación total de inversión	1.704,1 M€

Font: Estudi "Impacte econòmic de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat" encarregat per Aena i dirigit per Jordi Suriñach i Esther Vayá, de la Facultat d'Economia de la UB

Des de l'Ajuntament del Prat, compartim que es puguin desenvolupar aquelles inversions ja previstes en el pla director de l'aeroport vigent. Però això no inclou l'ampliació de la tercera pista, a la qual es destinarien 197,5 d'aquests 1.700 milions d'euros.

Així, en el seu discurs cap a l'opinió pública per justificar el seu projecte d'ampliació de la tercera pista, Aena està sobrevalorat l'impacte econòmic que comportaria, alhora que en minimitza l'impacte ambiental, sense atendre els requeriments europeus.



També cal recordar que, el febrer de 2018, l'aleshores ministre de Foment, Íñigo de la Serna, va es va comprometre a destinar 1.929 milions d'euros fins a l'any 2026 per ampliar l'aeroport de Barcelona, per tal d'arribar als 70 milions de passatgers, i també a reforçar i ampliar el de Girona. Així doncs, plantejava inversions per als aeroports catalans superiors als 1.700 milions que ara proposa Aena per al Prat.

4. Les alternatives a la proposta d'Aena

4.1. Cap a un sistema aeroportuari català

Com a alternativa a l'ampliació de la tercera pista proposada per a Aena, plantejem l'articulació d'un sistema aeroportuari català, amb una gestió coordinada, que promogui l'enfortiment dels actuals aeroports secundaris. Plantegem les propostes següents:

- 1) La descentralització de les operacions de l'aeroport del Prat, per traslladar-ne una part als aeroports de Vilobí d'Onyar (Girona) i Reus.
- 2) La millora de les connexions ferroviàries entre els aeroports de Girona i Reus amb el Prat i Barcelona.

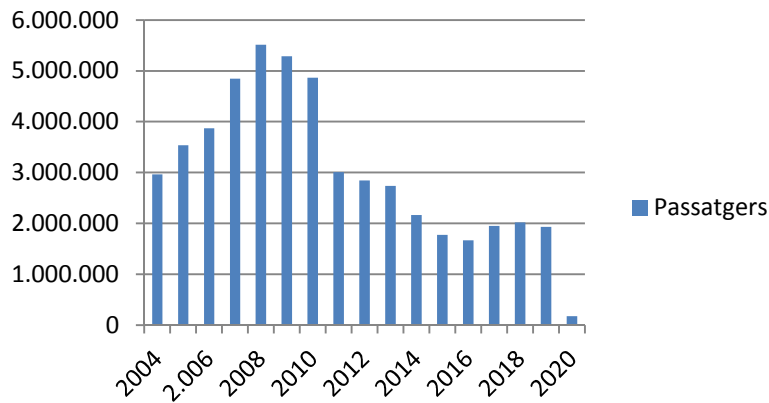
La descentralització del sistema aeroportuari català

Tal com defensa l'Airport Regions Council, un model aeroportuari basat en un aeroport principal (Barcelona-El Prat) i un secundari (Girona), que podria ser reforçat pel de Reus, permetria arribar a una capacitat estimada de 100 milions de passatgers anuals (a finals de 2019, el Prat tenia 52 milions de passatgers anuals). Així doncs, cal potenciar de la descentralització del model aeroportuari català per poder evitar la saturació i congestió de l'aeroport del Prat i gestionar amb major eficàcia el trànsit aeri del país.

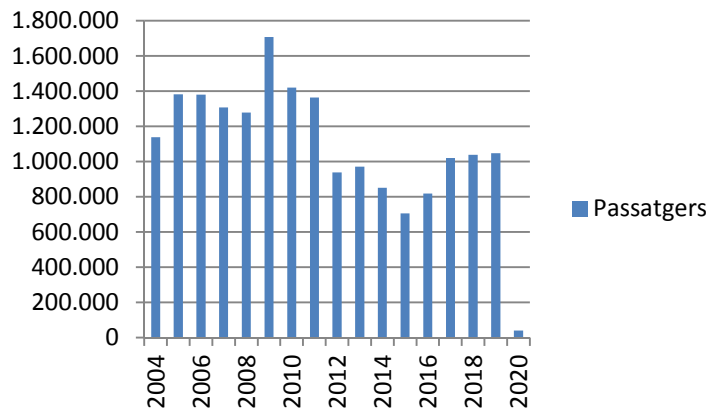
Aquesta saturació de l'aeroport del Prat s'ha incrementat significativament des que fa una dècada les companyies aèries *low cost* com Ryanair van començar a reduir la seva activitat als aeroports de Girona i Reus, que havien iniciat l'any 2004. Els gràfics següents mostren com el trasllat dels vols *low cost* a Barcelona ha desertificat l'activitats dels aeroports secundaris.



