



COMISSIÓ PERMANENT DEL CONSELL CIUTADÀ PER LA SOSTENIBILITAT

Acta de la sessió del 22 de juliol de 2021

En sala virtual a través de la plataforma Zoom, el dia vint-i-dos de juliol de dos mil vint-i-u, a les 17.00 h, es reuneix la Comissió Permanent del Consell Ciutadà per la Sostenibilitat, sota la presidència del Sr. Eloi Badia, president del Consell, assistit per la Sra. Patrícia Rovira, substituïnt a la Sra. Marta Cuixart, secretària del Consell.

Hi concorren els Srs. i les Sres.:

Eloi Badia, president del Consell i regidor d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica

Martí Boleda, Universitat Pompeu Fabra

Julià Cabrerizo, Grup Municipal Junts x Cat

Josep M. Carrera, Depana

Laura Diéguez, CCOO

Jeremie Fosse, Eco-Union

Rosa Garcia, Rezero

Alejandro Goñi, PIMEC Comerç

Laia Núñez, Grup Municipal del Partit Socialista de Catalunya

Ester Oliveras, Universitat Pompeu Fabra

Irene Pardo, Grup Municipal del Partit Popular

Maria Passalacqua, Club EMAS

Lluís Sala, Vicepresident del Consell

Elena Veza, AMB

Max Zañartu, Grup Municipal d'Esquerra Republicana

Persones convidades i observadores:

Marc Montlleó, Barcelona Regional

Irma Ventayol, Oficina de Canvi Climàtic i Sostenibilitat. Ajuntament de Barcelona

Suport a la Secretaria:

Anna Ferrer, Secretaria Barcelona + Sostenible

Patrícia Rovira, Secretaria Barcelona + Sostenible



No assisteixen i s'excusen:

COAMB- Col·legi d'Ambientòlegs de Catalunya.

Ordre del dia:

0. Benvinguda i presentació a càrrec del regidor Eloi Badia, president del Consell
2. Aprovació de l'[acta de la reunió anterior \(22/4\)](#)
3. Presentació d'estudis i informes sobre impacte de l'aeroport, a càrrec de Marc Montlleó, director de projectes ambientals de Barcelona Regional
 - [Proposta per a la reducció de l'impacte en clau climàtica del transport aeri associat a l'aeroport de Barcelona](#)
 - [Encaix ambiental de l'aeroport de Barcelona](#)
4. Aportacions de les entitats i debat obert sobre l'ampliació de l'aeroport del Prat
5. Propostes d'acció del Consell en relació amb l'ampliació de l'aeroport del Prat per deliberació i aprovació si s'escau
6. Torn de precs i preguntes

Temes tractats i acords presos:

Eloi Badia, president del Consell Ciutadà per la Sostenibilitat, dona la benvinguda i introdueix la sessió que tracta sobre l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, recollint la proposta que van fer des d'Eco-Union, Depana i Rezero.

Es presenten dos informes que es van encarregar, fa gairebé un any, des de l'Ajuntament de Barcelona i des de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Uns estudis, que ara són de màxima actualitat per la preocupació que s'està generant, i que han de permetre aportar coneixement i una visió ambiental a aquest debat tan estratègic i tan important tant per l'àrea metropolitana com per la ciutat.

L'acte es desenvolupa seguint els cinc punts de l'ordre del dia:

1. Aprovació de l'acta de la reunió anterior

Prèviament a la sessió s'ha enviat l'acta de la reunió del 22 d'abril per correu electrònic a la Comissió Permanent i es troba publicada al [Decidim Barcelona](#). S'aprova en aquesta sessió.

2. Presentació d'estudis i informes sobre impacte de l'aeroport

Marc Montlleó, director de projectes ambientals de Barcelona Regional, presenta dos informes per tal de comentar-los amb tothom, que floreixi el debat i respondre a totes les qüestions i dubtes que sorgeixin.



El primer treball és la Proposta per a la reducció de l'impacte en clau climàtica del transport aeri associat a l'aeroport de Barcelona que neix per la Declaració d'Emergència Climàtica a Barcelona. S'hi planteja una proposta de racionalització dels vols de curta i mitja distància en clau climàtica per reduir les emissions de CO₂ i substituir vols per vies ferroviàries que permeten una interconnexió amb la ciutat.

