

EL CAS DE L'AEROPORT DE BARCELONA: UN DESPROPÒSIT QUE CAL SUPERAR

El Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya (CAIC) ha assistit, igual com bona part de la ciutadania del país, al dissortat episodi entorn l'ampliació de l'Aeroport Josep Tarradellas, Barcelona – El Prat. Un episodi on s'ha contraposat la potenciació de les instal·lacions aeroportuàries amb la protecció del medi ambient i que ha culminat amb la pèssima notícia de la paralització de les inversions previstes a les instal·lacions aeroportuàries per part de l'empresa AENA. Una situació que convindria revertir i que, a l'hora, ens il·lustra de la necessitat d'una nova cultura de gestió de les infraestructures. Per això, el CAIC vol aportar les seves reflexions tant pel que fa a aquesta nova cultura com al cas concret del sistema aeroportuari català:

1. Resoldre la controvèrsia entre medi ambient i creixement econòmic.

El sistema normatiu a la Unió Europea requereix que **tota infraestructura de nova implantació o la seva modificació prengui en consideració la variable ambiental com a element consubstancial**. Els requeriments ambientals s'han de tenir en compte tant en la fase de disseny, planificació i projecció de l'obra d'infraestructura, com en la fase d'execució.

La salvaguarda del medi ambient és un valor i un principi rector de l'actuació de les administracions públiques en el sistema europeu de dret. Com a principi rector és aplicable a la planificació i a l'execució de les infraestructures; però no consisteix en la prioritització del medi ambient sobre la infraestructura, en disjuntiva, ni en preferència obligada de la salvaguarda del medi ambient sobre tota decisió econòmica amb rellevància ambiental sobre el territori. Tan sols en casos excepcionals es podria entendre que la màxima *in dubio pro natura* és l'única solució acceptable.

Per calibrar la compatibilitat de la infraestructura amb la salvaguarda d'allò mediambiental, l'avaluació de l'impacte ambiental permet contrastar, en el curs d'un procés complex, la deferència de tota obra pública, privada i infraestructura de qualsevol naturalesa, amb els múltiples vectors ambientals. El resultat de l'avaluació d'impacte és una decisió tècnica, d'experiència, que l'autoritat ambiental adopta, determinant les mesures que s'imposaran per a l'autorització de la infraestructura. Però, en una fase prèvia, les administracions competents en raó de la matèria i del territori, han hagut ja de decidir sobre la necessitat de la infraestructura, la seva localització, les seves característiques, l'oportunitat de la seva implantació i el suport pressupostari. La qual cosa implica *ex ante* conformar la presa de decisions i la definició de la necessitat, amb base a anàlisis i estudis amb evidències que n'avalin la viabilitat. **Sobre aquests fonaments tècnics s'hauria de poder formar un consens entre administracions**. La idea motriu consistent en la justificació tècnica i d'experiència que impregna l'avaluació d'impacte ambiental, és traslladable, salvada la distància, a la presa de decisió en la fase inicial sobre la infraestructura, en especial, quan en la seva execució estan implicades, en raó de la competència, diverses administracions públiques.

2. Construir permanentment consensos i treballar per a resoldre les controvèrsies.

La millor època i els grans assoliments de les infraestructures a Catalunya han estat presidits pel consens i per la cooperació institucional i per la implicació privada de la societat civil, de les empreses, de les entitats i associacions. Els Jocs Olímpics com a exemple, però també el Pla del Delta del Llobregat i l'acord del 1998 entre el ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i del Prat que va facilitar la formulació del Pla Director, un any

després. En tots tres casos els acords polítics i el seu desplegament varen ser factibles gràcies a una intensa tasca dels professionals. De les mil i una hores de treball callat i solvent dels tècnics en varen sorgir les propostes que conduïren als acords i a l'èxit en la implementació de les infraestructures.

El CADIC proposa **recuperar aquestes praxis, la del rigor tècnic, la del diàleg participatiu i la del consens institucional**. El país disposa d'excel·lents professionals al servei de les administracions i de les empreses amb la màxima qualificació i gran experiència. Només cal que, en comptes de donar-los directrius per a l'encastellament i la polèmica se'ls deixi treballar amb un esperit obert i constructiu, cercant sinèrgies i resolent divergències. **Tot consens precisa d'unes bases prèvies, certes, reals i motivades sota criteri d'experts.**

3. Adoptar formes de governança, transparents i participatives.

La governança de les infraestructures es també una qüestió rellevant. La societat actual reclama que les grans infraestructures tinguin una gestió, transparent i participativa. Els ciutadans tenen dret a conèixer com es gestionen els serveis públics i a participar en la presa de decisions entorn les infraestructures. Arreu del continent europeu s'han arbitrat fórmules per facilitar la implicació cívica en els afers d'interès col·lectiu.

