

EMERGÈNCIA

Suplement informatiu sobre el projecte d'ampliació de l'aeroport de Barcelona-El Prat

Tardor 2021
50.000 exemplars



L'aeroport que es menja el delta



Aena i els governs de l'Estat espanyol i de la Generalitat de Catalunya acorden una nova ampliació de l'aeroport del Prat, amb greus impactes ecològics, un increment d'emissions de gasos d'escalfament global i consolidant el model de monocultiu turístic

GUILLE LARIOS @La_Directa

“**D**e les llacunes del delta del Llobregat se n'ha perdut gran part. Encara en queden alguns elements que, si fòssim un país avançat, conservariem curosament. Però en un país subdesenvolupat i matusser com és el nostre, estan exposats a una destrucció total”. Ho deia fa més de quaranta anys el doctor Oriol de Bolòs, reconegut geobotànic català que des de 1950 va publicar diversos llibres on inventariava la flora del delta del Llobregat. Les seves paraules segueixen vigents el dia d'avui. El delta és un espai natural que pateix greus atacs ecològics fruit de la urbanització i l'agressivitat de les infraestructures faraòniques que l'envolten -desalinitzadora, depuradora, el polígon industrial de la Zona Franca o nombroses carreteres. Però en aquest llistat d'amenaques destaquen el port de Barcelona i l'aeroport del Prat -tots dos pendents ara de noves ampliacions- com a infraestructures que, conjuntament, emeten 12,8 milions de tones de CO₂ cada any (quatre vegades les emissions que produeix la ciutat de Barcelona).

L'àrea més afectada pel pla d'ampliació està protegida mediambientalment en el marc de la Xarxa Natura 2000

A la destrucció d'ecosistemes s'hi afegeix un context de crisi climàtica mundial “irreversible” i “extrema”, segons les conclusions del sisè informe del Grup Intergovernamental d'Experts sobre el Canvi Climàtic, vinculat a les Nacions Unides, que reclama canvis i reformes estructurals urgents en la política d'emissions de gasos d'efecte hivernacle. També ho han reflectit l'Acord de París a escala mundial (2015) i les successives declaracions d'emergència climàtica del govern autonòmic català (2019), del govern de l'Estat espanyol (gener de 2020) o de la ciutat de Barcelona (2020). De fet, les previsions científiques alerten que les pistes de l'aeroport del Prat seran envaïdes per les aigües del Mediterrani d'aquí a cent anys, si no es reverteix la creixent desfeta dels gels de l'Àrtic i de Groenlàndia.

Però els missatges d'alarma sembla que no han arribat a certes elits polítiques i econòmiques. En ple mes d'agost, després d'un seguit d'exigències per part de grups de pressió mediàtics i empresarials catalans (capitanejats per la patronal Foment del Treball o el Grupo Godó), el vicepresident del govern català, Jordi Puigneró (Junts), la ministra espanyola de Transport, Mobilitat i Agenda Urbana, Raquel Sánchez (exalcaldessa de Gavà pel PSC) i el president d'Aena, Maurici Lucena (PSC), acordaven desbloquejar 1.700 milions d'euros per ampliar la

capacitat de passatge de l'aeroport del Prat, obrir la porta a l'ampliació de la tercera pista i la construcció d'una terminal satèl·lit i incrementar així l'arribada de més vols intercontinentals. Les seves previsions apunten al fet que es passaria dels 55 als 70 milions de passatgers anuals (Salvador Illa, cap dels socialistes catalans, ha arribat a parlar de cent milions) i la creació de 365.000 nous llocs de feina directes i indirectes. Una dada sorprenent i que, en cas de confirmar-se, pràcticament faria desaparèixer l'atur a Catalunya, que amb dades del mes d'agost se situava en 408.000 persones registrades a les oficines de Treball.

Més enllà de les contrapartides, la certesa és que l'ampliació de la tercera pista suposaria un cop letal per a la llacuna de La Ricarda, un antic braç del riu Llobregat i un dels paratges més verges del delta, salvaguardat per diverses figures de protecció mediambiental dels àmbits català, estatal i europeu.

FORMIGÓ CONTRA NATURA

Per fer possible l'aterratge i enlairament de més vols s'ompliria de formigó un paratge amb un hàbitat únic de flora i fauna; una zona d'especial protecció per a les aus inclosa dins de la Xarxa Natura 2000, per a la preservació i conservació dels hàbitats i les espècies dels espais naturals. “És una petita selva, un dels espais amb més densitat de biodiversitat de la península”, diu José García, vicepresident de l'entitat per a la defensa, l'estudi i la conservació del patrimoni natural Depana. Després del de l'Ebre, el del Llobregat és el segon sistema deltaic més important de Catalunya, amb una superfície de 97 quilòmetres quadrats i amb 23 quilòmetres de línia costanera que inclouen zones humides de la desembocadura del riu, llacunes, pinedes, platges i aigüamolls. A més, és una zona estratègica

Jordi Puigneró (Junts) i Raquel Sánchez (PSC) desbloquegen 1.700 milions d'euros d'Aena per fer créixer l'aeroport

per a la protecció de les aus -més de 360 espècies diferents-, ja que funciona com a punt de descans, alimentació i nidificació en la ruta migratòria que uneix Àfrica i Europa. També suposa una de les zones de la Península amb més densitat de biodiversitat amb fins a 4.000 espècies d'invertebrats i fongs.

Visiten regularment el delta l'alumnat d'escoles que s'acosten a passar un dia a la natura i aprendre de flora i fauna, ciclistes, corredors, banyistes, excursionistes i passejants que gaudeixen dels seus itineraris d'interès natural, paisatgístic i patrimonial. També s'hi allotja una important activitat agrícola i ramadera, vertebrada dins del Parc Agrari del



Baix Llobregat, una infraestructura fonamental de la sobirania alimentària de Barcelona i Catalunya.

Milers de persones viuen, gaudeixen i treballen cada dia en aquest tresor de la biodiversitat ocult i fràgil. María José Albaladejo, gerent del Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del delta del Llobregat denuncia que “avui dia, la zona s'aguanta ‘amb pinces’ i molt precàriament. Per això, abans de parlar de l'ampliació de la tercera pista, cal fer un estudi d'impacte acumulat de totes les infraestructures que hi ha en el delta”. Unes reflexions que comparteix Antònia Casellas, del grup de recerca INTERFASE del departament de Geografia de la UAB: “És impossible saber com pot afectar l'ampliació a la resta d'infraestructures i municipis de l'entorn costaner davant els possibles efectes de la pujada del nivell de mar i les llevantades”.

OPOSICIÓ I MOBILITZACIONS

“Enmig de l'emergència climàtica i amb l'activitat aeroportuària en crisi, està clar que aquest no és un projecte d'interès general. El que hi ha són in-



El soroll constant dels avions trastorna la vida dels ocells a les aigües del Braç de la Vidala, al terme municipal de Viladecans / SIRA ESCLASANS @siraesca

teressos de grans empreses constructores d'infraestructures i de l'accionariat d'Aena, una empresa en mans de fons d'inversió". Ho diu Pere Bonet de Ni un pam de terra, una plataforma veïnal del Prat de Llobregat per la defensa del territori. Aquesta forma part de Zeroport, un espai reivindicatiu on s'integren entitats veïnals i ecologistes que reclamen el decreixement del port i l'aeroport. Entre les quals trobem Rebel·lió o extinció, Ecologistes en acció, Depana, Prou soroll! o l'Assemblea de barris pel decreixement turístic (ABDT). Juntament amb la Xarxa per la justícia climàtica han cridat a la mobilització.

"Fa més de dos anys que ens preparam, des que es parlava de l'ampliació del port per la nova terminal de creuers i per allotjar supervaixells de càrrega", explica Ariadna Cotén, de Zeroport.

També hi dona suport Stay Grounded (en anglès, "queda't a terra"), una aliança internacional de 160 iniciatives que lluiten contra la construcció o ampliació d'aeroports d'arreu del món. En paral·lel, fins a 120 organitzacions socials, veïnals, de la pagesia i ecologistes reclamen als governs espanyol

i català que cancel·lin el projecte pel seu cost en la biodiversitat i la salut de les persones i per l'escenari de crisi energètica i de l'aviació. Demanen que es prioritzin modes de transport més utilitzats pel conjunt de la població i més sostenibles, com el ferroviari.

Des de l'àmbit institucional, els ajuntaments de Barcelona, Viladecans, Gavà o el Prat de Llobregat han aprovat declaracions institucionals que s'oposen a l'ampliació. També ho va fer el Parlament de Catalunya el 13 de juliol de 2020, amb els vots favorables d'En Comú Podem, PP, PSC, ERC, Junts i la CUP, però en aquest cas, el text de la resolució s'oposava a "una ampliació del Prat que causi un augment il·limitat de viatgers i impacte ambiental". Es desprèn del seu posicionament actual que cada partit en va fer una interpretació ben diferenciada.

INCOMPLIMENTS I IRREGULARITATS

Aena assegura que compensarà la part afectada per l'allargament de la tercera pista en una proporció d'u a deu. Això vol dir compensar cada hectàrea perduda de zona protegida de La Ricarda

per deu hectàrees de nova superfície protegida, que es requalificarien com a espai natural i que sortirien d'una altra part del delta de Llobregat, probablement de zones agrícoles.

Però aquesta promesa s'emmarca en una llarga trajectòria d'irregularitats i d'incompliments. Fins i tot la Comissió Europea ha obert dos procediments d'infracció contra l'Estat espanyol per deixadesa en la preservació del delta del Llobregat i pels incompliments en la darrera ampliació de l'aeroport.

Centenars d'entitats agrupades a Zeroport i a la Xarxa per la Justícia Climàtica s'hi oposen i criden a la mobilització

L'any 2006, els 54.000 metres quadrats del paratge natural de Can Sabadell, catalogat com a Zona d'Especial Protecció Ambiental ZEPA i que havien de ser un corredor biològic, van acabar convertint-se en tres pàrquings de ciment per a auto- ➤



► busos i taxis. Sense avaluació ambiental, ni comunicació a les autoritats europees. El compromís per al desenvolupament de la T1 també obligava a traslladar espècies protegides de la zona, així com a habilitar nous hàbitats per amortitzar-ne els destruïts. Però en aquests quinze anys tot ha anat en direcció contrària i ja s'ha constatat una disminució d'un 70% d'aus d'espècies protegides. “Hi ha hagut alteracions sobre els aqüífers de la zona, i el mateix es podria dir sobre la il·luminació, que tampoc es va avaluar bé a la T1 ni en els seus impactes sobre El Remolar. Una nova terminal produiria sinèrgies imprevisibles”, preveu l'ecologista José Garcia.

