



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

Aportacions a la discussió tècnica sobre la  
base de la presentació realitzada el 8 de juliol  
de 2021 a la comissió per part d'Aena





Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## SUMARI

1. **La d'Aena és una proposta insuficient**, no respon a les aspiracions del país i que es planteja fora de temps
2. **Una proposta que aprofundeix en la manca de compliment de les mesures de compensació** promeses anteriorment i compromet la totalitat del Delta del Llobregat, en contra de la major protecció que exigeix la UE
3. **Una proposta que ignora el context d'emergència climàtica** i s'articula en contra de les accions europees
4. Hi ha alternatives: un **model aeroportuari de país sostenible** i equilibrat, connectat amb una xarxa ferroviària d'alta velocitat moderna. Un país, una capital, tres aeroports
5. Conclusió: **què interessa a Aena i què interessa al país?**



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

1. **Una proposta insuficient** que no respon a les aspiracions del país i que es planteja fora de temps



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## Metodologia, *timing* i objectius

Amb la nova proposta:

- ✘ Manca d'informació sobre el projecte d'Aena a la que es va fer referència el passat dia 8 de juliol.
- ✘ No es pot decidir ni estudiar propostes o altres alternatives a l'ampliació de la pista, amb informes tècnics rigorosos i transparents, amb els temps proposats.
- ✘ La majoria de la inversió ja està decidida
- ✘ Els objectius a perseguir són els del sistema aeroportuari català, no els d'Aena.
- ✔ Els objectius no poden ser parcials i ja s'han assolit els previstos





## Antecedents: l'Aeroport assoleix els objectius del Pla Director de 1999

Pla director de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona – El Prat

### Acords:

40 milions de passatgers

400.000 operacions/ any

Reducció de l'impacte acústic

L'acord es basa en l'equilibri de l'impacte ambiental, el límit a l'ocupació i l'impacte acústic.

### No es tracta d'un escenari d'incompliment d'objectius

#### Objectiu 40 milions i 400.000 operacions





## Antecedents: l'Aeroport assoleix els objectius del Pla Director de 1999

### ACORD BÀSIC PER L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DE BARCELONA - EL PRAT

#### REUNITS

**l'Excm. Sr. Joan Clos i Matheu, President de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i Alcalde -President de l'Ajuntament de Barcelona.**

**L'Honorable Sr. Pere Macias i Arau, Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya**

**El Sr. Lluís Tejedor i Ballesteros, Alcalde-President de l'Ajuntament del Prat de Llobregat**

Les autoritats que intervenen en aquest acte, d'acord amb el Conveni de Cooperació en Infraestructures i el Medi Ambient del Delta del Llobregat i com a conseqüència dels treballs efectuats pel Comitè Permanent de l'esmentat conveni, pel Grup de Treball de l'estudi d'alternatives a la ubicació de la tercera pista de l'aeroport i pels estudis previs desenvolupats per Aena com a base pel Pla Director, **DECLAREN** estar d'acord amb els principis que seguidament s'esmentaran i que recullen **ELS REQUERIMENTS AERONÀUTICS, TERRITORIALS, URBANÍSTICS, MEDIAMBIENTALS I DE GESTIÓ PER LA FORMULACIÓ FINAL DEL PLA DIRECTOR DE L'AEROPORT.**

I per tot això consideren,

Primer.- Col·laborar en el desenvolupament dels estudis aeronaútics, mediambientals i urbanístics necessaris per concretar territorialment una opció de desenvolupament de l'aeroport, les directrius del qual figuren en la declaració conjunta del passat 19 de juny, de la qual s'annexa còpia, definint un model aeroportuari amb els següents paràmetres: una capacitat de 90 aterratges - enlairaments en hora punta, un marc operatiu de 400.000 operacions / any i un horitzó de 40 milions de passatgers/any.

Per arribar a aquest objectiu, es parteix de l'opció, a validar per l'Avaluació d'Impacte Ambiental, d'una nova pista situada en l'entorn de 1.350 m. de l'actual 07-25 i d'una longitud inferior a 2.700 m., la plataforma de la qual no envaeixi l'espai declarat de ZEPA, així com l'allargament de la pista 07/25 fins 3.500 m conseqüència de la definició de l'aeroport com HUB intercontinental.



## Antecedents: l'Aeroport assoleix els objectius del Pla Director de 1999

BOE núm. 16

Viernes 18

PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE BARCELONA

En este sentido, la Autoritat del Transport Metropolità tiene un papel fundamental. Dado que el tratamiento de la movilidad aeroportuaria ha de inscribirse dentro del marco general de inversiones y servicios de transporte público, y de su importancia relativa en términos cuantitativos frente al total de viajes del Baix Llobregat, sólo desde la perspectiva global del corredor podrán determinarse las actuaciones y programación temporal de las mismas en función de los objetivos de movilidad y disponibilidad de recursos generales del área metropolitana de Barcelona.

Es por ello que el Plan Director remite las determinaciones finales en materia de TPC a los estudios futuros que de forma coordinada realizarán la A.T.M. y la O.E.P.D. y en especial del "Estudi d'alternatives d'accés ferroviari al corredor Barcelona-Aeroport".

### Los viajes de acceso al aeropuerto<sup>1</sup>

El tráfico de pasajeros en 1998 fue de 16,2 millones de pasajeros. La movilidad terrestre fue de 13,5 millones constituidos por pasajeros con origen o destino Barcelona (volumen que resulta de descontar el 17% de tránsito). El perfil básico del pasajero del Aeropuerto se mantiene en los últimos años y es un equilibrio entre pasajeros residentes del hinterland (52%) y pasajeros visitantes (23% del resto de España y 25% del extranjero). Los motivos de viaje son preferentemente negocios (51%) y turismo (28%). En su gran mayoría los usuarios están familiarizados con las instalaciones del Aeropuerto (sólo el 10% de los usuarios es de tipo ocasional).

En la actualidad los destinos terrestres del Aeropuerto son en su mayoría la ciudad de Barcelona (70%) y resto de la provincia de Barcelona (22%). El resto se reparte entre Girona (3%), Tarragona (2%), Lleida (1%) y otros (2%). En Barcelona capital, la distribución por distritos muestra especial relevancia a los distritos de Ciutat Vella

<sup>1</sup> Los principales estudios sobre la movilidad aeroportuaria de Barcelona realizados hasta la fecha son:  
- *Recopilación de opciones de TPC para el acceso al Aeropuerto 1992*: descripción y evaluación (desde el lado de la oferta) sistemática a las opciones de desarrollo del TPC en el Aeropuerto  
- *Pautas de acceso al Aeropuerto de Barcelona 1994 (AENA)*: primera aproximación a la caracterización de la movilidad generada por los pasajeros del Aeropuerto mediante una metodología desagregada; se obtiene información sobre origen/destino terrestre, modo de acceso, razones de elección modal, etc.

Font: Pla Director de l'Aeroport de Barcelona El Prat 1999

la Generalitat de Catalunya, el Consejo Comarcal del Baix Llobregat y los ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat. Anterior a la fecha de publicación del Real Decreto 1997/1995, se acordó la realización del plan de ordenación de los recursos naturales del nuevo espacio recreado y la regeneración por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente del frente marítimo de El Prat de Llobregat.

El acuerdo básico para la ampliación del aeropuerto de Barcelona, firmado el 2 de julio de 1998 por la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos de Barcelona y El Prat de Llobregat establece asimismo el objetivo del modelo aeroportuario a proyectar con una capacidad de 90 operaciones por hora, lo que permitiría doblar la cifra de movimientos anuales, y la definición del aeropuerto como Hub intercontinental, condición de diseño indispensable que permite el crecimiento y desarrollo económico del aeropuerto.

Font: Declaració d'Impacte Ambiental per l'ampliació de l'Aeroport, 2002. BOE

Escenari de compliment  
d'objectius:  
**16M de passatgers 1998**  
**52M de passatgers al 2019**





Ajuntament del  
Prat de Llobregat



Propostes sense estudis d'impacte ni viabilitat, sense cap mena de sentit

## LES ALTERNATIVES, (la majoria descartades pel pacte anterior)





Ajuntament del  
Prat de Llobregat



Propostes sense estudis d'impacte, ni viabilitat ni alternatives reals, i rebutjades per tothom



### El Parlament demana aturar tota ampliació d'El Prat que causi un "augment il·limitat" de viatgers i impacte ambiental

El punt de la proposta de resolució tira endavant amb els vots favorables de tots els partits excepte Ciutadans



ACN - BARCELONA  
La Comissió de Territori del Parlament ha instat el Govern a demanar al Ministeri de Foment que no tramiti qualsevol projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona - El Prat que impliqui un "augment il·limitat" de passatgers i del trànsit aeri o que provoqui un impacte sobre el medi natural o la biodiversitat de l'entorn del delta del Llobregat.

Quines tendències s'apunten per al futur de la restauració?

