

Societat | | Actualitzat el 12/06/2021 a les 21:15

## «No pot haver-hi creixement si no és sostenible»: Foment i ecologistes, lluny del consens sobre l'aeroport

*El secretari general adjunt de Foment del Treball, Salvador Guillermo, i el portaveu de la plataforma Zeroport, Jaume Osete, participen en un cara a cara sobre el projecte d'Aena plantejat per NacióDigital*



Salvador Guillermo i Jaume Osete | Adrià Costa

**El secretari general adjunt de Foment del treball, Salvador Guillermo, i el portaveu de Zeroport, Jaume Osete,** visiten la redacció de **NacióDigital** per debatre, cara a cara, sobre l'ampliació de l'aeroport del Prat. La patronal forma part del teixit empresarial que ha defensat el projecte d'Aena (<https://www.naciodigital.cat/noticia/220630/mes-200-veus-mon-economic-consideren-imprescindible-ampliacio-aeroport-prat>) mentre que la plataforma insisteix en la necessitat d'aturar-lo per l'impacte mediambiental i econòmic que sostenen que tindria.

V?deo: [https://www.youtube.com/watch?v=PLWBgb\\_9LAU](https://www.youtube.com/watch?v=PLWBgb_9LAU)

Guillermo reivindica que l'ampliació contribuiria a la recuperació econòmica del país i assegura que Barcelona necessita esdevenir un **hub aeroportuari**. Per Osete, en canvi, el projecte esdevindria la punta de llança d'un **model econòmic que cal revertir**.

Mentre que des de Foment es considera que l'ampliació és compatible amb la **preservació del medi ambient**, Zeroport ho nega. Les dues parts només es posen d'acord a demanar concrecions a les administracions i confien que la taula de treball convocada per la Generalitat, que es reuneix dilluns, doni resultats.

## - Per què des de Foment del Treball es defensa l'ampliació de l'aeroport del Prat?

- Salvador Guillermo (S.G.): El 2019, les xifres apunten que cal abordar l'ampliació de l'aeroport del Prat, dins el pla aprovat el 1999. L'aeroport té capacitat per assolir 55 milions de viatgers i el 2019 va arribar als 52, gairebé 53. Cal poder preparar tots els plans d'infraestructures els propers perquè això no es fa d'avui per demà, per **arribar als 70 milions de passatgers a l'any**. Després serà impossible ampliar-lo sense causar danys significatius. L'aeroport és la porta d'entrada del món i és bàsic disposar de la millor porta d'entrada al món. Això fa que, irremeiablement, necessitem aquesta ampliació per permetre un increment de 15 milions de passatgers. Com més passatgers, més possibilitats tens de convertir l'aeroport en un *hub*. Si Barcelona té ambició i Catalunya vol progressar, és una de les eines que ha de ser essencial.

## - Per què la plataforma Zeroport rebutja l'ampliació?

- Jaume Osete (J.O.): A nosaltres ens sembla una proposta inacceptable en el context en què estem. És una proposta antiquada, i que reincideix en un model obsolet i que hem de canviar completament. En **situació d'emergència climàtica i ecològica** en què totes les institucions, incloses la Unió Europea i l'ONU, ens demanen reduir de forma radical durant aquesta dècada del 2020 al 2030 aproximadament un 8% anual les emissions, no es pot acceptar una proposta que suposa un increment molt gran d'emissions. Ja s'han parat i desestimats ampliacions a París, Marsella i Roma, per exemple.

## - Quina afectació mediambiental suposaria l'ampliació? Es pot ampliar l'aeroport minimitzant l'impacte ambiental?

- S.G.: Hi ha dos debats ambientals. D'una banda, hi ha la qüestió de les emissions. Ens consta que cada cop hi haurà un ús més potent de les energies bio que de la utilització del querosè. També ens consta que s'estima que a finals de la dècada dels 30 pugui haver-hi proves amb avions d'hidrogen. L'altre debat és el de la peça que es podria veure afectada, la finca **la Ricarda**. Sobre l'afectació d'aquesta finca, actualment tenim dues pistes paral·leles, una llarga i una curta, i es tracta que la curta tingui la mateixa dimensió que la llarga perquè puguin enlairar-se els avions de llarg recorregut, que són els que ens interessin per fer el *hub*. Sense *hubs* internacionals, es fa difícil atreure inversions de primer nivell per a una ciutat com Barcelona. En el cas de la Ricarda, s'hauria de **compensar el terreny que la pista agafi**. Sembla que Aena és conscient que estem en una zona de protecció i està disposada, segons ha dit el seu president, a compensar deu vegades l'afectació de la finca de la Ricarda.