Per complir els requeriments d'Europa en relació amb les afectacions mediambientals per les anteriors ampliacions, la Generalitat de Catalunya va proposar que els espais protegits del delta passessin de les 964 hectàrees actuals fins a les 2.055. Aquest creixement de la zona de protecció a requeriment de la Comissió

El 70% dels terrenys que Aena proposa protegir a canvi d'allargar la tercera pista s'haurien d'haver protegit fa quinze anys

Europea deixa poc marge per a noves compensacions. Es dona la paradoxa que el 70% de les zones de compensació que ara proposa Aena a canvi d'allargar la tercera pista coincideixen amb les que haurien d'estar compensades. Un atzucac de difícil resolució.

En aquest sentit, la gerent del Consorci, María José Albaladejo, afegeix: “Les mesures compensatòries tenen l'objectiu de mantenir la biodiversitat i la coherència d'aquest espai natural, o fins i tot millorar-lo. Però amb el temps hem vist que les compensacions relacionades amb l'anterior ampliació no han estat ben aplicades, o són insuficients”. I posa èmfasi en el fet que “nosaltres hem anat amb propostes i alternatives, però des de l'aeroport no tenen interès, tenen una visió prepotent de la seva activitat i ens tracten amb menyspreu”.

Més turistes, més diners

Organitzacions patronals, polítics en actiu o recol·locats en consells d'administració, grups d'influència i mediàtics, hotelers i agents immobiliaris aposten per l'ampliació

G. L. @La_Directa

Aena (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) és una empresa publicoprivada que gestiona 45 aeroports de l'Estat espanyol i és la principal impulsora de l'ampliació de l'aeroport del Prat. La societat és propietat en un 51% de l'entitat pública ENAIRE i el 49% restant es troba en mans privades, sobretot d'entitats financeres i de grups d'inversió. A la pràctica, això implica que l'empresa ha de rendir comptes davant dels seus accionistes.

I com ho fan? Com més viatgers hi ha a l'aeroport del Prat, més ingressos en tarifes aeroportuàries i més repartició de dividends per l'accionariat. Aquestes tarifes són les contraprestacions que Aena rep de les aerolínies per cadas-

Acte conjunt de la cúpula de l'empresariat català el 2 de juny a la seu d'Esade de Barcelona / ARXIU DIRECTA



'SOSTENIBLE' I 'VERD', PARAULES TRAMPA DE LES RODES DE PREMSA



Raquel Sánchez, ministra espanyola de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana / ARXIU DIRECTA

“L'aeroport més verd d'Europa”, “un aeroport sostenible”, “amb zero afectacions”, que “compleix les reglamentacions ambientals”, “totes aquestes inversions que venen gràcies a l'aeroport, realment preferiu que no vinguin? De què voleu que treballin els vostres fills d'aquí a uns anys?”. Aquestes han estat algunes de les frases més sonades que han pronunciat polítics catalans com Pere Aragonès, Jordi Puigneró o Joan Canadell en rodes de premsa o a les xarxes socials, fent equilibris per justificar una ampliació que arriba enmig de l'emergència climàtica i després d'haver signat compromisos i acords ambientals d'abast internacional.

La nova ministra espanyola de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, Raquel Sánchez, també va ser una de les primeres persones a felicitar-se a les seves xarxes socials per l'acord d'ampliació entre el govern i el gobierno, després d'una reunió on ella mateixa estava a la taula negociadora.

Sánchez també és secretària d'Estratègia i Clima de l'executiva del PSC, un càrrec que compaginava, des de l'any 2014, amb el d'alcalde de Gavà. De fet, el ple del seu ajuntament va criticar la falta de planificació i la poca concreció d'Aena respecte del projecte d'ampliació del Prat, unes crítiques fetes només tres dies després que abandonés el càrrec d'alcalde i fos nomenada ministra.

Com a alcaldessa de Gavà, el món ecologista de la zona la recorda per haver avalat el Pla de Ponent, un macroprojecte urbanístic que pretén urbanitzar gairebé 200 hectàrees de l'últim espai natural, forestal i agrícola entre Castelldefels i Gavà. Aquesta zona és un reservori de flora i fauna i un connector ecològic entre els espais protegits del Garraf i els del Parc Agrari del Baix Llobregat. El pla preveu la construcció de 4.968 habitatges, equipaments públics i xarxes viàries. El fons d'inversió Kronos Homes, amb seu a Luxemburg, ha adquirit el 50% dels terrenys privats edificables i vol iniciar el desenvolupament de la resta dels terrenys.

A retruc de les protestes de la Plataforma Salvem el Calamot - No al Pla de Ponent, Sánchez va cancel·lar el Consell Municipal de Medi Ambient, acusant les entitats ambientals de “no conèixer” la realitat. Jaume Grau, d'Ecologistes en acció al Baix Llobregat ho explica: “Tenim un moviment ecologista molt combatiu i organitzat que sempre ha contestat els plans d'agressions urbanístiques, com l'abocador del Garraf. Sánchez va cancel·lar el Consell perquè donem molta guerra i perquè encara que ella digui que busca el consens i el diàleg, només vol parlar amb els seus. Com ha fet amb l'ampliació. No s'ha reunit ni ha escoltat a ningú, només al govern”.

cun dels serveis de la seva xarxa d'aeroports. L'import total que rep, per tant, va relacionat amb el volum del passatge previst. Es calcula que amb l'ampliació s'arribarà fins als 70 milions, segons les projeccions del Document de Regulació Aeroportuària 2022-2026.

A més d'aquestes tarifes, l'augment de beneficis també es vol aconseguir amb altres serveis turístics associats com la pernoctació, els àpats o els vehicles de lloguer. Aquesta partida d'ingressos

Els fons d'inversió immobiliaris aposten per una major arribada de turistes, que ahora farà incrementar el seu negoci hoteler

comercials va suposar per Aena més de 250 milions d'euros en l'exercici del 2018.

“Cal satisfer l'accionariat privat d'Aena. L'activitat aeroportuària està en crisi i les expectatives són molt incertes per al sector de l'aviació. Per això aquesta ampliació; volen aturar el pànic del sector financer i vendre als inversors alguna cosa atractiva”, assenyala Pere Bonet de Ni un pam de terra.

Maria Garcia, de la plataforma Zeroport, denuncia que la gestora aeroportuària “fa una projecció de trànsit irreal per acontentar accionistes i perquè no marxin. És una forma de rescat encobert”.

Alguns dels grans accionistes d'Aena són el fons d'inversió britànic The Children's Investment Fund Management (11%) o el fons voltor BlackRock Inc (3%) -fundat pels creadors del fons immobiliari Blackstone. També hi trobem la tercera gestora de fons de pensions més important del món, Capital Research and Management Company, amb un 3,3% o el Deutsche Bank, amb un 4,4%.

EL PODER DE SEMPRE

La fotografia més completa dels favorables a l'ampliació és la que es va poder fer el passat mes de juny a l'auditori d'Esade, en una posada en escena que pretenia pressionar l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. En total, hi eren presents 175 entitats, empreses, patronals i lobbies econòmics que representen el més selecte de l'empresariat català i que consideren “imprescindible”, “urgent” i “inajornable” el projecte d'ampliació. Entre elles destaca la patronal d'empresaris catalans Foment del Treball i el seu

president, Josep Sánchez Llibre, exdiputat d'Unió Democràtica.

A l'acte també hi havia representants del Mobile World Congress, d'Esade, el RACC, la Cambra de Comerç, el Cercle d'Economia, Port Aventura, Vueling, Rakuten -patrocinador del Futbol Club Barcelona-, Mercadona, l'ETT Randstad, el fabricant automobilístic SEAT o la suministradora Agbar. Hi havia empreses que cotitzen a l'Ibex-35, com Repsol o Naturgy i dos grups bancaris: CaixaBank i el Banc Sabadell. També, dos gegants farmacèutics, Almirall i Grífols, la Cambra Oficial de Contractistes d'Obres de Catalunya i l'Agrupació de Fabricants de Ciment de Catalunya. I per descomptat el Grup Godó, que s'ha encarregat que el diari La Vanguardia hagi publicat durant tot l'estiu reportatges i continguts patrocinats favorables a l'ampliació.

Alguns d'aquests grups també van estar presents a la “demostració de força” empresarial del mes de març a l'estació del Nord de Barcelona. En aquella ocasió s'hi van aplegar per demanar al govern i a la resta d'administracions una resposta “sense complexos” als disturbis originats arran de l'empressonament del raper Pablo Hasél.



UN CONSELL D'ADMINISTRACIÓ AMB INTERESSOS IMMOBILIARIS I FINANCERS



MAURICI LUCENA

President d'Aena. Fou la mà dreta del ministre Miguel Sebastian durant el govern de Zapatero i és exdiputat del Parlament de Catalunya pel PSC. També va ser conseller de cinc societats immobiliàries del Banc Sabadell i apoderat del fons d'inversió Neotec Capital Riesgo.



AMANCIO LÓPEZ SEIJAS

Membre de la junta rectora del Gremi d'Hotels de Barcelona, així com fundador i president d'Hotusa, un dels principals grups hotelers de l'Estat espanyol. Gestiona 200 hotels per mitjà de les marques Eurostars i Exe. Conegut com “l'Amancio dels hotels”.



ANGÉLICA MARTÍNEZ ORTEGA

Secretària General Tècnica del Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana del govern PSOE-Podemos. Va ser membre dels consells d'administració de CETARSA (indústria del tabac de titularitat pública) i de la fallida Rumasa de José María Ruiz Mateos.



LETICIA IGLESIAS HERRAIZ

Consellera Independent de Lar España Real Estate SOCIMI S.A., una societat d'inversió immobiliària participada per alguns dels fons d'inversió i financers més importants del món, com PIMCO o Franklin Templeton. També és consellera d'Acerinox.



JOSEP ANTONI DURAN I LLEIDA

Exlíder d'Unió Democràtica i exvicepresident de la Generalitat de Catalunya. Es va incorporar a Aena després de l'acord entre Miquel Iceta (PSC) i Ramon Espadaler (Units per Avançar) a les llistes electorals del 2017 al Parlament de Catalunya.