El futuro de una infraestructura clave

### El Ayuntamiento de Barcelona rechaza el plan de Aena para ampliar el aeropuerto del Prat

Dossiers i documentació | Galeria multimèdia

[Fes la teva sol·licitud online](#)

dimecres, 2 juny, 2021 - 18:45

### Tots cinc grups municipals del Prat mostren conjuntament el seu rebuig a la proposta d'ampliació de l'aeroport del Prat



Tots cinc grups municipals amb representació al ple del Prat (El Prat En Comú, PSC-CP, Esquerra Republicana, Ciutadans i Podemos) han mostrat conjuntament el seu rebuig unànime a la proposta d'ampliació de l'aeroport del Prat.

PARLAMENT DE CATALUNYA

2bis) Aposta per una solució de consens en el marc de la taula tècnica per avaluar les opcions de millora de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat que permeti garantir totes aquelles connexions internacionals necessàries i desenvolupar el model aeroportuari català amb la connexió amb l'Alta Velocitat dels aeroports de Reus i Girona, per a millorar la competitivitat tot garantint el consens territorial, i el respecte a la biodiversitat i a les directives ambientals europees, així com el seu compromís amb la preservació del conjunt de l'Espai Natural Protegit del Delta del Llobregat i en especial de la Reserva Natural Parcial de La Ricarda - Ca l'Arana.

**Aprovat: 111 vots a favor (ECP, PSC, ERC, JxCat, Cs), 20 vots en contra (VOX, CUP), 3 abstencions (PP)**



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

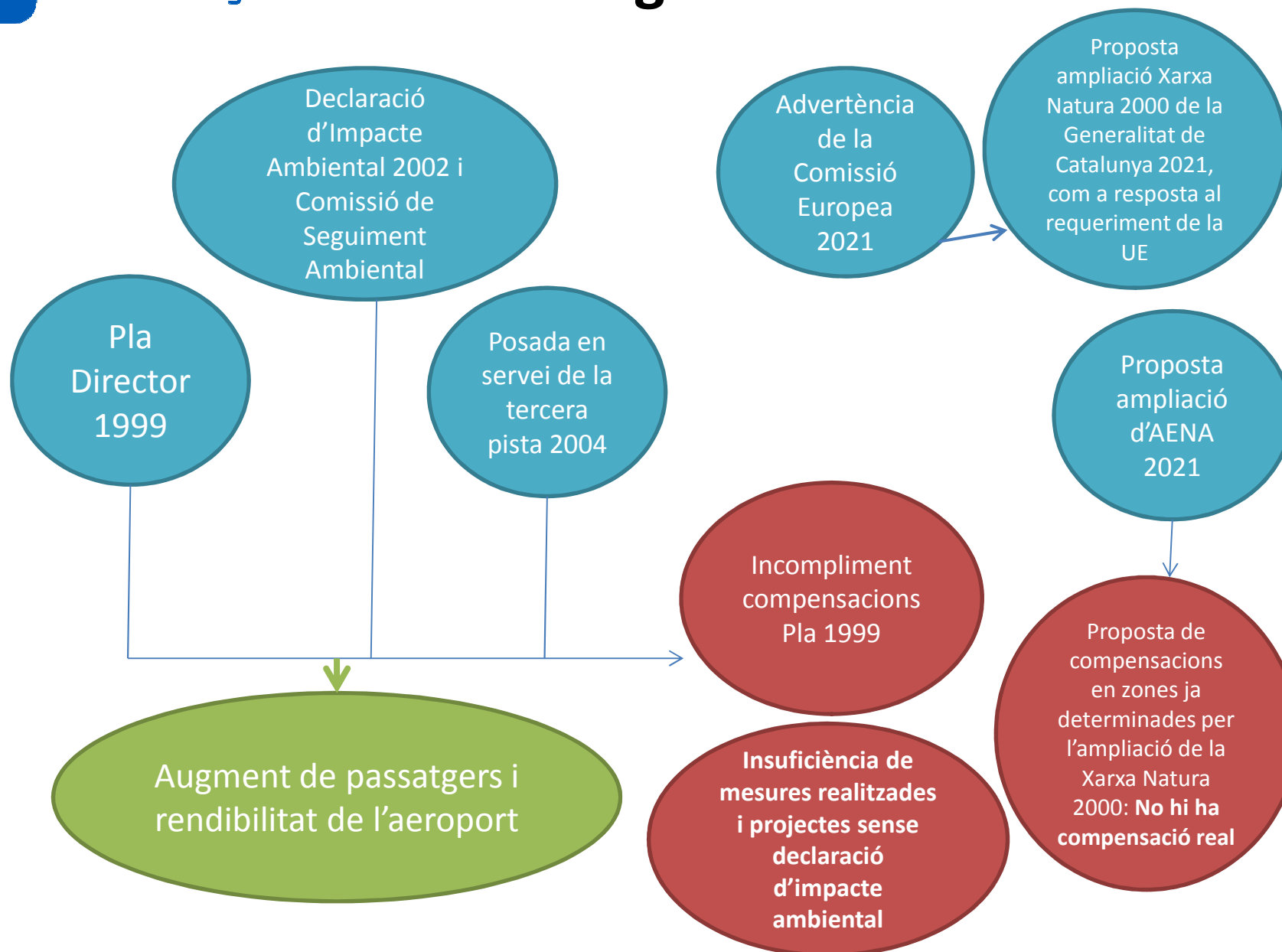
**2. Una proposta que aprofundeix en la manca de compliment de les mesures de compensació** promeses anteriorment i compromet la totalitat del Delta del Llobregat, en contra del que exigeix la UE



# Cronologia

INTERVENCIIONS

RESULTATS





# 1. No s'han assolit els compromisos de compensació ambiental:

## ESPÈCIES

EVOLUCIÓ DE LES ESPÈCIES CONSIDERADES								
Espècie	Abans de la DIA 2002*	Compromisos de la DIA 2002*	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 grisset ( <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 aeroginosus</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 aeroginosus</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: Annex V de la Declaració d'Impacte Ambiental del projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona (2002).

\*\* 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 projecte d'ampliació de l'Aeroport de Barcelona (2002).

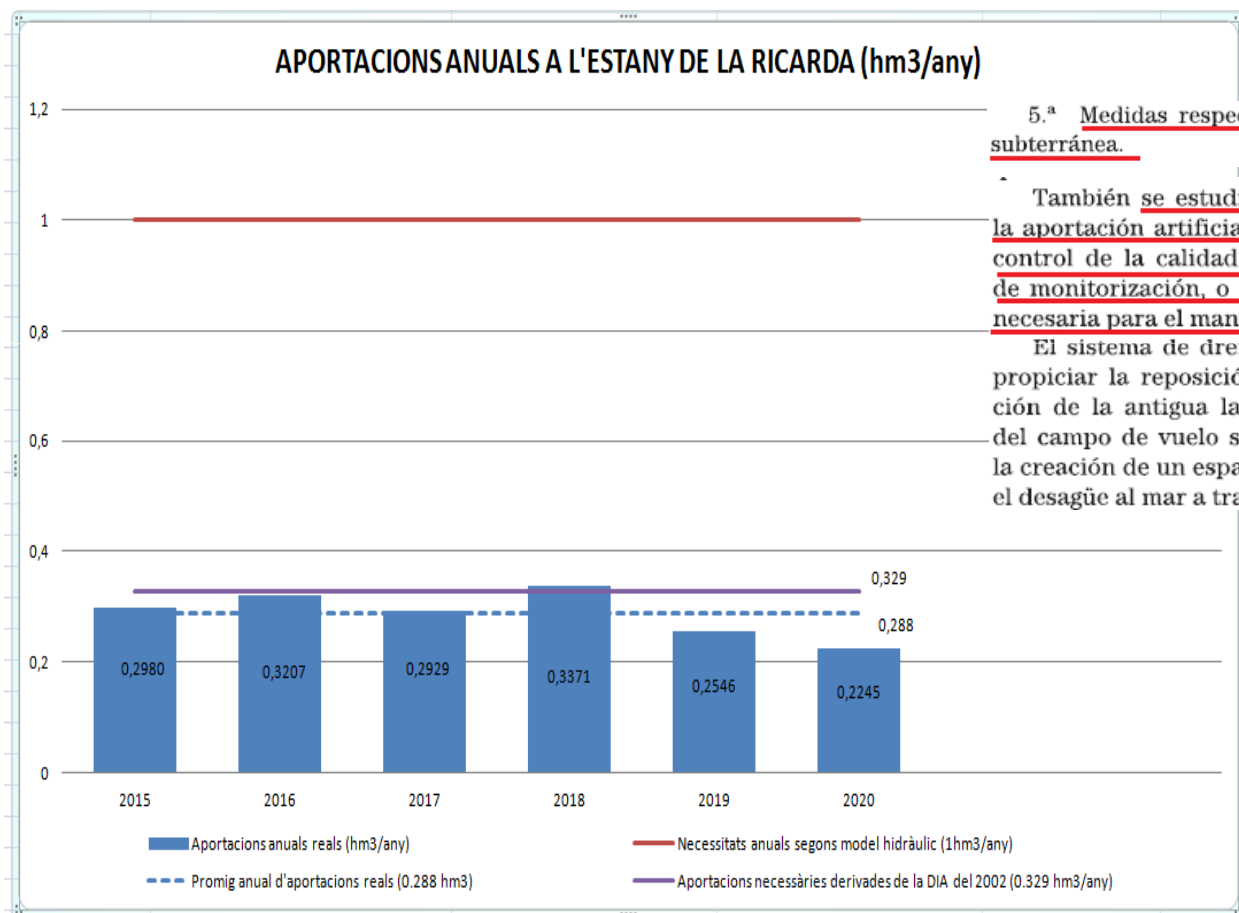
En color vermell es resalta l'incompliment dels compromisos.





