



Director: ALBERT SÁEZ

Llega Kun Agüero, el primer fichaje de la nueva etapa de Laporta. P. 54 y 55

Precio: 1,50 €

MARTES
1 de junio de 2021

el Periódico

Edición digital:
ELPERIODICO.COM

EL FUTURO DE UNA INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA

La ampliación del aeropuerto será rentable a partir del tercer año

Las empresas presionan para sacar adelante el plan de inversiones para las instalaciones de El Prat

Los ecologistas defienden el alto valor natural de La Ricarda, el humedal afectado por el proyecto

Un aeropuerto de primer nivel, por **Josep Sánchez Llibre** | Ansiedad por El Prat, por **Pere Suau-Sánchez** | Inversiones, sí. Pero no esta, por **Lluís Mijoler**

TEMA DEL DÍA | P. 2 A 7

Sergio Pérez / Pool



LA DESESCALADA

Simón afirma que la mascarilla dejará de ser necesaria al aire libre «en junio o julio»

PERSONAS | P. 37

EN VIGOR HOY

Las nuevas tarifas de la luz plantean dudas a los consumidores

PANORAMA | P. 19

Sánchez pone firmes a Rabat

El presidente tilda de «inaceptable» el «asalto a las fronteras» de Ceuta en réplica a Marruecos, que vincula el conflicto con el 'procés'. PANORAMA | P. 8 Y 9

Pedro Sánchez pasa revista a las tropas junto al primer ministro polaco, Mateusz Morawiecki, ayer en Alcalá de Henares.

Editorial

Un aeropuerto del siglo XXI

La tribuna

Netanyahu se va y lo que viene no es mejor

Jesús A. Núñez Villaverde

PARTICIPACIÓN | P. 23 A 35

BCN abrirá las tiendas todos los días

PERSONAS | P. 42

P

Tema del día:

Una infraestructura estratégica

**El gasto medio
(por persona y día)
realizado en la
ciudad de Barcelona**

Ultimátum para el futuro aeropuerto de Barcelona

Un estudio de la UB determina que solo harían falta tres años para que la facturación generada compensara los 1.700 millones de inversión

EDUARDO LÓPEZ ALONSO
Barcelona

La comunidad empresarial catalana ha cerrado filas ante la petición de Aena de apoyo consensuado a su plan de inversiones entre 2022 y 2026 para el Aeropuerto de Barcelona. El gestor aeroportuario ha propuesto destinar 1.700 millones de euros en el marco de un plan general que prevé la construcción de una nueva terminal y la ampliación de la tercera pista en 500 metros de longitud. El conjunto de actuaciones permitiría al Aeropuerto Josep Tarradellas alcanzar una capacidad de hasta 72 millones de pasajeros anuales (53 millones en 2019 y desplome de más del 60% tras la pandemia).

El plan ha recibido la oposición por parte de ayuntamientos colindantes y de organizaciones defensoras del medio ambiente. La ampliación de la tercera pista supondría ocupar el espacio natural de La Ricarda de El Prat, protegido por normativa europea por incluirse en la Red Natura 2000.

El ultimátum se produce porque Aena debe aprobar el Documento de Regulación Aeroportuaria (Dora II) que regula las inversiones hasta 2026 antes del 30 de septiembre de este año. Ese documento tiene carácter vinculante y es básico para que la ampliación esté a pleno rendimiento en 2031 y evitar el previsible colapso del aeropuerto en ese momento. El presidente del gestor aeroportuario

Aena, Maurici Lucena, ha tenido más de una cincuentena de encuentros con agentes sociales, políticos y empresariales para convencer de las virtudes del proyecto de ampliación. Aena se resiste a difundir públicamente ningún proyecto como muestra de que está abierta a cualquier modificación.

Según un estudio que encargó Aena a la Universitat de Barcelona (UB) de impacto económico, al que tuvo acceso EL PERIÓDICO, si se comparan los incrementos de la facturación directa con el coste de construcción de las infraestructuras en el plan de Aena, «solo harían falta tres años para que la facturación directamente generada por la actividad del aeropuerto compensara dichos costes».