CHRISTOPHER HOHN

Administrador del fons d'inversió britànic The Children's Investment Fund Management (posseeix l'11% de les accions d'Aena). Va invertir en centrals nuclears al Japó i va estar involucrat en la fallida especulativa del banc neerlandès ABN AMRO.



JUAN RÍO CORTÉS

Director gerent de la consultora estatunidenca FTI Consulting, als Estats Units. Va ser president de la multinacional Delta Partners Corp (empresa de tecnologia, mitjans i telecomunicacions) i director de la seva oficina a Silicon Valley.



IRENE CANO PIQUERO

Directora General de Facebook a l'Estat espanyol i Portugal. És la responsable d'estratègia de Facebook, Instagram i Whatsapp en aquests territoris. Anteriorment, havia treballat a Google, Yahoo i Orange.

La lletra petita del projecte

G. L. @La_Directa

L'aeroport del Prat va tancar l'any 2019 amb un rècord de 52,6 milions de passatgeres. Va ser l'últim registre abans de la pandèmia, que va comportar una davallada del 70 % de les operacions. El mes de juliol d'aquest 2021 s'havia recuperat un 43 % del passatge i l'agost un 59 %, respecte de les dades anteriors a la COVID-19. Segons el document de desenvolupament de l'aeroport del Prat, presentat per canals interns d'Aena, es calcula que la recuperació dels nivells de trànsit de 2019 arribarà entre 2025 i 2026. L'objectiu de l'ampliació és incrementar els 52 milions de passatge actual i arribar fins als 70 milions i passar del 8% de vols intercontinentals actuals fins al 15%.

Aena té previst invertir-hi 1.700 milions d'euros. Després, s'haurà d'aprovar un nou pla director per a donar cobertura a les obres (nova terminal satèl·lit, connexió subterrània amb la T1, camp de vols...) que es calcula que puguin començar l'any 2025. Finalment, fer un procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica del pla director, que pel fet d'afectar la Xarxa Natura 2000 haurà de rebre l'aprovació de la Comissió Europea.

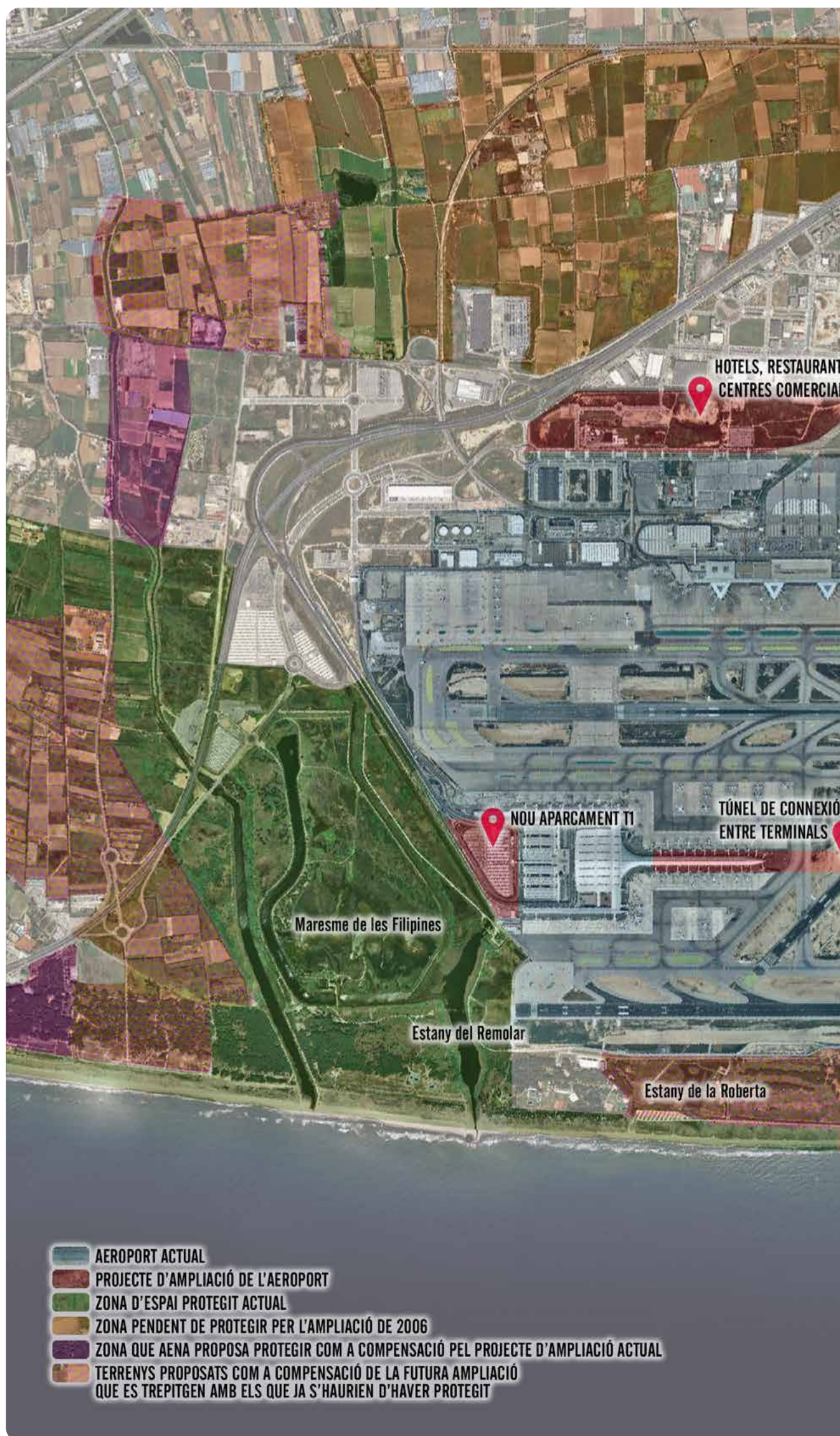
“Durant aquest procés és indispensable el màxim suport per aconseguir el consens favorable de les institucions implicades i de l'opinió pública”, ressaltava Aena en un comunicat. I no han perdut el temps. Segons consta al seu portal de contractació, l'operador ha adjudicat per 98.500 euros aquesta tasca a l'empresa Atrevia, que hauria de fer una “planificació amb relació a mitjans de comunicació, identificació d'organitzacions i institucions d'interès i líders d'opinió”.

CENTENARS DE METRES NOUS DE PISTA

El projecte d'Aena pretén ampliar la tercera pista de l'aeroport, que corre paral·lela al mar i es troba entre els estanys del Remolar i la Ricarda. Va ser construïda fa quinze anys i mesura 2.660 metres de longitud i 60 d'ample. La proposta de l'operador és ampliar-la 740 metres, en lloc dels 500 metres que s'havien dit d'entrada, i arribar fins als 3.400 metres que permeten operar a les grans aeronaus. José García de Depana, alerta que, més enllà de l'ampliació estricta de la pista, que impactaria a La Ricarda, “s'haurien de fer carreteres de circumval·lació, infraestructures de ràdio control, d'il·luminació, de control d'ocells (mitjançant llums, sons de dispersió, falcons caçadors...) o controls d'alçada de massa forestal (que impliquen tallar arbres dels voltants)”. I com a exemple, denuncia que, “amb total impunitat, 20.000 pins van ser talats el 2004 en la construcció de la tercera pista”.

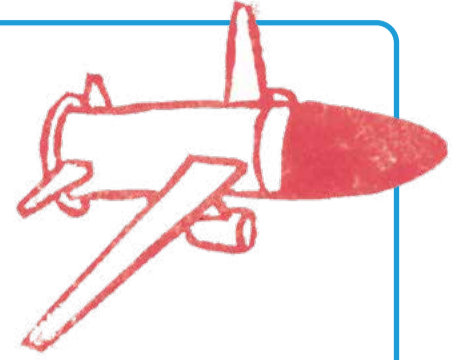
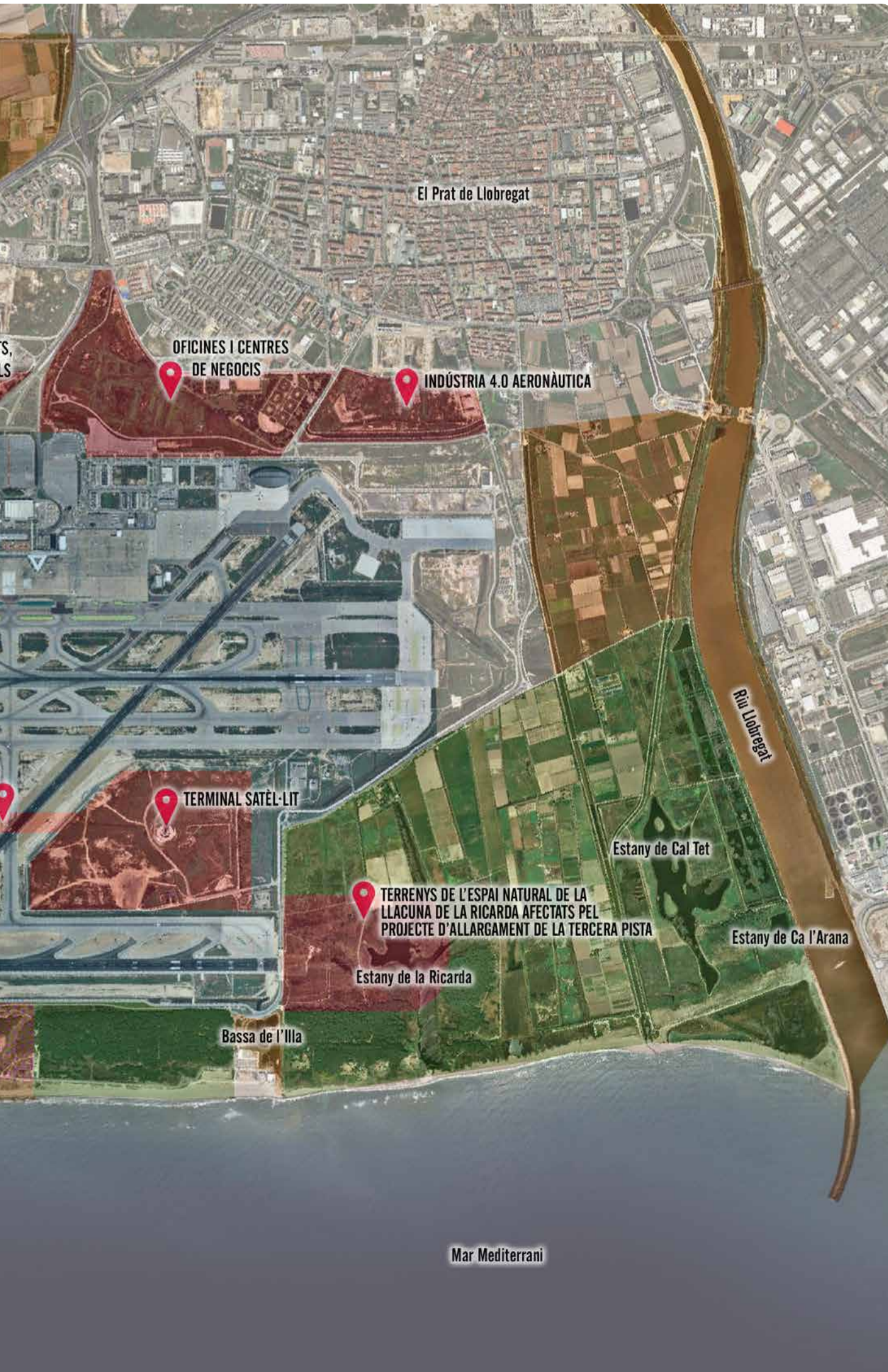
L'operació també va lligada a plans immobiliaris, com la construcció de zones de serveis i seguretat o la creació d'una ciutat aeroportuària. En aquest cas, la superfície a urbanitzar és una anella de 195 hectàrees entre la façana nord de la terminal B i la terminal corporativa i el nucli urbà del Prat de Llobregat. Segons el mateix document, s'hi volen fer sis noves estacions de metro, un parc logístic, hotels, restaurants, aparcaments, centres comercials, centres de negoci i oficines *business-farm* per aerolínes.