## 2. No s'han assolit els compromisos de compensació ambiental:

# AIGUA



5.<sup>a</sup> 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.

Font Aportacions anuals reals: AENA

Font Necessitats anuals segon model hidràulic: Publicació de CUADLL "Estudi del funcionament hidràulic de la llacuna de la Ricarda i proposta de gestió". TM El Prat de Llobregat, 2018.

Font Aportacions necessàries: derivades de la Declaració d'Impacte Ambiental del 2002 del projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona.



### 3. No s'han assolit els compromisos de compensació ambiental:

## CORREDOR BIOLÒGIC

Al objeto de dar cumplimiento a la citada Directiva y al Real Decreto 1997/1995, además de las condiciones sobre protección del sistema hidrológico y sobre la vegetación, la fauna y los hábitats naturales impuestas en esta declaración, y de las medidas preventivas y correctoras propuestas en el estudio de impacto ambiental, el promotor elaborará un proyecto de medidas compensatorias para garantizar el mantenimiento de los valores que han motivado la designación del espacio y garantizar la coherencia global de la Red Natura 2000.

De acuerdo con la propuesta del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, órgano competente de la conservación y gestión de los espacios naturales, el proyecto de medidas compensatorias deberá incluir, al menos, las siguientes actuaciones:

- Creación de un corredor litoral para la interconexión biológica entre la Ricarda y el Remolar, con la recuperación de hábitats, ordenación del espacio y creación de infraestructuras para la divulgación ambiental.
- Ampliación del corredor litoral con la adquisición de la pineda del camping Toro Bravo, incluyendo la restauración de los hábitats.

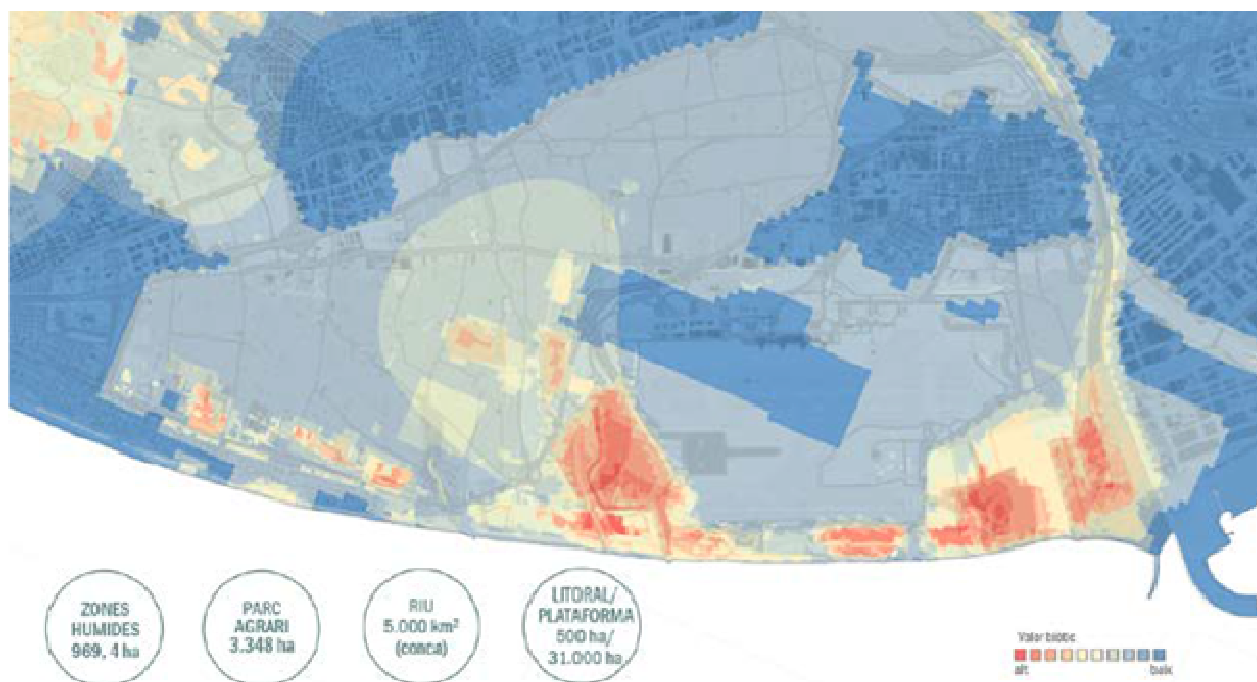
— Delimitación de la zona de servicio propuesta  
— ZEC Delta del Llobregat

Font: Aena

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



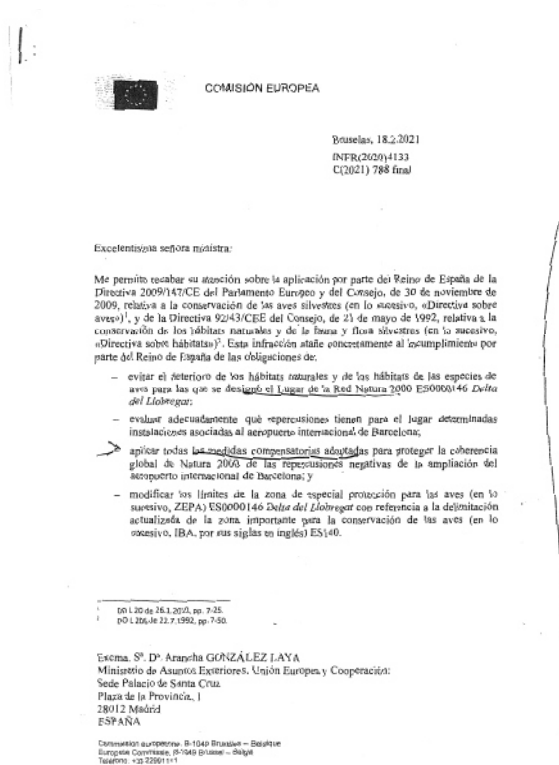
## Mesures de conservació pactades **i no complertes**



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

- ⦿ Creació d'un corredor litoral entra la Ricarda i el Remolar.
- ⦿ 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.

Font: Barcelona Regional



Me permito 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, «Directiva sobre aves»)<sup>1</sup>, 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»)<sup>2</sup>. Esta infracción atañe concretamente al incumplimiento por parte del Reino de España de las obligaciones de:

- evitar el deterioro de los hábitats 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 de especial protección para las 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 siglas en inglés) ES140.

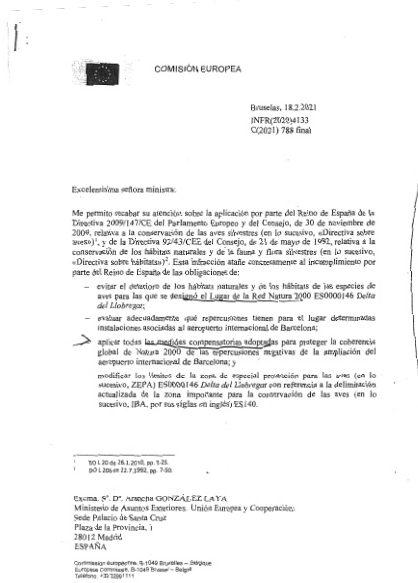
- Mediante carta de 26 de noviembre de 2013, la Comisión envió una solicitud de información a través de la aplicación Themis con la referencia EUP(2013)5866/ENVI, relativa a la aplicación por parte de España de las disposiciones pertinentes de la Directiva sobre aves y de la Directiva sobre hábitats en relación con las alegaciones de degradación del lugar ES0000146 *Delta del Llobregat* y de cobertura insuficiente de la IBA ES140 por la ZEPA anteriormente mencionadas. Tras evaluar la información contenida en los informes presentados por las autoridades españolas a través de la aplicación Themis el 12 de febrero de 2014, el 20 de enero de 2015 y el 29 de junio de 2016, la Comisión ha detectado indicios de que no se han aplicado correctamente las disposiciones pertinentes de la Directiva sobre aves y la Directiva sobre hábitats. Por ello, la Comisión ha decidido enviar la presente carta de emplazamiento.





