

## **Joves Ecosocialistes reitera el seu rebuig a l'ampliació de l'Aeroport del Prat**

Davant la pressió exercida pel conseller delegat d'AENA, Maurici Lucena, i la demanda de 200 empresaris en favor de l'ampliació de l'aeroport del Prat, Joves Ecosocialistes reitera el seu rebuig a aquest projecte i dona suport a l'Ajuntament del Prat i al de Barcelona en la seva negativa. Ens sumem també a les reclamacions de les entitats en contra d'aquest projecte tal i com la plataforma Zeroport, Ecologistes en Acció, Fridays for Future, Greenpeace, l'Observatori del Deute de la Globalització o el Consell Nacional de Joventut de Barcelona, entre d'altres.

Per posar en context la magnitud del problema és important tenir en compte la capacitat aeroportuària del nostre país i contraposar-la als nostres veïns europeus. En el cas de Catalunya, els nostres tres principals aeroports (El Prat, Girona i Reus) tenen actualment una capacitat total de 65,2 M de passatgers anuals. En concret, l'aeroport de Barcelona té una capacitat de 55 M anuals, l'aeroport de Girona de 7,2 M anuals<sup>1</sup> (a més de la capacitat addicional prevista en els plans d'inversió vigents d'AENA) i l'aeroport de Reus de 3 M anuals (ampliat el 2010 després d'invertir 85 M EUR). Amb la proposta d'ampliació de l'aeroport del Prat, estariem parlant d'una capacitat total de 80,2 M de passatgers anuals. Els principals 'hubs' del continent europeu com Amsterdam i Frankfurt tenen al voltant d'uns 70 M de passatgers anuals; per tant, si es duguessin a terme els plans d'ampliació del Prat, estariem superant amb escreix la capacitat dels aeroports més transitats del continent europeu i de la resta del món. És a dir, estem parlant d'unes perspectives de creixement totalment desorbitades, basades en uns plantejaments obsolets, propis d'altres èpoques, en què no es té en compte l'impacte social i ambiental de les infraestructures.

La proposta d'AENA d'ampliació de l'aeroport del Prat parteix d'un model de desenvolupament caduc, contrari a les exigències de l'emergència climàtica que estem vivint. Calen alternatives que impliquin impulsar un model de mobilitat sostenible per al nostre país, fet totalment incompatible en fomentar encara més els desplaçaments altament contaminants i innecessaris, que és el que es promou amb l'ampliació de l'aeroport. No hem d'oblidar, a més, que l'ampliació proposada implica

---

<sup>1</sup>

<https://www.lavanguardia.com/vida/20180222/44976617819/luis-sala-director-de-laeroport-de-girona-a-mb-el-prat-formarem-una-de-les-millors-parelles-aeroportuaries-deuropa.html>

la destrucció d'espais naturals, agrícoles i patrimonials de gran valor ambiental, irremplaçables en una trama urbana amb gran pressió humana sobre el territori, com és el cas del Prat de Llobregat i del conjunt de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. També implicaria greus efectes en els ecosistemes locals, protegits dins del marc de la xarxa Natura 2000 de la Unió Europea, trencant el delicat l'equilibri del territori pressionat per les grans infraestructures presents com el port i l'actual aeroport. La Comissió Europea ja va advertir l'Estat espanyol amb una carta de requeriment on sol·licitava a les administracions competents que prenguessin totes les mesures pertinents per protegir el Delta del Llobregat, deixant molt clar l'impacte negatiu i incalculable del port i l'aeroport<sup>2</sup>.

Cal tenir present també que fa uns mesos un tribunal anglès va vetar l'ampliació de l'aeroport de Heathrow pel seu impacte ambiental, ja que el projecte no tenia en compte l'Acord de París.<sup>3</sup> Aquest cas també es podria donar a Catalunya, ja que, després de l'advertència de la Comissió Europea avisant de que no s'estan complint les mesures del Pla Delta, l'ampliació de l'aeroport podria no ajustar-se a la legalitat vigent. A més, cal tenir en compte que l'ampliació de la tercera pista, que suposaria la destrucció total l'estany de la Ricarda, una zona amb el valor ecològic per la concentració de diferents espècies d'aus, requeria de la seva descatalogització de la xarxa Natura 2000 per part de la Comissió Europea, un fet altament improbable tenint en compte els importants condicionants ambientals, el poc consens del territori i els precedents negatius pel que fa al compliment de les reparacions ambientals exigides en les anteriors ampliacions de l'aeroport del Prat.