Peso en el mapa mundial

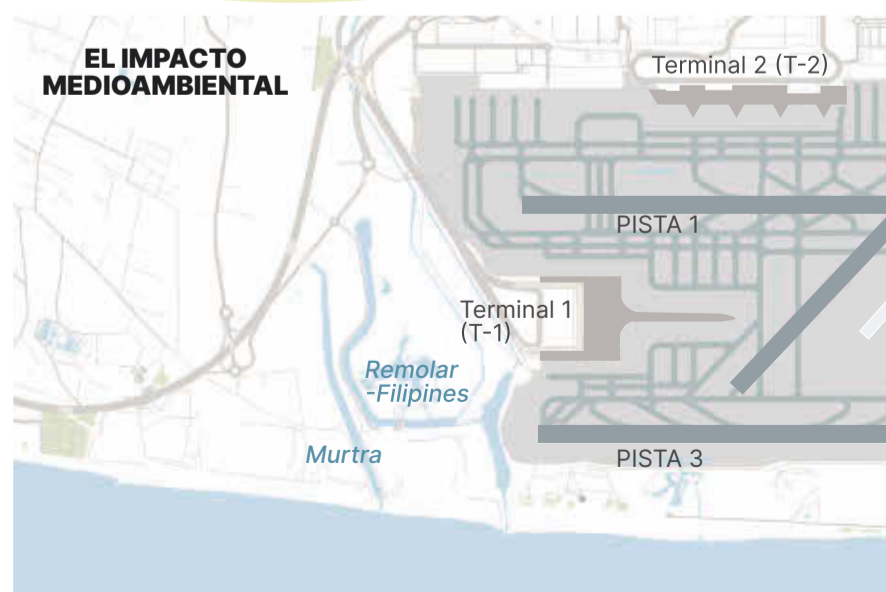
El director del departamento de Econometría, Estadística y Economía Aplicada de la UB y coautor del estudio, Jordi Suriñach, cree que «Barcelona está en condiciones de jugar un papel importante en el futuro como *hub*, para atraer vuelos directos internacionales y tener peso en el mapa aeroportuario mundial». Buena parte de los be-

Aena y las empresas instan a lograr un acuerdo dando prioridad al medio ambiente

neficios de un aeropuerto ampliado sería su capacidad para atraer turismo rentable, ferias y congresos o inversiones extranjeras.

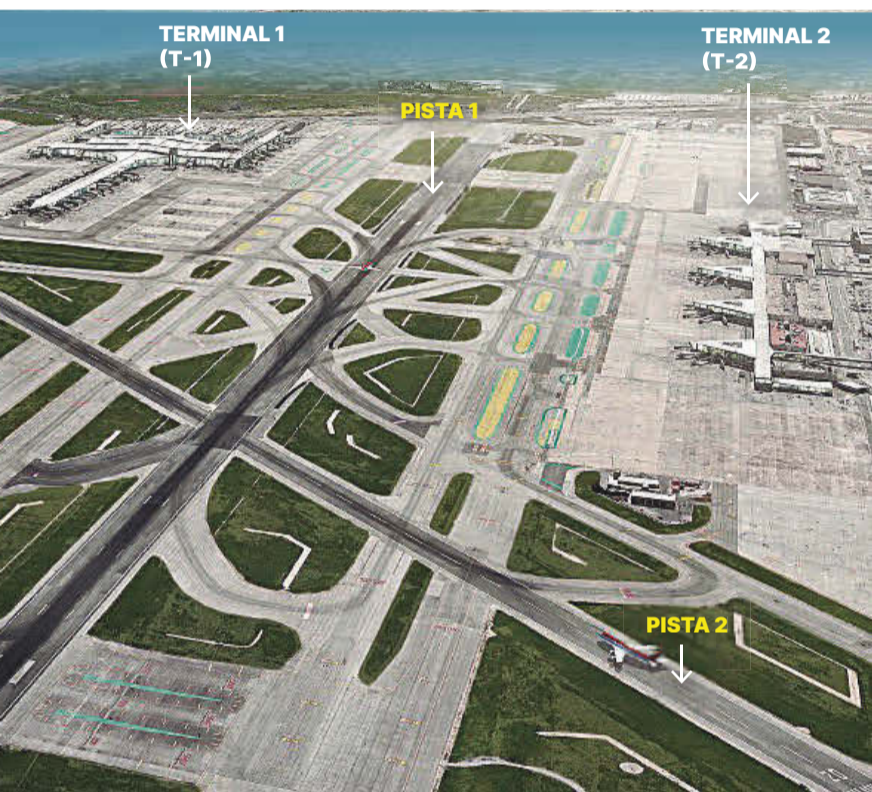
Aena se ha mostrado favorable a dar prioridad al medio ambiente en una primera fase de actuaciones por la ocupación del espacio de La Ricarda. La solución pasaría por la cesión y mejora medioambiental de otros terrenos propiedad de Aena o de municipios afectados. Alargar la tercera pista, la más cercana al mar, hacia el este permitiría reducir el impacto acústico de las viviendas de Viladecans, Gavà y Castelldefels. Aena asegura que no afectaría a la operativa del puerto de Barcelona.