## Comunicació de la Comissió Europeu, 18 de febrer 2021

### Virginijus Sinkevicius, comissari de Medi Ambient



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 la línea litoral, caracterizadas 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 hábitats originales que se han conservado siguen albergando una destacada vida silvestre, que cuenta con la presencia regular u ocasional de varias especies de aves cuya conservación es de interés a escala internacional.

12. Esta 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 otra 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*<sup>15</sup>.

#### 3.3.b Las disposiciones del artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre hábitats

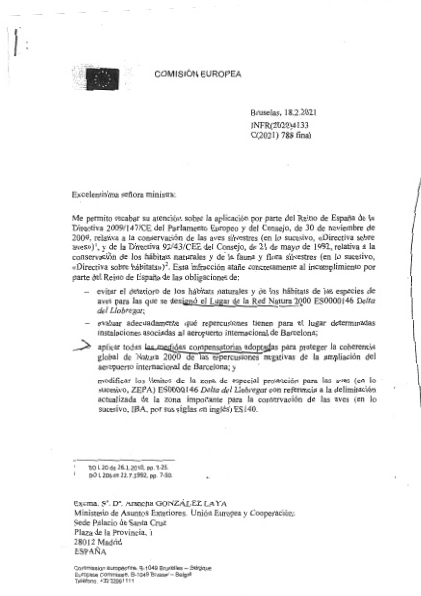
15. La evaluación apropiada prevista en el artículo 6, apartado 3, es aplicable a todo plan o proyecto sin relación directa con la gestión de un lugar de la red Natura 2000 o no necesario para la misma, pero susceptible de afectar de forma apreciable a dicho lugar, bien individualmente o en combinación con otros planes o proyectos. En este sentido, el Tribunal de Justicia ha confirmado<sup>19</sup> que el mecanismo de protección ambiental previsto en el artículo 6, apartado 3, de la Directiva sobre hábitats no está sujeto a la certidumbre sobre la existencia de repercusiones significativas en el lugar de que se trate sino que se desencadena su puesta en funcionamiento ante la mera existencia de probabilidades o riesgos de tales repercusiones. En caso de duda, basada en información objetiva, de ausencia de efectos significativos sobre el lugar de que se trate, la evaluación apropiada debe llevarse a cabo<sup>20</sup>. Por tanto, de conformidad con el principio de cautela, no resulta aceptable eludir la evaluación bajo la justificación de la falta de certeza de efectos significativos. Por añadidura, el Tribunal ha declarado que la probabilidad de efectos significativos puede resultar no solo de planes o proyectos localizados en el interior de lugares protegidos, sino también en el exterior de los mismos<sup>21</sup>.



## Comunicació de la Comissió Europeu, 18 de febrer 2021

### Virginijus Sinkevicius, comissari de Medi Ambient

En la declaración de impacto ambiental (DIA)<sup>27</sup> emitida el 9 de enero de 2002, las autoridades españolas concluyeron que la ampliación del aeropuerto propuesta afectaría significativamente a la integridad del lugar ES0000146 Delta del Llobregat, definido por su estado y objetivos de conservación. Pese a las conclusiones negativas de la evaluación y de la ausencia de soluciones alternativas, las autoridades españolas decidieron que el proyecto debía llevarse a cabo por razones imperiosas de interés público de primer orden. Por consiguiente, de conformidad con el artículo 6, apartado 4, de la Directiva sobre hábitats, se establecieron una serie de medidas compensatorias para garantizar la protección de la coherencia global de Natura 2000<sup>28</sup>.



24. La eficacia de las medidas compensatorias es fundamental para la aplicación del artículo 6, apartado 4, de la Directiva sobre hábitats, en consonancia con el principio de cautela. Por ende, la obligación de adoptar medidas compensatorias cuando se cumplen las condiciones establecidas en el artículo 6, apartado 4, no queda satisfecha por el mero establecimiento del «programa de medidas compensatorias», sino también, y sobre todo, mediante su aplicación efectiva<sup>35</sup>. Por añadidura, el programa de medidas compensatorias debe comprender una supervisión detallada durante la fase de ejecución, a fin de garantizar la eficacia de las medidas prescritas a largo plazo.

#### 3.5.b Deterioro acreditado del Lugar ES0000146 Delta del Llobregat

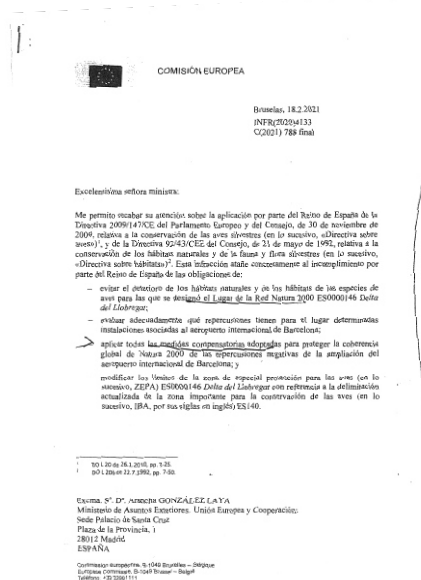
31. Es sabido que la pérdida y el deterioro de hábitats constituyen las principales amenazas para las especies silvestres y están estrechamente vinculados a la expansión de infraestructuras de transporte, la construcción de viviendas y otras actividades humanas. Las autoridades españolas admitieron explícitamente en el contexto del expediente EUP(2013)5866<sup>43</sup> que, en muchos casos, la reducción de los hábitats y de las poblaciones de varias especies se debió a la incidencia de las enormes presiones humanas que el lugar sufre. Pese a que las causas de tal deterioro son diversas<sup>44</sup>, las autoridades españolas han admitido expresamente que, en muchos casos la reducción de los hábitats y de las poblaciones de varias especies es debida al impacto de proyectos tales como la ampliación del aeropuerto o el encauzamiento y desvío del río Llobregat<sup>45</sup>.



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## Comunicació de la Comissió Europeu, 18 de febrer 2021

Virginijus Sinkevicius, comissari de Medi Ambient



construcción de tres aparcamientos contiguos al aeropuerto de Barcelona en la ZEP ES0000146 Delta del Llobregat;

- el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 6, apartado 4, 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, al no ejecutar las medidas compensatorias establecidas para garantizar la coherencia global de Natura 2000 a pesar del impacto negativo en la ZEP ES0000146 Delta del Llobregat del proyecto de ampliación del aeropuerto de Barcelona;
- el Reino de España ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud del artículo 4, apartados 1 y 2, 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, al no clasificar en la ZEP ES0000146 Delta del Llobregat los territorios más apropiados para la conservación de las especies de aves protegidas con referencia a la IBA ES140.

La Comisión invita a su Gobierno, de conformidad con el artículo 258 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a remitirle sus observaciones en relación con todo lo anterior en un plazo de dos meses a partir de la recepción de la presente.

Una vez conocidas esas observaciones o si dichas observaciones no se le envían en el plazo prescrito, la Comisión se reserva el derecho de emitir, si procede, el dictamen motivado previsto en ese mismo artículo.

Reciba el testimonio de mi más alta consideración.

Por la Comisión

Virginijus SINKEVIČIUS  
Miembro de la Comisión







Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## Què destruiria Aena? La Ricarda

Segons el [Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural de la Generalitat de Catalunya](#), els espais del Delta del Llobregat, entre ells la Ricarda, són imprescindibles per a la vida del Delta. La gran quantitat de serveis ecosistèmics que aporten, és a dir, els beneficis que l'ecosistema aporta a la societat, són extraordinaris:

**De proveïment:** recàrrega d'aqüífers.

**De regulació:** contra temporals, contra les inundacions, per millorar la qualitat de l'aigua, contra la intrusió salina i per fixar carboni.

**Culturals:** paisatge, educació i sensibilització, recerca, patrimoni i identitat.

**De suport:** biodiversitat i connectivitat.



Delimitació del servei proposta  
Afectació 45,18 Ha

ZEPA vigent baix llobregat

1:10.000  
0 100 200 300 m

EL PAÍS

CATALUÑA

SUSCRIBETE

INICIAR SESIÓN

MEDIO AMBIENTE

### “La laguna de La Ricarda es insustituible”

El biólogo Joan Pino y el catedrático en ecología Narcís Prat defienden que la afectación al espacio natural por la ampliación del aeropuerto de Barcelona sería “irreparable”



Un avión sobrevuela la laguna de La Ricarda en su despegue. MASSIMILIANO MINOCRI / EL PAÍS





Ajuntament del  
Prat de Llobregat

## Zones protegides actuals



**Extensió:**  
**964 hectàrees**





Ajuntament del  
Prat de Llobregat

**Proposta presentada per la Generalitat als ens locals implicats en  
resposta a la carta de la Comissió Europea**



**Extensió  
proposta:  
2.055  
hectàrees**





Ajuntament del  
Prat de Llobregat

La majoria de zones de compensació ambiental proposades per Aena ja formen part de l'ampliació de la Xarxa Natura 2000 plantejada com a resposta als requeriments d'Europa



