

AMPLIACIÓ AEROPORT D'EL PRAT DE LLOBREGAT

1. Context. Sorgiment i evolució del conflicte	2
2. On som avui?	3
El dictamen de l'Ajuntament de Barcelona	3
La proposta de la Generalitat de Catalunya	3
Calendari de la proposta d'ampliació	5
L'imcompliment de les compensacions	7
3. Què opinem els Comuns?	8
Perquè estem en contra d'aquesta ampliació de l'Aeroport?	8
L'alternativa: un país de trens i el sistema aeroportuari català	10
Una proposta especulativa i en contra del que fan altres països europeus	12
4. A qui volem arribar?	13
5. Quins són els nostres adversaris?	13
6. Què hem aconseguit ja els Comuns?	14
7. Què més volem aconseguir els Comuns?	14
Relat: La batalla ara és a Europa	14
Accions: Aturem l'ampliació a Europa	15
8. Què estan fent els nostres aliats?	16
9. Recupera el que hem dit els Comuns	17

1. Context. Sorgiment i evolució del conflicte

El Govern de l'estat és l'encarregat de definir les inversions en la xarxa aeroportuària d'AENA. Aquesta planificació es reflecteix en el Document de Regulació Aeroportuària (DORA) que estableix la planificació d'inversions per períodes de 5 anys. El 2017 el govern de l'estat (PP) va aprovar un DORA que incloïa una terminal satèl·lit i el desenvolupament de la ciutat aeroportuària amb un increment de passatgers des dels 55 milions actuals fins a 70 milions anuals.

Aquest DORA va ser derogat el 2020, amb el nou govern (PSOE) i en va presentar un de nou amb una "nova" terminal satèl·lit. El 2021 el president d'AENA Maurici Lucena, va vincular l'execució d'aquesta terminal a l'ampliació de 500 metres de la 3a pista. Aquest paquet suposaria una inversió de 1.700 milions d'euros.

La proposta d'AENA d'ampliació de capacitat de terminals i de la infraestructures no s'ha arribat mai a aprovar en un document oficial i sempre han estat propostes que presentava AENA. De fet, degut a la polèmica, el setembre de 2021 es va aprovar el DORA sense incloure la possible ampliació de l'Aeroport.

De fet, el que provoca la polèmica és l'ampliació de la pista 500 metres envaint la zona humida protegida de la Ricarda, però a partir d'aquesta polèmica es posen en qüestió totes les inversions vinculades a l'ampliació (nova terminal, augment de capacitat de passatgers, etc).

AENA i els sectors econòmics favorables a l'ampliació, argumenten que amb l'allargament de la 3a pista (pista mar) es podran captar més vols de llarg abast, intercontinentals específicament, i que cal ampliar la capacitat de la infraestructura que ja ha arribat al seu límit, atès que el 2019 es va arribar a 54 milions de passatgers i el 2024 s'ha superat la xifra de capacitat màxima teòrica de l'aeroport arribant als 55,05 milions.

En el cantó contrari a l'ampliació ens trobem arguments sobre la reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle per fer front a l'emergència climàtica, atès que el sector de l'aviació és un dels sectors que menys està reduint les seves emissions i ampliar infraestructures no fa més que crear més demanda; arguments també vinculats a la massificació turística; de protecció i conservació de la natura (zona protegida de la Ricarda); i, finalment, sobre els incompliments dels acords i compensacions de l'anterior ampliació (zona ZEPA, etc). A més, es preveu que en el moment en el qual l'aviació deixi d'estar exempta dels impostos al combustible el sector es reduirà sensiblement.

També hi ha arguments a favor d'una major eficiència en l'ús de les infraestructures actuals, aprofitar al màxim de la xarxa aeroportuària catalana dels aeroports de Reus i Girona, tot

reduint la concentració d'infraestructures de país a l'àrea metropolitana de Barcelona, o l'aprofitament de la xarxa ferroviària per a descongestionar els vols de l'aeroport, per exemple, mitjançant la substitució dels vols de curt abast per trajectes en tren de menys de 3 hores.

2. On som avui?

Tot i que l'ampliació de l'aeroport va ser un tema central de l'anterior campanya electoral de maig de 2024 al Parlament de Catalunya, durant mesos la situació va quedar a l'espera que la Generalitat de Catalunya presentés la seva proposta d'ampliació.

El dictamen de l'Ajuntament de Barcelona

El 19 de març de 2025, l'Ajuntament de Barcelona publicava el [dictamen elaborat pel Comitè assessor d'infraestructures municipal](#). En l'esmentat dictamen s'apostava per l'ampliació de l'aeroport i pel respecte a les normatives municipals.

De l'esmentat dictamen se'n pot extreure una dada que fins ara no havia sortit a la llum: l'ampliació de la 3a pista, que estaria destinada als avions de més envergadura (widebody) tan sols generaria un augment d'uns 50 vols a la setmana. Això suposaria que l'augment d'operacions que permetria l'ampliació de l'aeroport seria d'entre l'1,87 i el 2,49%.