Evolució de passatgers a Girona



Evolució de passatgers a Reus



Cal, doncs, que els aeroports secundaris tornin a assumir la majoria dels vols *low cost*, que actualment operen al Prat, entre d'altres operacions. A més, donada la seva bona ubicació, l'aeroport de Girona atrauria de forma natural bona part dels passatgers que es dirigeixen a fer turisme a la Costa Brava, especialment a l'estiu, quan se solen produir els problemes de capacitat de l'aeroport del Prat.

Aquest sistema format per un aeroport principal i un (o més) secundaris és assimilable al de moltes ciutats europees.

Tenint en compte que actualment ja existeix connexió ferroviària d'alta velocitat amb la ciutat de Girona i que està previst fer-ho amb amb l'aeroport de Vilobí



d'Onyar, es pot optimitzar el temps de desplaçament des d'aquesta infraestructura fins a Barcelona. Es calcula que el desplaçament des de l'aeroport de Girona fins a Barcelona es podria fer en uns 40 minuts.

Aquest temps és similar –i en mols casos menor- al que separa aeroports secundaris i, fins i tot principals, de grans ciutats europees com Roma, Milà o Atenes d'aquests nuclis urbans. Així doncs, amb la proposta d'enfortir els aeroports secundaris, Barcelona i Catalunya adoptarien un model homologable al d'altres grans urbs europees.

Concretament, aquesta proposta encaminaria Catalunya cap a un model assimilable al de la regió de Londres. A Londres, es compta amb un aeroport al cor de la regió (Heathrow), molt proper a la gran urbs, amb un excel·lent transport terrestre (metro, tren i carreteres), que es veu complementat per quatre aeroports secundaris (Gatwick, Luton, Southend i City Airport).

En el cas de Catalunya, l'aeroport Barcelona-El Prat, molt proper i ben connectat a la capital, es veuria complementat per dos aeroports secundaris (Girona i Reus), que també comptarien amb sistemes de transport àgils i ràpids fins a la capital catalana.

Tenint en compte que, degut a l'impacte de la covid, s'ha reduït el trànsit aeri i que és previst que la recuperació del nivell de vols es faci de progressiva durant els propers, es pot aprofitar aquest temps per vertebrar aquest sistema aeroportuari català, enfortint les connexions d'alta velocitat de Barcelona amb l'aeroport de Girona i el de Reus.

A més, aquest sistema basat en la descentralització de les infraestructures aeroportuàries també provocaria el creixement econòmic sostenible d'altres punts del territori, més enllà de l'àrea metropolitana de Barcelona, potenciant l'economia de Girona i Reus. Per tal de fomentar que el país tingui un model social i econòmic menys centralitzat, cal enfortir les infraestructures del conjunt del territori.

La millora de les connexions ferroviàries entre els aeroports de Girona i Reus amb el Prat i Barcelona i amb d'altres ciutats del país

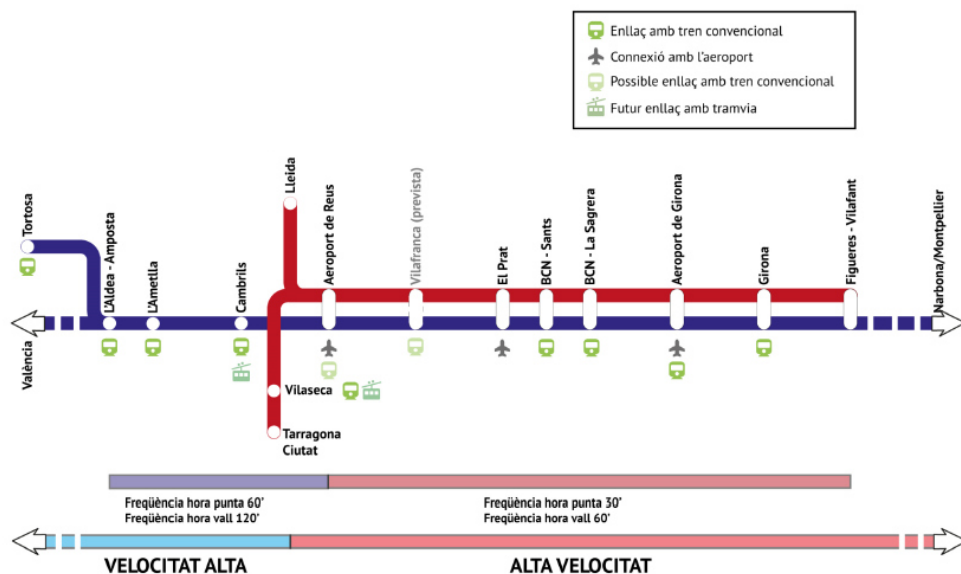
Pel que fa a la millora de les connexions ferroviàries, plantegem:

- La construcció de dues estacions en les immediacions dels aeroports de Girona i Reus, i la posada en servei de l'estació d'alta velocitat del Prat.
- L'establiment d'un servei d'alta velocitat regional (tipus Avant) que integraria les actuals circulacions Avant de Figueres i Lleida, i els Interdits Barcelona-València.



Ajuntament del Prat de Llobregat

- La connexió dels tres aeroports litorals catalans amb les àrees més poblades del territori.
- La millora de la connectivitat de l'aeroport del Prat amb la xarxa de rodalies i regionals: aquesta millora es veurà facilitada per la posada en marxa del nou ramal d'accés a les terminals T1 i T2. L'exploració del nou ramal ha de fer-se de manera que permeti l'optimització dels túnels passants de Barcelona, per tal de poder ampliar el servei de rodalies i la connexió directe amb la zona del Vallès. També es podria establir un punt de parada a l'estació del Prat per als regionals amb origen o destí al sud de Catalunya, i utilitzar l'actual estació ferroviària de la T2 com a punt terminal de la línia regional R11 (Girona/Figueres).
- L'esquema de recorreguts seria el de la pàgina següent:



- L'articulació d'aquesta xarxa ferroviària permetria arribar des de l'aeroport de Girona i Reus a Barcelona (Sants/Sagrera) amb una interval de temps d'entre 40 i 45 min. Es planteja que la freqüència de pas dels trens sigui de 30 minuts, de manera que en un màxim de 75 minuts, es podria arribar des dels aeroports de Girona/Reus fins a Barcelona.
- D'aquesta manera, volar amb punt d'enlairament/aterratge als aeroports de Girona i Reus no suposaria per als passatgers una penalització



respecte als temps de desplaçament des d'aquestes infraestructures fins a Barcelona.

- Es calcula que aquesta infraestructura ferroviària es podria posar en marxa amb una inversió estimada de 236 milions d'euros.
- Es podrien establir títols de transport ferroviari amb tarifa favorable, flexible i amb adquisició simultània amb el bitllet d'avió, entre d'altres propostes.

4.2. La substitució de l'avió pel tren en trajectes en què la distància ho permeti

Més enllà d'articular un sistema aeroportuari català (millorant les connexions ferroviàries entre aeroports i entre aeroports i localitats de l'entorn), també es planteja promoure la substitució de l'ús de l'avió pel tren en trajectes entre ciutats de Catalunya i l'Estat que es puguin fer en menys de 4 hores per aquesta via i també la recuperació dels trens nocturns per a recorreguts de més llarg abast per Europa.

Connexió ferroviària de ciutats a menys de 4 hores

Es planteja la possibilitat d'enllaçar ferroviàriament una sèrie de ciutats que es troben dins del rang de distàncies entre 300/750 km, amb un límit de 4 hores de temps de viatge.

A partir de la situació actual de la infraestructura ferroviària, es poden fer amb un màxim de 4 hores de viatge de tren els recorreguts fins a les ciutats següents des de Barcelona:

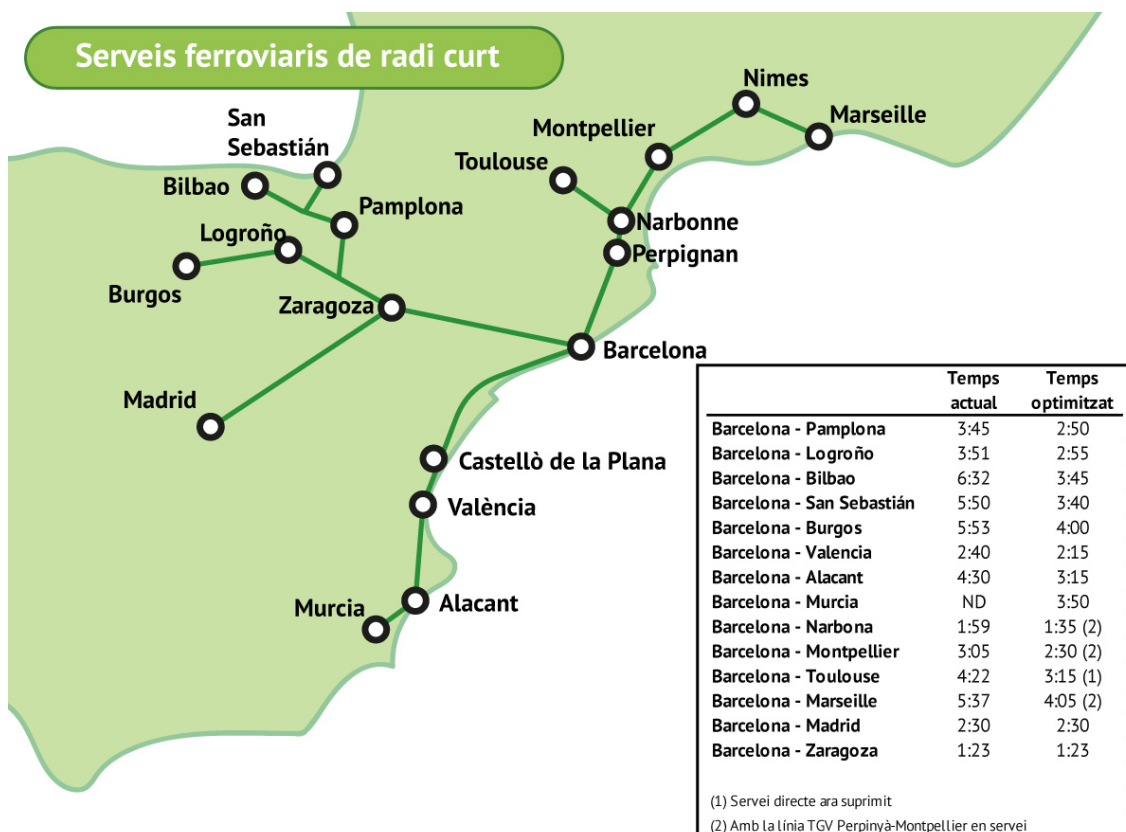
- **Corredor central:** Saragossa i Madrid.
- **Corredor del Mediterrani:** Castelló i València
- **Eix Ebre/Nord:** Actualment només Logroño i Pamplona es troben a menys de quatre hores de Barcelona.
- **Connexió amb el sud de França:** actualment, les ciutats de Perpinyà, Narbona, Montpellier i Nimes se situen per sota de les quatre hores de temps de desplaçament.

En el futur, també es podrien fer recorreguts amb menys de 4 hores a les següents destinacions:



- **Alacant:** també complirà els requisits amb l'entrada en servei de la línia d'alta velocitat que l'uneix amb València.
- **Elx i Múrcia:** quedaran just per sota de les quatre hores quan el tram Alacant - Múrcia entri íntegrament en servei.
- **Vitòria, Bilbao i San Sebastian:** la posada en servei d'infraestructures de la denominada "Y" basca facilitarà que aquestes ciutats se situïn per sota de la barrera de les 4 hores.
- **Toulouse:** s'hi podria afegir en cas de restabliment de la connexió directe, que hi havia abans de l'inici de la pandèmia.
- **Marsella:** s'hi podria viatjar des de Barcelona en 4 h 5 min en cas que es construeixi la línia TGV entre Montpellier i Perpinyà.

La imatge següent resumeix les connexions que es poden o es podrien fer amb un màxim de 4 hores.