Según el estudio de la UB, el Aeropuerto de Barcelona pasaría de tener un peso en el PIB catalán del 6,8% a un 8,9%. Según el manifiesto que presentarán los empresarios mañana en un acto reivindicativo en Esade (unas 200 entidades), «la ampliación del Aeropuerto de Barcelona responde a un imperativo de interés público general, de carácter social y económico», pero tiene que ser «perfectamente compatible con la protección de la biodiversidad, con las medidas compensatorias adecuadas y proporcionadas». Pero la propuesta urgente de ampliación





los turistas que viajan en avión



llega tras un desplome de la actividad aérea por la pandemia de más del 60%. De los 53 millones de pasajeros de 2019, más del 70% viajó en rutas internacionales, pero actualmente la actividad es mínima, por lo que algunas voces han dudado de la idoneidad de afrontar inversiones millonarias en estos momentos. El retorno de la inversión dependería de la recuperación de la movilidad internacional y del apoyo de las aerolíneas, que Aena da por hecho.

El aeropuerto utilizaría la tercera pista ampliada, la más cercana al mar para el despegue de aviones de gran porte, por lo que el impacto acústico sería menor. La segunda torre de control permitiría el uso simultáneo de pistas para aterrizaje o despegue. Se espera que en una decena de años puedan

La ampliación Maasvlakte II del puerto de la ciudad holandesa es un modelo para el presidente de Aena, ya que transformó una zona protegida por razones de interés general.

Róterdam, el referente verde

E. L. A.
Barcelona

El presidente de Aena, Maurici Lucena, tiene un referente medioambiental cuando habla de la ampliación del Aeropuerto de Barcelona. Cierto que no se trata de un aeropuerto, pero sí de una gran infraestructura que se ha convertido en referente mundial del comercio. Se trata del puerto de Róterdam. Situado en Holanda, es el puerto más grande de Europa. Y todo gracias a la visión que a principios de 2000 permitió años más tarde una ampliación del área portuaria en detrimento de una zona protegida. Y ese es el punto de conexión con sus planes para el Aeropuerto de Barcelona. «La ampliación del puerto de Róterdam se justificó de la misma manera que se puede hacer en Barcelona. Por razones de interés general», explicó Lucena en un foro organizado por Esade. El objetivo último, según el presidente de Aena, es que tras la ampliación, «el entorno quede mejor que antes».

Cubriendo una superficie de 105 kilómetros cuadrados, el Puerto de Róterdam se extiende a una distancia de 40 kilómetros de la ciudad tras sucesivas ampliaciones desde el siglo XIV. Desde el casco histórico se amplía a través de

canales navegables hasta la zona recuperada de Maasvlakte, que se proyecta hacia el mar del Norte, referencia mundial en infraestructuras marítimas. Se estima que para 2035, las inversiones acumuladas de inversores y operadores portuarios en el puerto de Róterdam alcancen los 10.000 millones de euros.