A més, hi ha prevista la construcció de la nova terminal satèl·lit i una nova plataforma (amb un mínim de disset estacionaments a la zona entre pistes, al costat de la torre de control). La connexió d'aquesta terminal amb la T1 es faria mitjançant un túnel per al sistema automatitzat de passatgers i el sistema automàtic d'equipatges. “Es tracta d'un túnel amb una gran afectació sobre el terreny i que acabaria d'assecar els aqüífers”, denuncia García.

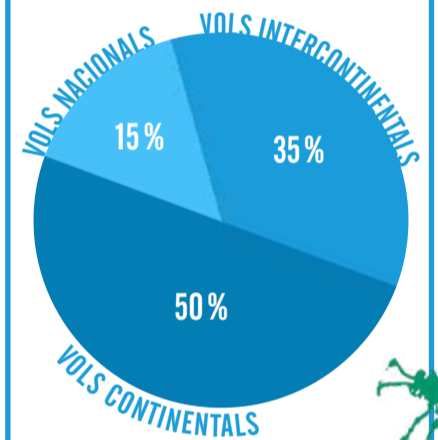




L'ALLARGAMENT DE LA TERCERA PISTA ÉS UNA DE LES INTERVENCIIONS DE MAJOR IMPACTE, PERÒ TAMBÉ ES PRETÉN EXCAVAR UN TÚNEL SUBTERRANI D'ENLLAÇ AMB LA NOVA TERMINAL SATÈL·LIT QUE DANYARIA ELS AQUÍFERS, AIXÍ COM CONSTRUIR CARRETERES, HOTELS I CENTRES DE NEGOCIS



El sector AERONÀUTIC i la UE asseguren que l'any 2030 reduiran fins al 55% les EMISSIONS de CO₂ i l'any 2050 assoliran la NEUTRALITAT CLIMÀTICA. Ara per ara, ho estan incomplint



L'any 2019, les EMISSIONS del sector aeronàutic vinculades a l'AEROPORT del Prat es van incrementar, fins a arribar als 8,4 MILIONS DE TONES de CO₂



L'AMPLIACIÓ de l'aeroport comportaria un INCREMENT del 33% de les EMISSIONS de gasos d'efecte hivernacle

FONT: Informe "Estimació de les emissions del sector aeronàutic i marítim vinculades al port i aeroport de Barcelona". Barcelona Regional. Agència de Desenvolupament Urbà



La riquesa ecològica que podríem perdre

L'ampliació de la tercera pista de l'aeroport del Prat pot ocasionar greus impactes en l'hàbitat de milers d'aus, així com afectacions en la xarxa d'aqüífers i llacunes que integren el sistema hídric de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

LAURA MASÓ @aix_lau

Centenars d'aus i d'avions sobrevolen cada dia el delta del Llobregat. És curiós pensar que es creuin en l'espai i els temps i que hagin après a conviure els uns amb els altres. Per què n'han après? Si ens endinsem en aquest paratge, ens preguntem si és possible preservar un espai únic que viu en contacte constant amb una gran infraestructura aeroportuària i quins són els impactes que aquesta exerceix sobre l'entorn natural. Pot el delta del Llobregat, amb tota la seva diversitat d'hàbitats i espècies, mantenir-se inalterable malgrat el constant moviment i activitats que es desenvolupen a l'aeroport del Prat?

La proposta d'ampliació de la tercera pista ha tornat a posar el delta en el punt de mira. Les emissions de gasos, l'alteració del territori i la incidència en el sistema d'aqüífers són els elements essencials per entendre les principals -però no les úniques- amenaces i riscos que comporta un projecte d'aquestes característiques a la zona. El paratge natural de la Ricarda n'és l'epicentre, una zona que no és només un ecosistema, sinó també "tota una vida", com afirma amb coneixement de causa Lluís Martínez, masover de la finca de la Ricarda i fill de l'anterior masover que havia tingut cura dels terrenys durant vuitanta anys. Martínez s'encarrega del manteniment de les cent hectàrees que, juntament amb les set cases disseminades a tocar de la línia costanera -propietat de la família Bertrand- formen La Ricarda, una finca organitzada ara com a societat de copropietaris.

Els arrossars que un dia van ocupar el delta del

"La Ricarda és un ecosistema únic, perquè és una antiga sortida del riu", adverteix Narcís Prat, ecòleg de la UB

Llobregat han desaparegut, igual que han desaparegut les treballadores i temporeres que freqüentaven els camps de la Ricarda. Un ecosistema, natural i humà, que, per Martínez, "ha anat canviant, però que és impossible de recrear a cap altre lloc. Aquest és l'únic pulmó autèntic, sa i pur que queda. Si es carreguen això, es carreguen el pulmó. Es carreguen l'únic que dona vida".

CANVIS EN EL LITORAL I LES LLACUNES

"La Ricarda és un ecosistema únic des del punt de vista natural, perquè és una antiga sortida del riu. Aquest fet permet que tingui una sèrie de microrelleus i una vegetació terrestre molt heterogènia, des de pinedes a aiguamolls o espartina", explica Narcís Prat, ecòleg de la Universitat de Barcelona. Prat destaca la connexió de la zona amb el mar. "Abans podia entrar i sortir aigua cap al mar i viceversa. El canvi de dolç a salat i de més i menys nutrients, feia que fos una llacuna rica en peixos de mar o anguiles", detalla. Martínez també ho recorda després d'anys vivint a la Torre de La Ricarda: "Sovint s'havia d'obrir

el grau que comunicava l'aigua dolça amb la salada per afavorir aquesta circulació. Jo havia obert el llac amb el peu. I és que abans el nivell era molt més alt. Fins i tot hi havia una passarel·la per creuar d'una banda a l'altra del mar" indica, assenyalant l'espai colonitzat avui per la sorra i les espècies marítimes, a uns 200 metres d'on ara es troba el mar.

Part d'aquests canvis en el litoral venen provocats pel desviament artificial del riu Llobregat efectuat l'any 2001 i per la construcció de la Zona d'Activitat Logística del Port de Barcelona, l'any 2006. Unes actuacions contemplades en el Pla delta de 1994, on les diferents administracions van acordar el desenvolupament simultani de projectes d'infraestructures al voltant del port i l'aeroport. La resta d'alteracions al delta del Llobregat, sobretot les que fan referència a la Llacuna de la Ricarda, han estat conseqüència de l'aeroport, segons explica Prat. "Amb l'ampliació de l'any 2006 es van tallar els recs que baixaven cap a la Ricarda i se'ls va integrar cap a l'aeroport. Ara, quan plou, l'aigua que abans anava al reg va cap a una pista perimetral, després a una estació de bombament i, al final, al mar".

Les aus que sobrevolen l'espai protegit conviuen amb el permanent aterratge d'avions / SIRA ESCLASANS



Aquesta situació podria empitjorar encara més amb la possible nova ampliació, que també comportaria la destrucció d'una part important del sistema terrestre. I és que a més de l'allargament de la pista, previst en 740 metres, també s'hauria de comptar amb la construcció de tota la zona d'influència i de seguretat necessària per al bon funcionament de la pista. Prat preveu que "amb el canal perimetral que s'haurà de construir perquè aquesta no s'inundi, es farà que encara arribi menys aigua dolça a la Ricarda". Martínez afegeix que a més, la llacuna veurà reduïdes les seves dimensions, ja





Edificació centenària i embarcador a la llera de la llacuna de la Ricarda / AXEL JOHN MIRANDA @axelmiranda_

que “es mantindria només una tercera part del llac de la Ricarda. Dos terços desapareixerien. S’hauria de treure l’aigua i assecar-ho per poder construir el sistema de desguàs”.

AIGUA, AQÜÍFERS I DRENATGE

Des dels seus inicis, tot el projecte aeroportuari ha estat condicionat per l’aigua: pel seu emplaçament a tocar del mar, per la seva edificació sobre al·luvions del riu Llobregat i sobretot per la incidència que ha tingut aquest sobre el seu aquífer. Aquesta formació geològica subterrània on s’emmagatzema

i circula l’aigua és indispensable tant econòmicament com ecològicament per l’Àrea Metropolitana de Barcelona i el Baix Llobregat. Cal destacar l’aquífer profund, situat entre quaranta i setanta metres de profunditat i amb una capacitat de setanta hectòmetres cúbics (la meitat del que hi cap al pantà de Sau).

