

## EL CONSELL NACIONAL DE LA JOVENTUT DE CATALUNYA ES POSICIONA EN CONTRA DE L'AMPLIACIÓ DE L'AEROPORT DEL PRAT

Comitè Executiu - 19 de juny de 2021

Davant la pressió exercida pel conseller delegat d'AENA, Maurici Lucena, la demanda de 200 empresaris on es demana l'ampliació de l'aeroport del Prat i en línia de les següents resolucions: "*Davant l'emergència climàtica, actuem*", "*El CNJC es posiciona en Contra del Nou Pla Hidrològic del PP*" o "*El CNJC compromet amb el medi ambient*", ja aprovades en anteriors comitès executius, **el Consell Nacional de la Joventut de Catalunya vol mostrar el seu rebuig a l'ampliació proposada.**

Per posar en context la magnitud del problema és important tenir en compte la capacitat aeroportuària del nostre país i contraposar-la als nostres veïns europeus. En el cas de Catalunya, els nostres tres principals aeroports (El Prat, Girona i Reus) tenen actualment una capacitat total de 65,2 M de passatgers anuals. En concret, l'aeroport de Barcelona té una capacitat de 55 M anuals, l'aeroport de Girona de 7,2 M anuals<sup>1</sup> (a més de la capacitat addicional prevista en els plans d'inversió vigents d'AENA) i l'aeroport de Reus de 3 M anuals (ampliat el 2010 després d'invertir 85 M EUR). Amb la proposta d'ampliació de l'aeroport del Prat, estaríem parlant d'una capacitat total de 80,2 M de passatgers anuals. Els principals 'hubs' del continent europeu com Amsterdam i Frankfurt tenen al voltant d'uns 70 M de passatgers anuals; per tant, si es duguessin a terme els plans d'ampliació del Prat, estaríem superant amb escreix la capacitat dels aeroports més transitats del continent europeu i de la resta del món. És a dir, estem parlant d'unes perspectives de creixement totalment desorbitades, basades en uns plantejaments obsolets, propis d'altres èpoques, enquè no tenen en compte l'impacte social i ambiental de les infraestructures.

---

<sup>1</sup>[https://www.cnjc.cat/sites/default/files/documents/adiunts/davantemergenciaclimaticaaactuem\\_ceiuny2\\_019.pdf](https://www.cnjc.cat/sites/default/files/documents/adiunts/davantemergenciaclimaticaaactuem_ceiuny2_019.pdf)

<sup>2</sup>[https://www.cnjc.cat/sites/default/files/documents/adiunts/davantemergenciaclimaticaaactuem\\_ceiuny2\\_019.pdf](https://www.cnjc.cat/sites/default/files/documents/adiunts/davantemergenciaclimaticaaactuem_ceiuny2_019.pdf)

<sup>3</sup>[https://www.cnjc.cat/sites/default/files/documents/adiunts/resolucio\\_el-cnjc-compromes-amb-el-medi-ambient\\_cenov2015\\_0.pdf](https://www.cnjc.cat/sites/default/files/documents/adiunts/resolucio_el-cnjc-compromes-amb-el-medi-ambient_cenov2015_0.pdf)



L'ampliació de l'aeroport és una inversió inviable on són necessàries alternatives que impliquin impulsar un model de mobilitat sostenible per al nostre país. El model de mobilitat ha d'estar a l'altura de la crisi climàtica que vivim; no podem fomentar encara més els desplaçaments altament contaminants i innecessaris. Cal tenir present que l'ampliació de l'aeroport provocaria també una destrossa d'espais naturals, agrícoles i patrimonials irremplaçables a la ciutat del Prat de Llobregat, així com greus efectes en els ecosistemes locals, que estan protegits. La Comissió Europea ja va advertir amb una carta de requeriment a l'Estat espanyol, on sol·licita a les administracions competents que prenguin totes les mesures pertinents per protegir el Delta del Llobregat, on va deixar molt clar l'impacte negatiu i incalculable que hi han tingut infraestructures com el Port i l'Aeroport<sup>4</sup>.

