

La Moncloa traspassa a Catalunya la divisió per l'ampliació de l'aeroport

L'acord del 2 d'agost entre el vicepresident Puigneró i la ministra Sánchez va ser verbal, sense document escrit tal com va explicar aquest diari el 4 d'agost



Pere Aragonès i Jordi Puigneró al Parlament. | ACN

La decisió de l'executiu espanyol d'aturar el projecte de l'ampliació del Prat (<https://www.naciodigital.cat/noticia/224288/govern-espanyol-paralitz-a-ampliacio-aeroport-prat?rlc=an>) ha posat els focus sobre les tensions existents en el Govern català i amb els agents econòmics, tot i que també han aparegut fissures serioses dins del govern de coalició espanyol. A la Moncloa, però, la discrepància s'ha fet menys evident que al Palau de la Generalitat. El tram final d'aquesta història comença el passat 2 d'agost, quan el vicepresident de la Generalitat, **Jordi Puigneró**, i la ministra espanyola de Transports, **Raquel Sánchez**, tancaven un acord oral, sense cap document escrit, entre els dos governs que suposava la inversió de 1.700 milions d'euros a l'aeroport del Prat per convertir-lo en un "hub internacional".

El pacte estipulava que Aena, l'empresa que gestiona els aeroports de l'Estat, havia de presentar el **Document de Regulació Aeroportuària** (DORA) on quedés detallat el corresponent pressupost del projecte i les futures tarifes aeroportuàries. En cap cas havia de concretar el tipus d'ampliació, la qual s'havia de negociar posteriorment en el **Pla Director** de l'aeroport entre l'Estat i la Generalitat.

L'anunci de l'acord pel projecte va generar tota mena de reaccions en l'àmbit polític, econòmic i social. Des d'un inici, es van fer públiques les **desavinences entre els diferents actors implicats**, especialment dins de l'executiu català i espanyol. Poques hores després de l'anunci,

sectors d'**ERC** ja es desmarcaven del projecte, com el regidor republicà del Prat de Llobregat. També la **CUP**, el principal soci de l'executiu català, així com dirigents de Podem i les organitzacions ecologistes. Tots ells crítics amb les afectacions que podia tenir en l'espai natural protegit de la Xarxa 2000 i l'impacte en el model econòmic i turístic.

La presentació el 3 de setembre del projecte final d'Aena va agreujar, encara més, les divisions dins dels dos governs. El pla detallava l'ampliació de **la tercera pista de l'aeroport en direcció est**, afectant de manera directa la zona protegida de la Ricarda. Tota aquesta falta de consens va desembocar ahir a la tarda en l'anunci de la ministra de Transports de suspendre la inversió de 1.700 milions d'euros (<https://www.naciodigital.cat/noticia/224288/govern-espanyol-paralitzacio-ampliacio-aeroport-prat?rlc=an>). Justificant-ho per la "falta de consens i confiança entre executius" i llançant la pilota a la teulada de la Generalitat, a qui instava a construir un consens "nítid i sense fissures" entre els socis del Govern.

La unitat que demana la Moncloa també denota fissures en la part espanyola. Però amb la seva decisió de paralitzar l'ampliació, la Moncloa vol desplaçar cap a Catalunya, i concretament cap al Govern Aragonès, el desgast que suposa aturar el projecte. Sabent molt bé que la decisió reobriria ferides tendres en l'executiu català i trauria el focus de les mateixes divisions en el govern espanyol, que també s'han evidenciat. Ahir, la vicepresidenta segona, **Yolanda Díaz**, definia com "una gran notícia" l'anunci de la ministra de Transports. Aquest matí, la mateixa Díaz, en una visita a La Ricarda, presumia d'haver treballat "en silenci" per aturar la inversió i tornava a celebrar públicament, i davant els mitjans de comunicació, la paralització del projecte. En la mateixa línia s'ha expressat l'alcaldessa de Barcelona, **Ada Colau**, o la líder dels comuns al Parlament, **Jèssica Albiach**. Totes dues dirigents ja s'havien posicionat contràries a l'ampliació del Prat des d'un principi.

Pel que fa a la part catalana, els dos grans protagonistes, Junts i ERC, han tornat a escenificar diferències. Per una banda, el dirigent de Junts, **Jordi Sánchez**, ha disparat contra els republicans per les "afirmacions evitables i populistes" i pels anuncis d'assistir a les **mobilitzacions del dia 19 de setembre** contra l'ampliació del Prat d'alguns membres de l'executiu. D'altra banda, la principal crítica ha estat contra el govern espanyol, acusant-lo de "deslleial" i considerant la paralització del projecte com un "incompliment enormement transcendent". Fins al punt que Junts ha instat els republicans a coordinar-se per **fer caure l'executiu de Pedro Sánchez**. El dirigent de Junts ha explicat que ho traslladaran "en els pròxims dies" al president Aragonès per abordar-ho de manera "coordinada".

El president Aragonès no ha anat tan lluny (<https://www.naciodigital.cat/noticia/224299/pere-aragones-rebutja-maniobra-pressio-moncloa-reclama-negociar-ampliacio-prat>). En una compareixença aquest matí, ha lamentat que l'Estat no havia complert amb el pacte de l'agost - tancat oralment, sense un document escrit, tal com va explicar **NacióDigital** el 4 d'agost (<https://www.naciodigital.cat/noticia/223220/govern-conjura-preservar-entorn-natural-prat-pla-director>) - que implicava detallar en el **Pla Director** les obres d'ampliació, i no al **DORA**. Considera que l'Estat ha fet una maniobra de "pressió" perquè la part catalana accepti la proposta d'Aena. El president ha insistit en la necessitat de **trobar una sortida** amb "equilibri ambiental". No ha volgut donar per perduda la inversió i ha demanat a la Moncloa que "rectifiqui" perquè **una injecció de 1.700 milions d'euros** "no es decideix a partir de declaracions públiques", fent referència a l'argument de pes que ha exposat el govern espanyol per trencar amb l'acord.