“La presència de conreus, indústries, ciutats, camps i maresmes a la zona no haurien estat possibles sense l’aigua que aquest subministra”, explica el vicepresident de Depana, José Garcia. Però, a més a més, “és una reserva estratègica durant les sequeres que afecten la capacitat dels pantans, ja que una part de Barcelona beu aigua d’aquest aquífer”, afegeix. “També molts ocells migratoris

"Qualsevol increment de ciment fa que es carregui la xarxa de drenatge", apunta Anna Marín, investigadora del delta

aprofiten per descansar en els maresmes i estanys que depenen de les emanacions de l’aquífer”.

Per aquestes raons, l’aquífer del delta del Llobregat està protegit mitjançant diverses figures jurídiques. Al decret 328/1988 s’hi especifica la protecció vers l’extracció d’àrids i qualsevol altra activitat que pugui ser causa, degradació o deteriorament del domini públic hidràulic. També s’ha creat la Comunitat d’usuaris d’aigües de la vall baixa i delta del Llobregat (CUADIL) per garantir un ús racional i sostenible d’aquesta aigua. Però la contaminació i sobreexplotació d’aquest aquífer durant les darreres dècades ha provocat la seva parcial salinització. Un fet que l’Agència Catalana de l’Aigua ha intentat resoldre amb la construcció de pous. “Quan van desviar el riu, van fer una veta de bombes per injectar aigua a l’aquífer. Aquesta aigua, que era bona, arribava al llac, però ara és salada. Tots els pous de primeres aigües de les cases porten sal. Tot l’aquífer de sota és salat. Van fer la cadena de pous, d’aigua depurada, però molts d’aquests pous no funcionen perquè són de l’Agència Catalana d’Aigües i són cars”, explica Lluís Martínez, assenyalant-ne un dels que està situat entre la llacuna i primera línia de mar, que no està en funcionament. La gerent del Consorci per la Protecció i la Gestió d’Espais Naturals del delta del Llobregat, María José Albaladejo, també destaca que “la impermea-

bilització dels terrenys ha fet que hi hagués moltes escorrenties i afectació a l’aquífer superficial”. I és que el risc d’inundació de la zona augmenta a mesura que s’hi construeix, segons explica Anna Marín, geògrafa i investigadora de l’adaptació al canvi climàtic del delta del Llobregat. “Qualsevol increment de ciment al delta fa que es carregui la xarxa de drenatge, que avui ja es troba bastant compromesa. Augmenta la dificultat de drenar a mar per falta de pendent i per la disminució d’aigua que s’infiltra a l’aquífer”. La investigadora afegeix que l’aeroport té el seu propi sistema de drenatge, però en termes comparatius, es troba desequilibrat. “Estaria bé saber com contempla l’aeroport compensar el drenatge en el sistema deltaic, així com fer una revisió i una cohesió de tot el ventall d’estudis d’impacte ambiental que té cada una d’aquestes infraestructures per veure què és el que realment cal fer. Si no ho fa, l’impacte ambiental serà molt superior d’aquí a deu anys que el que es calculi que seria l’actual”, conclou Marín.

LES AUS, LES ALTRES DAMNIFICADES

Qualsevol alteració del medi natural comporta una dificultat afegida per a les espècies d’aus que hi habiten. Des dels canvis més bàsics -com és la presència o absència d’aigua, la qualitat de l’aire o bé la intensitat de la llum- fins a les alteracions i obres més agressives, tals com la pavimentació, la construcció, la sobreutilització o la canalització. Però la potència viva del delta ha fet que les més de 350 espècies d’aus que hi habiten o transiten s’hagin hagut d’adaptar a aquesta constant alteració del seu hàbitat i ocupar terrenys nous que, amb els anys, s’han anat naturalitzant. Un exemple són els corriols camanegre, que avui aprofiten la sorra de la platja per nidificar-hi, ara que el nivell del mar ha baixat. O bé el que passa a la zona de la Quadra, una zona no protegida, però amb un hàbitat i espècies d’interès comunitari. “Hi trobem camps en procés de naturalització i una xarxa de canals molt bona per ocells com el martinet menut, el blauet, àguiles i aus rapinyaries”. Malgrat l’adaptació forçosa, molts ocells han desaparegut de les zones de trànsit migratori. Segons l’últim informe de la Comissió Europea, en quinze anys es va passar de 5.000 a 1.554 exemplars de població hibernant d’espècies d’aus aquàtiques com els ànecs o els cignes. Un retrocés del 70% que va anar en paral·lel a l’anterior ampliació del perímetre aeroportuari.



Substituir camps de cultiu per pistes d'aterratge

El delta del Llobregat pateix un model de creixement econòmic basat en infraestructures i megaprojectes que aprofundeix en l'abandonament del sector agrícola

BERTA VIDAL @espigoladors
DIANA VIRGÓS @espigoladors

“La pagesia conviu molt malament amb l'aeroport” diu Jaume Ribas, mentre el so eixordador de les turbines atenua la seva veu. “Cada vegada que passa un avió és com si passessin 4.000 cotxes per sobre del meu camp”. Ribas és pagès dins del terme municipal del Prat de Llobregat; els seus tomàquets i melons creixen a pocs centenars de metres d'on es preveu construir l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport. S'ubiquen dins del Parc Agrari del Baix Llobregat, una entitat destinada a potenciar i protegir el sector agrícola del seu retrocés, constituïda l'any 1996 pel conjunt d'administracions públiques i el sindicat agrari Unió de pagesos. La superfície del parc és de gairebé 3.500 hectàrees, distribuïdes en catorze municipis de la zona del delta i agrupa unes 600 explotacions agràries. D'aquests camps s'obté quasi un 20% de la producció total d'hortalisses de Catalunya i destaca per la varietat dels seus cultius; des de bledes, carxofes, cogombres i faves, fins a -alguns en risc de desaparèixer- melons, espàrrecs, escaroles o tomàquets.

Dels camps del delta del Llobregat s'obté el 20% de la producció total d'hortalisses de Catalunya

Un parc que ara pot patir un nou atac si l'ampliació es materialitza. Jordi Puigneró, vicepresident del govern català, es mostrava taxatiu justificant l'acord: “No ens podem permetre no tenir un aeroport intercontinental; ara l'economia no s'ho pot permetre”. Però de quina economia parla? S'estarà referint a un nou model econòmic que tingui en compte l'actual crisi climàtica i respecti el territori? O més aviat a reproduir el model de sempre, el del creixement il·limitat i els megaprojectes que ens porten cap al col·lapse?

AMENACES A L'AGRICULTURA LOCAL

Malgrat que l'amenaça de l'ampliació recaigui principalment sobre la Ricarda, un dels últims espais naturals protegits del delta, l'aeroport del Prat ha anat creixent durant l'últim segle devorant espais de tota mena, molts d'ells camps de conreu. Però la mala relació entre el sector agrari i l'aeronàutic al Prat no només es limita a un tema de sòl: la contaminació acústica, atmosfèrica i d'aigües també resulten problemàtiques per als cultius, així com les normatives que limiten l'activitat al camp per evitar destorbar el funcionament aeroportuari.

A tots aquests factors cal afegir el teló de fons del canvi climàtic, un fenomen al qual la indústria del transport aporta fins al 25% de gasos d'efecte hivernacle, segons l'Agència Europea del Medi Ambient. A més, segons l'European Data Journalism Network, el Prat pertany al 20% de municipis catalans on més ha augmentat la tem-

peratura en el darrer mig segle, fet que amenaça cultius tan prestigiosos com la carxofa autòctona. Xavi Oliva, vicepresident de la Cooperativa Agrícola del Prat -entitat que agrupa tretze dels productors que queden al municipi- veu clara la relació entre l'escalfament global i els problemes de creixement de la flor de l'hivern: “Amb aquestes nits tropicals la planta no té el contrast tèrmic que necessita per germinar”.

Després de 25 anys, una part de la pagesia local no sent que el projecte del Parc Agrari hagi complert del tot amb el propòsit amb què es va crear: “No ha funcionat, principalment, per manca d'inversió. Fan el que poden amb el pressupost que tenen”, destaca el pagès Marcel Tort, referint-se als esforços de l'entitat per impulsar el consum de productes

de proximitat per mitjà dels Mercats de Pagès i del distintiu de “Producte fresc del Parc Agrari”. La pagesia amb qui hem pogut parlar sembla compartir una visió pessimista i resignada del present, del futur, i del fet que el desenvolupament econòmic visqui d'esquena al sector primari local. Per Joan Amat, pagès de Viladecans i president de l'Agrupació de defensa vegetal delta del Llobregat i membre d'Unió de pagesos, tot plegat reflecteix l'aposta per un desenvolupament econòmic que viu d'esquena al sector primari local: “La nostra activitat està infravalorada”. L'acompanya Josep Domènech, pagès, secretari de l'entitat i també membre del mateix sindicat agrari. Domènech explica que dintre d'uns mesos es podrà jubilar i es trobarà sense ningú que li prengui el relleu: “Si les noves generacions no veuen futur en fer de pagès, està clar que la pagesia està condemnada a desaparèixer”.

INVERSIONS VERSUS ABANDONAMENT

A molts productors i productores no els ha agradat l'anunci de l'ampliació. Per això es van sumar a les més de 300 entitats i experts en el manifest contrari del juliol passat. Així i tot, davant de la pressió d'aquests projectes, les productores senten que el Parc Agrari no hi té cap capacitat d'incidència. “L'ampliació la faran tant sí com no, perquè això no ho decidim ni els pagesos, ni el Parc Agrari, ni l'Ajuntament del Prat. Aquesta decisió ve de més amunt. Els pagesos no hi estem d'acord. Estem resignats, perquè ja vam viure aquesta situació quan es va decidir canviar el curs del riu”, denuncia Tort.



Xavier Oliva i els terrenys que cultiva / SIRA ESCLASANS



Fa referència a les protestes contra el projecte per desviar 2,5 quilòmetres el tram final i la desembocadura del riu Llobregat per poder ampliar les instal·lacions del port de Barcelona. Eren els anys setanta i la societat pratenca s'alçava en una manifestació multitudinària contra un projecte ideat per l'administració tardofranquista que finalment va materialitzar-se l'any 2004, i va culminar així una política territorial traçada per Jordi Pujol. Aquella derrota encara perviu en la memòria de pagesos i pageses, que denuncien que se'ls ha desplaçat cap a terres de pitjor qualitat. Segons Ribas, “de tota la vida, les millors terres per cultivar han estat les de l'actual ZAL Port i quan es va desviar el riu van eliminar moltíssimes masies i camps”. Oliva també recorda que “ens van compensar molt malament” per les terres que els van expropiar.

