

INTERVENCIÓN

**Raquel Sánchez, ministra de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana**

Delegación del Gobierno en Catalunya

8 de septiembre de 2021

Buenos tardes a todos y a todas:

En primer lugar, quiero agradecerles a todos ustedes la asistencia a esta convocatoria realizada con tan escaso margen de tiempo. Creo que merece la pena situar esta intervención que como ministra de Mitma me veo obligada a hacer, en relación al proyecto que hemos presentado de ampliación del Aeropuerto del Prat de Barcelona y, sobre todo, debido a las manifestaciones, declaraciones y posicionamiento que se ha venido manifestando por parte del Govern de la Generalitat en estos últimos días.

Como recordarán el pasado 2 de agosto alcanzamos un acuerdo con el Govern de la Generalitat para poner en marcha un gran proyecto para Barcelona, para

Catalunya y también para España, con el hub intercontinental del Aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona-El Prat. Sin duda, un paso decisivo para saldar la deuda histórica en materia de infraestructuras en Catalunya.

Culminábamos un periodo de trabajo intenso y riguroso de varios años, así como una negociación llevada en términos de la más estricta transparencia, quiero señalar esto, voluntad de acuerdo y vocación de contribuir al bienestar y el desarrollo de Catalunya.

Un proceso que iniciamos a finales del año 2019 mediante una ronda de contactos institucionales con todos los ayuntamientos del entorno del Aeropuerto, con el Govern de la Generalitat y con numerosas instituciones catalanas del mundo civil y económico. En total se han celebrado más de medio centenar de reuniones.

Fruto de estos encuentros y contactos, el Govern de la Generalitat decidió convocar una mesa institucional y sus correspondientes mesas técnicas en las que Aena y el Gobierno de España hemos explicado exhaustivamente el proyecto en cuanto a su alcance, inversión, impacto medioambiental, compensaciones que se pensaban introducir y todo tipo de detalles técnicos.

Nuestra propuesta se basaba y se basa en dos ejes estratégicos, convertir al Aeropuerto en un hub intercontinental, como catalizador del atractivo internacional de Catalunya y de la ciudad de Barcelona. Y también hacer de la Zona de Especial Conservación aledaña al aeródromo un nuevo espacio natural del Delta del Llobregat, con una superficie protegida de más de 1.100 hectáreas.

Por tanto, desde el día 2 de agosto, éste ya no era el proyecto de Aena o del Gobierno de España, sino que

era un proyecto compartido entre el Govern de la Generalitat, el Gobierno de España y Aena.

En 2018, para recordar las dimensiones en las que nos estamos moviendo, El Prat generó 220.000 empleos y contribuye al 6,8% del PIB de Catalunya.

Ocupa el quinto lugar de los aeropuertos de la Unión Europea. En los últimos veinte años ha experimentado un extraordinario crecimiento hasta alcanzar los 53 millones de pasajeros.

Por todo ello, en 2019 el aeropuerto estaba alcanzando niveles de saturación en determinadas franjas horarias. Tras el impacto de la COVID en el transporte aéreo, prevemos que esta saturación se producirá en 2026.

Impedir que una infraestructura como ésta llegue a una saturación exige mucho tiempo de planificación y de preparación, así como una gran inversión.

Eso es lo que nosotros hemos planteado en el DORA II, el documento que recoge las inversiones que se tienen que abordar para el periodo de 2022-2026 y que se tiene que aprobar a finales de este mes de septiembre. Se incluía, por tanto, y se incluye la planificación de las actuaciones que permitan disponer en 2031 de un aeropuerto de referencia como hub intercontinental en la conectividad de largo radio, una condición vital para el desarrollo económico y social en Catalunya.

Un proyecto para la generación de 365.000 empleos totales, una contribución de casi el 9% del PIB y una inversión de 1.700 M€.

Quiero incidir en que la creación de un hub intercontinental tiene potentes externalidades positivas para la economía de Catalunya, por medio de la atracción de inversiones, centros de excelencia empresarial, centros de investigación, grandes

acontecimientos internacionales, congresos y eventos similares.

Esta propuesta de ampliación que hemos ofrecido se basa en la superación de las limitaciones actuales del campo de vuelo con el alargamiento de la pista del lado mar, para permitir de esta manera realizar todas las operaciones de salida desde dicha pista. Ello permitiría y permite superar tanto las limitaciones actuales de la operación segregada de las pistas, como la imposibilidad de aterrizaje de las aeronaves más grandes.