Davant del context i situació d'emergència climàtica en la que ens trobem, Europa ha fixat com a objectiu la reducció d'un 60% les emissions de CO₂ pel 2030 i la neutralitat de carboni pel 2050. En aquesta reducció, si es valora el sector del transport, aquest és responsable del 14% d'emissions GEH i les emissions de l'aviació són un 14% del sector del transport, però les emissions respecte el tren emet x9 per passatger i x28 per tona. En el marc de la Declaració es va fer un primer càlcul global de les emissions d'impacte sobre el planeta de les grans infraestructures, tant de port com d'aeroport; de tots els vols amb origen-fi Barcelona i aquelles emissions vinculades a l'aeroport com a edifici i com a gestió aeroportuària, i serien unes 56.000-58.000 tones (en funció de l'any) d'estimació.

Valorant la reducció de tones de CO₂ per efecte de la pandèmia, on l'activitat de l'aeroport ha baixat un 90% i han caigut en 12 milions els passatgers, evidencia una davallada important de les emissions.

Les propostes que es fan en clau climàtica per a la **reducció de les emissions a escala local** són:

- Electrificació de flotes internes i sistemes.
- Implantació i promoció de modes de transport sostenible per l'accés a l'aeroport.
- Generació amb energies renovables als edificis i zones d'aparcament de l'àmbit aeroportuari.

El següent pas que es proposa, i que recull la Declaració, és estudiar la **racionalització de vols de curt abast**:

- Potenciar les alternatives ferroviàries i eliminació de rutes aèries amb alternativa ferroviària i veure quines es podrien reduir de 15 rutes que existeixen.
- Garantir la intermodalitat dels HUB de Madrid i Barcelona amb TAV.
- Inversió i millores de la xarxa ferroviària per garantir una adequada connectivitat ferroviària.

Altres aspectes a tractar i a debatre d'escala europea, són la **fiscalitat ambiental**, sobre el querosè i sobre les emissions del CO_{2e} dels vols, i el tema de si ha d'haver una **limitació del creixement de l'aeroport** i preveure fins a on es pot ampliar.

En l'anàlisi per la racionalització de vols de curt abast, s'ha fet un exercici de veure els percentatges d'operacions que suposen 15 rutes; amb alternativa ferroviària a menys de 7 h (el nombre de passatgers i les emissions proporcionalment al gruix de les emissions de l'aeroport, en una setmana tipus o mostra del mes de juliol i en vols reals i ofertes reals), i com a màxim només podem assolir el sostre del 9% de les emissions de CO₂ (794.387 tones), que encara suposa un volum considerable.

Dels diferents escenaris i en funció de passatgers amb vol directe i vols de connexió, una proposta d'acció "immediata" seria suprimir els avions que van menys plens que connecten per un transvasament modal cap a l'AVE, després veure com es fa la relocalització d'aquests passatgers de l'avió al tren i veure les mesures d'impacte en temps de viatge i en emissions de CO₂, traspasar-ho al calendari de tot l'any per veure l'estalvi d'operacions, de passatgers i d'emissions de CO₂ i fer la reducció de l'oferta de vol (eliminació completa de l'oferta Barcelona-València i la reducció d'un 60% Barcelona-Madrid).



Una altra proposta, de cara al 2030, vinculada a la millora de les infraestructures i millores ferroviàries; **connexió ferroviària dels hubs** i major intermodalitat entre Barcelona i Madrid, alta velocitat entre els aeroports (Madrid ja ho té previst), el **desenvolupament del corredor mediterrani** i **millores de connexió amb França** i el hub de París.

El segon estudi és de l'Encaix ambiental de l'aeroport de Barcelona, que analitza els impactes des d'una perspectiva ambiental, com a espai natural, encara que hi ha d'altres components (temes de camp de vol, aeronàutics, companyies, econòmics, etc.) que l'informe no recull.

En el document hi trobem el context actual de l'aeroport a dia d'avui, els valors i les afectacions ambientals que té el territori del Delta del Llobregat i l'entorn immediat, quins són els impactes derivats del creixement, sobre la metròpolis i el continu urbà, és a dir, què passa si rebem mil milions més de passatgers, i una visió ambiental de les alternatives amb unes consideracions finals.