## *Salvador Guillermo: "Aena està disposada a compensar deu vegades l'afectació de la finca de la Ricarda"*

J.O.: **La compensació és completament inviable**. Els especialistes ho admeten clarament, no es pot traslladar un ecosistema. A més, ja estem cansats de promeses buides. Les compensacions que s'havien de fer per l'anterior ampliació no s'han fet i, per això, s'ha obert un expedient a l'Estat [per part de la Unió Europea], que segurament acabarà amb una multa, per la no protecció del delta. Ja estem una mica farts de rentades de cara verdes i de promeses que, al final, són absolutament

falses. Aquí tinc un anunci d'Iberia, on diu que tenen el compromís que el 10% dels seus vols utilitzin combustibles sostenibles el 2030. Un 10% el 2030, quan hem dit que les emissions s'han de reduir ja. A més, els combustibles verds es preveuen cars i minoritaris durant dècades, i mantenir l'escalfament global per sota d'un grau i mig obliga a limitar vols. Tinc també aquí una entrevista de la revista *Science* al principal expert en energia del món. I, al final, energia equival a economia. Aquest especialista assenyala que pots tenir milions de turistes agafant avions o reduir les emissions, però **no pots tenir les dues coses perquè són irreconciliables**.

- S.G.: A mi això em recorda una mica la discussió del segle XIX sobre el tren Mataró-Barcelona. Segurament, quan es va crear va ser per a unes elits. Hi veiem tots els problemes, però és molta més gent la que és beneficiària de la innovació. Els últims anys la gent ha tingut capacitat de mobilitat i això segurament continuarà, tot i la pausa derivada de la pandèmia. No hem de posar l'accent en el fet de no tenir vehicles sinó a tenir els millors vehicles des del punt de vista mediambiental. Amb això s'ha fet un pas important i es continuarà fent. D'aquí a 10 o 15 anys serà difícil no pensar en un vehicle elèctric per a la mobilitat terrestre. Tothom té la sensibilitat mediambiental i el compromís per reduir emissions. Si algun projecte hi ha a Europa és **l'economia verda** i anirem per aquest camí.

Sobre el que deia en Jaume, la Comissió Europea ha reclamat perquè ha entès que tot el pla del delta que es va fer, possiblement no s'hagi fet en tota la seva extensió. Tenir aquesta garantia europea vol dir que si no es fan les compensacions que s'han de fer, la **Comissió Europea** les reclamarà. Això no s'ha de veure com a negatiu sinó positiu. Per això, suposo que **Aena** manifesta que farà les compensacions suficients, perquè sap que ha de passar per Europa. D'altra banda, molts cops ens concentrem en una peça petita com la Ricarda, però cal veure el percentatge de territori que els països destinen a la Xarxa Natura 2000. Espanya té afectat el 27% del seu territori. No estem parlant d'una peça única amb un gran impacte, doncs. La Ricarda és una peça rellevant però, amb les compensacions, podrem obtenir un resultat millor, que inclogui l'ampliació de l'aeroport. Un *win-win*, on guanyin el medi ambient i l'activitat econòmica. A Suècia, Alemanya o França el percentatge de territori que forma part de la Xarxa Natura 2000 se situa entre el 12% i el 15%.



*El Secretari General Adjunt de Foment del Treball, Salvador Guillermo i l'activista i portaveu de la plataforma Zeroport Jaume Osete Foto: Adrià Costa*

**- És possible, doncs, ampliar l'aeroport amb una afectació ambiental mínima?**

- J.O.: És completament impossible. Sempre es parla que Aena farà coses, però el que sabem és el que Aena no ha fet. **No van complir les compensacions** que havien de fer i la Unió Europea s'hi ha posat a sobre. No es tracta de promeses, sinó de realitats i fets. Com que estem amb Foment, parlem d'economia i negocis. El Fons Monetari Internacional ha dit que a **crisi climàtica** té molts números d'acabar en una crisi financera si no es tracta adequadament. Ha dit que les borses no estan tenint en compte els riscos de la crisi climàtica, i també que es necessita un compromís públic per evitar una catàstrofe. El Banc Central Europeu va en la mateixa línia. *The Guardian* va publicar un informe de JP Morgan, l'inversor més gran del món en combustibles fòssils. L'informe diu que la Terra està en una trajectòria insostenible i la companyia alerta que la crisi climàtica amenaça la supervivència de la humanitat. Diu que la política climàtica ha de canviar o el món s'enfrontarà a **conseqüències irreversibles**. Estem parlant en aquests termes. Plantejar qualsevol ampliació del mitjà de transport més contaminant que hi ha, és un crim.