El mateix dictamen estableix que no hi ha un consens al voltant d'aquesta infraestructura ni al voltant de la solució tècnica d'aquesta inversió i de les afectacions ambientals que provocarà i que durant aquest temps, que pot allargar-se diversos anys, la gestió operativa de l'Aeroport té marge de millora en aspectes d'eficiència i capacitat.

La proposta de la Generalitat de Catalunya

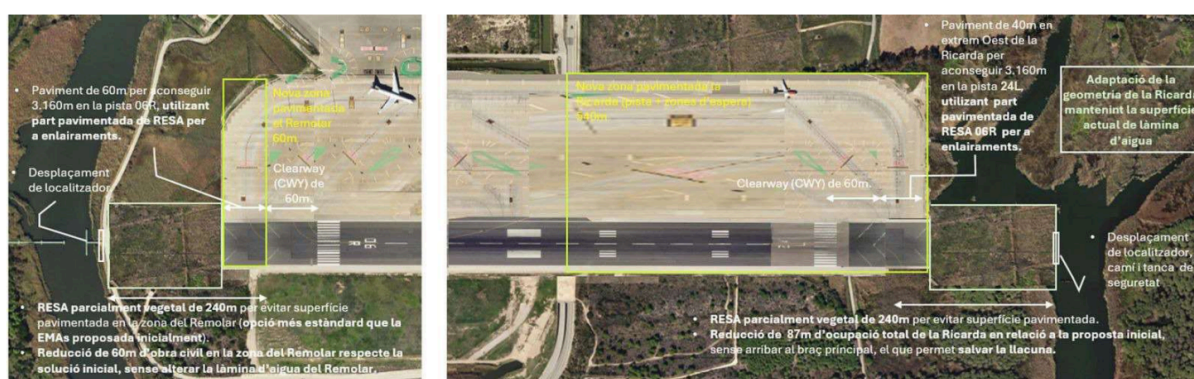
El govern de Salvador Illa es va comprometre a fer públic el seu dictamen a inicis de 2025, però les necessitats de negociació pressupostària dels paquets de les modificacions de crèdit amb els Comuns, va fer endarrerir el seu anunci. El 10 de juny de 2025 Illa va presentar la [proposta d'ampliació](#) fruit d'un acord entre el Govern de la Generalitat i el ministeri de Transports, amb el vistiplau d'Aena.

La proposta implica una ampliació de 500 metres de la denominada pista mar de l'aeroport. A més, AENA faria una inversió total de 3.200 milions d'euros que inclourien la remodelació de la terminal T1; la remodelació i actuacions de millora de la terminal T2; millores associades a la pista del mar, així com una "sortida ràpida" de la pista creuada; l'allargament de la pista del mar i el nou edifici de la terminal satèl·lit, la futura T1S, i la construcció d'un tren subterrani per a connectar-la amb la T1.

En total, l'ampliació proposada implica 600 metres de nova àrea pavimentada. Segons les explicacions del govern la proposta no afecta la llacuna del Remolar. Es faria una zona de seguretat (Runway End Safety Area, RESA) a l'àrea del Remolar de 240 metres amb un total de 60 metres pavimentats. Pel que fa a la Ricarda, també es faria una RESA de 240 metres amb 60 metres pavimentats, que requereix obra civil de 540 m i 180 m d'àrea vegetal compactada. L'objectiu és arribar a les 90 operacions per hora en hora punta.

Figura 1. Proposta d'ampliació als dos extrems de la pista mar de l'aeroport

Proposta: (1) pista de 3.160m, (2) desplaçament de localitzadors, (3) RESAs de 240m vegetals en els extrems parcialment pavimentades i (4) utilitzant tota la zona pavimentada per a carrera d'enlairament per minimitzar els metres a pavimentar.



Font: Generalitat de Catalunya.

Calendari de la proposta d'ampliació

	2025							2026				2027	2028	2029	2030	2031	2032
	Jun	Jul	Ago	Set	Oct	Nov	Des	1T	2T	3T	4T						
Presentació proposta Generalitat acordada amb Ministeri de Transports																	
Inici tramitació Pla Director																	
Aprovació inicial del Pla Director																	
Aprovació del DORA 3 (2027-2031)																	
Consultes del Document Inicial Estratègic i esborrany de proposta de revisió del Pla Director per l'Avaluació Ambiental Estratègica (Pla Director)																	
Redacció dels projectes d'ampliació de la pista i de la terminal satèl.lit																	
Informació pública de l'Avaluació Ambiental Estratègica i tramitació sectorial de la proposta de revisió del Pla Director																	
Declaració del Pla d'Interès Públic de Primer Ordre pel Consell de Ministres																	
Remissió del Pla Director a la Comissió Europea pel seu dictamen																	
Signatura de la Declaració Ambiental Estratègica																	

	2025							2026				2027	2028	2029	2030	2031	2032
Aprovació definitiva del Pla Director																	
Tramitació mediambiental (una vegada aprovat el Pla Director)																	
Execució de les inversions																	

L'incompliment de les compensacions

El projecte d'ampliació de l'aeroport, aprovat el 1999, incloïa diverses mesures correctores i compensatòries per minimitzar els impactes ambientals al delta del Llobregat, especialment sobre els aqüífers, les llacunes i els hàbitats naturals. Tanmateix, moltes d'aquestes mesures no s'han complert o s'han aplicat parcialment.