En el **context actual** i en situació d'emergència climàtica, tenint en compte l'Informe IPBES; índex de pèrdua de biodiversitat, d'espècies i hàbitats, i del que pot afectar la proposta d'ampliació en les zones humides del Delta de Llobregat (l'aiguamoll de Cal Tet, La Ricarda, la pineda del litoral i la platja del Prat-Gavà-Viladecans i les zones del Remolar), la situació dels Acords de París, el Green Deal, cap a on va la Llei Europea del Clima i les lleis, a nivell estatal i a nivell català, l'Informe de l'Estat de la Natura a Catalunya, la neutralitat de carboni el 2050, l'estratègia de descarbonització, la pandèmia, són elements que comportaran nous canvis.

Des de que es va aprovar el Pla Director, el 1999, el ritme de **creixement** de l'aeroport sobrepassa les expectatives, amb més de 52 milions de passatgers el 2019, uns increments d'un 5-6% d'augment de trànsit en els últims anys i duplicat el volum aeri, 71 operacions per hora. És un aeroport dominat per companyies *low-cost*, amb una elevada estacionalitat, vinculat al turisme (s'estimen uns 20 milions de turistes), i majoritàriament és de destí, amb la consideració i debat de que sigui un *hub*.

Amb un ampliació de la capacitat planificada amb una terminal satèl·lit -i es fa una estimació de creixement, mantenint les proporcionalitats- la previsió és de 60 milions de passatgers el 2030, probablement el 46% d'aquests serien turistes (8-10 milions de turistes més), i la qüestió que es planteja és si la ciutat els pot absorbir i admetre. També, pel que fa al volum de les emissions, suposaria un increment de 3 milions més de tones. Si ens basem en un estudi que es va fer del càlcul de la petjada de carboni de diferents perfils turístics i del càlcul de les emissions que suposa aquest turisme a Barcelona, cal considerar l'impacte ambiental, el nivell de necessitat d'aigua, de consum energètic, les tones de residus generats, etc. i els debats que pot generar més pressió turística, intensitat de l'ús públic, intensitat de determinants punts d'interès turístic, pressions del transport públic i del sector de l'habitatge.

Per situar el debat de ser un **hub** o no, aquest no es decideix en base a la infraestructura, sinó perquè al darrera hi ha companyies molt importants, que reben moltes ajudes i molt suport. Els aeroports no són *hubs* sinó que acullen *hubs*. Un *hub* necessita de companyies aèries molt potents, requereixen d'un mercat local molt fort i altres connotacions com ser capitals que es situïn a la *blue banana* europea, caracteritzada per una elevada densitat de població i una concentració de l'activitat econòmica i industrial.

La configuració de l'operació de pistes està condicionada per l'impacte acústic. I el procediment de canvi de configuració és un limitant al nombre d'operacions per hora. El



funcionament de l'aeroport de Barcelona pel que fa a l'impacte acústic es decideix per la Comissió de Seguiment Ambiental de l'Aeroport i el disseny del pla director va decidir operar en pistes independents i mirar cap el mar. Actualment, la capacitat màxima teòrica és de 78 operacions/h.

La resolució del 2002, la Declaració d'Impacte Ambiental (DIA) de l'anterior pla director considera fer millores i aportació d'aigua a La Ricarda, l'integració paisatgística a la Casa Gomis i la configuració d'un corredor ecològic que connecta els dos espais de Remolar-Filipines. Accions incloses en la DIA però pendents de desenvolupament per part d'AENA.

Els valors i afectacions ambientals de l'aeroport i el seu entorn. El Delta del Llobregat com a espai natural i d'interès és la tercera zona humida del país i la primera de la regió metropolitana. Un espai litoral utilitzat pel lleure, l'oci, l'educació ambiental, gairebé de mil hectàrees, on hi ha vint hàbitats d'interès comunitari, unes mil espècies i vuit endemismes ibèrics, amb una gran importància per la nidificació i migració de moltes aus, amb molta vegetació canviant i amb moltes espècies. Les zones humides estan declarades, a nivell autonòmic, reserves integrals pels seus valors a nivell biològic, i el 2006 es va ampliar i es va fer la Declaració de Xarxa Natura i estan incloses en un polígon d'hectàrees al davant del mar que protegeix les zones marines. I està pendent redactar un pla especial de protecció que han de tenir tots els espais que es troben en el Pla d'espais d'interès natural de Catalunya (PEIN).