Estem en un moment d'emergència climàtica on ens hem de replantejar les formes de produir, consumir i també de desplaçar-nos. El transport aeri representa al voltant del 30% de les emissions de CO<sub>2</sub> dins la Unió Europea i és el sector en què més han augmentat les emissions des de la dècada dels 90. La comunitat científica i prestigioses institucions internacionals ens donen un mandat clar: hem de reduir les emissions de CO<sub>2</sub> si volem evitar una crisi climàtica, de conseqüències devastadores. Acceptar que la única manera de generar riquesa en un territori és incrementant-ne l'explotació dels recursos, i més en una regió tant pressionada com l'Àrea Metropolitana, implica sobreexplotar les seves capacitats físiques i d'habitabilitat. També cal tenir en compte que el projecte en qüestió suposaria un increment del turisme de masses, totalment contrari al canvi de model productiu que necessitem. La perpetuació d'aquest model genera impactes ambientals i socials molt negatius, contraris a l'objectiu de mantenir la vida digna de la població i en la lluita contra l'emergència climàtica. L'aposta per una infraestructura ferroviària de qualitat, entenent-la com a columna vertebral del sistema de transport, hauria de ser la prioritat inversora si ens plantegem complir els objectius anteriorment mencionats.

---

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/spain/barcelona/news/press\\_releases/ip\\_21\\_441\\_ca](https://ec.europa.eu/spain/barcelona/news/press_releases/ip_21_441_ca)

<sup>3</sup> [https://elpais.com/sociedad/2020/02/27/actualidad/1582798774\\_550030.html](https://elpais.com/sociedad/2020/02/27/actualidad/1582798774_550030.html)

A més, també permetriar dotar-nos d'una mobilitat més justa i democràtica, així com territorialment cohesionada. En aquest sentit, promocionar els aeroports de Girona i Reus com a part d'una xarxa coordinada junt amb l'aeroport del Prat, s'alinearia amb l'objectiu de cohesionar el territori, a més d'amortitzar aquestes dues instal·lacions, que romanen infrautilitzades des de fa anys.

Per aquests motius, Joves Ecosocialistes manifesta:

1. El rebuig a la proposta d'ampliació de la tercera pista de l'aeroport perquè suposaria la destrucció de l'espai natural de la Ricarda, un desastre natural, agrícola i patrimonial sense pal·liatius.
2. La necessitat d'instar a AENA a abandonar unes polítiques de creixement il·limitat que no obeeixen ni a l'actual context de crisi climàtica, ni al model de ciutat que persegueixen els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, ni al sentit comú del segle XXI, ni molt possiblement s'ajusten a les normatives europees.
3. La seva negativa d'ampliar l'aeroport del Prat amb la terminal satèl·lit, la qual només fomentaria més transport aeri i, per tant, no contribuïria a cap dels compromisos internacionals que haurien d'aplicar-se a Catalunya per a fer front a la crisi climàtica i ecològica: ni l'Acord de París ni l'Agenda 2030.
4. La necessitat de treballar en xarxa per unir els aeroports de Catalunya i fer un veritable sistema aeroportuari coordinat que no estigui centrat únicament en l'aeroport de Barcelona i en què es prioritzi l'accessibilitat en ferrocarril.
5. La reclamació d'eliminar els vols de curt radi, substituïnt-los pel tren, el mitjà de transport que genera menys emissions de CO<sub>2</sub>.
6. L'exigència a l'Estat espanyol i a la Generalitat de Catalunya a fer un replantejament del transport públic a nivell de país per tal que la ciutadania pugui disposar d'una infraestructura pública de transport col·lectiu, on s'hi ha d'incloure l'aposta per la intermodalitat, els trens nocturns i altres dotacions de qualitat.
7. La necessitat que la Unió Europea aposti per un pla ferroviari que connecti el continent, acabant de relligar les xarxes d'alta velocitat nacionals, amb especial èmfasi en la dotació de trens nocturns internacionals, com a mesura per disminuir el nombre de vols i facilitar el canvi cap a una nova manera de viatjar.
8. La reclamació que l'Estat espanyol desenvolupi d'una vegada per a totes, i conjuntament amb la Generalitat de Catalunya i la Unió Europea, el Corredor del Mediterrani, adaptant-lo a les necessitats actuals.
9. L'evidència que els grans projectes faraònics basats en els combustibles fòssils, com el de l'ampliació de l'aeroport del Prat, no s'adeqüen a les necessitats de la població en un moment d'emergències múltiples i, per tant, hi ha la necessitat que les iniciatives privades se supeditin a les necessitats presents de la gestió aeroportuària.

**Resolució: Joves Ecosocialistes reitera el seu rebuig a l'ampliació de l'Aeroport del Prat**

5 de juny de 2021

Pàg. 3

10. El manteniment de la inversió de 1.700 MEUR a Catalunya inicialment assignada a AENA per part del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA) però adreçada a complir amb els punts anteriors, amb l'objectiu de potenciar aquelles infraestructures alineades amb l'agenda verda, especialment en l'ampliació i millora de l'accessibilitat de la xarxa de ferrocarril, potenciant la intermodalitat amb tots els mitjans de transport, especialment aquells menys contaminants com la bicicleta.