Pel que fa a la **protecció dels aqüífers**, la xarxa de piezòmetres (aparells emprats per a mesurar el nivell piezomètric i determinar així les variacions de nivell de les aigües subterrànies) prevista per controlar el nivell de l'aqüífer superficial es va mantenir parcialment i no s'han evitat impactes com la salinització i la pèrdua irreversible de recursos hídrics deguda a bombaments permanents. Es calcula una pèrdua de nivell d'aigües de l'aqüífer superficial d'uns 50 cm. Tampoc es va compensar de cap manera la pèrdua d'aigua del sistema d'aqüífers profunds.

Respecte a la **llacuna de la Ricarda**, l'aportació d'aigua artificial necessària per mantenir-ne els nivells ecològics no ha estat suficient. L'impacte de l'ampliació sobre les aportacions d'aigua a la Ricarda, xifrat pel Dictamen d'AENA de 2002 en 800 m³/dia, ha estat en realitat de 1.660 m³/dia, de tal manera que amb les compensacions efectivament aportades, es genera un dèficit mínim de 576 m³/dia. El dèficit ha provocat la pèrdua de biodiversitat i una transició cap a un estat eutròfic, aquell que es produeix quan una massa d'aigua rep una aportació molt elevada de nutrients inorgànics provinents de l'activitat humana, principalment nitrogen (N) i fòsfor (P). Segons estudis recents, caldria triplicar el cabal d'aigua actualment aportat per AENA per recuperar-ne el bon estat.

En matèria de **vegetació i fauna**, la renaturalització dels canals de drenatge només es va fer parcialment, s'ha artificialitzat una part rellevant dels canals i, posteriorment, es va revertir part de la renaturalització per reduir riscos de col·lisió amb aus, sense mesures alternatives de compensació. L'impacte de la contaminació lumínica i la construcció de sistemes d'aproximació també han afectat hàbitats protegits i espècies, sense compensacions suficients.

Amb relació als **hàbitats prioritaris i zones ZEPA**, la creació de corredors ecològics, com el litoral entre la Ricarda i el Remolar, no ha assolit l'objectiu de garantir la connectivitat ecològica, per manca de recursos, infraestructures fragmentadores i gestió deficient. La restauració dels boscos de pins en antics càmpings com Toro Bravo tampoc s'ha executat adequadament. A més, la construcció d'aparcaments a Can Sabadell va ocupar sòl protegit, contravenint de manera flagrant la Directiva d'Hàbitats.

Finalment, la previsió de noves zones humides per compensar pèrdues de més de 40 ha de salobrar, canyissars i maresmes per l'impacte directe de les obres d'ampliació ha estat

insuficient: només s'han creat unes poques hectàrees de llacunes artificials (11 ha aproximadament).

Aquests incompliments van motivar l'obertura d'un procediment d'infracció contra Espanya que es va traduir en l'enviament el 18 de febrer de 2021 d'una **carta d'emplaçament de la Comissió Europea** per vulnerar les Directives d'Hàbitats i Aus, pel que fa a les seves obligacions de:

- Evitar el deteriorament dels hàbitats naturals i dels hàbitats de les espècies d'aus per als quals es va establir l'espai Xarxa Natura 2000 Delta del Llobregat.
- Avaluar adequadament quines repercussions tenen per l'espai les instal·lacions associades a l'aeroport.
- Aplicar totes les mesures compensatòries necessàries per protegir la coherència global de Natura 2000 de les repercussions negatives de l'ampliació de l'aeroport.
- Modificar els límits de la Zona d'Especial Protecció per a les Aus Delta del Llobregat en relació als límits de la zona important per a la conservació de les aus (IBA ES140).

El procediment d'infracció INFR(2020)4133 encara està obert però paralitzat des de l'enviament de la carta d'emplaçament. L'evolució de la tramitació de l'expedient d'incompliment no és pública i, per tant, la informació disponible és limitada.

