

EL DEBATE DE LA AMPLIACIÓN DE EL PRAT

ECONOMÍA Y TRABAJO

Opiniones a favor y en contra de la polémica ampliación del aeropuerto de El Prat, con la necesidad y la dificultad de construir un futuro de prosperidad económica aliado con el medio ambiente, el turismo y la movilidad sostenible

EN CONTRA / JOAN HERRERA

Una segunda oportunidad

kioskoymas#jlopez@strategycomm.net

El último informe del IPCC (Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático) ha sido demoledor. El escenario más probable —que no el más pesimista— es el que sitúa el calentamiento global en una horquilla de 2°C a 4,5°C. Con 1,5°C más, los eventos extremos de calor que antes ocurrían cada 10 años serán cuatro veces más probables. Con 2°C, se alcanzarán los umbrales críticos de tolerancia para la agricultura y la salud. Más allá, el escenario es inasumible. Va a ser todo muy rápido y necesitamos una respuesta rápida. Mientras los fondos Next Generation reclaman una Europa "más ecológica, más digital, más resiliente", aquí el acuerdo por la ampliación del aeropuerto tenía otro compás. Mientras en Europa no se planteaba ampliación aeroportuaria alguna o en Francia se anunciaba la paralización de la ampliación de París Charles de Gaulle —con un aumento de 40 millones de pasajeros— aquí continuábamos empeñados en una ampliación que afectaba a espacios protegidos. La medida no contemplaba una estrategia ferroviaria que transfiriese pasajeros del avión al

de todas las compensaciones ambientales no ejecutadas y de poner los recursos para que aporte todo el valor que tiene. Un compromiso para garantizar el suministro de agua necesaria, para poner en valor un espacio único como la laguna de la Ricarda, para desarrollar el plan especial imprescindible para la gestión del espacio, y por qué no, para hacer del conjunto un lugar de interpretación del cambio climático donde conviva el principal espacio de reserva de biodiversidad del área metropolitana con los principales focos de emisión de gases de efecto invernadero.

En segundo lugar, la suspensión de la propuesta debe traducirse en una apuesta por la mejora de la interconexión ferroviaria de los tres aeropuertos catalanes. No se trata tanto de la inversión de Aena, como de la necesidad de hacer realidad una mejora de las conexiones de los tres aeropuertos catalanes, con especial atención en la intermodal del Prat, para garantizar la transferencia de pasajeros del avión al ferrocarril y para permitir un modelo aeroportuario más equilibrado. Pero no deberíamos quedarnos aquí. Hoy, la

mejora de las conexiones ferroviarias no sólo debe servir para conectar aeropuertos, sino para definir una nueva estrategia de transferencia de mercancías de la carretera al ferrocarril, y para conectar con el siglo XXI las diferentes realidades urbanas y conectarlas con el eje mediterráneo, con la zona sur de Francia y con el eje del Ebro.

Pero lo más relevante es conseguir que Cataluña abra un debate sobre qué hacer. Llevamos demasiado tiempo discutiendo en torno a una propuesta propia de hace 30 años, como si no hubiese emergencia climática, como si Europa no estuviese apostando por la descarbonización, como si nos pudiésemos permitir mantener un modelo de llegada masiva de turismo enfocado básicamente a una economía de servicios. Pero más allá del error de la propuesta, si esta ha tenido recorrido es por la ausencia de proyectos y propuestas sobre qué hacer en la sociedad catalana. Deberíamos poner el acento en aquello en lo que vamos con retraso y en lo que tenemos oportunidades, hacer de la transición energética —donde Cataluña está en el furgón de cola— un elemento central: donde abramos el debate ya no sólo de la generación renovable sino de los procesos industriales vinculados a su implantación; los cambios en la gestión de la demanda; el retorno al territorio; nuevos modelos de generación distribuida y digitalización; nuevas estrategias para el sector del automóvil, donde no sólo se apuesta por la electrificación, sino por modelos de movilidad compartida.

Joan Herrera es jurista y político, miembro nacional de Esquerra Verda.

Llevamos demasiado tiempo discutiendo sobre una propuesta propia de hace 30 años, como si no hubiese emergencia climática

No contemplaba una estrategia que transfiriese pasajeros del avión al ferrocarril; se ignoraba la necesidad de reducir el peso del sector aéreo

ferrocarril, se ignoraba la necesidad de reducir el peso del sector aéreo, siendo esta una opción de transporte que hoy por hoy no permite escenario de descarbonización alguna.

Finalmente, parece que la ampliación del aeropuerto de El Prat no verá la luz —aunque nunca hay que descartar un nuevo giro inesperado—. Nunca sabremos si es por la falta de consenso esgrimida, por el convencimiento de que la UE no permitiría en este nuevo contexto una ampliación sobre una zona protegida habiendo abierto un apercebimiento por la degradación de los espacios o por entender que la propuesta hacia perder coherencia a un ejecutivo que reivindica la transición verde. Pero quizás lo más importante sea la oportunidad para relanzar en Cataluña una agenda de transición verde, para repensar la importancia de los espacios protegidos y para apostar por un modelo aeroportuario que sirva para mejorar las conexiones ferroviarias entre Reus, Girona y el área metropolitana de Barcelona.

