

PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA TERCERA PISTA DEL AEROPUERTO JOSEP TARRADELLAS BARCELONA-EL PRAT

El proyecto de AENA (Empresa pública encargada de la navegación civil aérea y de los aeropuertos civiles en toda España) para la ampliación de la tercera pista del Aeropuerto es considerada de necesidad, con el fin de poder admitir hasta 70 millones de pasajeros y pasar a ser un HUB intercontinental. Para la ampliación de esta tercera pista debería invadir parte de los espacios que hoy ocupan la laguna de La Ricarda y su entorno natural y paisajístico.

AENA ha fijado un plazo máximo de 3 meses a todos los actores y entidades implicadas para tomar la decisión en cuanto a la ampliación. El importe de la inversión prevista es de 1700 millones de euros, está ya programada y disponible una vez se tome la decisión. Hay intereses económicos por parte de las asociaciones empresariales, Cámara de Comercio de Barcelona, Fomento del Trabajo, Círculo de Economía, CEOE, los bancos, el IBEX 35, AENA, Aeropuerto de Barcelona, grupos empresariales vinculados al turismo, y de otros a favor del proyecto. Valoran que la inversión promocionará la ciudad, creará nuevos puestos de trabajo, mejoras en el turismo, competitividad e inversiones, entre otros beneficios.

Por otra parte, hay todo un conjunto de entidades que se oponen a su construcción como son Barcelona Regional, Ayuntamiento de Barcelona, Ayuntamiento del Prat, Parque Agrario del Baix Llobregat, asociaciones de vecinos de las ciudades directamente afectadas, y entidades ecologistas que defienden la conservación de los espacios húmedos y la laguna de la Ricarda.

Profesores de reconocido prestigio en ecología y la Agencia del medio ambiente y biodiversidad de La Universidad de Barcelona recalcan que "La laguna de La Ricarda forma parte de un espacio natural protegido, que se formó hace 1.700 años". La Unión Europea, en su informe sobre la biodiversidad del año 2020, manifiesta al Gobierno del Estado ya la Generalitat de Cataluña la necesidad de conservación del área de naturaleza y agraria del Delta del Llobregat y mantenerla tal como está, ya de por sí muy degradada.

Finalmente se ha decidido convocar una mesa de diálogo con la participación de las entidades más representativas de las diferentes opiniones, además de contar con aportaciones necesariamente multidisciplinares (sociólogos, ambientalistas, urbanistas, sanitarios, antropólogos, que deberían estar presentes y escuchar sus opiniones) a finales de encontrar una solución viable que satisfaga a todas las partes.

Hay que tener también presente que la destrucción de La Ricarda y su entorno afectaría emocionalmente al colectivo de la población cercana que se considera vinculado. También cabe destacar el tema acústico que se vería incrementado por la frecuencia y potencia de las aeronaves.

El Parque Agrario del Prat, formado por productivas tierras del delta del Llobregat, proporciona por su proximidad a la ciudad de Barcelona frutas y verduras de la mejor calidad, y es una fuente de suministros de la gran ciudad, de alimentos de proximidad por su consumo y demanda.

Las ALTERNATIVAS para su construcción son la utilización de los aeropuertos de Reus y de Girona, adecuando sus pistas a los vuelos internacionales.

AEROPUERTO DE REUS: Utilizando el AVE está a una hora de trayecto en Barcelona, previa mejora de un nuevo enclave de la estación del AVE en Tarragona. Reus / Tarragona, es el territorio donde está la gran industria petroquímica del país, sede de grandes empresas nacionales y multinacionales e importantes núcleos de trabajo. El aeropuerto de Reus es el destino ideal para el turismo de la Costa Dorada, Salou, Cambrils y del delta del Ebro, además de la ciudad de Tarragona.

Es significativo que potenciar el aeropuerto de Reus representa, al igual que el de Girona, un despliegue poblacional sobre el territorio más equilibrado y sostenible en cuanto a la utilización de los recursos locales y en el consumo de energía.

Se debería hacer obras para poder adaptar el aeropuerto a los nuevos destinos internacionales y esto requiere inversiones que se pueden cubrir con una parte de los 1.700 millones disponibles de AENA.

AEROPUERTO DE GIRONA / COSTA BRAVA, conectado con el AVE está también a una hora de Barcelona.

La Costa Brava, el Ampurdán y el Pirineo, además de la propia capital de Girona, son unos destinos muy demandados por el turismo internacional.

Al igual que en el caso de Reus, potenciar este aeropuerto conseguiría un reparto poblacional más adecuado en el territorio con el consumo de energía. También como en el caso anteriores, habría que hacer inversiones para adecuar el aeropuerto a los nuevos usos.

ALTERNATIVA A LA INVERSIÓN DE 1.700 millones de euros previstos por AENA: mejoras en los trenes de Cercanías y Regionales. Esta es una medida largamente solicitada por la ciudadanía, que cada día utiliza las líneas de ferrocarriles de cercanías para ir al trabajo y desplazarse por el país.

Estas líneas ferroviarias sufren un déficit histórico en su mantenimiento y de inversiones para su mejora, provocando continuas averías y retrasos en sus itinerarios, con el consiguiente perjuicio a los trabajadores y otros pasajeros que se desplazan. También las empresas se ven perjudicadas por las horas de producción perdidas consecuencia de los retrasos.

Por su relevancia destacamos un comentario de la alcaldesa del Ayuntamiento de Barcelona, la señora Ada Colau: "Una tercera pista en un espacio natural tiene la máxima protección europea y no es realista, Europa no lo permitiría y el mismo Mauricio Lucena (antiguo presidente de AENA), decía que los parámetros de Europa no lo contemplan "

El último informe de Barcelona Regional (Agencia de Desarrollo Urbano) estima que la construcción de la tercera pista conllevaría un incremento de 2,8 toneladas, un 33% más, de NO₂ (dióxido de nitrógeno que es el gas que se forma en los procesos de combustión a altas temperaturas de los vehículos) y en consecuencia desestima la ampliación de la pista.

La Unión Europea adoptó en 2011 una estrategia para proteger y mejorar el estado de la biodiversidad a partir de una comunicación de la Comisión Europea: Estrategia de la UE sobre la biodiversidad hasta 2020: nuestro seguro de vida y capital natural '. "El objetivo principal de la Estrategia es

detener la pérdida de biodiversidad y la degradación de los servicios de los ecosistemas de la Unión Europea, y restaurarlos en la medida posible, incrementando al mismo tiempo la contribución de la UE a la lucha contra la pérdida de la biodiversidad mundial (COM 2011) "

La encíclica del Francisco 'Laudato Si' nos dice (LS34): "Algunas especies poco numerosas, que suelen pasar desapercibidas, juegan un rol crítico fundamental para estabilizar el equilibrio de un lugar". Para el buen funcionamiento de los ecosistemas también son necesarios los hongos, las algas, los gusanos, los insectos, los reptiles y la innumerable variedad de microorganismos.

ECOPARROQUIES SANT JUST DESVERN