**Extensió  
proposta  
Aena:  
280 hectàrees**





Ajuntament del  
Prat de Llobregat

**Les compensacions proposades fora de la zona ja prevista són irrisòries  
i caldria protegir-les per se**



**Extensió real  
proposta  
d'Aena:  
54,18  
hectàrees**



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

54,18 hectàrees de  
compensació davant  
**les 47 hectàrees afectades**



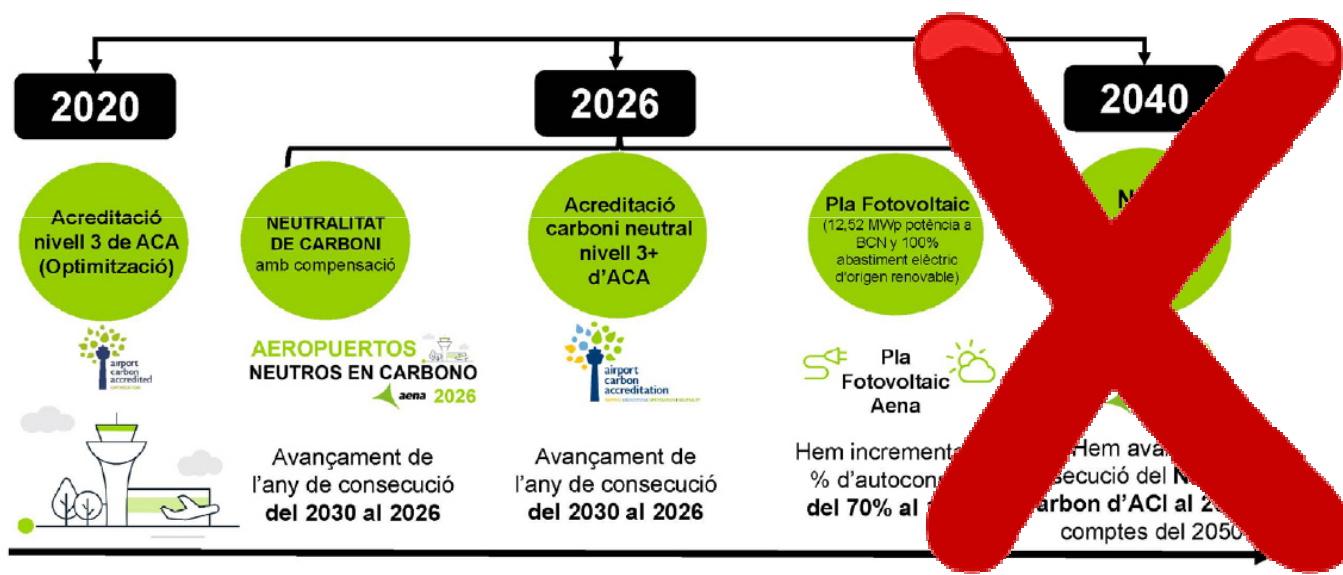
Ajuntament del  
Prat de Llobregat

**3. Una proposta que ignora el context d'emergència climàtica  
i s'articula en contra de les accions europees**



# Impacte ambiental per l'ampliació de la pista: és una fal·làcia considerar que només contaminen les terminals i no els avions

## Objectius climàtics



**EL COMPROMÍS D'AENA HA EVOLUCIONAT, ACTUALIZANT ELS SEUS OBJECTIUS ESTABLERTS INICIALMENT, FENT-LOS MÉS AMBICIOSOS, PER PERMETRE AVANÇAR EN EL TEMPS ELS NOSTRES REPTES DE DESCARBONITZACIÓ**

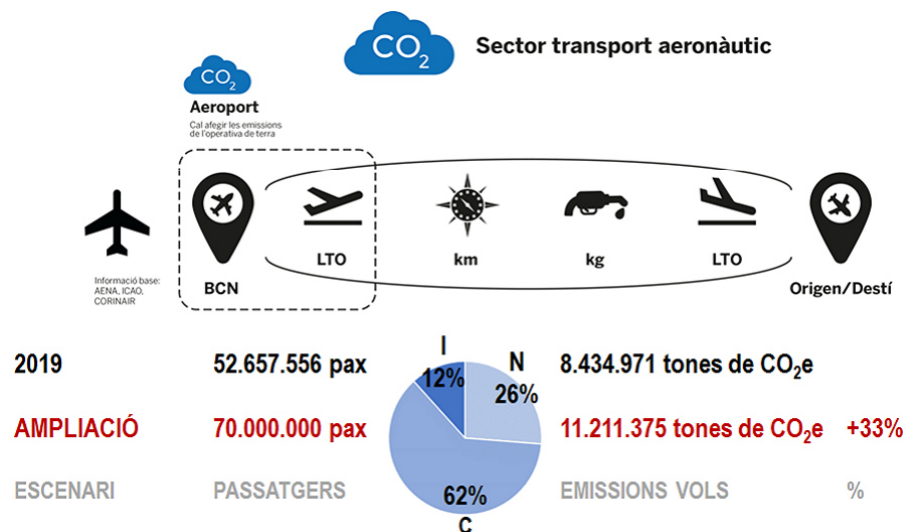




## Clima i Salut



### Impacte ambiental ampliació de la pista Estimació de les emissions derivades del sector del transport aeronàutic en un escenari de creixement de 20 milions de passatgers



Font: Barcelona Regional

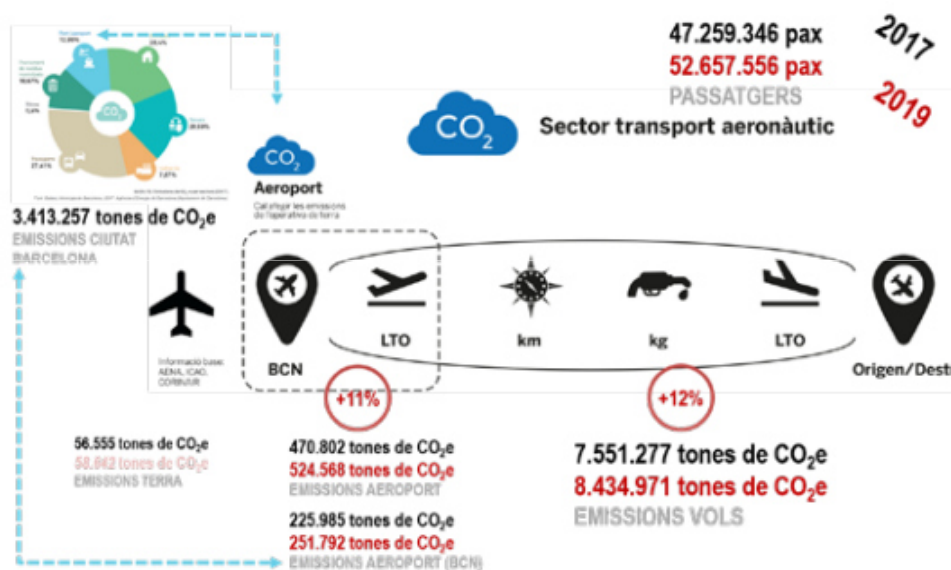




## Contaminació



### 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 CO<sub>2</sub>  
amb 47M passatgers  
2019: 524.586 tones de CO<sub>2</sub>  
amb 52M passatgers

Amb un context de 70M de  
passatgers, s'estima que es  
produiran  
706.149 tones de CO<sub>2</sub>

Font: Barcelona Regional

Impossibilita la reducció d'emissions a Barcelona, l'Àrea Metropolitana i Catalunya



Ajuntament del  
Prat de Llobregat



La construction du terminal #T4 à l'aéroport de Roissy est un projet obsolète, incompatible avec la loi #ClimatResilience.

Nous demandons à ADP d'abandonner ce projet.

Translate Tweet



Jugé « obsolète », le projet de nouveau terminal à l'aéroport de Roissy abandonné... Ce projet n'est plus en adéquation avec les enjeux environnementaux, ni avec un trafic aérien ébranlé par la crise sanitaire, explique au « Monde » Barbara ...



Rail&Fly



Con Lufthansa Rail&Fly podrá viajar en tren desde/hasta su vuelo internacional, de forma cómoda y refuerza.

- Traslados del/ al aeropuerto
- Lufthansa Express Bus
- Lufthansa Express Rail

ENVIRONMENT NOVEMBER 5, 2020 / 8:49 PM / UPDATED 8 MONTHS AGO

## EU lending arm considers ending airport expansion support: draft

By Kate Abnett, Simon Jessop

3 MIN READ

BRUSSELS (Reuters) - The European Investment Bank (EIB) is considering ending support for airport expansions and conventionally-fuelled aircraft, according to a draft plan seen by Reuters.

## Europa i el món ho entenen



**Statement from Sadiq Khan on Heathrow decision**

16 December 2020

Sadiq Khan, the Mayor of London, said –

"I am disappointed with the court's decision today to allow Heathrow Airport a third runway which will have a damaging impact on air quality, noise and London's ability to achieve net-zero carbon by 2030.