Des d'un punt de vista jurídic, **la Comissió Europea gaudeix de plena discrecionalitat en la gestió dels procediments d'infracció**, incloent-hi l'obertura formal, així com la possibilitat de portar per un Estat membre davant el Tribunal de Justícia de la UE per una possible infracció o de proposar sancions financeres per la no comunicació de mesures de transposició. **Els casos es poden tancar en qualsevol moment i la Comissió pot decidir tancar un cas fins i tot si l'Estat membre no resol la infracció, o només ho fa parcialment.**

A més, el Tribunal de Justícia de la UE ha fallat a favor de la Comissió Europea quan aquesta s'ha negat repetidament a facilitar l'accés a documents, fins i tot a eurodiputats, en el marc de procediments d'infracció en curs.

3. Què opinem els Comuns?

Quan parlem de l'ampliació de l'aeroport del Prat, del que estem parlant és de quin model de futur volem. Estem parlant de si volem continuar amb unes emissions contaminants insostenibles i sent un país dependent del turisme -la qual cosa ens fa vulnerables-, o si volem ser un país amb un model productiu verd, modern i transformador. És molt difícil d'explicar a molts catalans i catalanes que pateixen cada dia els retards de rodalies, que ara la prioritat del Govern sigui destinar una milionada a un aeroport que ja es troba entre els 10 principals aeroports europeus per col·lapsar encara més de turisme el nostre país.

Per què estem en contra d'aquesta ampliació de l'Aeroport?

Els Comuns sempre hem estat molt clars en què ens oposem fermament a l'ampliació de l'Aeroport, tant pel que fa a la capacitat de passatgers com a l'allargament de la 3a pista. Per sustentar aquesta oposició, s'han elaborat diferents línies argumentaries des de diversos punts de vista.

1. Perquè ens portaria a incrementar les emissions de CO2 en l'actual context d'emergència climàtica.

El sector de l'aviació, com el de transport marítim, no està subjecte a les condicions de reducció d'emissions dels Acords de París, tot i ser el responsable de més del 5% de les emissions de CO2 globals. En aquest sentit, mentre altres sectors vinculats a una economia nacional sí que tenen obligacions resultat dels compromisos dels seus respectius estats, aquest sector no es veu restringit. Tot i així, moltes veus polítiques comencen a plantejar la necessitat de reducció d'emissions del sector de l'aviació i que ha de ser solidari amb la resta de sectors econòmics. D'aquesta manera, es plantegen mesures com la eliminació de l'exempció dels hidrocarburs d'aviació fixada per la UE per al 2035. Alguns Estats membres de la UE, a més, han començat a plantejar mesures indirectes, com la no ampliació de les infraestructures aeroportuàries per limitar el creixement de les emissions. Això ha passat a Amsterdam-Schiphol.

Segons un informe de Barcelona Regional aquesta ampliació significaria incrementar en un 33% les emissions de l'aeroport. A Barcelona això comportaria un increment d'entre el 60 o 80% de les seves emissions.

2. Perquè significaria destruir l'entorn natural de la Ricarda i el Remolar.

La Ricarda i el Remolar són un espai natural protegit per la Unió Europea i la seva Xarxa Natura 2000, un organisme que obliga a conservar la biodiversitat i els hàbitats naturals d'arreu d'Europa. A canvi de destruir un entorn clau del Delta de Llobregat, el govern de la Generalitat continua proposant compensacions ambientals. És a dir ens carreguem la llacuna de la Ricarda i en un altre municipi d'un altre lloc ja tindran una llacuna artificial que ho compensi.

L'allargament de la 3a pista, o pista mar, afecta greument la zona humida de La Ricarda. Si l'allargament es fa de 500 metres l'afectaria de ple però si l'allargament és només de 300 metres també en sortiria molt greument perjudicada. La Ricarda és una zona humida amb

gran varietat d'espècies d'ocells que la fan servir en les seves rutes migratòries o com a zona de nidificació. A més, La Ricarda és una zona protegida des de l'anterior ampliació de l'aeroport, essent part de les compensacions exigides per la Comissió Europea en aquell moment. Cal comentar que encara no s'ha realitzat totes les compensacions ambientals exigides per aquella ampliació.

D'altra banda, el Ministeri de Cultura, amb Ernest Urtasun i Jordi Martí, han aconseguit comprar la Casa Gomis i donar-li protecció patrimonial com a bé d'interès arquitectònic. Aquest fet complica encara més les obres d'allargament de la pista, però no les impossibilita.

A més, l'ampliació destruiria una zona d'un alt valor agroecològic. Parlem del 30% dels terrenys de conreu existents a la Vall Baixa del Llobregat.

Finalment, hem de recordar que AENA encara no ha complert les compensacions promeses en l'anterior ampliació i per les quals la Comissió Europea va obrir un expedient a l'Estat Espanyol.

3. Perquè comportaria un increment de passatgers que ens portaria a agreujar el problema que ja patim de massificació turística.