Per altra banda la complexitat que presenta la distribució de les competències de les administracions públiques, aconsella **articular procediments per a la coordinació entre institucions, de manera que puguin compartir les diagnosis, estratègies i les directrius** dels projectes i dels models d'explotació de les infraestructures, equipaments i serveis. Aquest fet resulta especialment significatiu a Catalunya on el marc normatiu atorga competències exclusives en matèria d'Ordenació del Territori i Urbanisme a la Generalitat, mentre reserva la de les xarxes d'interès general a l'Estat, que també comparteix les ambientals amb el govern català i on els ajuntaments i ens metropolitans exerceixen una funció rellevant pel que fa a la gestió del seu territori i al foment de l'activitat econòmica.

Aquest marc complex i plural fa imprescindible adoptar formes de governança que donin resposta tant a la participació cívica com a la coordinació institucional. El fracàs de la gestió del projecte d'ampliació de l'aeroport Pratenc ha posat de relleu, una vegada més, les mancances d'un model aeroportuari fortament centralitzat. Un exemple de bona governança el constitueix el Comitè de Rutes, un ens impulsat i sufragat per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, la Cambra de Comerç i la pròpia AENA. La seva meritòria tasca va fer possible un fort increment dels vols intercontinentals en el període 2013-2019, constituint el paradigma de l'èxit assolit quan participen en la gestió les institucions del territori.

4. Treure el màxim rendiment de les infraestructures existents.

Donar una ullada a qualsevol imatge satel·lital nocturna d'Europa permet adonar-se de la forta antropització del continent. En aquest context d'ús intensiu del territori, que abasta de ple la Catalunya litoral, la implementació de noves infraestructures o l'ampliació de les existents resulta cada dia més complicada. La pressió dels municipis veïns i el respecte necessari als espais protegits i als d'alt valor agrícola, sovint impedeix o retarda les actuacions en la majoria de les infraestructures i, de forma especial, en els aeroports. Aquestes limitacions al creixement, a les quals s'afegeixen restriccions pel que fa a l'operativitat, han de ser considerades com un element més a l'hora de definir l'estratègia de cada aeroport. Si hom no disposa de capacitat per atorgar més eslots, haurà de procurar treure la màxima rendibilitat a la capacitat existent. La tecnologia li resultarà de gran utilitat, permetent millores en les aproximacions i la maximització de les operacions. Però igualment haurà de triar. Quins vols li comporten més valor afegit i quins podrien derivar-se a altres aeroports. Aquesta es una decisió que s'ha adoptat a bona part de les principals ciutats europees, amb la conformació de sistemes multi aeroport a Londres (5) a París, a Milà, a Roma o a Istanbul.

El gran repte de cara a una gestió eficient de les instal·lacions i de cara a una màxima contribució al creixement econòmic regional consisteix tant en projectar expansions raonables com en bastir estratègies de progressiva especialització.

Un element que contribueix a perfeccionar aquestes noves estratègies es la disponibilitat d'un alt nivell d'intermodalitat, especialment amb les línies d'alta velocitat ferroviària. Els propers anys assistirem a un desplaçament dels vols de curt radi cap als trens, lliurant capacitat que podrà ser emprada pels vols major radi i especialment pels intercontinentals.

Cal, doncs, articular estratègies en aquest sentit: **treure el màxim profit del camp de vol disponible, augmentar la capacitat de les terminals i apostar fort per la intermodalitat.**

DECLARACIÓ

A partir de les anteriors consideracions, i amb l'objectiu de recuperar, com més aviat millor, el consens i possibilitar les inversions, el Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya considera que:

- 1. Catalunya necessita polítiques de creixement, que permetin dinamitzar l'economia alhora que afavorir la cohesió social i territorial.**

L'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona – El Prat és **un dels principals motors de competitivitat, ocupació i futur de Barcelona, de Catalunya, i de la Regió Euro Mediterrània.** Les successives ampliacions de l'Aeroport que varen entrar en servei el 1992 i el 2009 han demostrat la importància de disposar d'un aeroport competitiu per tot el que aquest significa en ocupació de qualitat, capitalitat mediterrània, desenvolupament industrial, logístic, innovador i de l'economia del visitant.