## Flughafen München: Söder stoppt Planungen für dritte Startbahn



Tellen Tweet

### Keine dritte Startbahn am Flughafen München bis mindestens 2028

Die dritte Startbahn am Flughafen München wird es vorerst nicht geben. Ministerpräsident Markus Söder hat die Ausbaupläne bis mindestens 2028 auf Eis gelegt.

instead focus on  
es and on a



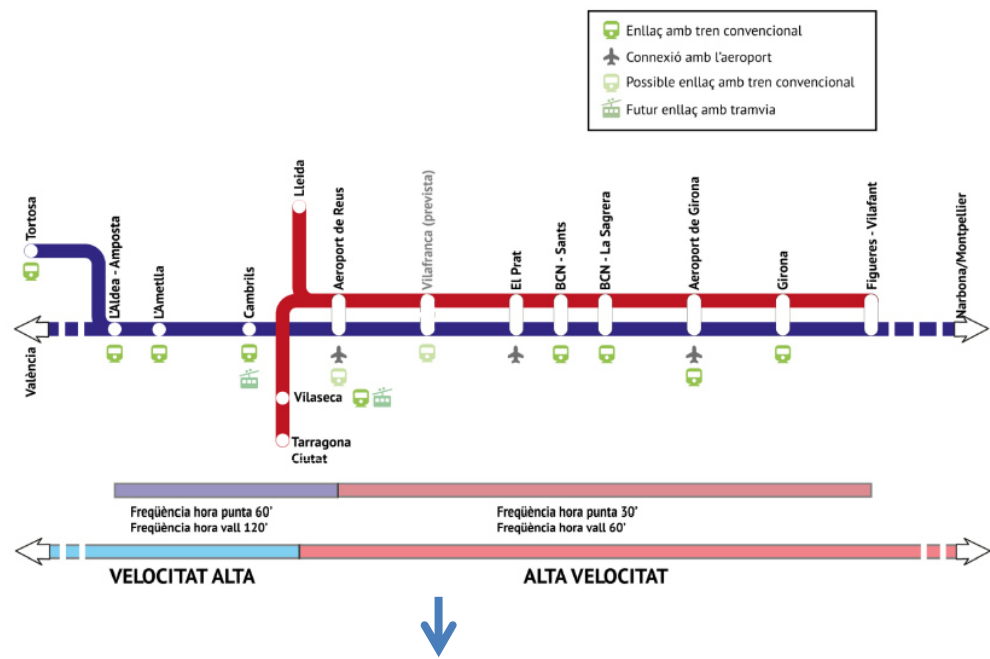
Ajuntament del  
Prat de Llobregat

4. Hi ha alternatives: un **model aeroportuari de país sostenible** i equilibrat, connectat amb una xarxa ferroviària d'alta velocitat moderna.

**Un país, una capital, tres aeroports**



# Sistema aeroportuari i ferroviari català



Les inversions en infraestructura necessàries per a disposar d'aquesta connexió són:

Actuació	Cost Estimat (M€)	Observacions
Accés aeroport Prat fase 2	81	En construcció. Previsió final obres des-2022
Estació El Prat-AV	40	En projecte
Estació Aeroport de Girona	45	Estudi previ. Inclou accés a terminal
Estació Aeroport de Reus	70	Licitada any 2009 per 54 M€
<b>Total</b>	<b>236</b>	

Font: PTP



## Altres sistemes aeroportuaris de referència

**Tiempo de viaje y coste desde el aeropuerto hasta el centro de la ciudad**

	Precio del vuelo desde Madrid <sup>1</sup>	Tren		Metro		Autobús		Taxi	
		⌚	€	⌚	€	⌚	€	⌚	€
<b>Reino Unido</b>									
1 Edimburgo	164,00 € <sup>2</sup>	-	-	35 min	6,80 €	30 min	4,00 €	25 min	35,00 €
2 Londres Stansted	69,00 €	47 min	16,50 €	-	-	90 min	10,50 €	70 min	135,00 €
3 Londres Luton	117,00 €	40 min	21,00 €	-	-	35 min	5,00 €	30 min	90,00 €
4 Londres City	205,00 € <sup>3</sup>	22 min	6,50 €	-	-	-	-	35 min	35,00 €
5 Londres Gatwick	83,00 €	30 min	27,00 €	-	-	80 min	10,00 €	60 min	125,00 €
6 Londres Heathrow	129,00 €	15 min	29,00 €	55 min	7,75 €	60 min	6,00 €	60 min	75,00 €
<b>Alemania</b>									
1 Berlin-Tegel	144,00 €	-	-	35 min	2,70 €	-	-	26 min	26,20 €
2 Berlin-Schönefeld	165,00 €	-	-	40 min	3,30 €	-	-	31 min	40,30 €
3 Munich	105,00 €	45 min	10,80 €	-	-	30 min	10,50 €	35 min	64,20 €
<b>Itàlia</b>									
1 Roma	106,00 €	30 min	14,00 €	-	-	50 min	6,00 €	45 min	35,00 €
2 Milán Malpensa	106,00 €	45 min	12,00 €	-	-	45 min	10,00 €	45 min	90,00 €
3 Milán Linate	135,00 €	-	-	-	-	30 min	1,50 €	30 min	20,00 €
4 Florencia	172,00 € <sup>1</sup>	-	-	-	-	30 min	6,00 €	15 min	20,00 €
<b>Portugal</b>									
1 Lisboa	67,00 €	-	-	25 min	1,90 €	15 min	2,35 €	15 min	15,00 €
2 Porto	68,00 €	-	-	30 min	2,80 €	30 min	2,35 €	30 min	25,00 €
<b>Francia</b>									
1 Paris Orly	100,00 €	28 min	12,50 €	30 min	1,70 €	30 min	7,50 €	30 min	50,00 €
2 Paris Charles-de-Gaulle	114,00 €	35 min	9,75 €	-	-	50 min	11,00 €	26 min	60,00 €
3 Paris Beauvais-Tillé	84,00 €	-	-	-	-	75 min	17,00 €	90 min	150,00 €
4 Lyon	125,00 €	-	-	30 min	15,80 €	-	-	35 min	45,00 €
5 Marseille	140,00 €	20 min	5,30 €	30 min	15,80 €	25 min	8,20 €	25 min	50,00 €
<b>Finlàndia</b>									
1 Helsinki	186,00 € <sup>2</sup>	-	-	-	-	35 min	5,00 €	30 min	45,00 €
2 Oulu	378,00 € <sup>1</sup>	-	-	-	-	30 min	3,90 €	20 min	30,00 €

Cost AVANT Girona - Barcelona - Camp de Tarragona en funció del títol emprat (€/trajecte)

Tipus bitllet	GIR/BCN	CDT/BCN	Condicions d'ús
Tarjeta Plus	6,35	6,75	50 viatges en 6 mesos
Tarjeta Plus 10	7,13	7,61	10 viatges en 8 dies
Tarjeta Plus 10-45	11,31	12,03	10 viatges en 45 dies
Proposta tarifa tren/aeroport	12,50	12,50	Adquisició simultània amb bitllet d'avió
Tarifa anada i tornada	13,90	14,80	
Tarifa simple	17,40	18,50	

Font: PTP a partir de pàgina web RENFE

Temps de desplaçament entre  
Aeroport de Reus i Girona fins  
Barcelona- Sant en Alta Velocitat  
serà de **40-45 min**

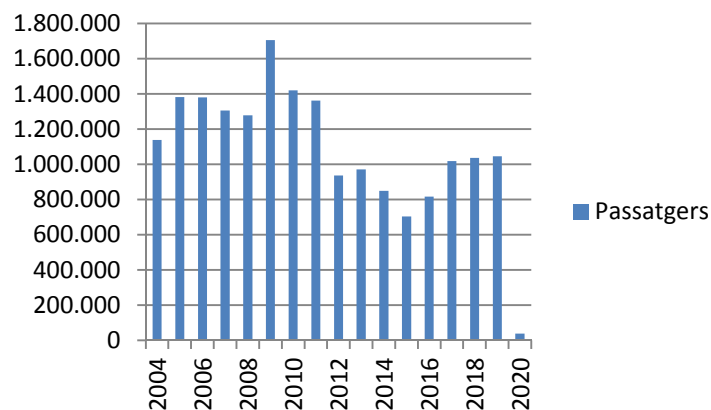
Font: PTP



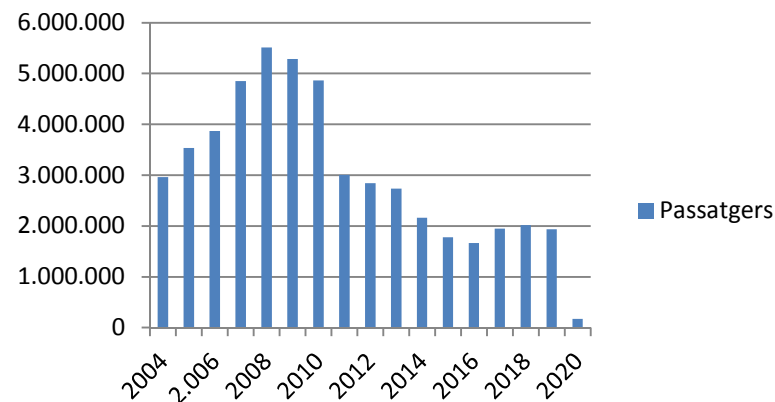
Existeix una relació directa entre l'ampliació de l'aeroport del Prat i la desertificació dels aeroports de Reus i Girona. Aena l'obvia, però les seves dades l'evidencien.