Així doncs, la primera prova de foc del **nou curs polític** entre Madrid i Catalunya ha posat de manifest les dificultats existents entre les parts per arribar a consensos i acords. Tot això succeeix pocs dies abans del retrobament de la **taula de diàleg Estat-Generalitat**, on l'executiu català també arriba dividit. Junts ho observa amb escepticisme i Esquerra defensa asseure's. En tot cas, caldrà veure els resultats de tot plegat a l'espera també de les diferents trobades bilaterals entre octubre i desembre per efectuar traspassos sobre competències, finançament i estructures.

A tot això, el president d'Aena, **Maurici Laucena**, ha explicat aquest dijous al matí en declaracions

a *Catalunya Ràdio* que el projecte **quedava aturat almenys els pròxims 5 anys** i que "se'n tornaria a parlar si s'escau". Laucena ha afirmat que la decisió de suspendre el projecte ha estat únicament del govern de Pedro Sánchez i ha assenyalat la Generalitat com a únic responsable del desenllaç.

[h3]Primera descoordinació després de Vall d'en Bas[/h3]

La paralització de l'ampliació de l'aeroport ha deixat al descobert els problemes de **descoordinació** que continuen caracteritzant la vida del Govern, malgrat els esforços fets en sentit contrari.

Dissabte passat, el Govern va mantenir una **trobada de convivència a la Vall d'en Bas**, on va tancar files sobre el projecte del Prat. En aquesta reunió, el Govern de Pere Aragonès es va fer fort en situar la Ricarda com a **línia vermella** del projecte. Però sembla que l'entorn plàcid del Centre de Cultura i Natura Can Trona no va ser suficient per allunyar les picabaralles internes.

Però així que es va conèixer la decisió de paralitzar l'ampliació, van rebrotar les tensions. El vicepresident Puigneró va explicitar malestar (<https://www.naciodigital.cat/noticia/224300/puignero-admet-divisions-al-govern-per-la-paralitzacio-de-lampliacio-del-prat>) per les reaccions de diversos membres de l'executiu en contra de l'ampliació i pel fet que alguns havien anunciat que anirien a **les manifestacions del 19 de setembre**. Puigneró també va criticar expressament el president de la Generalitat per unes piulades que "no ajudaven" a assolir l'acord.

[h3]Tres posicions en el front econòmic[/h3]

El moviment efectuat pel govern espanyol també ha evidenciat l'existència de posicions molt divergents en el **món econòmic**, després d'una etapa en què s'havia aconseguit certa cohesió en el front empresarial. Sobretot a l'hora de buscar responsables. S'han evidenciat tres postures diferents: mentre **Foment del Treball** carrega contra la part catalana -i contra Podem-, la Cambra apunta a l'Estat i la Pimec reclama responsabilitat a tots els actors.

El president de Foment, **Josep Sánchez Llibre**, ha estat especialment dur contra la Generalitat (<https://www.naciodigital.cat/noticia/224304/foment-carrega-contra-generalitat-aeroport-adverteix-sera-ruina-economica>), que ha jutjat que havia actuat amb "**irresponsabilitat i negligència**". Segons la gran empresa, ha estat un error greu posar la Ricarda al bell mig del debat i el Govern ha estat incapaç d'assolir un consens intern sobre el tema. Alhora, a Foment també han carregat de valent contra Podem i la decisió de la vicepresidenta Yolanda Díaz de visitar aquest dijous la Ricarda en companyia d'**Ada Colau**. Per cert, que després de la seva compareixença, Sánchez Llibre s'ha reunit amb Díaz a la seu de Foment.

Des de la **Cambra**, el missatge ha estat ben diferent

(<https://www.naciodigital.cat/noticia/224305/cambra-qualifica-mesura-pressio-paralitzacio-prat-reclama-traspas>). La presidenta, **Mònica Roca**, promoguda per l'ANC, ha parlat de "mesura de pressió del govern espanyol", que ha actuat de manera "unilateral", i ha reivindicat de nou el traspàs de la gestió de l'aeroport del Prat a Catalunya, recordant que és així com funcionen la major part de grans aeroports, gestionats pels governs locals o els lands.

La **Pimec**, la patronal de la petita i mitjana empresa, ja es va pronunciar dimecres (<https://www.pimec.org/ca/institucio/sala-premsa/notes-premsa/pimec-exigeix-responsabilitat-als-govern-generalitat-lestat>) a la nit, amb un comunicat on repartia culpes i demanava "responsabilitat" a totes les administracions. El seu president, **Antoni Cañete**, evitava un posicionament d'hostilitat envers cap dels dos governs i demanava una reunió amb tots ells i amb els agents socials per salvar una inversió que considera crucial: "L'aeroport de Barcelona és un dels principals motors de competitivitat, ocupació i futur de Barcelona, Catalunya, Espanya i tota la regió euromediterrània".

Per part dels sindicats, **Comissions Obreres**, que va demanar suport a l'acord del 2 d'agost, ha criticat "l'ús partidista" que les dues parts fan del projecte i ha demanat a tots dos governs que reprenguin les negociacions.