Per a Amat, tant la desviació del riu com les successives ampliacions de l'aeroport són un símptoma d'abandonament del sector primari. “I qui diu aeroport, diu Eurovegas; cada vegada que volen fer un macroprojecte d'aquesta mena sempre miren d'ocupar les nostres terres. L'aeroport és una més de tantes accions que passen per una contínua situació de desinversió en el sector agrícola”, explica. Domènech es mostra preocupat per les mesures que l'administració prendrà per compensar la desrossa de la Ricarda. Mentre ensenya un tros de tub de reg foradat pels becs de les garses, comenta que “amb l'ampliació de l'aeroport es desplacen les zones ZEPA (Zones d'Especial Protecció per a les Aus) i això ens afecta en tant que aquestes espècies (aus, senglars, etc.) no tenen on viure i mal-

Olivier Chantry, d'Unió de pagesos, considera que “el principi de la vida comença per tenir pagesia”

meten els nostres cultius”. De fet, aquests problemes ja es donen en l'actualitat; part de la pagesia denuncia que la contaminació de les aigües amb combustibles i lubricants per part de l'aeroport ha fet disminuir la població d'espècies a la Ricarda.

SOBIRANIA ALIMENTÀRIA I LLUITA PEL TERRITORI

No podem evitar preguntar-nos què perdem si la pagesia local s'extingeix. En primer lloc, la sobirania alimentària. “Ens carreguem l'economia local i la capacitat d'autoabastir-nos”, respon Tort. Per la seva banda, Ribas apunta que perdem “qualitat a l'hora d'alimentar-nos. La gent no sap què menja ni d'on venen els productes”. Oliva puntualitza



Joan Amat envoltat d'un camp de carbassons / SIRA ESCLASANS



Jaume Ribas recull un dels melons de la seva horta / SIRA ESCLASANS

que també ens hi juguem el territori: “No només produeixo per guanyar-me la vida, sinó que gestiono un territori que, per exemple, actua de tallafocs en cas d'incendi”.

No es podrien fer les coses d'una altra manera? “Un altre model més respectuós amb els cultius i amb una agricultura forta és possible. El que passa és que la majoria dels polítics que tenim aquí tenen una visió a curt termini”, apunta Tort. “La COVID-19 ens va ensenyar quins eren els punts dèbils del sistema productiu i quines eren les prioritats per poder tirar endavant, tot i l'aturada. No podem seguir apostant pel mateix”, conclou Amat i Domènech. Tot i el pessimisme, Tort apunta que el fet de consumir productes de proximitat també ajuda, ja que “són actuacions que pot fer la gent del carrer i que poden canviar les coses”. I afegeix que, si hi ha alguna possibilitat de salvar la Ricarda, aquesta està en mans del poble: “No podem parar de mobilitzar-nos i de protestar, perquè els que estan a dalt, com a mínim, s'adonin que no hi estem d'acord”.

En aquest sentit, Olivier Chantry, membre de la comarcal d'Unió de Pagesos al Baix Llobregat destaca la importància que va tenir deu anys enrere la lluita contra Eurovegas i recorda que en aquell moment “consumidors, grups ecologistes i productors vam treballar junts i la idea que la protecció de l'espai implicava tenir pagesia. Hem de tenir un Parc Agrari viu i el principi de la vida comença per tenir pagesia”. Fa una crida “davant d'aquesta nova agressió”, en referència a l'ampliació de l'aeroport, “ens hem d'unir tots, hem d'ajuntar-nos”.



Josep Domènech als seus camps / SIRA ESCLASANS

Viure el delta per poder-lo defensar

Observadores d'aus, grups escolars, ciclistes, corredores, banyistes, excursionistes i passejants gaudeixen cada dia dels 98 quilòmetres quadrats del delta del Llobregat i dels seus itineraris d'interès natural, paisatgístic i patrimonial



La vegetació creix al voltant d'un refugi d'observació d'aus al delta del Llobregat / SIRA ESCLASANS

PIER MANCHIA @La_Directa

És un dimarts de mitjans d'agost a la tarda i som a l'espai natural del Remolar-Filipines, una de les àrees protegides del delta del Llobregat. Comencem aquí un recorregut per diferents espais naturals del delta que ens ajudin a entendre sobre el terreny l'impacte que tindria una nova ampliació de l'aeroport del Prat en el lleure i les activitats esportives i pedagògiques. Ens acompanya en el nostre treball de camp José García, un històric membre de l'entitat ambientalista Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural - Depana.

No han passat ni vint minuts des que hem arribat i ja hem presenciat quatre o cinc aterratges. El soroll és aclaparador. La presència de l'aeroport i el seu impacte sonor és innegable. Com un colofó irònic, a un dels aguaites de fusta instal·lats al llarg del camí que porta a la platja de les Filipines hi ha penjat un cartellet amb un codi QR i dues preguntes impreses: "Com et sents quan passesges pel delta? Quins sons et criden més l'atenció?".

Aprofitem l'avinentesa i traslладem aquestes mateixes qüestions a les usuàries de l'espai que ens trobem pel camí. Ruth i Sergio, veïnes de Sant Feliu de Llobregat, trepitgen avui per primera vegada la zona. Han quedat atordides per la constant contaminació acústica dels avions que hi aterren: "Hem

estat una estona esperant prop d'un aguait, a veure si podíem observar algun ocell. Però no n'hem vist cap. Amb tant de soroll dels avions no m'estranya", diu Ruth. "Si ens afecta a nosaltres que estem de passada, no em puc imaginar com deu impactar els ocells de la zona", rebla.

ESPAI DE LLEURE, ESPORT I EDUCACIÓ

Una tarda qualsevol d'entre setmana és fàcil creuar-se amb famílies senceres que passegen o amb grups d'esportistes que aprofiten les desenes de quilòmetres d'itineraris a través dels espais naturals. També hi veiem ciclistes entrenant o que pedalegen tranquil·lament cap a la platja per a fer un bany d'última hora. És el cas d'en Javier, veí del Prat, que sense baixar de la seva bici tot terreny, ens deixa clar amb un crit el que opina de les ampliacions: "Estic totalment en contra. Que no es facin!".

Poc després ens trobem amb la Jauna i la Manuela, mare i filla i veïnes de Viladecans, que pedalegen cap a la platja de les Filipines. Mentre la "Manu", de nou anys, segueix voltant amb la bicicleta, la Jauna baixa de la seva per parlar amb nosaltres. "Venim sovint a la platja en bici des de casa i ens agrada molt aquest camí, és molt tranquil i és de fàcil accés". I es mostra escèptica amb el projecte d'ampliació de

l'aeroport, perquè no té clar "quin serà l'impacte d'aquesta nova ampliació sobre tots els espais d'ús públic com aquest en el que ens trobem". A més, recorda com les anteriors obres d'ampliació van afectar l'hípica d'uns amics de família, que es van veure obligats a tancar.

Una tarda qualsevol d'entre setmana és fàcil creuar-se amb famílies senceres que passegen o amb esportistes

Des de l'entrada de la zona del Remolar viatgem fins a les zones protegides del delta a l'altre extrem de l'aeroport. Allà hi ha la Ricarda, l'espai natural protegit dins la Xarxa Natura 2000 que es veuria profundament danyat per l'ampliació de la tercera pista. Darrere seu, al seu extrem meridional, comença la platja del Prat, amb una longitud de 5,5 quilòmetres, que s'estenen des de la desembocadura del riu Llobregat fins a l'estany del Remolar. Una platja dividida en cinc trams i que allotja dunes, guinguetes, platges naturistes, el centre municipal de vela o les instal·lacions de la Fundació per a la Conservació i Recuperació d'Animals Marins



(CRAM), dissenyades per al tractament i la recuperació de cetacis, tortugues i aus marines.

Ens fixem en el punt exacte des d'on volen ampliar centenars de metres de la tercera pista. Per sota hi passa un tram de túnel que connecta banda i banda amb la carretera que dona accés a la platja del Prat. “Aquesta és una zona amb risc d'inundacions”, detalla García mentre el travessem. “L'ampliació podria acabar afectant aquest accés a la platja, que és l'únic que hi ha des d'aquesta banda. La resta queda bloquejat per l'aeroport”, adverteix.

REFUGI NATURAL EXCEPCIONAL

Si es porta a terme l'ampliació de l'aeroport, aquesta font d'oci gratuït i a l'abast de tothom podria veure's greument compromesa. Per la seva proximitat i densitat, les poblacions de la comarca del Baix Llobregat serien les que es veurien més afectades a l'hora d'accedir a un espai verd amb característiques de biodiversitat extraordinàries. En el cas de poblacions habitades tan densament com Cornellà de Llobregat (12.866,4 habitants per quilòmetre quadrat), poder gaudir dels espais del delta esdevé una qüestió de qualitat de vida.

Ho explica la Laia, veïna de Viladecans, que considera que sempre ha estat un espai de resistència passiva davant del model urbanístic vigent. “Per mi, el delta és un refugi, un espai on poder fugir de la ciutat sense allunyar-se'n massa”. I afegeix que “tot i que l'impacte visual, sonor i paisatgístic de l'aeroport és evident, una nova ampliació només contribuiria a la destrucció d'un dels pocs espais naturals que encara queden al Baix Llobregat sud i a la densificació encara més salvatge de la ciutat de Barcelona i la rodalia”. De manera que, conclou, “els espais del delta són bàsics per la salut mental i física dels habitants del Baix Llobregat sud”.

Una reflexió que reforça Antònia Casellas, del grup d'investigació Interfase del Departament de Geografia de la UAB. Casellas és autora d'una recerca realitzada l'any 2019, basada en tretze entrevistes en profunditat i una enquesta a 133 residents i visitants a l'àrea protegida del delta. “L'estudi revela que l'àrea natural protegida és molt important per al 100% dels residents i el 98,8% dels visitants. Preguntats sobre el futur de la zona, una de les preocupacions més anomenades, junt amb els



Passeig, treball al camp i activitat esportiva conviuen a l'entorn natural / SIRA ESCLASANS

efectes de la pujada del nivell del mar, és la possible ampliació de l'aeroport”, explica. I afegeix que “aquesta recerca demostra la importància de l'àrea protegida, no només pel gaudi de residents del Prat de Llobregat i municipis veïns, sinó també per un nombre creixent de visitants i turistes interessats en la preservació d'espais naturals en àrees metropolitanes. En aquest sentit, l'àrea protegida és un cas únic i el seu valor natural és excepcional”.