Quant a qualitat del medi aquàtic, totes les zones humides tenen mala qualitat, des de fa més d'una dècada, pel que fa les seves masses d'aigua, tenen molt alterat el seu comportament hidrogeològic, amb una càrrega de nutrients força important, erosió de la costa, manca de moviment de peixos, i gradients de salinitat. Algunes de les mesures correctores van encaminades a resoldre-ho, amb l'aportació d'aigua, tant en cabal com en quantitat, per permetre aquesta millora ecològica. A banda dels impactes acumulats del territori delta de l'ampliació de l'aeroport, de les grans infraestructures però també del desviament del riu, hi ha una alteració de la dinàmica costera amb pèrdua de sorres, el port amb la seva declaració d'impacte ambiental fa una aportació de sorres, i després la secció que es va fer desviament del riu Llobregat, que és un canal molt ample que es comporta com un estuari i ha generat uns espais interessants però també hi ha molt de sediment acumulat.

El treball d'Encaix presenta un anàlisi de cinc alternatives:

1. Model d'optimització de pistes: de pistes segregades a pistes independents.
Operar l'aeroport com es va dissenyar en el pla director del 1999, que té els impactes acústics sobre les poblacions costaneres.
2. Ampliació de la tercera pista 500 m. per l'est, cap a La Ricarda. Eliminació de la zona humida de La Ricarda i pèrdua de zona agrícola. AENA planteja una compensació que diu que multiplicarà per deu aquest espai, però en un entorn ja molt constrenyit; hi ha el Parc Agrari que està protegit, les infraestructures, zones urbanitzades i urbanitzables...L'alternativa que avui està en debat és aquesta.
3. Quarta i/o cinquena pista sobre el mar. Fer una pista paral·lela. Alterant tota la zona costanera. Hi ha el polígon marí. La pineda del litoral i el mar també són hàbitats protegits.
4. Sistema aeroportuari Barcelona-Girona. Interconnexió d'aeroports, treballar amb aeroports interconnectats.
5. Mantenir l'àrea actual amb millores infraestructurals i operacionals amb racionalització de vols.



La alternativa més òptima seria híbrida i d'aquí que es fan unes consideracions finals:

- L'aeroport és un motor econòmic inqüestionable. És el sisè d'Europa.
- La pandèmia planteja un escenari incert.
- Caldrà veure les tendències en la composició de futur del trànsit.
- Cal planificar amb una visió global i amb criteris climàtics i de conservació de la biodiversitat. S'ha de considerar el context d'emergència climàtica i les fites que estem marcant a nivell europeu; neutralitat de carboni i el Green Deal.
- Treball amb una mirada ambiental, cal considerar altres aspectes com els aeronàutics, econòmics i socials.
- Díficilment podem competir amb els *hubs* europeus però per progressar cal molt més que no inversions en les infraestructures aeroportuàries.
- Cal optimitzar i millorar les infraestructures existents sense fer créixer la petjada actual
 - o Millores a les terminals
 - o Millora operativa de pistes
 - o Millores en la mobilitat sostenible de connexió amb la ciutat i l'entorn metropolità
 - o Millores a l'entorn de l'aeroport
 - o Millores ferroviàries
- Cal potenciar els vols de llarg abast però reduir o eliminar els de curt abast amb la substitució per alternatives ferroviàries.
- Cal potenciar la complementarietat dels aeroports de Barcelona i Girona i connectar bé amb Barajas.

Segurament, la solució passa per una situació híbrida entre racionalitzar vols, fer millores a l'aeroport, fer l'estació d'AVE prevista que va fins a Girona i connectar bé l'aeroport de Girona amb aquesta estació i connectar bé els aeroports amb Barajas. Amb aquesta mixtura de propostes posem en dubte, des d'una perspectiva ambiental, que sigui necessària una expansió que elimini una zona que des de fa vint anys el que estem fent és augmentar els graus de protecció d'aquest espai.

Intervencions de les entitats:

Es pregunta si la DIA és el que la UE demana que s'executi.