L'Aeroport d'El Prat és la principal porta d'entrada de turistes al nostre país i en especial a la ciutat de Barcelona. L'ampliació de l'Aeroport comportarà un creixement del sector turístic. D'acord amb estudis realitzats per Barcelona Regional, la meitat dels passatgers que fan servir l'aeroport són turistes que venen (o marxen) a Barcelona i la seva àrea metropolitana. En aquest sentit, l'ampliació de l'aeroport es conforma com la columna central d'un debat sobre quin model econòmic volem per a Barcelona i Catalunya, un model encara més basat en el turisme o que promogui altres sectors econòmics alternatius. És evident que mentre el sector turístic segueixi creixent, les alternatives tindran dificultats per aflorar. Per altra banda, amb l'aeroport actual ja es disposa d'una infraestructura suficient per a una economia competitiva, si no estigués saturat pels vols turístics.

En un període de 14 anys, l'Aeroport del Prat ha gairebé duplicat el seu trànsit de passatgers, amb un augment del 88,4%. Passant de 29 milions al 2010 a més de 50 milions en el 2024. Amb l'ampliació proposada, passariem dels més de 50 milions de passatgers anuals a 70 milions. Significaria incrementar en 20 milions més de turistes, el que portaria finalment a rebre més turisme en un moment on les nostres ciutats han arribat al límit de la seva capacitat per absorbir més turistes.

Aquest increment de turistes generaria més pressió sobre un parc d'habitatge que està segrestat per l'especulació. Sabem què passa quan el turisme creix sense límits: els fons

voltor compren edificis sencers, es disparen els preus, i cada cop és més difícil trobar un lloguer a preu just.

L'ampliació del Prat es ven com una aposta pels vols intercontinentals, però els càlculs dels propis experts de l'Ajuntament de Barcelona mostren que només suposaria un increment de l'1,8%. La realitat és que el gruix dels nous vols serien low-cost (74%), que alimenten un model de turisme massiu i insostenible que ja ha desbordat el territori.

Tot i que els Comuns estem en contra tant de l'ampliació de l'aeroport com de l'ampliació dels vols, cal dir que **l'ampliació no farà de l'Aeroport un Hub internacional**. El discurs repetit que l'Aeroport necessita créixer per esdevenir un Hub internacional no es sosté quan s'analitza el sector aeroportuari. Els aeroports no es converteixen en Hub, acullen Hubs quan una companyia aèria *de bandera* s'hi estableix. Per ser un Hub cal un mercat local (*Hinterland*) molt gran, fort i amb alt nivell adquisitiu que utilitzi vols de llarg radi de forma recurrent, fet que no és compatible amb un sector turístic tan desenvolupat com el de Barcelona i Catalunya.

L'alternativa: un país de trens i el sistema aeroportuari català

- **La inversió en infraestructures que necessita Catalunya és en trens i Rodalies.** La prioritat han de ser els 130 milions de passatgers de Rodalies que utilitzen el tren per anar a treballar, no els milions de turistes que arribarien si s'amplia l'aeroport del Prat. És incompreensible que el pressupost que es vol dedicar a aquesta operació sigui de 3.200M€ mentre el Pla Rodalies 2020-2025 tenia 4.000M€.
- A més, en l'àmbit europeu Espanya està aïllada pel que fa a les connexions en tren. **Amb una inversió similar a la de l'ampliació, es podria incrementar exponencialment el transport per tren de Barcelona a la resta d'Europa.** Fomentant els serveis ferroviaris d'alta velocitat i trens nocturns trans-fronterers des de Barcelona es podria reduir la necessitat d'alguns vols i, per tant, el seu volum global.
 - El propi document "España 2050" del govern de Pedro Sánchez diu que "se recomienda prohibir los vuelos en aquellos trayectos que puedan realizarse en tren en menos de 2,5 horas"
 - Amb bones inversions, ja avui en dia segons un estudi de Barcelona Regional es podrien substituir 13.000 vols anuals per trajectes més sostenibles en tren.
 - Invertir els centenars de milions d'euros de l'ampliació de l'aeroport en millorar Rodalies i integrar-nos en la xarxa europea de tren nocturn.
 - Cal desenvolupar el Corredor Mediterrani, la gran infraestructura del futur pel nostre territori.

- **Cal apostar sobretot pels trens i també pel sistema aeroportuari català.** Catalunya té capacitat als aeroports de Girona i Reus que actualment estan infrautilitzats. Ciutats com Londres, París o Milà operen amb múltiples aeroports sense saturar un sol espai. La UE promou aquest model per reduir impactes locals i, a més, genera activitat socioeconòmica a diferents indrets del territori, fomentant un major equilibri territorial. Per tot això, proposem fer servir els aeroports de Reus i Girona, que no es troben propers a la seva màxima capacitat, com a aeroports de suport a El Prat, els tres funcionant com un sol sistema aeroportuari. D'aquesta forma no seria necessària l'ampliació.