- 2. L'Aeroport de Barcelona - El Prat, amb el seu disseny, configuració i operativa actuals, està acostant-se al límit de la seva capacitat. La xifra de gairebé 53 milions de viatgers registrats l'any 2019 fa palès l'esgotament del marge operatiu de les instal·lacions per consolidar el seu paper d'aeroport de primer nivell.**

La qüestió fonamental es **treure el màxim rendiment de les instal·lacions i capacitats existents**, ampliant-les en la mesura del possible, però sobretot essent conscients que **cal aprendre a gestionar una infraestructura amb limitacions.** No estem parlant de res excepcional. Es el que han fet els grans aeroports arreu del món. Heathrow com a exemple. Davant la restricció del número de vols possibles cal una estratègia adreçada a promocionar les línies que més valor afegit hi aporten.

- 3. Tant el sistema aeroportuari de Catalunya com la xarxa ferroviària d'alta velocitat son dos elements que s'han d'introduir en l'equació.**

Moltes metròpolis compten amb més d'un aeroport per a servir-les. La única condició és garantir una bona accessibilitat des de cadascun dels aeroports a la ciutat central. Això a Catalunya es possible, senzill i econòmic. Amb una inversió inferior als 100 milions d'Euros es podria **habilitar un eficaç sistema de connexions entre els tres aeroports principals, Barcelona, Girona i Reus.** Tots tres tenen una línia d'AV ben a prop. Al Prat fins i tot estan construïdes les andanes de l'estació intermodal, a Girona menys d'un quilòmetre separa el traçat ferroviari de la terminal, i a Reus hi ha també la previsió de construir una estació molt propera de l'aeroport. Posar en valor aquest sistema esdevé una prioritat.

Com a tota Europa -França i els països escandinaus com a exemple- les connexions ferroviàries estan destinades a suplir, en un breu termini de temps, els vols de curt radi. Aplicar això a Barcelona suposaria lliurar un considerable nombre d'eslots.

4. L'ampliació de les pistes de l'aeroport planteja una complexa problemàtica ambiental que ni es pot menystenir ni s'ha de convertir en un pretext per a la inacció.

Es obvi que l'afectació a les zones d'aiguamolls i espais protegits del sector de la Ricarda mereix una especial atenció, ja que la Comissió Europea haurà de valorar i avaluar si hi ha un imperiós motiu d'interès general i raons que justifiquin la seva alteració, fins i tot oferint mesures compensatòries.

Per contra, les altres actuacions previstes, especialment la construcció de la terminal satèl·lit, no representen amenaces significatives als vectors ambientals i, en conseqüència, haurien de restar fora de l'àmbit de la controvèrsia i tenir via lliure per a la seva immediata execució.

5. Només amb consens entre les institucions es possible avui la construcció de les grans infraestructures. La lògica de la confrontació, de les amenaces, dels ultimàtums i del frontisme només condueix a la paralització de qualsevol actuació. No es pot pretendre que totes les opinions siguin coincidents, la societat catalana actual, com la d'arreu d'Europa, es plural i complexa. Per tant voler presentar un camí únic i inequívoc cap al progrés, blasmant als qui no comparteixin aquest camí, no sembla una bona idea de cara a aconseguir l'imprescindible consens social.

6. La gestió individualitzada de l'aeroport de Barcelona constitueix la millor garantia per a donar resposta a les necessitats reals de Catalunya. El model aprovat pel govern del president Rodríguez Zapatero ho preveia pels dos grans aeroports d'AENA i al novembre del 2011 es varen crear els respectius Consells Rectors. Dissortadament, el model no es va portar a terme i això ens ha conduït a la situació actual on les institucions catalanes no tenen altra rol que el d'assistir com espectadors a un Comitè de Coordinació Aeroportuària de Catalunya sense cap facultat executiva.

La societat civil catalana, que a l'any 2007 es va aplegar a IESE per a reivindicar aquesta gestió descentralitzada es troba, després del fracàs del projecte d'ampliació, en una immillorable situació per reprendre aquella demanda col·lectiva i exemplar.

7. El Comitè de Rutes necessita, avui, un nou impuls. L'enfortiment de les relacions econòmiques amb la Xina i els altres països asiàtics, esdevé una gran oportunitat per captar-hi el màxim nombre de vols. S'hi ha de treballar intensament per fer front a la competència d'altres aeroports del sud d'Europa. Aquesta qüestió hauria de permetre articular un potent acord polític, cívic i social, constituint un element sinèrgic ben positiu de cara a recuperar l'esperit de cooperació entre administracions i entre aquestes i l'àmbit privat.

El Consell Assessor d'Infraestructures de Catalunya considera que, donada la seva composició multidisciplinària i el seu caràcter independent, es pot oferir a les administracions públiques competents per a actuar com a **mediador** en qualsevol discrepància que tinguin pel que fa a les diferents opcions i decisions a adoptar en relació a la infraestructura de l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona- El Prat a la que fa referència la present Declaració.

Entitats fundadores



Entitats col·laboradores