Cal tenir present que fa poc un tribunal anglès va vetar l'ampliació de l'aeroport de Heathrow pel seu impacte ambiental, ja que aquest no tenia en compte l'Acord de París<sup>5</sup>. Aquest cas també es podria donar a Catalunya perquè, després de l'advertència de la Comissió Europea de què no s'estan complint les mesures del Pla Delta Europa, l'ampliació de l'Aeroport podria no ser permesa legalment.

Estem en un moment d'emergència climàtica on ens hem de replantejar les formes de produir, consumir i també de desplaçar-nos. El transport aeri representa al voltant del 30% de les emissions de CO<sub>2</sub> en la UE i és el principal sector en què les emissions han augmentat des de la dècada dels 90. Hem de reduir aquestes emissions per lluitar contra la crisi climàtica provocada, en part, per la contaminació atmosfèrica.

Aquest 2021 des de les Nacions Unides, amb motiu del dia mundial del medi ambient ens insten als joves a què siguem la generació que lideri la restauració dels ecosistemes, i que comencem a reimaginar el nostre planeta en clau ecologista, que ho tornem a crear tot, i que restaurem el que s'ha destruït. Tot això també en línia amb dels Objectius per al Desenvolupament, més concretament amb la meta 15 on ens comprometem a treballar per "gestionar sosteniblement els boscos, lluitar contra la desertificació, detenir i invertir la degradació de les terres, detenir la pèrdua de biodiversitat". Creiem que aquest projecte d'ampliació en els termes proposat és incompatible amb l'Agenda 2030 i els compromisos internacionals.

Pel que fa a les infraestructures, l'aposta per grans inversions com aquesta, que podem anomenar d'infraestructures fòssils pel seu ús de combustibles com el petroli,

---

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/spain/barcelona/news/press\\_releases/ip\\_21\\_441\\_ca](https://ec.europa.eu/spain/barcelona/news/press_releases/ip_21_441_ca)

<sup>5</sup> [https://elpais.com/sociedad/2020/02/27/actualidad/1582798774\\_550030.html](https://elpais.com/sociedad/2020/02/27/actualidad/1582798774_550030.html)

implica desposseir la resta del territori de les necessàries dotacions de proximitat. Acceptar que l'única possibilitat per a retornar l'estabilitat econòmica al país és incrementar la capacitat, ja sobreutilitzada, d'un territori com el de l'àrea metropolitana, implica sobreexplotar les seves capacitats físiques i d'habitabilitat: un increment del turisme de masses és l'últim que l'Àrea Metropolitana necessita si vol mantenir la vida digna de la seva població. L'aposta per una infraestructura ferroviària de qualitat, així com d'altres mitjans complementaris que permetin connectar bé tot el territori català, hauria de ser una prioritat si l'objectiu és l'estabilització econòmica. A més, també és una tasca necessària per a aconseguir tenir una mobilitat més justa i democràtica per tal que les ciutats del nostre país siguin més sostenibles i saludables.

**Per tot això, des del Consell Nacional de la Joventut de Catalunya ens comprometem a:**

- Rebutjar frontalment la proposta d'ampliació de la tercera pista de l'aeroport, com també l'ampliació de l'aeroport del Prat amb la terminal satèl·lit ja que no es respectuosa amb la fauna i el medi que l'envolta.
- Defensar l'espai natural del Delta del Llobregat (en especial la Ricarda i la resta de zones humides amb potencial agrícola) i del parc Agrari del Baix Llobregat.
- Impulsar un nou model de mobilitat sostenible per a tot que connecti les infraestructures i el territori, tot fomentat un transport públic no contaminant. Oposar-nos als macro-projectes que impulsin i fomentin els combustibles fòssils, com el de l'aeroport del Prat, ja que no s'adeqüen a les necessitats de la població en un moment d'emergències múltiples. Les declaracions institucionals aprovades o els acords internacionals relacionats amb la protecció del medi ambient son contraris aquests projectes i per tant, hi ha la necessitat que les iniciatives privades se supeditin a les necessitats presents de la gestió aeroportuària.