Existeix la possibilitat de desplaçar vols de curt radi a aquests aeroports i guanyar capacitat al Prat si Aena fa una política tarifària eficient.

### Evolució de passatgers a Reus



### Evolució de passatgers a Girona



Font: dades d'Aena



## Projecció sistema aeroportuari i ferroviari

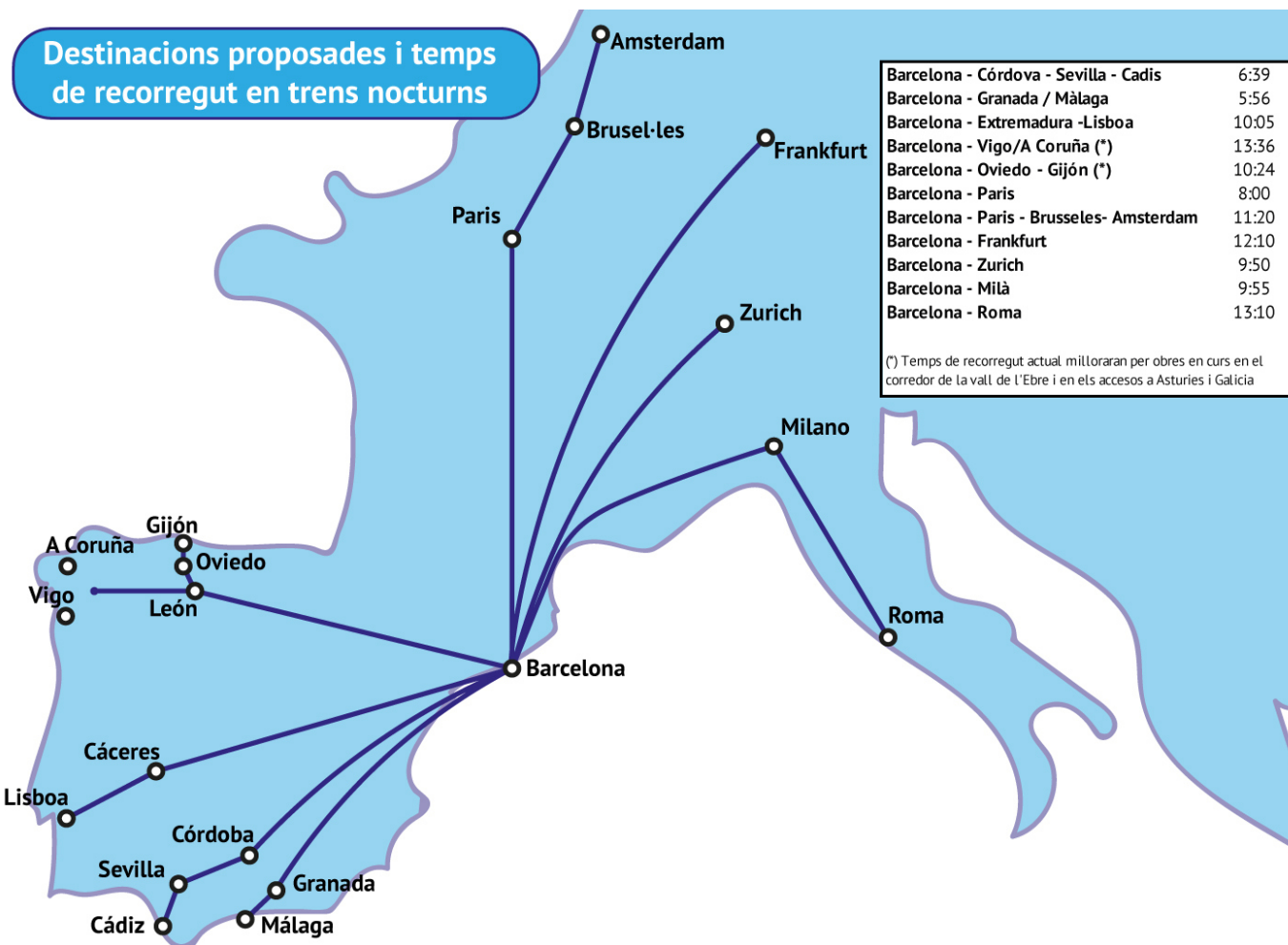


Font: PTP





## Projecció sistema aeroportuari i ferroviari



Font: PTP





## Interrogants

1. Quins són els models i nombre d'avions que no poden utilitzar la pista curta per fer l'enlairament?
2. Quin és l'estat de saturació de les terminals amb 55 milions de passatgers?
3. S'ha fet un estudi aeronàutic integrat que valori les millores que es podrien fer en operatives i camps de vol?
4. Quina seria la capacitat real de l'aeroport amb les millores operatives i de camp de vol avaluades mitjançant un estudi aeronàutic complert i transparent.
5. En termes aeronàutics, només es tenen en compte les operacions d'enlairament per valorar l'impacte que produeixen els avions WB o també l'impacte de quan aterren?
6. És real que, com afirmen algunes fonts coneixedores de l'operativa de l'aeroport, de les 344.563 operacions, tan sols 2.344 van necessitar la pista llarga?
7. Quantes avions WB han necessitat enlairar-se per la pista llarga durant el 2019?
8. S'ha fet una gestió dels slots que permeti descongestionar les hores puntes de l'aeroport?
9. S'ha valorat, com fa Heathrow, concentrar els vols WB en determinades franges horàries per no congestionar la resta d'hores?



Ajuntament del  
Prat de Llobregat

Aena vol un model en el qual tots els vols estiguin centralitzats a l'Aeroport Josep Tarradellas – Barcelona El Prat per **obtenir més benefici**

**El país necessita un model que no saturi més una àrea ja molt congestionada. Amb això s'intueix el poc interès d'Aena per millorar la gestió aeroportuària del Prat i fiar-ho tot a una **ampliació sense estudis previs rigorosos sobre la seva viabilitat ni impacte ambiental****



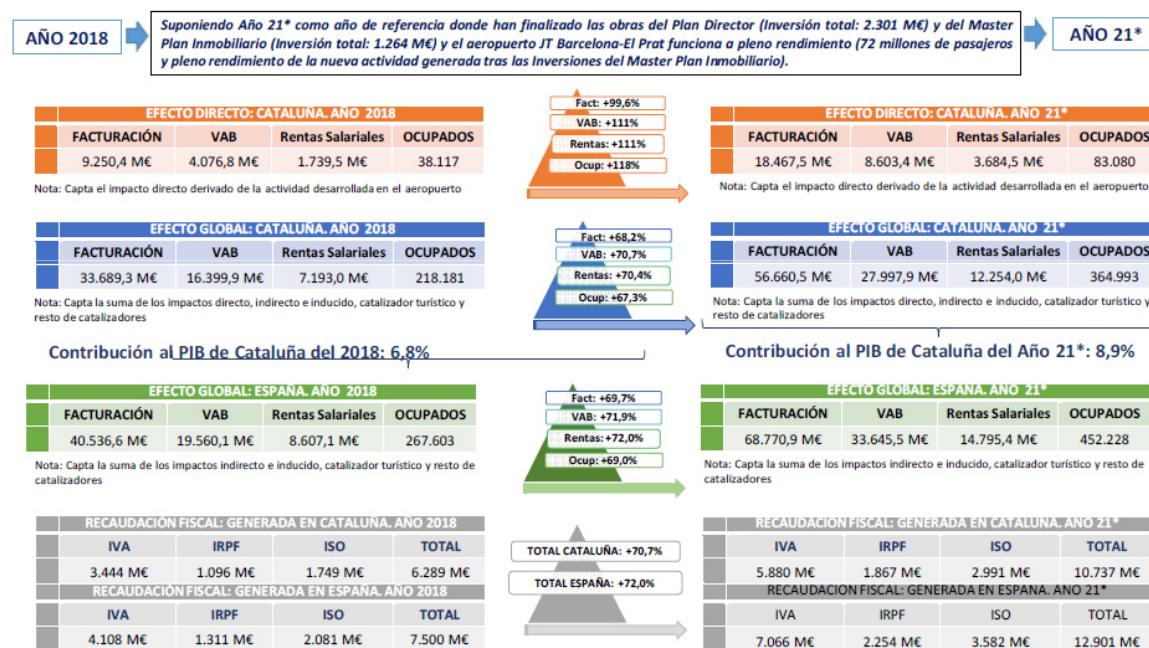


Impacto Económico del Aeropuerto JT Barcelona – El Prat



Figura .1. Resumen de la variación estimada del impacto económico del Aeropuerto JT Barcelona-El Prat entre los años 2018 (año de referencia del estudio de impacto de la parte B del presente informe) y un año hipotético 21\* (año hipotético en el que se supone que el Aeropuerto JT Barcelona-El Prat funcionaría a pleno rendimiento en términos tanto de su capacidad de movilización de pasajeros (72 millones) como de la nueva actividad generada tras las inversiones del Master Plan Inmobiliario).