*Jaume Osete: "Aena no va complir les compensacions que havia de fer i la Unió Europea s'hi ha posat a sobre. No es tracta de promeses, sinó de realitats i fets"*

- S.G.: Responent a la pregunta, a la vida tot és possible. Mirem si és raonable i proporcional. Sobre els efectes del diòxid de carboni, si els viatgers arriben a Barcelona a través d'un altre aeroport, aquest efecte s'amplia perquè els altres aeroports generarien, a més, transport terrestre. Sobre l'afectació a la Ricarda, el terreny segurament té una vàlua però els deltes cada any canvien. No hi ha cap estudi que les aus migratòries aniran només a la Ricarda i no a un terreny que estigui a dos quilòmetres. Si no, la UE reclamarà que ho facin i la **Generalitat** es preocuparà que això sigui possible.

## - A nivell econòmic, i de model de ciutat i país, que implicaria l'increment de passatgers i turisme?

- J.O.: Per molt que es parli molt de *hub* i de coses que semblin molt modernes, Barcelona sempre surt als rànquings entre les ciutats millor classificades pel que fa a atractiu per invertir. L'increment de passatgers representa incidir en un *model del segle XX*. Generaria més **turisme** i això suposaria més pobresa. Està demostrat que les ciutats que depenen més del turisme són les que tenen un nivell de vida més baix. Hem d'anar cap al model del segle XXI, que és una economia molt més local, resilient i de producció de proximitat. Cal imitar els països que són més avançats, com Escòcia, Nova Zelanda, Finlàndia o Islàndia. Un club de països que estan treballant per **l'economia del benestar**. Es tracta de mesurar molts paràmetres de benestar personal, social, de salut i mediambiental i deixar de tenir com a únic criteri el creixement econòmic. Aquesta és la línia que hem de seguir. La ciència ens diu a crits que hem de fer canvis amplis i ràpids, perquè sinó anem cap al desastre.

- S.G.: Amb les ciències socials, no hi podem experimentar. El que sí que hem vist és com ens afecta el fet de tenir o no tenir turisme. La **crisi derivada de la pandèmia** ha tingut un impacte econòmic significatiu. Jo rebutjo totalment la **turismofòbia**. Segurament, hi ha llocs on la incidència pot ser més significativa, com la Rambla o el Park Güell. Però no necessàriament a Sants, la Sagrera, Sant Cugat o Sant Celoni. En canvi, això dona molta feina i ara tenim una emergència econòmica. Jo no m'atreveixo a dir al cambrer, el taxista, el recepcionista o el guia que es readaptin perquè la seva feina s'ha d'eliminar. Les persones que afortunadament tenim un cert nivell, com els catalans, volem gaudir de més experiències, i en gran part això està relacionat amb el turisme. Oblidar aquesta eina no és raonable perquè és el que la gent desitja i vol. Ara bé, hem de fer-ho de forma més ordenada i amb menys impacte. Aquests són els grans reptes, que són mundials. Igual que la lluita contra les emissions.

## *Jaume Osete: "Hem de reconvertir l'economia perquè no depengui tant del turisme"*

- J.O.: Ningú ha parlat de turismofòbia. S'han de posar uns **límits**. Si ens semblen pocs els milions de turistes del 2019, podem continuar incrementant-los. Però això no ens farà viure millor, perquè les economies que depenen més del turisme són les que tenen un nivell més baix de vida. Es tracta de **reconvertir l'economia** de manera ràpida i justa perquè no depengui tant del turisme. Els diners no s'han de posar per ampliar un aeroport sinó per canviar les estructures productives. Si no, encara dependrem més del turisme i en cas de crisi patirem més efectes. No és turismofòbia, és posar uns límits. Jo també he estat turista.





