



L'Ajuntament del Prat reclama consultar ja a la UE si el projecte d'Aena d'ampliar l'aeroport en espais naturals s'ajusta a la normativa comunitària

L'Ajuntament del Prat considera que aquesta consulta s'ha de fer urgentment, abans de comprometre una inversió en un projecte que s'hauria de paraitzar si la UE el considera contrari a les seves directives ambientals.

El consistori lamenta que Aena no hagi presentat cap estudi que avaluï el seu projecte d'ampliació de la tercera pista, que suposa destruir 47 hectàrees de l'espai protegit de la Ricarda tot i l'advertència llançada per la Comissió Europea a l'Estat espanyol del passat mes de febrer, que li exigia millorar la protecció dels espais naturals del delta del Llobregat.

L'Ajuntament del Prat reclama que les administracions competents consultin a la Unió Europea si la proposta d'Aena d'ampliar la tercera pista de l'aeroport s'ajusta o no a la normativa comunitària. El consistori entén que no es pot incloure al futur pla d'inversions d'Aena un projecte que podria ser paraitzat posteriorment per la UE, per no complir les directives ambientals europees. Per això insta a fer aquesta consulta prèvia de forma urgent.

Així ho ha exposat avui l'alcalde del Prat, Lluís Mijoler, al final de la roda de premsa convocada per l'Ajuntament a la seu del Col·legi de Periodistes a Barcelona, per valorar el resultat de les primeres sessions de la taula sobre el futur de la infraestructura, que han tingut lloc aquest mes de juliol. Prèviament, el director d'Acció ambiental i energia i el gerent de l'Ajuntament del Prat, Joan Herrera i Ricard Fernández, respectivament, que han representat l'Ajuntament del Prat en aquesta taula, han exposat les raons tècniques per les quals el consistori no comparteix el projecte d'Aena, així com les alternatives que es podrien estudiar per descongestionar l'aeroport del Prat i descentralitzar les operacions aèries a Catalunya. També ha introduït l'acte la tinenta d'alcalde d'Acció ambiental i energia de l'Ajuntament del Prat, Anna Martín.

Els responsables de l'Ajuntament del Prat ha denunciat que, en aquestes taules, Aena ha continuat sense presentar un informe tècnic rigorós sobre la seva proposta i s'ha limitat a compartir presentacions genèriques i poc detallades. Tampoc no ha plantejat ni ha donat marge de temps suficient per estudiar les alternatives possibles per descongestionar l'aeroport del Prat. Per tot plegat, no s'ha generat el consens necessari per incloure al DORA, tal i com pretén Aena, l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport que comportaria la destrucció d'un dels espais més singulars i verges del Delta del Llobregat, la



llacuna de la Ricarda, que és un espai protegit per al qual la UE reclama una major i millor protecció.

Tot i l'advertiment que la Comissió Europea va llançar a l'Estat espanyol el passat mes de febrer per protegir millor els espais naturals del delta del Llobregat, Aena no ha desistit dels seus plans. En aquest sentit, els responsables de l'Ajuntament del Prat han destacat que s'està plantejat un nou projecte d'ampliació quan ni tan sol s'han complert les compensacions ambientals promeses arran de l'ampliació que es va acordar l'any 1999. Entre les mesures incomplertes, consten les aportacions d'aigua suficients a la llacuna de la Ricarda; la recuperació de la fauna als entorns de la Ricarda, del Remolar i del litoral; i la creació d'un corredor biològic entre la Ricarda i el Remolar, de 90 hectàrees. Paradoxalment, ara Aena planteja incorporar aquesta mesura com a compensació ambiental de l'ampliació de la tercera pista, quan es tracta d'una promesa ja realitzada després de l'ampliació acordada a finals dels anys 90.

Aquest és un dels motius pels quals els representants de l'Ajuntament del Prat denuncien que la proposta de compensació ambiental d'Aena a canvi de l'ampliació de la tercera pista és una fal·làcia. A més, la gran majoria de les 280 hectàrees que Aena inclou en la seva proposta de compensació ambiental ja estan incloses en la plantejada per la Generalitat de Catalunya als ens locals, en el context de resposta al requeriment europeu del passat mes de febrer. En aquella proposta de la Generalitat, es plantejava ampliar els espais protegits del delta del Llobregat de les 964 hectàrees actuals a 2.055 (+1.091). Doncs bé, tan sols 54,18 de les 280 hectàrees de compensació plantejades per Aena estan fora de la proposta de la Generalitat. Tenint en compte que l'ampliació de la tercera pista suposaria la destrucció de 47 hectàrees de l'espai protegit de la Ricarda, la proposta d'Aena no suposa una compensació significativa real.

Des de l'Ajuntament del Prat recorden que la destrucció d'aquest espai protegit comportaria danys irreversibles per al conjunt dels espais naturals del delta del Llobregat, o anirien en detriment de terrenys del Parc Agrari, com han indicat diversos experts. A més, recorden que l'ampliació a 70 milions de passatgers per al Prat proposada per Aena no és sostenible en un context d'emergència climàtica. Segons Barcelona Regional, només a l'àrea metropolitana aquest nivell de trànsit aeri suposaria l'emissió de 706.149 tones de CO₂ anuals, amb els conseqüents problemes per a la salut que això comportaria. Serien 181.563 tones de CO₂ més que l'any 2019, en un context de prepanidèmia.

En aquest context, l'Ajuntament del Prat considera que hi ha marge de temps per poder cercar la millor solució per al conjunt del país i no únicament per a Aena i per als fons d'inversió que representen el 49% de l'accionariat d'aquesta societat mercantil estatal. En aquest sentit, cal sospesar diferents factors socials, ambientals, econòmics i de rendibilitat i emmarcar el debat sobre el futur de l'aeroport en el de l'evolució que han de tenir les infraestructures de Catalunya per respondre a les necessitats socials.



Ajuntament del Prat de Llobregat

Entre les alternatives que es podrien estudiar citades pels responsables municipals i que s'han posat sobre la taula tècnica s'hi compten el reforç dels aeroports de Vilobí d'Onyar (Girona) i de Reus, per traslladar-hi operacions que actualment congestionen l'aeroport del Prat com els vols *low cost*, entre d'altres; la millora de les connexions ferroviàries i de l'alta velocitat entre aquests aeroports, el Prat, Barcelona i altres ciutats del país i la substitució dels viatges en avió pels trajectes en tren en recorreguts en què sigui possible per temps i distància. En aquest sentit, han recordat que, en diversos països i ciutats europees, com Alemanya o el Regne Unit, s'han començat a adoptar mesures en aquesta direcció.