**Per tot això, des del Consell Nacional de la Joventut de Catalunya instem:**

- **A la Generalitat de Catalunya** a incloure la veu de la joventut a la taula de treball sobre l'ampliació de l'aeroport del Prat, amb una representació del CNJC defensant el posicionament recentment aprovat.
- **A la Generalitat de Catalunya i al Ministeri per la Transició Ecològica** a treballar de



manera coordinada per augmentar i estendre la zona protegida del delta a tot el parc agrari.

- **A la Generalitat de Catalunya** a augmentar els recursos econòmics i tècnics per la restauració i conservació dels espais naturals de Catalunya.
- **A AENA**, empresa pública de l'Estat, a abandonar les polítiques de creixement il·limitat que no obeeixen ni a l'actual context de crisi climàtica, ni al model de ciutat que persegueixen els municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, ni al sentit comú del segle XXI, ja que ni s'ajusten a les normatives europees ni a l'Agenda2030.
- **A AENA**, donat que l'aeroport del Prat és un dels principals emissors de gasos d'efecte hivernacle de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i que, per tant, ha de ser un actor clau en la reducció d'aquestes emissions. Instem que aquesta inversió proposada vagi destinada a la compensació ambiental de la zona i l'ampliació d'un pla de reducció de les emissions d'aquesta infraestructura.
- **Al ministeri de transport, mobilitat i agenda urbana** a eliminar els vols de radi curt i treballar en xarxes amb la resta d'aeroports del País per als vols de llarga distància. A més de potenciar el servei ferroviari d'alta velocitat que connecti tot el territori, tot recuperant línies eliminades i creant de noves de curta i llarga distància impulsant els trajectes nocturns internacionals i estatals, facilitant la intermodalitat amb els aeroports de la resta de l'Estat i d'Europa.
- **Al ministeri de transport, mobilitat i agenda urbana** posar fi a les exempcions fiscals a l'aviació, privilegi que no existeix en cap altre mitjà de transport (ni tan sols en els ecològics). Implementar un IVA sobre els bitllets i un impost a les companyies sobre el combustible permetria, segons la pròpia Comissió Europea, reduir un 11% les emissions al nostre continent, i els beneficis econòmics derivats podrien destinar-se, com pretén fer Alemanya, a abaratir els trens de llarga distància i els trens nocturns, amb la potencialitat a mig termini d'eliminar algunes rutes aèries nacionals, com planteja fer França.
- **Al Govern de l'Estat amb coordinació de la Generalitat de Catalunya i les institucions locals** a fer un replantejament del sistema de transport públic que aposti per l'accés a tots els territoris del país, la qualitat i la sostenibilitat d'aquest.
- **A la Unió Europea** a apostar per un pla ferroviari que connecti el continent, amb especial èmfasi en la dotació de trens nocturns, com a mesura per disminuir el nombre

de vols i facilitar el canvi cap a una nova manera de viatjar. També que desenvolupi, d'una vegada per a totes i conjuntament amb l'Estat espanyol i la Generalitat de Catalunya, el Corredor del Mediterrani, adaptant-lo a les necessitats actuals i no amb les que es va planificar.

**Resolució presentada per les entitats següents:**

**Joves d'Esquerra Verda (JEV)**

**Joventut Comunista de Catalunya (JCC)**

**Jovent Republicà**

**Associació d'Estudiants Progressistes (AEP)**

**Associació de Joves d'Estudiants de Catalunya (AJEC)**

**Acció Jove**

**Esplais Catalans (Esplac)**

**Joventut Obrera Cristiana (JOC)**

**Consell de la Joventut de Barcelona (CJB)**