*L'activista i portaveu de la plataforma Zeroport Jaume Osete i el secretari General Adjunt de Foment del Treball, Salvador Guillermo i Foto: Adrià Costa*

**- Com es pot fer aquesta reconversió sense provocar la pèrdua de molts llocs de treball? A Barcelona el turisme representava un 14% del PIB.**

- J.O.: Hi ha d'haver voluntat política necessària. Per posar un exemple, durant la Segona Guerra Mundial Estats Units en sis mesos va reconvertir completament la seva economia en una economia de guerra. Això és més o menys el que hem de fer ara, perquè hem de reconvertir l'economia en un termini molt curt. En relació a l'energia, els subministraments, de producció, de sector primari... Necessitem molt més **terreny agrícola**, que precisament és el que es volen carregar amb aquest projecte. Tots aquests recursos que calen per reactivar l'economia s'han de destinar a reorientar-la. L'Agència Internacional de l'Energia avisa que segurament el 2025 hi haurà problemes amb els subministraments de petroli. Qualsevol projecte faraònic que impliqui malbaratament de recursos no és plantejable. La reconversió energètica crea immensitat de llocs de treball, però s'ha de posar l'objectiu on toca.

**- Per a Foment del Treball, el turisme ha de continuar tenint el mateix pes tenint en compte els efectes de la pandèmia i les afectacions que provocava a Barcelona i el seu entorn abans de la Covid-19?**

- S.G.: La gent ha de saber que Espanya és la segona **potència mundial de turisme**. Catalunya és la primera dins d'Espanya, amb un 25% de la despesa turística. Això dona molts llocs de treball, i a mi em preocupa què direm als treballadors. També em preocupa que, a conseqüència de la crisi, països que estaven lluitant contra Espanya agafin una part important d'aquest turisme. Per exemple, Tunísia o Turquia. Són nous operadors que faran una oferta molt agressiva, en algun cas amb suport estatal, perquè per a ells és vital atreure aquestes activitats. Si la gent es queda sense feina, hauré de dir què hem fet i què no hem fet. Sobre el **pic**

**petrolier**, cal dir que això no passarà perquè els països desenvolupats han gastat molt més, sinó perquè els països emergents estan agafant un nivell de vida mai vist. És un procés de transformació de distribució de renda a nivell mundial que té els seus reflexes mediambientals. La Unió Europea ja ha posat sobre la taula el seu **New Green Deal**, que és la referència per als propers set anys.

-J.O.: Espanya és la segona potència, però França és la primera i el percentatge del seu PIB que depèn del turisme és inferior. Sobre el pic petrolier, el del petroli convencional, ja va passar. Si s'ha continuat amb aquest consum és pel **fracking**, un negoci absolutament ruïnós. Pel que fa als llocs de feina, si es manté la quantitat de turistes que van venir el 2019, no hi ha d'haver cap problema amb la gent que treballa en el sector.

- S.G.: Les posicions són clares, no cal entrar en detalls. Nosaltres apostem perquè això continuï amb un **creixement sostenible, econòmic, social i mediambiental**. No pot haver-hi creixement econòmic si no és sostenible. Però no podem fer una defensa mediambiental si no incorporem la qüestió econòmica.

*Salvador Guillermo: "No pot haver-hi creixement econòmic si no és sostenible. Però no podem fer una defensa mediambiental si no incorporem la qüestió econòmica"*

- **L'exconseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, ha valorat recentment que el dèficit de vols intercontinentals al Prat es podria revertir sense necessitat d'ampliar l'aeroport, si la gestió aeroportuària estatal no fos centralitzada i s'actués coordinadament a Barcelona, Girona i Reus.**

- S.G.: A França hi ha tres aeroports, molt més propers entre ells que els catalans, però només un fa de *hub*. A Londres passa el mateix. Allà tenen un avantatge que aquí no tenim: les companyies de bandera. Decideixen **centralitzar els vols transoceànics** en un sol aeroport i la resta de companyies són desviades. Per tant, necessites un únic aeroport que faci de *hub*. En el cas del de Barcelona, com que no té una única companyia, hem d'aprofitar el màxim de vols que arriben per nodrir vols d'altres companyies. És bàsic, si vols fer un *hub*, aquesta ampliació. Això no treu que s'hagin de negociar les corresponents ampliacions de Reus i Girona. En el cas de Girona, a més, es podria possibilitar una estació d'AVE, perquè la via està a dos quilòmetres de l'aeroport, i això tindria lògica d'intermodalitat.

J.O.: El sistema aeroportuari ha de ser el més eficient possible, però nosaltres estem en contra de qualsevol ampliació de capacitat de qualsevol aeroport. L'única sortida és **limitar el número de vols**.