Si bien, en ningún caso, traspasaríamos, y esto también es importante, el límite de 90 operaciones a la hora que el Aeropuerto tiene aprobado en su actual Plan Director y mantendríamos la reducción del impacto acústico ya existente en los municipios colindantes.

En el lado tierra, para absorber el incremento de ese tráfico, el proyecto también incluye la construcción de una nueva Terminal Satélite, la adecuación de la actual Terminal 1 y la conexión entre ambas terminales y por tanto un nuevo aparcamiento en la T1.

Este siempre ha sido nuestro objetivo además del máximo respeto al medio ambiente. Es nuestro compromiso neutralizar el impacto de estas actuaciones en la Zona de Especial Conservación de la desembocadura del río Llobregat donde se localiza el Aeropuerto, constituyendo otro de los elementos clave del DORA II para el Prat.

Nuestro plan para el Nuevo Espacio Natural del Delta del Llobregat, cumple escrupulosamente con las exigencias en materia de restauración de la superficie de hábitats fijados en la Directiva Hábitats de la Unión Europea. Es más, amplía dicha superficie protegida desde las 923 hectáreas actuales en un 25%.

El objetivo, por tanto, es hacer de esta infraestructura un referente de la sostenibilidad medioambiental no sólo por la conservación y el respeto a un entorno de alto valor ecológico, sino también por todas las medidas asociadas al Plan de Acción Climática de Aena que permitirán alcanzar en la actividad estrictamente aeroportuaria, la neutralidad en carbono en 2026 y la consecución de la Neutralidad objetivo Zero en 2040.

En estos términos llegamos a un acuerdo con el Gobierno de la Generalitat el día 2 de agosto.

Por esta razón confieso que las declaraciones públicas tanto del President de la Generalitat el pasado viernes, como las de su portavoz estos días pasados, nos han sorprendido muchísimo.

Transcurrido algo más de un mes desde que hicimos público dicho acuerdo, consideramos que el pacto se ha quebrado por una pérdida de confianza manifiesta.

Es imposible llevar a buen término un proyecto de tanta envergadura como éste sin un apoyo nítido y sin fisuras por parte de la Generalitat.

Todos los grandes proyectos requieren de grandes consensos institucionales.

Es evidente que la Generalitat de Catalunya no tiene una decisión madura sobre esta gran inversión. En los últimos días el Govern ha cambiado su posición. Incluso hemos conocido que miembros del Govern de la Generalitat puede que asistan a la manifestación del día 19 en contra de este proyecto.

El Gobierno quiere que Catalunya vuelva a ser un motor económico de España y convertir el aeropuerto de El Prat en un hub intercontinental, pero no va a imponer la ampliación del aeropuerto porque la Generalitat no lo hace posible y, por tanto, no se

pueden prever estas inversiones asociadas previstas en el Dora para este periodo 2022-2026.

Un aeropuerto está al servicio del territorio en el que se inserta, para garantizar y mejorar la movilidad de sus ciudadanos y sus ciudadanas, de sus empresas. Está para generar riqueza, fomentar el intercambio y la diversidad. Pero para que el desarrollo de las actuaciones sea un éxito, se necesita el respaldo y el consenso de las instituciones públicas.

Como Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, también como catalana, siento que hemos perdido una gran oportunidad de contribuir a un futuro para mejorar Catalunya y también para mejorar España.

No obstante, no renunciamos a seguir trabajando y colaborando en potenciar la complementariedad de los Aeropuertos de Girona Costa Brava y de Reus,

para los que mantenemos sus planes de desarrollo específicos. Máxime, cuando están en marcha sendas conexiones a través de la Alta Velocidad.

Todos estos proyectos, incluido el de la ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas, así como los que tenemos puestos en marcha para el desarrollo de las infraestructuras del transporte, la movilidad, la vivienda y la Agenda Urbana, no son sino la expresión del compromiso del Gobierno de España con Catalunya, con sus instituciones y con sus ciudadanos y ciudadanas.

Vamos a seguir invirtiendo en el futuro de Catalunya con grandes proyectos como el Corredor Mediterráneo, Rodalies, la liberación de los peajes en las autopistas del Estado que ya son una realidad, los fondos europeos y el Perte del automóvil en Martorell.

Por ello les anuncio que mantenemos nuestra voluntad de mano tendida para continuar con el

diálogo y la colaboración porque para el Gobierno al que represento, el desarrollo sostenible de Catalunya es y será siempre nuestra prioridad.

Y, precisamente, en aras de la transparencia de esta futura colaboración, he solicitado a Aena que se hagan públicos todos los documentos de las mesas técnicas.

Muchas gracias.