



▶ 11 Junio, 2021

**INVERSIÓN DE 1.700 MILLONES /** LA GENERALITAT ACABA DE CREAR UNA MESA DE DEBATE SOBRE EL FUTURO DE LA INFRAESTRUCTURA, PERO DEBERÁ TOMAR UNA DECISIÓN EN POCAS SEMANAS. AENA HA PLANTEADO COMPENSAR LA DESTRUCCIÓN DE LA RICARDA CON UN NUEVO ESPACIO NATURAL DE 280 HECTÁREAS.

# La cuenta atrás para la ampliación de El Prat

**ANÁLISIS** por Artur Zanón

El poco tiempo para alcanzar un consenso social y la cuestión ambiental son los dos obstáculos más importantes que afronta la ampliación del Aeropuerto del Prat que ha propuesto Aena, que prevé destinar a las obras unos 1.700 millones –la cifra no es definitiva– entre 2025 y 2031 para elevar la capacidad óptima de los 55 millones de pasajeros actuales a 70 millones en el futuro.

Tras el acto empresarial de la se-

mana pasada, el próximo lunes se constituirá una mesa de diálogo con la participación de la propia Aena y los ecologistas, pero también entidades y ayuntamientos. Se desconoce si las conclusiones que adopte dicha mesa –si llega a alguna– serán vinculantes para un Govern dividido por el futuro de El Prat y al que Aena apunta como administración necesaria para tratar de convencer a Bruselas de que la ampliación presenta un interés público de primer orden y, en consecuencia, Europa autorice la propuesta de Aena de compensación ambiental.

La cotizada cree que la Generalitat debería mojar, idealmente, antes de que termine julio, y de ahí que el debate arrecie ahora. El objetivo no es concretar ya todos los detalles de la ampliación, sino tener clara una idea general –ampliar 500 metros la pista más próxima al litoral y la compensación ambiental– para, más adelante, consensuar el cómo y el dónde.

## Llegar a la saturación

El Consejo de Ministros debe aprobar las inversiones de Aena para el periodo 2022-2026 (Dora II) antes del próximo 30 de septiembre. Según

fuentes de Aena, un *no* de la Generalitat implicaría sacar la ampliación del Dora II y buscar alternativas, con el peligro de llegar a 2030 con un aeropuerto saturado.

Fuentes de Aena explican que son necesarios entre tres y cuatro años de tramitación –incluidas las informaciones públicas–, un proceso que la compañía define como “difícil y complejo, pero no imposible”. Y alude al caso del Canal Segarra-Garrigues, en el que Bruselas acaba de avalar las medidas correctoras para las aves.

Sobre la cuestión ambiental, la compañía dice que las inversiones re-

lativas a la última ampliación –la Comisión Europea ha remitido una carta de emplazamiento a España por los últimos crecimientos del Aeropuerto y del Puerto– si se ejecutaron en su caso (los ecologistas de Depana sostienen lo contrario). También detallaron que el alargamiento de la pista afectaría a 45 hectáreas, de las que 27 tienen interés comunitario y cuya destrucción Aena pretende compensar en una proporción de uno a diez (280 hectáreas), mediante la compra de terrenos y la posterior naturalización, aunque también podrían dedicarse parcialmente a usos agrarios.