Después de todo el debate sobre los espacios protegidos del delta del Llobregat, se mantiene el procedimiento de advertencia abierto por la Comisión por la degradación ambiental de ese espacio. Quizás sea el momento de poner encima de la mesa el cumplimiento

A FAVOR / ANDREU MAS-COLELL

Afrontemos el reto

kioskoymas#jlopez@str

Barcelona, con un aeropuerto a corta distancia del centro, a la vera del mar y en la vecindad del puerto, dispone así de un complejo logístico que es un potente factor de competitividad en un mediterráneo donde España aspira a ser un actor crecientemente importante. Pero Barcelona es una ciudad muy densa, constreñida entre mar y montaña, y con una opinión pública muy viva y sensible a su ordenación territorial. Es lógico y saludable que las modificaciones infraestructurales inducidas por la evolución del contexto físico y económico sean siempre difíciles de encajar y que generen polémica. Ahora es la ampliación del aeropuerto.

Aena, la empresa gestora, plantea la necesidad de contar con una pista operativa larga (3 kilómetros) y que Barcelona pueda ser, en consecuencia, un destino efectivo de vuelos de largo recorrido, incluyendo los transcontinentales. Lo haría ampliando una pista existente. La capacidad de recibir estos vuelos es más que conveniente si Barcelona, y con ella el conjunto español, ha de mantener y mejorar su posición competitiva en el mundo. Por ejemplo, la conectividad aérea es una consideración clave en decisiones sobre

parecer: los temores se basan en una concepción demasiado inmovilista sobre el medio ambiente. Si un observador contempla el delta del Llobregat desde el aire verá un paisaje, incluyendo la desembocadura del río, que ha estado en continua transformación por la acción humana y por la de la naturaleza misma. Continuará estándolo: el nivel del mar va a subir en este siglo. También percibirá meridianamente que lo que el delta necesita son recursos para estabilizarlo y mejorarlo. Lo cual no significa el mantenimiento fotográfico de una realidad actual que no es la de 100 años atrás ni la que tendremos en cualquier caso dentro de 100 años. Hay que actuar sobre el delta con energía y con objetivos claros sobre lo que se pretende. A mi entender: extender la masa verde y, sobre todo, mantener y, subrayo, ampliar la biodiversidad existente. Se puede hacer y se ha hecho en muchos parajes. Los expertos lo saben hacer. Aena puede y debe hacerlo. No se inquieten: si no se puede, la UE no nos lo permitirá. En una entrevista reciente (ARA, 4-4-21) el catedrático de la UAB y distinguido ecólogo Joan Pino señalaba, después de exponer las dificultades que se presentarían, que "no es fá-

sedes de congresos o inversiones de gran relevancia económica o científica.

La controversia gira sobre tres aspectos:

1. ¿Para qué ampliar si la crisis climática obligará a reducir el tráfico aéreo? Ciertamente, alcanzar la neutralidad carbónica antes del 2050 precisará de muchos ajustes y el transporte aéreo deberá aportar su parte. Pero el peso del ajuste, probablemente transitorio, recaerá sobre el radio corto, mientras que nuestro tema concierne a los vuelos largos. Estos se mantendrán: no son sustituibles. Su eficiencia energética, sin embargo, está ya mejorando y todo indica que, por la vía del biocombustible o del hidrógeno verde, volar sin añadir CO₂ a la atmósfera será posible. En todo caso, Aena, una empresa, asume los riesgos correspondientes y habrá hecho los cálculos pertinentes.

2. Es una apreciación muy extendida que el volumen del turismo en Barcelona ha llegado al punto donde sus externalidades negativas no justifican facilitar su crecimiento. Comparto este juicio. Pero el mismo no tiene relación alguna con el tema de la pista larga. A diferencia de los decisores sobre congresos o sobre unidades empresariales, los operadores turísticos, que nos traen visitantes de origen lejano interesados por la Sagrada Familia o la Alhambra, no dejarán de incluirlos en sus itinerarios por ausencia de conexión directa: están avezados a planificar viajes con enlaces intermedios.

3. Alargar la pista puede comportar modificaciones, que deben ser aprobadas por la UE, sobre una zona incluida en la red europea Natura 2000 de protección de la biodiversidad y que incluye la laguna de La Ricarda. Aena propone reconstituir lo necesario y extender los hábitats en terrenos próximos ahora no protegidos. Pero la inquietud es grande. Mi

El delta del Llobregat ha estado en continua transformación por la acción humana y por la naturaleza misma. Continuará estándolo

Que la historia no diga que unos se han intimidado ante la CUP y Comuns y que otros han preferido ahorrarse la discrepancia interna con Podemos

cil cambiar una reserva natural por una balsa de nueva construcción en que intentemos reproducir unos hábitats". Lo admito. Es seguro que no se llegará a ese punto pero, aun si fuera así, ¿quién ha dicho que debiera ser fácil? Lo relevante es si es posible, si nuestros ecólogos e ingenieros, acostumbrados ya a naturalizar entornos alterados, lo pueden hacer si disponen de los recursos necesarios. Apuesto a que sí. Los retos difíciles pero vitales no se evitan, se afrontan. Nos va mucho en ello.

A día de hoy, después de que se innuase la posibilidad de que *consellers* del Govern asistieran a la manifestación contra la ampliación y que la ministra de las infraestructuras anunciase la ruptura de negociaciones, todo pende de un hilo. Pero quedan 20 días, muchos, para continuar negociando. Que la historia no diga que unos se han intimidado ante la CUP y Comuns y que los otros han preferido ahorrarse la discrepancia interna con Podemos. Si los gobiernos son tan débiles que las agendas de CUP, Comuns y Podemos consiguen imponerse me temo que la puerta está abierta para el retorno del PP. Al tiempo.

Andreu Mas-Colell es catedrático de la UPF y de la Barcelona School of Economics (BSE) y presidente del Barcelona Institute of Science and Technology (BIST).