Hi ha diferents peticions, una que la pèrdua de biodiversitat que ha anat tenint les zones humides del Delta del Llobregat s'aturi i això es reclama per una millora i un augment de l'àmbit de protecció dels espais per intentar frenar-la, i també que es restableixin algunes de les mesures correctores pendents per executar del pla director.

La Carta d'Emplaçament que ha arribat d'Europa no té a veure amb l'ampliació de l'aeroport, és un procés que va començar fa uns nou anys arran d'una denúncia per part de Depana a la Comissió Europea per incompliment de les mesures compensatòries de l'anterior ampliació de l'aeroport de la tercera pista; no protegint espais que s'havien d'haver protegit i fent construccions. Aquesta és la trampa, si haguessin complert les mesures de la DIA ara no tindria sentit parlar de l'ampliació perquè tindríem molts més espais protegits que són els que diuen protegir de manera compensatòria a aquest nou creixement.

3. Aportacions de les entitats i debat obert sobre l'ampliació de l'aeroport del Prat



Josep M. Carrera, de **Depana**, comença la seva intervenció des del punt on ha acabat el Marc Montlleó, quan afirma que portem vint anys conservant aquest espai, i afegeix que també portem vint anys degradant el Delta del Llobregat.

Fa les següents consideracions per argumentar que no s'ha d'ampliar l'aeroport, tot entenent que una qüestió territorialment complexa cal mira-la des de diferents escales. I des de d'una realitat complexa, com és un posicionament social que manté la lliga per a la Defensa del Patrimoni Natural, Depana.

- **Tècniques:** no és necessari ampliar l'extensió de l'aeroport per arribar a 70-80 milions de passatgers/any i tampoc hi ha evidències que hagi de ser un *hub*, hi ha estudis que ho demostren.
- **Territorials:** no ens interessa seguir concentrant l'activitat econòmica i la població catalana a Barcelona o a l'espai metropolità barceloní. En un 10% del territori català, que és la regió metropolitana, hi tenim més del 40% de l'activitat econòmica i de la població, i no pot créixer indefinidament així, cal buscar la manera de reequilibrar el territori i de repartir els recursos generadors d'activitat per qüestions d'equilibri social. Podem ser i creiem que hem de ser un país en xarxa amb molts nodes actius, importants i interessants.
- **Naturals:** el Delta del Llobregat no aguanta més, ha anat perdent terreny dels espais naturals i els espais agrícoles en favor de la urbanització i les grans infraestructures que no reporten un especial servei al territori. I si agafem les dades d'estudis com el de [l'Estat de la Natura a Catalunya](#) ens indiquen que, en els darrers vint anys, els ecosistemes aquàtics han perdut un 50% dels individus de les espècies que aporten biodiversitat al país, i d'altres estan molt disminuïdes, especialment, anàtids, limícoles, etc. Si tenim tres grans zones humides a Catalunya, Aiguamolls de l'Empordà, el Delta de l'Ebre, el Delta del Llobregat i globalment hem perdut el 50%, significa que el Delta del Llobregat ha perdut molt més. Per això cal dir que en aquests vint anys hi ha hagut figures de protecció però hi ha hagut molta més degradació, per ocupació, per freqüentació, etc. I aquesta pèrdua coincideix per l'ampliació de l'aeroport i s'ha fet, especialment, notòria després del desviament del riu.
- **Polítiques:** encara estan per desenvolupar les mesures compensatòries de la darrera ampliació de l'aeroport com s'ha fet palès amb aquesta nota de la comissió europea, que insta a les administracions competents a complir amb els compromisos adquirits fa més d'una dècada. Cal que les administracions i les polítiques siguin creïbles per a la ciutadania. No té sentit que el que vam fer malbé fa vint anys, ara diguem d'ampliar.
- **Climàtiques:** estem en una situació, declarada d'emergència climàtica i el Regne d'Espanya s'ha compromès, amb la seva llei, a ser neutre en emissions de CO₂ l'any 2050. Reduir les emissions avui passa inequívocament per decreixer amb el consum de combustibles fòssils, que són els que utilitzen avui els avions i encara utilitzaran durant algun temps. No té sentit incrementar la capacitat aeronàutica si a l'hora estem abocats a reduir el tràfic aeri i la dependència dels fòssils.