Arduas negociaciones

En 2004, la construcción del segundo Maasvlakte recibió la aprobación inicial, pero el Consejo de Estado detuvo el proyecto en 2005 porque los planes no tenían suficientemente en cuenta el impacto ambiental. Tras arduas negociaciones, la visión económica y de futuro de la zona prevaleció, pero a cambio del compromiso de establecer zonas medioambientales alternativas equivalentes. El 10 de octubre de 2006 se consiguió la aprobación para comenzar su construcción en 2008, con el propósito de atracar el primer barco en 2013.

Cuando el tamaño del puerto no parecía suficiente, la zona Maasvlakte II fue la solución. Se construyó un nuevo megadique de abrigo de 3,5 kilómetros de longitud que protege al puerto holandés, con siete millones de toneladas de escollera. ■



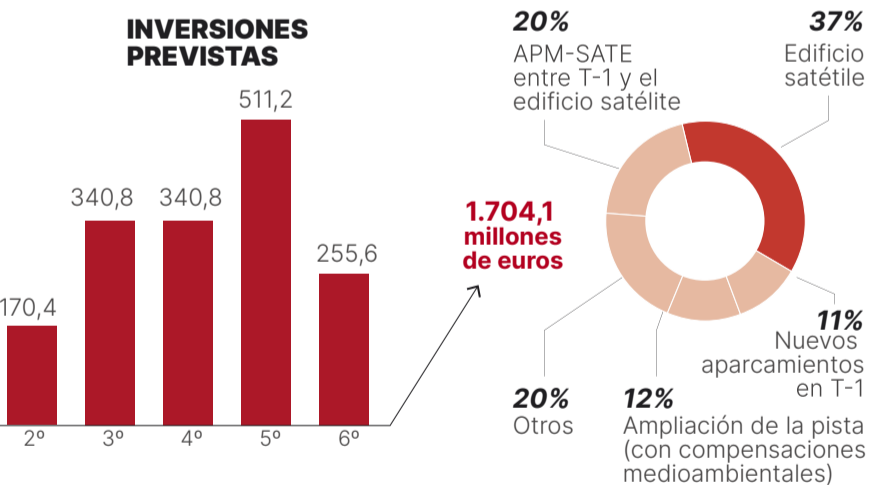
El puerto de Róterdam.

La tercera pista reduciría el impacto acústico de los despegues para las poblaciones

proliferar aeronaves propulsadas por hidrógeno y tengan un impacto medioambiental casi nulo.

El estudio de la Universitat de Barcelona es claro. El incremento anual de actividad económica generada en Catalunya debido al incremento de capacidad del aeropuerto, obtenido a partir de la ejecución del Plan Director previsto por Aena, incluso en el escenario más conservador (capacidad máxima anual de 60 millones de pasajeros), «supera ampliamente el coste total de la inversión».

Parte importante de los planes de Aena depende de la urbanización de terrenos englobados en el denominado Master Plan. Sería posible negociar incluso alguna permuta de terrenos, por la ampliación de la tercera pista y la ocupación del espacio de La Ricarda. El aeropuerto dispone de 328 hectáreas sin edificar, de las que 261 son edificables. La inversión total programada es de 1.264 millones para actuaciones inmobiliarias. La duración prevista de la ejecución del plan es de 20 años. ■



Una infraestructura estratégica

Es un milagro que una ciudad del tamaño de Barcelona tenga a tiro de piedra una zona de cultivos tan extensa como es el parque agrario del Baix Llobregat, un pulmón flanqueado por coches, trenes, aviones y un río en el que todavía laboran, de sol a sol, cerca de 30 campesinos, más de medio centenar si se cuenta a los jubilados que mantienen una pequeña porción de tierra. A la lucha agrícola se le une la vinculada a la biodiversidad, a la protección de espacios naturales que son de lo poquito más o menos virgen que queda en el tramo final de un río que en 2004 ya experimentó, de la mano del hombre, una gran transformación al trasladar la desembocadura un par de kilómetros más al sur. Para evitar inundaciones, se dijo, pero también para poder ampliar el puerto y colocar una zona de carga de contenedores.