*El Secretari General Adjunt de Foment del Treball, Salvador Guillermo i l'activista i portaveu de la plataforma Zeroport Jaume Osete Foto: Adrià Costa*

## **- La Generalitat ha convocat una taula de treball per abordar el debat sobre l'ampliació. Quin paper entenen que haurien de tenir les administracions?**

- S.G.: La Generalitat entén que és escaient fer un **debat amb totes les administracions competents**. També que se senti la veu de la societat civil, amb els seus diversos matisos. La responsabilitat correspon a les administracions, però el debat correspon a la societat. Nosaltres diem de forma clara que estem a favor del debat, però no de comissions de debat que serveixin per allargar-lo. La taula té un paper important, però li hem de demanar **celeritat** perquè dins els terminis ideals es defineixi una solució que satisfaci la major part dels participants. Espero i desitjo que tots treballem perquè Catalunya, com va dir el vicepresident, Jordi Puigneró, tingui l'aeroport del segle XXI que es mereix.

## ***Salvador Guillermo: "La taula té un paper important però li hem de demanar celeritat"***

- J.O.: Poques administracions estan tenint l'actitud que cal. **L'Ajuntament de Barcelona, el govern espanyol i la Generalitat** han declarat l'emergència climàtica i, per tant, la seva postura és incoherent. L'Ajuntament del Prat va en la línia adequada [s'oposa a l'ampliació] i l'alcalde de Barcelona també. Totes les administracions haurien d'explicar clarament la seva postura, no fer de mediadors, i posicionar-se clarament en contra de l'ampliació, com ha passat a Londres, París o Marsella. Hem de sortir d'aquesta pressió dels **lobbies econòmics**, que és contínua i constant. Només cal mirar *La Vanguardia*. Gairebé cada dia surten tres articles o entrevistes per



intentar convèncer-nos que això és positiu. No ho podem permetre, hem de sortir d'aquestes pressions. Aquesta operació especulativa a qui beneficia és als interessos privats. Un dels accionistes principals d'Aena és Blackrock, un fons voltor que poc mirará per l'interès general. Ja que he mencionat *La Vanguardia*, m'agradaria llegir el fragment d'un article escrit pel director d'aquest diari. ¿Potser és bo que fem el pensament que el planeta no és una màquina sincronitzada, sinó que la crisi climàtica i el desenvolupament insostenible és una amenaça real per a la supervivència. Hem de ser conscients de la nostra fragilitat. Vivim en un planeta que mereix ser cuidat amb molta cura?. Completament d'acord amb ell.

- S.G.: Jo crec que l'ampliació suposa un benefici per a l'**interès general** i les infraestructures es fan per a l'interès general d'un país. El propietari principal d'Aena, que gestionarà l'aeroport, és l'Estat amb un 51%. Amb independència que altres tercers puguin ser-hi. Vostè si vol pot ser propietari comprant accions. Ho dic en un sentit irònic. L'ampliació és proporcionada i es pot fer raonable i proporcionada. Tots som conscients que seria la darrera ampliació perquè per qüestions d'espai serà difícil fer una quarta pista, que potser es fa a Reus o Girona.

## *Jaume Osete: "Hem de sortir de la pressió dels lobbies econòmics"*

**- El president, Pere Aragonès, ha demanat arribar a consensos?, mentre que l'alcalde de Barcelona, Ada Colau, ha valorat que el debat no és de sí o no?. Què en pensen?**

- S.G.: És un debat de sí o no. O hi ha ampliació, o no n'hi ha. El debat, però, no és el sí o el no, si no **en quines condicions es pot ampliar**. Un debat negacionista, en què esperem no tirar endavant, no és escaient. I un debat a favor de l'ampliació sense matisos, seria un debat del segle XX, sense sensibilitat mediambiental. Per tenir un projecte guanyador, hem de fer un sí clar, amb les compensacions mediambientals que corresponguin.

- J.O.: És un debat de sí o no, **el consens és impossible**. Hem de recordar qui està posicionat clarament en contra. Ens hem reunit amb la conselleria d'Acció Climàtica i Agricultura. El plantejament de la consellera i els alts càrrecs és radicalment contrari. L'exconseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet, hi està en contra. Hi ha ajuntaments que hi estan en contra, igual que el sector ecologista i molt sector social. A part, és il·legal. La Unió Europea no ho permetrà perquè passaria per sobre de dues directives. No és que sigui la darrera ampliació, és que no ho serà.

- S.G.: No és il·legal. La mateixa directiva planteja com es pot modificar un espai protegit. En el cas d'Espanya, el territori que forma part de la **Xarxa Natura 2000** és del 27%. Qualsevol afectació d'aquest àmbit es pot fer, s'ha de requerir a la Unió Europea i cal que l'accepti. Això ens servirà de garantia per assegurar que les compensacions siguin escaients i ens portin un projecte *win-win*.

- J.O.: Els tribunals decidiran, si cal.