Aquesta alternativa requereix millorar les connexions entre les tres infraestructures:

- Al Prat hi ha construïda una estació intermodal per la qual l'AVE literalment passa de llarg.
 - Per anar de l'estació del Camp de Tarragona a l'aeroport del Reus cal un transbordament a l'estació de busos de Reus.
 - De l'estació d'AVE de Girona a Vilobí hi ha mitja hora en cotxe com a mínim.
- **Existeixen alternatives a l'ampliació de l'aeroport menys costoses i agressives, molt més eficients.** Com el mateix dictamen del comitè d'infraestructures de Barcelona posa de manifest existeixen alternatives per augmentar la capacitat de l'Aeroport sense necessitat d'assumir l'ampliació. Els arguments de disposar d'alternatives menys costoses també es poden fer servir per llençar la idea que l'ampliació de l'Aeroport és un "megaprojecte", un "pelotazo", o una "obra faraònica" pròpia dels temps anteriors a la greu crisi financera, vinculant les millores de gestió a una correcta gestió *austera* de les infraestructures. Tot plegat lligat al fet que el sector de l'aviació haurà d'acabar reduint-se no només per les emissions que genera, sinó també per l'augment de costos dels carburants. Aquestes alternatives poden ser, entre d'altres no permetre els vols de curt abast o radi curt, derivant els seus usuaris a les alternatives ferroviàries, d'aquesta manera s'allibera espai aeroportuari per als vols de llarg radi que sí que necessiten l'aviació. Un estudi de BR planteja que es poden deriva fins a un 13% de passatgers de l'aeroport al tren mitjançant algunes millores en la xarxa ferroviària. Això també reduiria les emissions de CO2.

Una proposta especulativa i en contra del que fan altres països europeus

A més a més és important destacar que:

1. **Catalunya ja està ben connectada internacionalment:**

L'Aeroport del Prat és el 7è aeroport europeu, 5è en tràfic d'origen i destí i el 2n en tràfic directe (és a dir, comptant vols de transbord) per damunt de l'aeroport d'una capital com és Roma.

2. Que el projecte d'ampliació de l'Aeroport respon a interessos especulatius:

El 49% d'accions d'AENA són en mans d'accionariat privat com fons voltors i entitats bancàries com BlackRock i el seu interès no és precisament el de la població general. Cal obrir el debat sobre la titularitat de l'Aeroport, no és comprensible que aquesta ampliació respongui abans als interessos especulatius que als interessos del país. Necessitem que el destí de l'Aeroport es decideixi a Catalunya i no a un consell d'administració d'un fons volor.

La proposta del govern també inclou construir hotels, oficines i terminals logístiques sota el nom de "ciutat aeroportuària". Es tracta d'un pelotazo urbanístic.

El Consell d'Administració d'AENA no és imparcial i hi son el president de Freixenet José Luis Bonet o el propietari de la cadena hotelera Hotusa , Amancio López Seijas.

3. No oblidem que la majoria dels països europeus caminen en l'altra direcció:

L'alcalde socialdemòcrata de Londres, Sadiq Khan, manté la seva oposició a la construcció d'una tercera pista a Heathrow, citant l'impacte negatiu en la contaminació acústica, la qualitat de l'aire i els objectius climàtics del Regne Unit.

El govern francès del liberal Macrón va cancel·lar el projecte d'ampliació de l'aeroport Charles de Gaulle, que preveia la construcció d'una quarta terminal per al 2037. La ministra de Transició Ecològica, Barbara Pompili, va qualificar el projecte d "obsolet" i incompatible amb els objectius climàtics del país. També el mateix govern liberal de França ha prohibit els vols que tinguin alternativa en tren de menys de 2,5 hores.

4. A qui volem arribar?

Entre la població general, el suport a l'ampliació és menor que en els espais polítics i econòmics. És a dir, un percentatge de població no especialment conscienciada, força major que els votants de Comuns, ERC i CUP no mostra suport a l'ampliació. Segons una [enquesta de GESOP](#) de setembre de 2024, el suport a l'ampliació es queda al voltant del 45% mentre que es mostren contraris entre un 40%, molt per sobre de la franja de vot dels tres partits d'esquerres esmentats. Aquest per tant és un vector de creixement que s'ha de poder aprofitar. L'electorat d'ERC és el que es mostra més dividit.

Els principals grups que estan preocupats per l'ampliació de l'aeroport son:

- **Població dels municipis afectats per l'Aeroport**, especialment als municipis de El Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà i Castelldefels. També, però amb menor grau d'afectació, Sant Boi de Llobregat i Cornellà de Llobregat. Associacions de veïns i veïnes de la zona.
- **Persones amb consciència ecològica** preocupades per un cantó per la zona natural de La Ricarda i la resta del parc natural de Delta del Llobregat i també l'Emergència Climàtica. Organitzacions: Depana, Creaf, Fundació nova cultura de l'aigua, Plataforma Zeroport, Extinction or Rebellion, Ecologistes en Acció, Col·legi oficial d'ambientòlegs...
- **Població de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i, també la resta de Catalunya, que desitja un model econòmic no basat en el monocultiu turístic.** Assemblea de Barris pel decreixement turístic (ABDT), Stop Creuers... De forma més ambigua també la Patronal PIMEC i Unió de Pagesos han plantejat dubtes.
- Població no especialment preocupada pel medi ambient ni el model econòmic que pugui assimilar l'ampliació de l'aeroport a una inversió forassenyada. El sentit comú hegemònic reflexa certa animadversió a les grans obres després dels efectes de la gran crisi financera de 2008-2011.