El debate se centra ahora en el aeropuerto y la hipotética ampliación de la tercera pista que permita ascender en la liga mundial de aeródromos con la ocupación de los dominios de La Ricarda. Un *hub* internacional, lo llaman. Los ecoló-

La zona en la que se quiere ampliar el aeropuerto de El Prat es un humedal del siglo XVII que, según los expertos, es el espacio natural más valioso del tramo final del río. En 2004, el delta ya experimentó una impactante transformación con el traslado de la desembocadura.

La Ricarda, la pequeña Galia verde del Baix Llobregat

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
Barcelona

Ferran Nadeu



Un avión despegando desde la tercera pista del aeropuerto de El Prat, ayer.



«No se puede compensar su pérdida creando otros entornos naturales. Es un ecosistema irrepetible»

MARIA J. ALBADALEJO
GERENTE CONSORCIO DELTA

gistas, los payeses, los científicos y el Ayuntamiento de El Prat lo tienen claro: ni hablar. Los galos de Uderzo pudieron con los romanos. Veremos cómo les va a ellos.

María José Albaladejo es la gerente del Consorcio de Espacios Naturales del Delta del Llobregat. Pide, antes de entrar en los detalles de su rechazo al plan, que quede claro que el estancamiento de La Ricarda «no es artificial», tal y como, lamenta, se ha dicho desde las altas esferas de AENA, «incluido su presidente, Maurici Lucena», advierte. Es, al parecer, y según se ha podido documentar, un antiguo brazo del río creado en el siglo XVII, y es precisamente su veteranía lo que, a ojos de esta experta, convierte en «absurdo cualquier intento de compensar la pérdida de este espacio con la creación de otros entornos naturales». Básicamente, porque es un «ecosistema que no se puede reproducir». Para que se entienda, Albaladejo asegu-

ra que sería más fácil reproducir la Sagrada Familia que el entorno natural de La Ricarda. «Porque son hábitats maduros y muy consolidados». Por todo ello, considera que la ampliación no se llevará a cabo, entre otras cosas «porque Europa no lo permitirá y va contra el sentido común». Es, concluye, «el espacio con mayor grado de naturalidad de todo el delta y la zona húmeda menos modificada».

Maria García, de Ecologistas en Acción, más allá de compartir el daño al espacio natural, señala lo irónico que resulta que Barcelona y el Govern hayan aprobado en los últimos dos años sendas declaraciones de emergencia climática o que la

Unión Europea ponga deberes a los estados sobre reducción de emisiones contaminantes «y que aquí se hable de ampliar un aeropuerto». Recuerda, además, que Londres y Ámsterdam han aplazado proyectos similares en sus aeródromos de Heathrow y Schiphol. «Lo único que buscan -a su modo de ver- con la excusa del famoso *hub*, es beneficiar a las empresas constructoras».

«No es cosa de 'hippies' locos»

Jaume Grau, responsable de esta misma onegé en el Baix Llobregat, quiere dejar claro que la negativa a los planes de AENA no es la reacción de «cuatro *hippies* locos». «La gente cree que las consecuen-

cias del cambio climático las sufrirán los osos polares o las ballenas. Y no. Es una cosa que nos afectará a todos. El capitalismo neoliberal acelera la degradación y no hay planeta suficiente para soportar este ritmo de crecimiento». En la zona en la que se pretende ampliar la tercera pista, señala Grau, hay especies de flora y fauna protegidas por normativas tanto catalanas como europeas. La *Kosteletzkya*, por ejemplo, un impronunciable ejemplar de la flora silvestre mediterránea que solo vive en humedales. La de La Ricarda, sostiene, «es la única población de esta planta en toda Catalunya». Hay, además, 11 tipos distintos de orquídeas. Entre

las aves, destacan los flamencos, la gaviota de Audouin, la avoceta común o el morito (el único ibis que habita en Europa).

