

El creixement del Prat no ha ignorat fins ara el medi ambient

Els límits de l'enlairament



AEVA

El Pla del Delta vetlla perquè l'ampliació d'infraestructures com ara l'aeroport sigui respectuosa amb l'entorn

L'impacte d'un aeroport en el territori on s'inscriu és inevitable, si bé una gestió adequada el pot minimitzar. Tot i així, com ha succeït en el cas del Prat, les grans decisions sobre una infraestructura d'aquest tipus es prenen després de posar a la balança els interessos estratègics del país i els costos ambientals.

Albert Punsola

albertpv@auna.com

►► La ubicació de l'aeròdrom que després es convertiria en l'aeroport del Prat va ser decidida el 1913 per la senzilla raó que era el lloc més pla proper a Barcelona per establir-hi un camp d'aviació. Aleshores no hi havia zones logístiques ni la gran àrea metropolitana, però l'elecció de l'indret havia de ser inamovible donats els condicionants de la geografia física. Moltes persones es pregunten encara per què es va triar aquella ubicació just en un delta de gran valor ecològic, però aquestes consideracions estaven fora de lloc a principis del segle XX. A més, no és pas estrany que un aeroport se situï en un indret així. "La major part d'aeroports del món han acabat ubicant-se en llocs semblants on hi ha aigua, element vital

per a aquest tipus d'instal·lacions", explica Carles Prieto, director de l'Oficina del Pla Delta de l'Ajuntament del Prat de Llobregat.

El municipi del Prat ha tingut un paper fonamental en impulsar durant els anys noranta el que s'ha conegut des d'aleshores com Pla Delta. El Pla és un conveni signat entre les administracions locals, l'autonòmica i l'estatal a fi de desenvolupar, de la manera més harmònica possible, un seguit d'infraestructures com ara l'ampliació del port, la zona d'activitats logístiques, les vies de comunicació corresponents i el creixement del mateix aeroport. Tot plegat desviant el curs del riu Llobregat i a més aconseguint-hi una millora ecològica de la zona. Per als més crítics això suposava la quadratura del cercle, però el cert és que les infraestructures han anat consolidant-se i alhora s'han por-

tat a terme processos de protecció legal de territoris com els de les reserves naturals de la Ricarda-Ca l'Arana, Remolar-Filipines i l'estany de la Murtra. En total gairebé 600 ja han estat declarades Zona d'Especial Protecció per a les Aus. El Pla Delta va tenir el mèrit d'enfrontar-se de cara a la complexitat de l'ordenació d'un lloc crític del territori i la virtut de coordinar interessos d'administracions de diferent signe polític.

La valoració que es fa des del Prat és positiva. Segons Carles Prieto, "si no hagués existit el Pla Delta s'hauria d'haver inventat", i hi afegeix que "desviar un riu no és natural i hi ha hagut altres pèrdues, però el balanç és clarament positiu perquè hem trobat figures de protecció i sobretot de gestió ambiental que abans no existien".

Expansió garantida? Des del Prat s'ha mirat d'integrar prioritats ambientals com són la recuperació del riu, dels aqüífers i de la costa amb les servituds que genera una infraestructura com la d'un gran aeroport. La solució ha passat per un punt d'equilibri, acceptat majoritàriament. Arribats aquí es plantegen, però, nous reptes. L'actual ampliació de l'aeroport encaixa en allò que es va decidir fa més d'un decenni. Però el debat ara és un altre: com fer de Barcelona una ciutat amb aeroport realment internacional, més encara, transoceànic? Aquest debat es planteja per la dinàmica del creixement que ha tingut la instal·lació vinculada a l'èxit turístic de la ciutat i es relaciona amb la identificació entre un aeroport gran, i gestionat des de Catalunya, amb un factor estratègic del futur de l'economia del país. La dinàmica expansiva del nombre de vols ja ha ocasionat alguns problemes ambientals, concretament, de contaminació acústica a Gavà Mar.