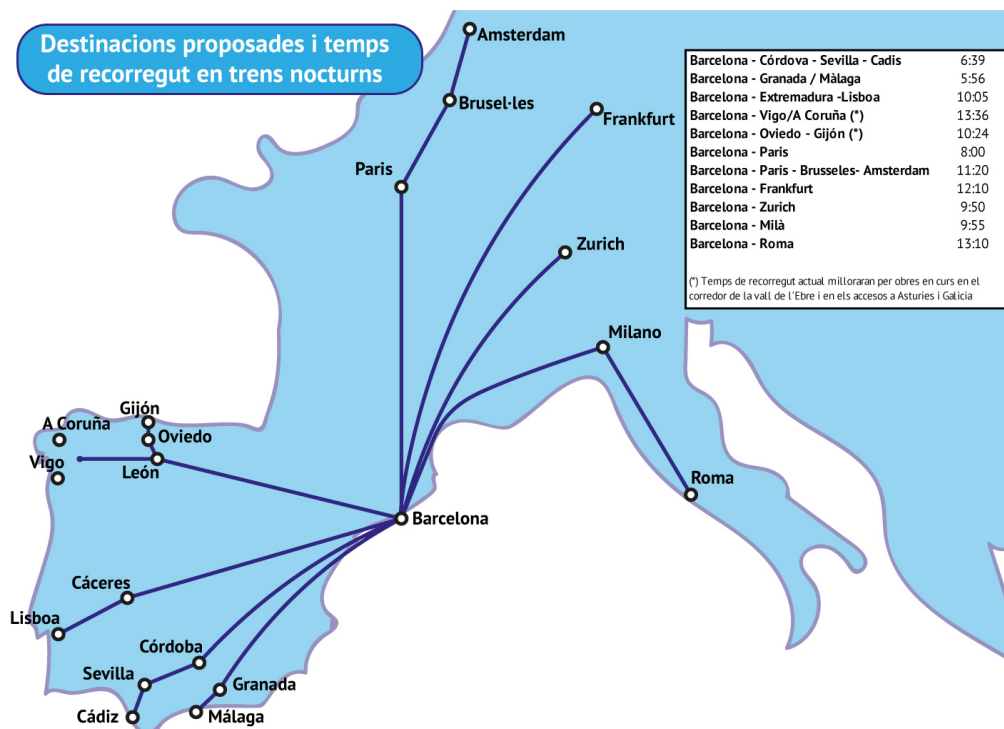
Connexió ferroviària de llarg abast



Ajuntament del Prat de Llobregat

Actualment, a Europa, hi ha una tendència a l'alça a la recuperació dels trens nocturns per a recorreguts de més llarg abast (entre 800 i 1.800 km, entre 8 i 14 hores), impulsada per la creixent consciència ambiental.

S'identifiquen un total de 9 corredors que podrien ser realitzats per aquesta via, connectant un total de 40 ciutats europees amb Barcelona, com mostra la imatge següent.





5. Conclusions

A l'hora de prendre una decisió sobre el futur de l'aeroport del Prat, s'han de sospesar diferents factors socials, ambientals, econòmics i de rendibilitat. Però, d'entre els diferents factors a considerar, cal prioritzar allò que és millor per al conjunt del país (des del punt de vista socioeconòmic, ambiental...) i no per a la rendibilitat de les empreses privades, especialment d'aquelles que conformen el 49% de l'accionariat d'Aena com a societat mercantil estatal (cotitzada).

A més, cal tenir en compte que la situació social, econòmica i sanitària actual fa recomanable donar-se mes temps per reflexionar sobre el futur de l'aeroport del Prat i reflexionar en base a estudis tècnics més rigorosos sobre com ha d'evolucionar una infraestructura tan estratègica per al país.

A l'espera de com evoluciona aquest escenari, hi ha temps per reflexionar sobre diferents alternatives per enfortir les infraestructures aeroportuàries del país, que considerin el que és millor per al conjunt de la societat i no únicament per a una part del sector privat. A la recerca de la millor solució per al país, cal tenir en compte factors com:

- El context d'emergència climàtica real en què ens trobem i la necessitat de fer-hi front.
- Els requeriments de la Comissió Europea per a la millor protecció dels espais naturals del delta del Llobregat, als quals cal donar resposta.
- La necessitat de mantenir la biodiversitat, clau per als ecosistemes naturals.
- Que cal incentivar l'equilibri territorial i combinar adequadament les zones urbanitzades amb els espais verds.
- L'aposta per un turisme de qualitat.
- Contemplar alternatives que millorin la capacitat de les infraestructures aeroportuàries i ferroviàries, en clau de país.
- Realitzar estudis tècnics que permetin optimitzar els recursos que es destinin a les infraestructures, per tal que es destinin de forma efectiva i eficient a respondre a les demandes socials.

En qualsevol cas, cal que Aena, **abans d'incloure el seu projecte d'ampliació de l'aeroport i de la tercera pista al seu pla d'inversions, consulti a la Comissió Europea si la seva proposta encaixa o no amb la normativa comunitària**. Si no s'adequa a les directives europees, com apunta l'advertència de la Comissió del passat mes de febrer, hauria de desestimar el seu projecte i iniciar el necessari procés de reflexió sobre quin ha de ser el futur per a l'aeroport, en el marc del debat sobre les infraestructures que necessita el país, perquè s'ajusti el màxim possible a les necessitats socials.



Ajuntament del
Prat de Llobregat

PER A MÉS INFORMACIÓ

Departament de Comunicació
Ajuntament del Prat de Llobregat

Pl. de la Vila, núm. 1
08820 El Prat de Llobregat
93 379 00 50 ext. 5421

premsaicomunicacio@elprat.cat

www.elprat.cat