La Ricarda es también una estación de servicio para todas las aves que migran de África al norte de Europa, y la ampliación de la tercera pista las dejaría sin este espacio de descanso que queda a medio camino entre el delta del Ebro y los Aiguamolls de l'Empordà. Se marcharían de aquí, advierte Grau, pero esas otras dos zonas protegidas también podrían verse perjudicadas porque las aves acabarían buscando otros itinerarios que no requieran etapas tan largas. Curioso, pues los animales deberían hacer viajes aéreos más largos mientras aquí el Gobierno se plantea seguir la senda francesa y prohibir los vuelos domésticos de corta duración que tengan alternativa ferroviaria eficiente. José David Muñoz, periodista y autor del único *podcast* en español dedicado a la ornitología, considera, como Albaladejo, que trasladar el paraje a otro lugar «no tiene ningún sentido», puesto que es «imposible reproducir un lugar único en el delta».



«Lo único que buscan con la excusa del famoso 'hub' es beneficiar a las empresas constructoras»

MARIA GARCÍA
ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

A nivel agrícola, Xavi Oliva, vicepresidente de la Cooperativa Agrícola de El Prat, cree que los planes del aeropuerto se llevarían por delante entre 60 y 80 hectáreas, a las que habría que añadir «las tierras que ocuparían para crear nuevos humedales al otro lado de las pistas». Es de los que cree que la decisión «está más que tomada», reflexión que le trae a la memoria la expropiación que padecieron a principios de siglo con el cambio de desembocadura. «Se nos expropió a precio rústico y luego han construido un polígono y han instalado unas grúas inmensas para contenedores». «Me indigna que Barcelona sea capital mundial de la alimentación sostenible, que vengan a hacerse una foto y que ahora nos salgan con esto». Y pone otro ejemplo: «El Prat ampliará su pista y nosotros no hemos podido instalar un almacén de la cooperativa porque incumple la normativa del parque agrario». ■



175 Liceu
Opera
Barcelona

Cambiamos contigo
para conseguir
el mundo que todos
queremos.

Naturgy

naturgy.es

- Produce tu propia energía en casa con nuestras placas solares.
- Tarifas comprometidas con el medio ambiente para todos nuestros nuevos clientes.
- Instalación de punto de recarga para tu vehículo eléctrico donde tú elijas.
- Facilidades de pago y asesoramiento energético para tu negocio.
- Llegamos en menos de 3h a tu hogar 24/7 para reparaciones urgentes.
- Ayudamos a miles de familias rehabilitando sus hogares y asesorándolas en eficiencia energética.

Una infraestructura estratégica

Un aeropuerto de primer nivel



Josep Sánchez Llibre

El aeropuerto de Barcelona acumula todas las razones para ser considerado una de las infraestructuras esenciales y prioritarias que deben disponer de todos los recursos necesarios y, entre ellos, también el del consenso y el acuerdo. Barcelona es uno de los principales destinos turísticos de Europa, pero ambiciona también ser centro de conocimiento, investigación y cultura. En un mundo globalizado y con una creciente importancia de las ciudades versus los estados resulta imprescindible disponer de la mejor conectividad aérea. No podemos aspirar a atraer talento e inversión, ingredientes esenciales para las actividades de alto valor añadido, sin contar con un aeropuerto internacional de primer nivel, conectado con todo el mundo.

El aeropuerto J. T. Barcelona-El Prat ha sido, es y tiene que seguir siendo una historia de éxito, pues eso permite también la mejora de la actividad y la competitividad de la economía catalana.