5. Quins són els nostres adversaris?

Aquelles organitzacions que associen la construcció d'infraestructures a creixement econòmic i benestar, especialment, Foment del Treball i altres grans patronals. A considerar també les grans constructores i les seves associacions de referència. Els mitjans de comunicació més mainstream seran també adversaris (grups Godó i Premsa Ibèrica). També els col·legis oficials d'economistes i enginyers s'han mostrat a favor de l'ampliació.

- **PSC:** S'ha posicionat clarament a favor de l'ampliació, tan en campanya electoral com durant les negociacions pressupostàries. El director general d'AENA, es l'antic càrrec del PSC, Maurici Lucena. La seva consigna és "es farà l'ampliació però es farà bé", s'entén que amb les compensacions que pertoquin però també per defugir el debat de les obres faraòniques i aeroports sense avions (Alguaire i Castelló).
- **Junts:** a favor de l'ampliació però recelosos d'AENA i l'estratègia del govern central. Per ells l'ampliació ha de fer-se per resoldre un greuge previ (la concentració d'inversions a Madrid-Barajas). Darrerament han col·locat a Ramon Tremosa com a membre del consell d'administració d'AENA.

6. Què hem aconseguit ja els Comuns?

- Es difícil valorar allò aconseguit en un debat sobre una futura ampliació de l'Aeroport, però el que està clar és que s'ha aconseguit endarrerir el seu desenvolupament. Tot apuntava que sense la intervenció dels Comuns el nou DORA s'hagués aprovat el 2022 a molt estirar.
- També s'ha aconseguit comprar i protegir a nivell patrimonial la Casa Gomis.
- Al darrer 15 de juliol de 2025 al debat monogràfic d'infraestructures del Parlament de Catalunya els Comuns vam presentar una Proposta de Resolució incloent el següent punt: "4.3. Abandonar projectes amb un impacte social i ambiental negatiu, com l'ampliació de l'Aeroport de Barcelona–El Prat, que comportaria un increment de la massificació turística, la destrucció d'un espai natural protegit i l'augment de les emissions contaminants. Prioritzar el transport públic i especialment el tren, com a alternativa real i sostenible." La proposta es va perdre amb els vots a favor de Comuns, ERC i CUP i en contra de PSC, Junts, PP i Vox.
- A nivell dels ajuntaments no es solen guanyar les mocions atès que PSC i Junts solen disposar de majoria en gairebé tots els espais. L'únic lloc on es guanyen resolucions contràries a l'ampliació de l'aeroport és al Plenari de El Prat de Llobregat, on fins i tot el PSC local vota contra l'ampliació.

7. Què més volem aconseguir els Comuns?

Relat: La batalla ara és a Europa

- **La batalla de l'aeroport la guanyarem a Europa.**
- La decisió sobre autoritzar **una ampliació que afectaria a espais de la xarxa Natura 2000 i comptant amb l'incompliment dels compromisos de la darrera ampliació** depèn de la Comissió Europea. Es tracta d'espais protegits per les Directives d'Hàbitats (92/43/CEE) i Aus (2009/147/CE).
- La Comissió ja ha dit que encara està pendent de que es duguin a terme les compensacions pactades per la darrera ampliació de l'any 2002, sobre les quals hi ha un expedient obert. 23 anys i encara no s'ha complert.
- A més, **l'ampliació implicaria un augment de les emissions de l'aeroport en un 33%.** És evident que això **xoca frontalment amb els objectius del Pacte Verd Europeu, que fixa una reducció del 55% per 2030 i la neutralitat climàtica pel 2050.** Els Comuns

sempre hem defensat que són objectius insuficients però és del tot contradictori, a més, apostar per ampliar aeroports.

- Nosaltres, **des del Parlament Europeu amb el nostre Eurodiputat Jaume Asens, farem tota la pressió per tal que la Comissió sigui ferma en contra de l'ampliació.** Per això estem impulsant les següents accions:

Accions: Aturem l'ampliació a Europa

A. Demanarem una reunió a Teresa Ribera i als comissaris implicats per explicar-los la nostra posició

- Teresa Ribera és Vicepresidenta de la Comissió Europea per la Transició Justa i ha de ser clara també en si permetrà que la Comissió avaluï una ampliació que augmenta emissions i afecta als espais naturals protegits de la Ricarda i el Remolar.
- També demanarem reunions amb els següents comissaris:
 - Wopke Hoekstra. Comissari de Clima, Zero Emissions y Creixement Net.
 - Apostolos Tzitzikostas. Comissari de Transport i Turisme Sostenibles.
 - Jessika Roswall, Comissària de Medi Ambient, Aigua i Economia Circular.