L'horitzó sembla compartit: el Prat ha de créixer. Això significa més vols i probablement una altra pista. La titula-

La irrupció de les 'low-cost' ha impulsat el transport aeri

Europa duplica els vols

"El municipi del Prat ha tingut un paper fonamental durant els anys noranta en impulsar el Pla del Delta"

ritat de la gestió —que es juga en el terreny polític— la necessitat, o no, d'una nova pista i les conseqüències d'una decisió en aquest sentit es configuren com els grans temes de discussió i també com a possible escenari de desacord. L'any 2006, el ple municipal del Prat amb el vot favorable de tots els partits (ICV, PSC, PP i CiU) es va oposar unànimement a una nova ampliació de l'aeroport. Malgrat que algun membre del Govern català ja n'ha parlat obertament, per a Carles Prieto "la quarta pista és només una especulació". Aquesta postura no és contradictòria amb la idea de creixement de l'aeroport: "de fet —assenyala Prieto— aeroports molt més grans i amb més trànsit funcionen bé amb dues pistes; és una qüestió de gestió".

La recent retirada de la zona costanera del Prat, just entre les pistes i el mar, de la Xarxa Natura 2000 per part de la Generalitat, ha estat interpretada per certs grups ecologistes com un indici segur que es farà la quarta pista al mar. Carles Prieto pensa que "aquesta decisió obeeix a facilitar al Port de Barcelona la regeneració de sorres a la qual està obligat". Igualment assenyala que "per fer la quarta pista, s'haurà de passar per damunt de moltes altres coses". El Prat va aconseguir un cert equilibri ambiental en el passat, però sembla difícil mantenir-lo si es porten a terme noves ampliacions. El futur creixement —apunten alguns experts— podria estar garantit amb el desenvolupament de Reus i Girona i la seva connexió amb Barcelona tot configurant un sistema aeroportuari únic. ¶

» El creixement del Prat s'inscriu en una clara tendència d'increment del trànsit aeri a tot el món, i en especial a Europa, on s'espera que el nombre de vols es dupliqui en poc més de 10 anys. La irrupció de les companyies de baix cost ha tingut un paper decisiu en l'impuls aquest fenomen i s'ha observat que la distància juga un paper relatiu a l'hora d'agafar un avió en el sentit que, per exemple, el 45% de tots els vols que es fan al continent europeu són de recorreguts inferiors als 500 km.

L'aviació es mou amb combustibles fòssils i de moment no té alternatives —com és el cas dels automòbils— per tant, la seva contribució a les emissions que afavoreixen el canvi climàtic és

important. Coincidint amb l'expansió del trànsit aeri cada cop hi ha més grups crítics amb aquesta tendència imparable i actuen com a *lobbys* davant les institucions europees. És el cas del britànic AirportWatch, actiu des de 2003. També el de Transport and Environment, amb base a Brussel·les, i que va desenvolupar una conferència internacional a la capital de la Unió Europea a finals del passat mes de març. En el decurs de la conferència va formular propostes concretes com ara: substituir el trànsit aeri de curta distància pel desplaçament en ferrocarril, incrementar els impostos sobre l'aviació —especialment sobre el combustible— i impulsar noves mesures legals contra la contaminació acústica. ¶

22 de maig, Dia Internacional de la Diversitat Biològica

Jornada per a la reflexió

» El 22 de maig és el Dia Internacional de la Diversitat Biològica. Enguany, la jornada té com a lema la relació entre biodiversitat i canvi climàtic. Sovint es parla de l'acció humana per a l'explotació de recursos com una gran amenaça per a les espècies que habiten el planeta, però, el canvi climàtic podria tenir també efectes devastadors. Les modificacions en les temperatures de certes regions no són letals de manera immediata però forcen que moltes espècies es desplacin a la recerca de menjar; un cas paradigmàtic és el dels óssos polars. Algunes espècies poden sobreposar-se a la situació, però per d'altres sortir del seu hàbitat pot suposar-ne l'extinció.

Algunes prediccions apunten que un milió d'espècies podrien seguir aquest destí, amb l'afectació que suposa per a l'equilibri de la resta d'espècies. A més, així com el canvi climàtic amenaça la biodiversitat, també és cert que



L'ós polar és una espècie amenaçada pel canvi climàtic

la preservació de la biodiversitat, en especial a través de la gestió sostenible dels hàbitats, pot ser un factor clau en la lluita contra el canvi climàtic. Un exemple clàssic d'aquesta relació és la desforestació. Aturar aquest procés ajudaria a frenar l'escalfament global. ¶