Cuando se aprobó, a principios del siglo XXI, su Plan Director, ya se previó que podría necesitarse una última ampliación, con una terminal satélite, por un lado, y la necesi-

dad de ampliación de la pista paralela corta en unos 500 metros, a fin de permitir la autonomía de las pistas, como se fijó en su inicio, con un campo de vuelo de 90 aviones/hora, que se vio ligeramente alterado por razones de reducción acústica, en tanto no se aprovechase totalmente su potencial, que resulta estratégico para nuestra economía.

Esa mayor capacidad debe aprovecharse para la mejora del hub que se da en el aeropuerto de Barcelona y para profundizar en el interesante trabajo que desarrolla el Comité de Rutas, a fin de ampliar las conexiones de largo radio y transoceánicas.

Adicionalmente, la inversión prevista de 1.600-1.700 millones de euros supone un impulso de la actividad, en unos momentos de crisis, a la vez que reduce el ya denunciado déficit de infraestructuras que padece la economía catalana.

Sin lugar a dudas, la posible afectación de zonas protegidas no solo será y debe ser compensada, sino que las actuaciones serán suficientemente significativas para la mejora medioambiental del delta del Llobregat ya que, si no lo fuesen, difícilmente tendrían la aprobación por las autoridades europeas. De ahí que no debe únicamente fijarse en la cuestión medioambiental apriorísticamente, ya que esta vertiente será sustancialmente mejorada con las actuaciones que se anuncian por parte de Aena, que ha manifestado que como mínimo serán de una relación 1:10.

Por todo ello, creo que estamos en un proyecto win-win, que necesita de un acuerdo y de una negociación que satisfaga entre todos los intereses generales, para disponer de un aeropuerto internacional de primera magnitud, como se merecen Barcelona y Catalunya. ■

Josep Sánchez Llibre es presidente de Foment del Treball.



Ampliar para crecer (o no)

Aena ha propuesto invertir 1.700 millones de euros para la construcción de una nueva terminal en el aeropuerto de Barcelona y ampliar la tercera pista en 500 metros, lo que permitiría llegar a una capacidad de hasta 72 millones de pasajeros anuales. Sin embargo, los contrarios alegan que el proyecto hipoteca un paraje natural de gran valor y discrepan del modelo de crecimiento previsto.

Las decisiones sobre ampliaciones de aeropuertos suelen durar años e incorporar a los actores de la aviación y el territorio. Sin embargo, desde mediados de mayo, un ambiente de ansiedad, urgencia y confrontación parece haberse instalado en la sociedad civil catalana. Mayo fue el momento en el que el presidente de Aena relanzó públicamente su campaña para alargar 500 metros la tercera pista de El Prat, entrando en un espacio Natura 2000. También apeló al territorio a que tomara la decisión antes del verano. Además, algunos han dado a entender que solo así la inversión podía ser incluida en el

Ansiedad por El Prat



Pere Suau-Sánchez

Ferran Nadeu



Lagunas del delta del Llobregat y el aeropuerto, ayer.

segundo Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA), que cubre el período 2022-2026.

Desde este punto de vista, la situación de ansiedad es difícil de comprender. En realidad, el DORA ya fue aprobado por el consejo de administración de Aena en marzo de 2021 y ha sido remitido a Aviación Civil y a la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia para su visto bueno. Siguiendo la legislación, el DORA II será aprobado por el Consejo de Ministros antes del 30 de septiembre. Además, como ha sido ampliamente reportado en la prensa, el DORA II retrasa la inversión en El Prat y en Barajas y solo dedica unos 380 millones de

euros a poner en marcha obras menores en ambos aeropuertos a partir de 2024, dejando el arranque de las ampliaciones para el DORA III (2027-2031).

Así pues, deberíamos dejar la ansiedad atrás y confiar en que hay por delante tiempo para que todos los actores puedan dar su opinión, de hecho, la recuperación de tráfico será lenta. No solo opiniones a favor y en contra de esta propuesta, sino de todas las posibles alternativas y, sobre todo, de las medidas de optimización. En este sentido, no olvidemos que aeropuertos con una única pista, como Gatwick, mueven casi 4,7 millones de pasajeros al año. Otros, como Heathrow, con dos pis-

tas, llegan a los 81 millones. ¿Cómo puede ser que El Prat tenga tantos problemas con 53 millones de pasajeros? Pero el cuello de botella no solo está en el campo de vuelo, sino también en las terminales. Cuestión económicamente superable con una terminal satélite.