DIÀLEG AMB LA NATURA

Els espais naturals del delta també són indrets ideals per a l'estudi de la biodiversitat que caracteritza aquest medi. El Consorci per a la protecció i la gestió dels espais naturals del delta del Llobregat és l'entitat que organitza i gestiona la majoria d'activitats que tenen lloc a les àrees protegides. A més d'un

públic especialitzat, amb perfil de naturalista, aficionat o professional, que gaudeix de les excepcionals condicions d'observació de les aus, el Consorci dirigeix els seus programes d'educació ambiental i activitats de camp a les escoles de la comarca i de l'àrea metropolitana de Barcelona.

“Cada any, de setembre a juny, passen pel delta prop de 20.000 escolars procedents de tota l'àrea metropolitana de Barcelona, en el marc de diferents programes educatius”, ens explica Maria José Albaladejo, biòloga i gerent del Consorci. A més de les visites guiades, el Consorci també ofereix activitats pedagògiques com gimcanes, tallers de construcció de caixes niu per a les aus, jornades de treball per conèixer i extirpar espècies vegetals exòtiques invasores o programes de cria i posterior alliberament d'espècies autòctones com el fartet i la tortuga de rierol.

“Cada any hi passen 20.000 escolars de tota l'àrea metropolitana”, explica Maria José Albaladejo, gerent del Consorci

Durant les activitats, explica, sempre aprofiten per fer una tasca de sensibilització. “No només parlem de la fauna, no només és la gracieta de veure un ocell, sinó que estem parlant de transformació en el territori i de com hem de cuidar la natura. L'objectiu de les activitats és generar un diàleg amb aquesta”.

Fernando és un veí de Sant Andreu de la Barca, a més d'aficionat ornitòleg. El trobem passejant amb els seus dos nets pel camí del canal de la Bunyola. Per ell, conèixer aquests espais és primordial. “Anys enrere, vaig estar ficat a la plataforma contra Eurovegas i ara vinc aquí amb els meus nets. Al final, quan la gent coneix el territori -i mira la canalla que té agafada de la mà- és quan pot defensar-lo millor”.

Marxem del delta amb la sensació que tant les usuàries dels diferents espais naturals com les treballadores que vetllen per la seva conservació tenen arrelat un rebuig ferm cap a l'ampliació de l'aeroport. Albaladejo ho resumeix així: “El manteniment del delta és una qüestió de supervivència. Perdre el delta significa perdre-hi totes en salut i qualitat de vida. Si arriba l'ampliació, serem totes més pobres”.



Ruth i Sergio, veïnes de Sant Feliu de Llobregat, trepitgen avui per primera vegada la zona del delta. Han quedat atordides per la constant contaminació acústica dels avions que aterren: “Hem estat una estona esperant prop d'un aguait, a veure si podíem observar algun ocell. Però no n'hem vist cap. Amb tant de soroll dels avions no m'estranya”, diu Ruth. “Si ens afecta a nosaltres que estem de passada, no em puc imaginar com deu impactar els ocells de la zona”. / SIRA ESCLASANS

El declivi d'un model

Moviments socials i administracions locals assenyalen els impactes del turisme en el canvi climàtic, l'augment dels preus de l'habitatge, la gentrificació, el sobrecost dels serveis públics o el consum d'energia i aigua

GUILLE LARIOS @La_Directa

“**H**i ha una relació bidireccional entre canvi climàtic i turisme: el turisme contribueix al canvi climàtic amb aportacions de CO₂, principalment associades al transport aeri”. És una de les conclusions de l'informe d'externalitats ambientals del turisme de l'Agència de desenvolupament urbà (ADU), que també apunta algunes xifres que posen de manifest la importància de l'aeroport del Prat en el sector turístic de Barcelona i Catalunya: la immensa majoria del turisme que arriben a la capital catalana -85,7%- ho fan en avió. En total, l'any 2018, al voltant del 43% del passatge de l'aeroport del Prat -23 milions- eren turistes.

L'informe també destaca que, tot i els efectes positius que genera aquest sector a Barcelona -com la creació de llocs de treball- l'activitat turística triplica els consums d'aigua, augmenta la generació de residus, el soroll, i té impactes directes en la gentrificació, la saturació de l'espai urbà, en la destrucció del comerç local i en afectacions en la mobilitat pública.

El 85 % dels turistes que arriben a Barcelona ho fan en avió i suposen el 43 % del trànsit de viatgers del Prat

“És un fet demostrat que un grau alt de turistització d'una ciutat o territori equival a un greu problema de salut pública”, alerta Dani Pardo des de l'Assemblea de barris pel decreixement turístic (ABDT), col·lectiu que fa anys que lluita per conscienciar sobre els impactes nocius del model turístic i proposant-hi alternatives socioeconòmiques. “Quan es tracta de relançar l'economia, el mateix model turístic -el de: 'com més, millor'- torna a estar als primers llocs de la cursa. Amb l'excusa dels llocs de feina, la propaganda funciona a tota màquina, no falten ajuts públics, facilitats, exempcions fiscals i la campanya salvatge de persecu-

ció implacable que administracions públiques i lobbies estan duent a terme per a un despropòsit com l'ampliació de l'aeroport”, afegeix.

COORDINAR-SE PER SOBREVIVRE

És per això que col·lectius d'habitatge i organitzacions crítiques amb el model turístic s'han afegit al manifest i a les plataformes que lluiten contra l'ampliació del port i de l'aeroport del Prat. Pardo ens detalla: “La mobilitat és la clau del procés global de turistització. El nostre rebuig a l'ampliació de l'aeroport recull els impactes de la turistització i del monocultiu turístic, a més de posar el focus en l'emergència climàtica. El bé comú només podrà imposar-se mitjançant àmplies aliances, lluita social i ambiental”.

Pere Bonet, de Ni un pam de terra, destaca que “no és només l'ampliació de 500 metres d'una pista.

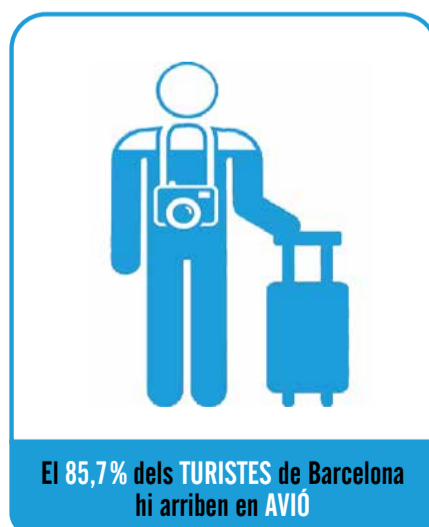
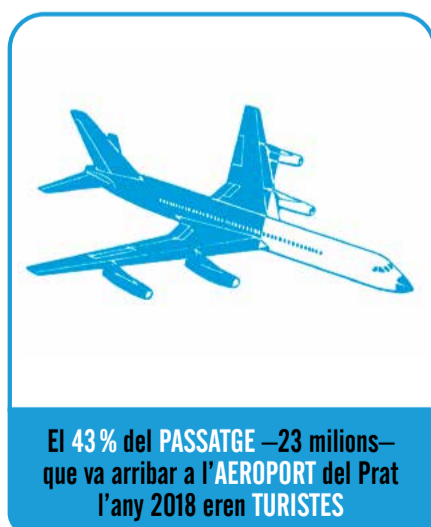
No és només un tema mediambiental, ni de biodiversitat o salut pública. És una qüestió de model econòmic i d'efectes socials, de la precarització del món laboral, d'un model turístic caducat, del creixement dels preus d'habitatge. És tot el que envolta aquesta ampliació”. I ho remata dient que, “per això és estratègic coordinar-nos amb moviments socials i sindicats d'habitatge, vinculant lluites com les dels plans urbanístics, sent conscients i coherents amb com ens afecten a totes”.

El que sembla clar és que l'ampliació trobarà una oposició creixent i sensibilitzada amb l'emergència del clima i la preservació del delta. “En el 2004 no teníem prou coneixement tècnic, jurídic i científic per defensar-nos, ara sí que en tenim. Que es vagin preparant, perquè això serà una batalla semblant a la d'Eurovegas”. Ho diu Maria Garcia, de Zeroport, com a referència a l'àmplia mobilització social que va haver-hi al delta l'any 2010 i que va aconseguir evitar la instal·lació de megacomplexos de casinos, hotels i oci per part del magnat Sheldon Adelson. Aquell projecte tenia ple suport del govern de Convergència i Unió d'Artur Mas i els arguments que s'utilitzaven per defensar-lo -dinamització econòmica, creació de fins a 200.000 llocs de treball- eren molt similars als que s'exposen avui per defensar l'ampliació. El portaveu del govern d'aleshores, Francesc Homs, va assegurar que l'arribada d'Eurovegas a Catalunya ens donaria “llocs de feina, riquesa i projecció internacional”.



Acte contra l'ampliació de l'aeroport del Prat al Museu de Ciències Naturals de Barcelona. Tres-centes entitats exigeixen la retirada dels plans d'ampliació / ARXIU DIRECTA

LA CONTAMINACIÓ DEL MONOCULTIU TURÍSTIC





Acció del col·lectiu Red line contra l'ampliació de la tercera pista de l'aeroport de Viena / STAY GROUNDED

Volar menys per evitar el col·lapse



L'emergència climàtica global impulsa les lluites contra les infraestructures aeroportuàries, la defensa del medi natural i les alternatives de consum, turisme i mobilitat

G. L. @La_Directa

Evitatar l'ampliació d'infraestructures associades a l'aviació i apostar pel decreixement turístic i de la hipermobilitat és la consigna de plataformes i moviments en lluita com la xarxa Stay Grounded. Juntament amb l'Institut de Ciència i Tecnologia Ambiental de la UAB han elaborat el "Mapa de la Injustícia i la Resistència Aeroportuària"; una eina col·laborativa on es poden consultar els vuitanta conflictes generats per aeroports arreu del món. També hi figuren les mobilitzacions d'oposició, entre les quals destaquen les lluites contra l'ampliació de la tercera pista dels aeroports a Viena o a Londres-Heathrow, així com els bloqueigs definitius als projectes aeroportuaris a Notre-Dame-des-Landes (ZAD) a l'Estat francès, a Atenco (Mèxic) o a Aranmula (l'Índia). A banda de la mobilització, apunten a la necessitat d'aplicar mesures de fiscalitat i regulació, com la creació de topalls al nombre de vols individuals per any i al nombre de vols domèstics.