**Inversión total prevista del Plan Director: 2.232,1 M€; Inversión total prevista por el Master Plan Inmobiliario: 1.264 M€ Σ 3.496,1M€**



EFECTE GLOBAL = 8,9 % - 6,8 % = 2,1 %

**INVERSIÓ = 3.496,1 M€**

**(DELS QUALS 272,6 M€ = AMPLIACIÓ 3ª PISTA)**

Fuente: Elaboración propia



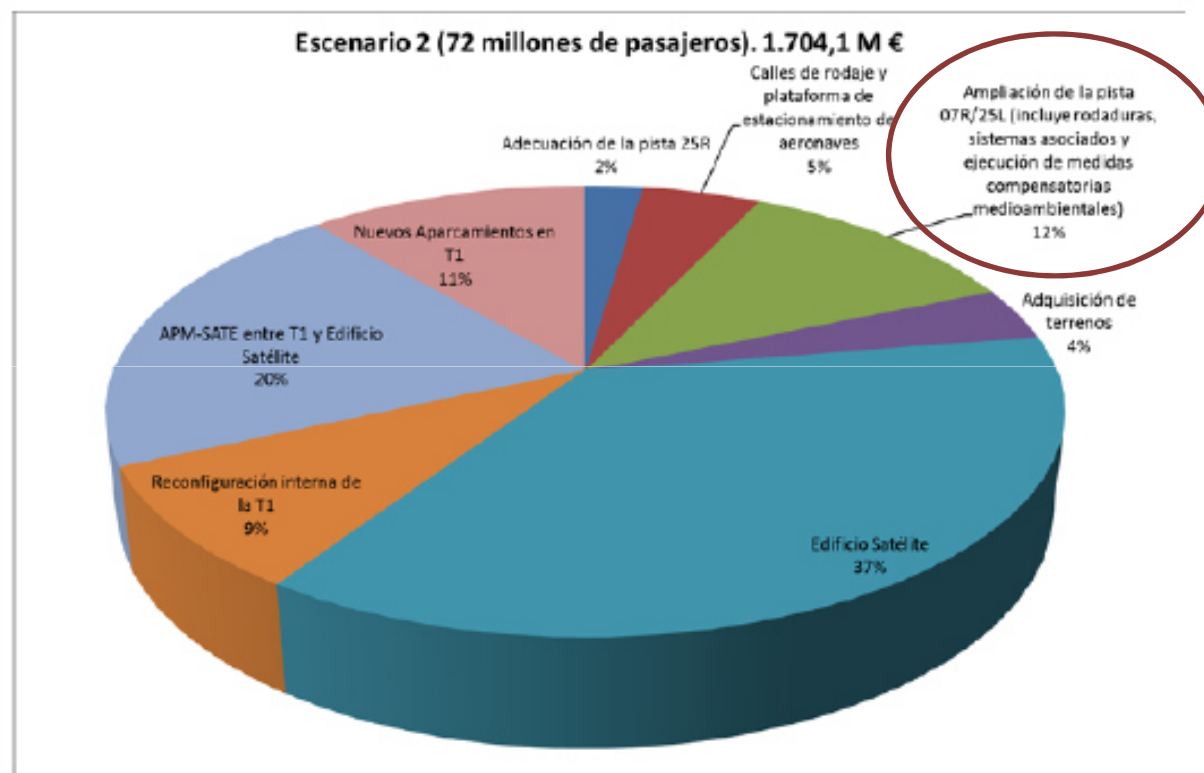
Tabla C.2.1c. Inversiones previstas en el Plan Director del Aeropuerto JT Barcelona-El Prat (segunda fase). Escenario de 72 millones de pasajeros.

<b>Actuaciones</b>	<b>Coste total</b>
<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>
<b>Estimación total de inversión</b>	<b>1.704,1 M€</b>

Font: Estudi de l'impacte econòmic de l'Aeroport de Josep Tarradellas Barcelona El Prat encarregat per Aena



Figura C.2.3. Distribución de las inversiones previstas del Plan Director (segunda fase). Escenario de 72 millones de pasajeros.

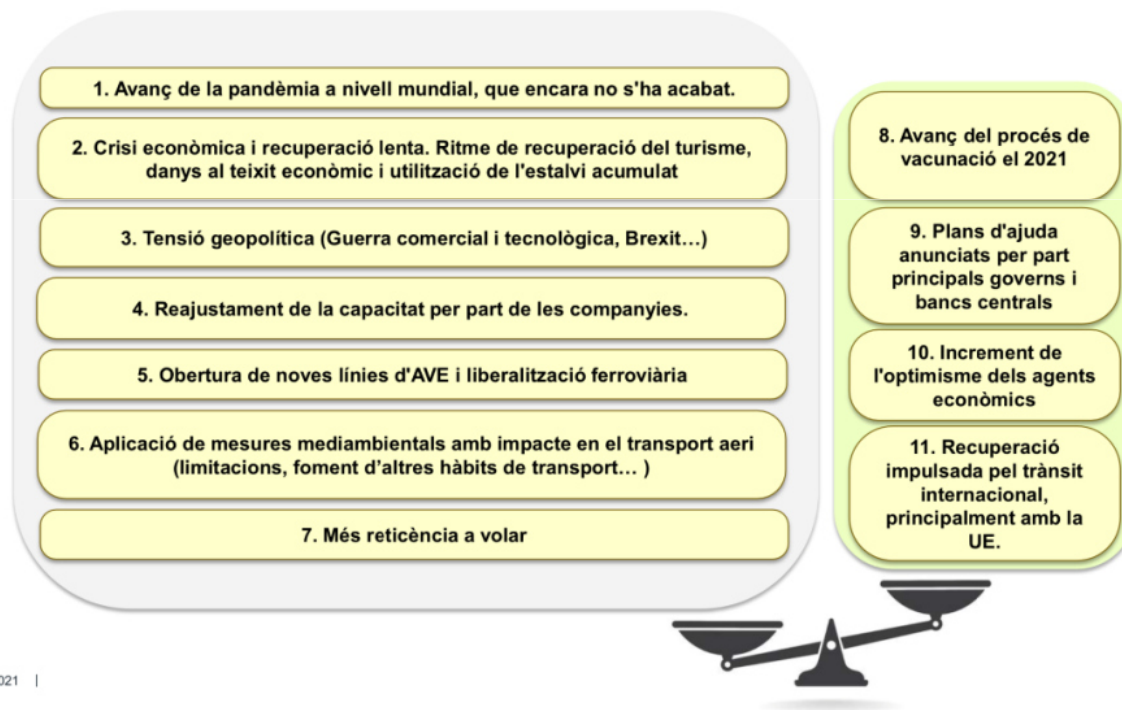


Font: Estudi de l'impacte econòmic de l'Aeroport de Josep Tarradellas Barcelona El Prat encarregat per Aena



## BALANÇ EMPRESA AEROPORTUÀRIA

### Principals incerteses, factors de risc i oportunitats





## BALANÇA

### BALANÇA DE PAÍS

### BALANÇ EMPRESA AEROPORTUÀRIA

1. Avanç de la pandèmia a nivell mundial, que encara no s'ha acabat.
2. Crisi econòmica i recuperació lenta. Ritme de recuperació del turisme, danys al teixit econòmic i utilització de l'estalvi acumulat
3. Tensió geopolítica (Guerra comercial i tecnològica, Brexit...)
4. Reajustament de la capacitat per part de les companyies.
5. Obertura de noves línies d'AVE i liberalització ferroviària
6. Aplicació de mesures mediambientals amb impacte en el transport aeri (limitacions, foment d'altres hàbits de transport...)
7. Més reticència a volar

8. Avanç del procés de vacunació el 2021
9. Plans d'ajuda anunciats per part principals governs i bancs centrals
10. Increment de l'optimisme dels agents econòmics
11. Recuperació impulsada pel trànsit internacional, principalment amb la UE.



Emergència climàtica real

Qualitat de vida i benestar

Requeriment de la Comissió  
Europea

Manteniment de la Biodiversitat

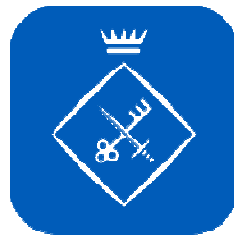
Equilibri territorial

Turisme de qualitat

Millores d'alternatives i sistemes  
aeroportuaris i ferroviaris en clau  
estratègica de país

Estudis d'optimització de recursos





Ajuntament del  
Prat de Llobregat