Si realmente se quiere que la decisión la tome el territorio, lo mejor sería crear una comisión independiente, en la que los diferentes grupos de interés pudieran enviar sus propuestas y estas fueran evaluadas con criterios claros. Llevar el debate a la batalla mediática y política solo lleva a la división, la que no es buena para tomar decisiones complejas y duraderas. ■

Inversiones, sí. Pero no esta



Lluís Mijoler

Convertir la amenaza más grave que afronta nuestro planeta, la emergencia climática, en una oportunidad para innovar, desarrollar tecnologías verdes, y con ellas nuevos sectores de actividad y riqueza. Esta es la asunción básica que subyace en el Green Recovery que, ante la crisis sanitaria, pero también social y económica del covid, impulsa la Unión Europea. Bajo esta asunción en toda Europa se está impulsando la transformación de viejos sectores, entre ellos el del transporte aéreo. ¿Toda? No. En el Estado español, Aena persiste anclada en una visión anticuada del desarrollo económico, basada en una sola idea, simple y superada: más cemento, más crecimiento, más centralismo.

En un mundo en el que alcaldes de ciudades globales como el de Londres, Sadiq Khan, invitan a sus aeropuertos a abandonar sus planes de crecimiento desaforado, a favor de formas de desarrollo más inteligente, el ente gestor aeroportuario español se descuelga con la propuesta de destruir los espacios naturales más singulares del delta del Llobregat y el Parque Agrario del Baix Llobregat, para ampliar la tercera pista del aeropuerto de El Prat. Esta propuesta no es solo una afrenta a la Comisión Europea, justo cuando el Ejecutivo continental amenaza a España con sanciones por no haber realizado las compensaciones ambientales previstas en la última ampliación del aeropuerto. Es ineficiente, desde el punto de vista ecológico, pero también económico.

Con sus ultimátums, el ente público-privado pretende imponer, deprisa y corriendo y sin el debate público que merece, una opción que nos haría perder tiempo y dinero, para finalmente ser bloqueada por la UE. Descartémosla ya y centrémonos en debatir cuáles son las inversiones realmente necesarias.

El futuro no pasa por acentuar,

todavía más, un megacefalismo en El Prat, que ya amenaza gravemente la viabilidad de Reus y de Girona. El aeropuerto de El Prat convive en un delicado equilibrio con su entorno y no puede crecer ni un palmo más. Lo que hace falta es reforzar la conexión ferroviaria entre los tres grandes aeropuertos catalanes. Es sorprendente que ninguno de ellos esté conectado hoy en día, de forma directa, con la alta velocidad, cuando la construcción de las infraestructuras necesarias para hacerlo sería infinitamente más rápida y más barata, permitiendo un modelo aeroportuario mucho más equilibrado y distribuido. Hay que garantizar su accesibilidad desde Francia, desde Madrid, y a través de un corredor mediterráneo, que después de décadas de reivindicaciones del tejido productivo catalán y valenciano sigue sin desplegarse. Un es-

Londres invita a sus aeropuertos a abandonar planes de expansión

tudio de Barcelona Regional indica que, mejorando la interconectividad entre el tren y el avión, se podrían encontrar alternativas más sostenibles y eficientes para 13.000 vuelos anuales.

Solo así, y no perdiendo el tiempo con propuestas faraónicas de un pasado desarrollista felizmente superado, avanzaremos hacia el modelo aeroportuario que necesita la gente y el tejido productivo de un país que queremos conectado al mundo y territorialmente equilibrado, próspero e innovador, y en vanguardia del replanteamiento del sector aeroportuario, en un contexto de emergencia climática que se está impulsando en toda Europa. ■