"Ve una crisi energètica, de combustibles i de materials molt forta i les elits només fan propaganda enganyosa amb l'aeroport verd i els vols verds", crítica Adriana Cotén de Zeroport.

Així ho manté el físic Antonio Turiel quan li preguent per la ministra espanyola de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, Raquel Sánchez, que va defensar l'ampliació de l'aeroport apel·lant a l'hidrogen o als biocombustibles com el futur d'una aviació amb la meitat de les emissions actuals. "En escales moderades, ambdues energies poden for-

mar part de la solució. Però no en una escala de mobilitat com l'actual". Turiel puntualitza que "la producció d'hidrogen té una eficiència del 50%; es perd la meitat de l'energia en produir-la i encara més si es fa servir en un motor. A més, necessita uns materials i unes infraestructures específiques. Pel que fa als biocombustibles, necessiten molta superfície de cultiu i no hi ha capacitat per produir-ne tant. A més, l'aviació no seria un ús prioritari".

Daniel Pardo, de l'ABDT, aposta per una mirada integral que abordi el model de consum i mobilitat. "És un fals debat: no necessitem alternatives a tota la mobilitat actual. Necessitem, sobretot, una alternativa a la hipermobilitat actual, a un sistema econòmic basat en el transport continu de persones i mercaderies d'un extrem del món a l'altre". I afegeix que "cal cercar cadenes curtes de distribució que prioritzin el comerç local, cal superar la idea de turisme global massiu, reemplaçar el concepte actual de turisme per una idea de lleure de proximitat, de gaudi lent i en relació amb l'entorn". Per a Cotén "la clau és que la societat i els polítics siguin valents i que es lideri un decreixement ordenat, perquè si no, qui acaba patint som sempre les mateixes".

TREN I BICICLETA EN LLOC DE "LA VERGONYA DE VOLAR"

L'any 2018, les vint destinacions principals de vols des de l'aeroport del Prat van ser a Europa i prop del 85% del passatge que va sortir des del Prat tenia com a destí algun país europeu. Uns registres que apunten que, tot i els augments de temps per a certs trajectes, part d'aquests desplaçaments

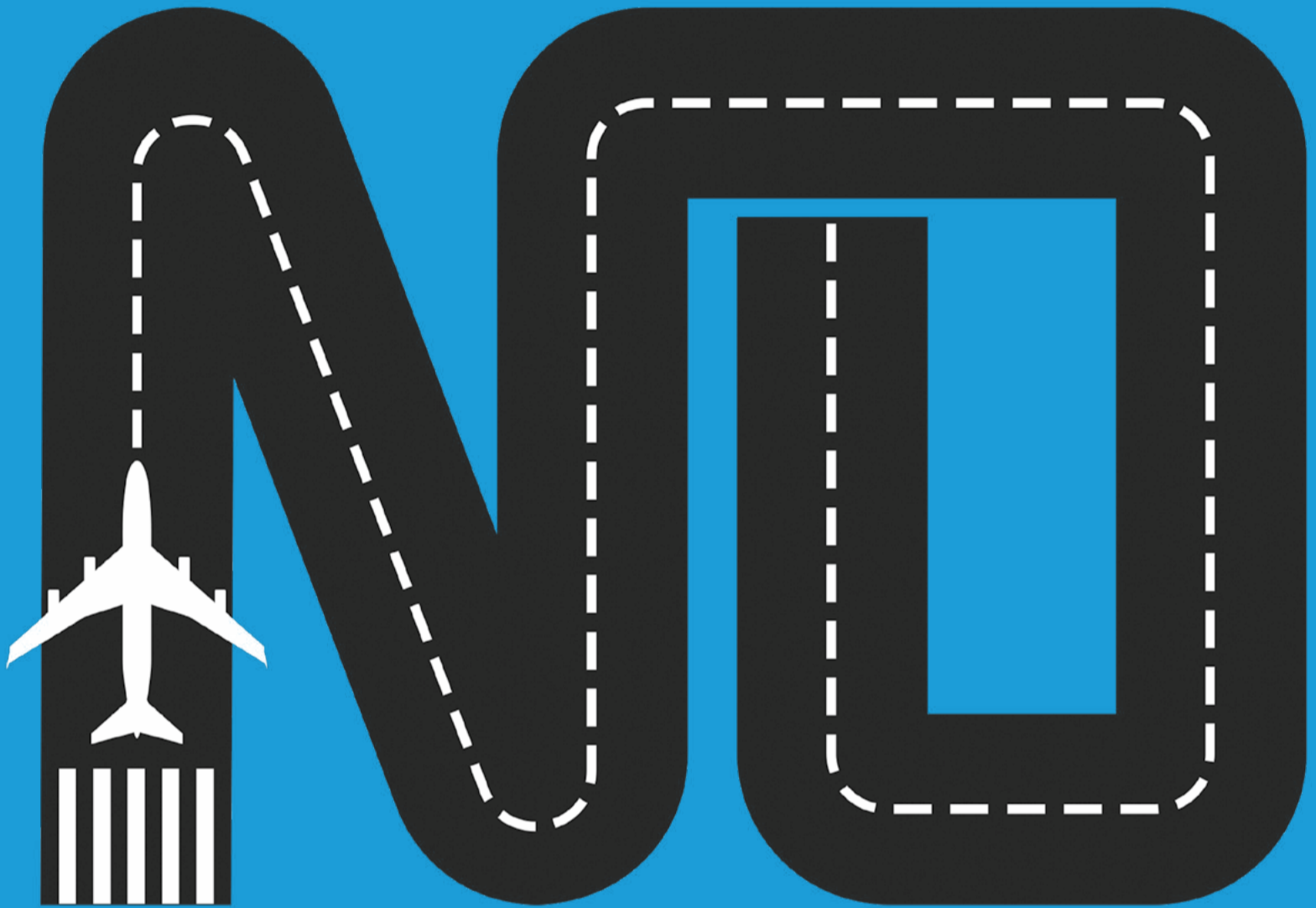
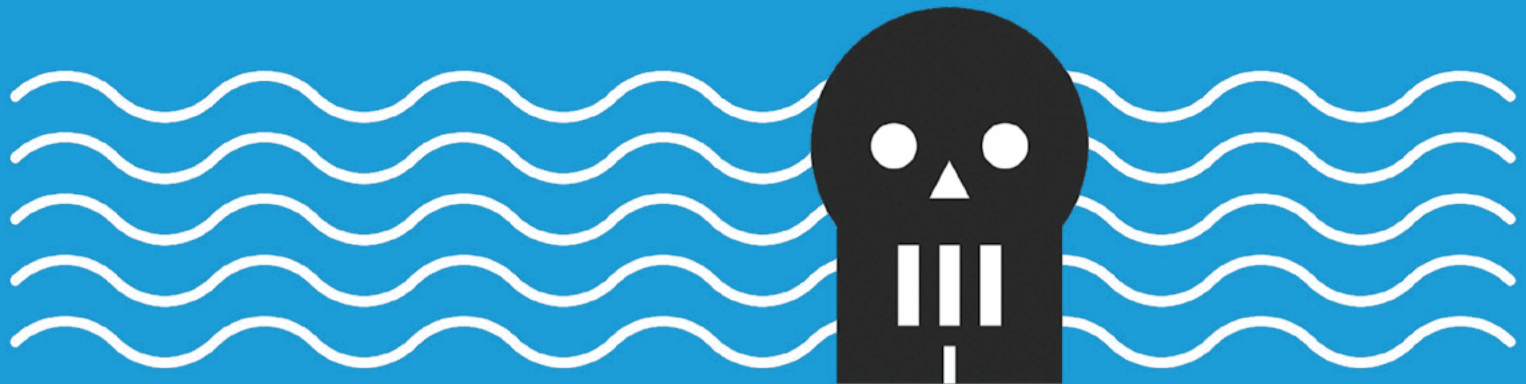
podrien assolir-se en tren -exceptuant les Illes. Una alternativa efectiva a la mobilitat que podria reduir les emissions, ja que l'avió és el transport més contaminant per passatger i quilòmetre, fins a sis vegades més que el tren. Així, algú que viatja de Barcelona a Madrid en avió emet 115 kg de CO₂, mentre que si hi va en tren, n'emet 20.

Fenòmens com el 'flygskam' ("la vergonya de volar") a Suècia, han posat en alerta la indústria aeronàutica

"Amb una inversió equivalent a la prevista per a l'ampliació del Prat es podrien fer tots els doblaments pendents a la xarxa de rodalia", critiquen des de la Plataforma pel transport públic, una entitat amb més de 25 anys d'història. A més, defensen propostes com la recuperació de trens nocturns -gairebé desmantellats per Renfe-, els autobusos a Europa i els vaixells propulsats per energia renovable.

Caldrà veure si els petits canvis que s'albiren poden fer front a un camí de difícil solució. De moment, l'extensió de la cultura ferroviària, de la bicicleta i el cicloturisme o fenòmens com el Flygskam ("la vergonya de volar") a Suècia -d'on és Greta Thunberg, icona d'una generació juvenil contra el col·lapse ecològic-, ha posat en alerta la indústria aeronàutica, ja que aquell país té relació directa amb la caiguda d'un 5% del trànsit aeri durant el primer trimestre de 2019.

AMPLIACIONS



EN LLUITA PEL CLIMA,
LA SALUT I LA VIDA

CONCENTRACIÓ 19S

A les 12 h, al
carrer Tarragona
de Barcelona
(entre la plaça d'Espanya i la
plaça dels Països Catalans)



CONVOQUEN:



*A les 10 h, marxa a peu des de la
plaça de la Vila del Prat de Llobregat

PRODUÏT PER:



LA DIRECTA SCCL

Subscriu-t'hi a: www.directa.cat

Riera d'Escuder, 38,
nau 1, planta 1
08028 Barcelona
Tel.: 935 270 982
Mòbil: 661 493 117
directa@directa.cat

COORDINACIÓ: Guille Larios
EDICIÓ: Jesús Rodríguez
CORRECCIÓ: Miriam Tijani
FOTOGRAFIA: Sira Esclasans
IL·LUSTRACIONS: Esther Aguilà
MAQUETACIÓ: Roger Costa Puyal

AMB LA COL-LABORACIÓ DE:



Lliga per a la
defensa del
patrimoni natural