B. Enviarem una carta formal a la Comissió explicant la posició

- Cal que la Comissió sigui conscient que l'ampliació va totalment en contra dels objectius climàtics establerts que, a més, com hem dit sempre els Comuns són del tot insuficients per afrontar l'emergència climàtica que vivim.

C. Acompanyarem a les entitats per presentar una petició a la Comissió de Peticions

- Acompanyarem a les entitats en la presentació d'una petició per forçar que hi hagi un debat a la Comissió de Peticions del Parlament Europeu on participa la Comissió Europea però també les entitats peticionàries i els eurodiputats per tal de defensar l'oposició al projecte i explicar-ne els motius.

D. Possible delegació de representants dels Comuns a Brussel·les per explicar la nostra oposició

- Ens plantejem portar una delegació de representants institucionals i organitzatius dels Comuns a Brussel·les per explicar la nostra posició tant als europarlamentaris com a la Comissió.
- També podria ser una ocasió per organitzar un panel d'experts al Parlament Europeu, per tenir un diàleg amb participació d'altres grups polítics, la Comissió, experts i representants d'entitats sobre actuacions com l'ampliació de l'aeroport i quin model de mobilitat alternatiu és d'impulsar.

E. Sensibilització, treball amb entitats i construcció d'aliances

- Organitzar una campanya de sensibilització sobre els perills de les ampliacions d'aeroports i els seus efectes sobre el canvi climàtic.
- Organitzar una visita per eurodiputats de The Greens i The Left i la Comissària Teresa Ribera, que té un paper clau com a vicepresidenta executiva per a la transició energètica i el canvi climàtic. Seria fonamental aprofitar la seva presència per visibilitzar els danys mediambientals.
- Organitzar una conferència que puguin portar gent a parlar i convidar altres eurodiputats. Poden portar les seves reivindicacions al Parlament Europeu
- Organitzar la visita d'entitats en contra de l'ampliació de l'aeroport, com Zeroport i Depana, al Parlament Europeu. Participaran també altres entitats de la xarxa "Stay Grounded" que treballen contra la no ampliació dels aeroports a nivell global.
- Establir aliances amb moviments i entitats europees que es mostren contraris a l'ampliació d'aeroports (ex. París, Frankfurt, Londres (Heathrow)). (Mencionar experiències prèvies a Viena..). Transport and Environment, Friends of the Earth, etc.

8. Què estan fent els nostres aliats?

El 19 de setembre de 2021 i el 4 de març de 2023, es van realitzar a Barcelona una manifestació contra l'ampliació de l'aeroport.

El 15 de juny de 2025 es va realitzar una manifestació pel decreixement turístic que també plantejava punts contra l'ampliació de l'aeroport.

La vicepresidenta Yolanda Diaz ha realitzat visites a la zona humida de La Ricarda per demostrar la seva oposició a l'ampliació.

9. Recupera el que hem dit els Comuns

- Materials xarxes votació Parlament a favor ampliació PSC, PP, Junts i Vox, 24/07/2025.
<https://www.instagram.com/reel/DLHsk0SKBrK/?igsh=c3JiY205dXYdDVj>
- Article El Periódico, estratègia Comuns a Europa, 07/07/2025.
<https://www.elperiodico.cat/ca/politica/20250707/erc-els-comuns-s-alien-119429379>
- Article Diari Ara, estratègia Comuns a Europa, 07/07/2025.
https://www.ara.cat/politica/via-europea-dels-comuns-frenar-l-ampliacio-l-aeroport_1_5423779.html

- Manifestació pel decreixement turístic a Barcelona, 15/06/2025.
<https://www.instagram.com/p/DK7RdgZqzZF/>
 - Entrevista Alcaldessa d'El Prat, Alba Bou, El PuntAvui, 12/06/2025.
<https://www.elpuntavui.cat/politica/article/17-politica/2546258-en-que-contribueix-a-millorar-la-vida-de-la-gent-ampliar-l-aeroport.html>
 - Roda de Premsa David Cid reacció a proposta Generalitat, 10/06/2025.
<https://x.com/SomComuns/status/1932410666859495836>
 - Materials xarxes contra la proposta d'ampliació, 10/06/2025.
<https://www.instagram.com/p/DKt7NWxs4wC/>
 - Pregunta al President Jèssica Albiach, 12/03/2025.
<https://www.instagram.com/p/DHGMRIbtgYw/>
-

Si necessites més informació, ens pots contactar a
estrategia@catalunyaencomu.cat

Igualtat, Clima, Comuns.