Si anem de dalt a baix amb les raons:



- Climàtiques: cal reduir l'ús de l'avió i derivar la mobilitat a mitjans de transport que utilitzin energies renovables. I se sumen a una campanya de Greenpeace (-avió i +tren), sempre que el tren utilitzi de forma eficient energies renovables.
- Polítiques: cal fer política i executar les mesures compensatòries de l'anterior ampliació de l'aeroport, tot considerant tres qüestions rellevants dels resultats constatats quant a pèrdua de biodiversitat
 - o S'ha de refer la manera d'actuar al Delta del Llobregat, planificació i gestió, per tal de complir amb les demandes de la Comissió europea i revertir la degradació observada respecte a la biodiversitat.
 - o Cal executar les mesures prèviament establertes i incrementar-les, com és el cas de l'ampliació dels espais protegits, atenent als estudis científics existents i reconeguts, i l'únic estudi científic reconegut per la Comissió europea és l'IBA-140, que és un àmbit que delimita l'espai sobre el qual s'hauria de produir la zona de protecció.
 - o Cal dedicar el recursos suficients per reduir els impactes que l'actual configuració de l'aeroport genera sobre l'entorn i gestionar de forma continuada aquesta reducció d'impactes, com l'aportació d'aigua a La Ricarda, i que ha d'anar lligada a una reducció de vols.
- Naturals: cal donar als espais naturals i als espais agraris la categoria d'infraestructura verda i la infraestructura és quelcom que es paga, tant pel seu manteniment, gestió, recuperació, restauració, etc. Ja que tenim un espai que s'ha reduït molt i on ara hi ha una competència de la biodiversitat amb l'agricultura, i en conseqüència l'espai que utilitzen per menjar moltes espècies d'ocells és l'espai agrari. I aquí no hi ha més remei que pagar i compensar per aquesta infraestructura verda, gestionar adequadament una agricultura de proximitat compatible amb la biodiversitat, compensant la pagesia pels serveis ecosistèmics que aporta, indemnitzant, si s'escau, els efectes que pugui tenir la fauna silvestre sobre els conreus i no gestionant aquesta fauna mitjançant l'extermini cinegètic. S'ha de pagar per utilitzar aquest espai.
- Territorials: cal redistribuir la riquesa que pugui generar el sistema aeroportuari, no ha d'estar tot a Barcelona, tenen un paper Reus i Girona. I en un context de decreixement del trànsit aeri, de neutralitat en emissions de GEH, de reducció d'emissions de CO₂ a l'atmosfera. No hem d'ocupar més sòl i, probablement, una solució del delta sud estigui a reciclar sòl del delta nord-Zona Franca. A l'espai metropolità cal reciclar els sòls que estan en procés de transformació, en benefici de la ciutadania per tal d'atendre les seves necessitats d'habitatge, treball i serveis.
- Tècniques, que també territorials: per a progressar adequadament avui, cal aturar el creixement expansiu de la "ciutat metropolitana" i caminar cap a la recuperació del sistema urbà català, que ha de ser més equilibrat i més ben proporcionat socialment i econòmic, que el que s'ha general al llarg del segle XX.

Els arguments són per a dir no a l'ampliació de l'Aeroport del Prat i per actuar de forma decidida sobre molts vectors i a diverses escales.

En Jeremie Fosse, des d'**Eco-Union**, com a entitat ambiental que treballa per avançar en polítiques de sostenibilitat i en temes de mobilitat turística (actualment, implicats en un projecte de canvi modal d'avió cap al tren), comparteixen la seva preocupació. Insten per proposar aquesta qüestió dins del Consell Plenari, també amb agents econòmics i socials



de la ciutat, com l'espai idoni per generar una opinió i un posicionament. És un tema que implica no només la construcció d'una infraestructura, sinó que expressa un model socioeconòmic que té uns impactes, a curt i llarg termini, en termes de canvi climàtic, de biodiversitat, etc.

Agraeixen la presentació que s'ha fet des de Barcelona Regional perquè es necessiten dades, coneixements, però insisteixen que ara toca passar a l'acció, toca fer una feina més política, i proposen organitzar unes sessions de treball per aprofundir i resoldre dubtes dels conflictes que cohabiten entre la sostenibilitat econòmica i la sostenibilitat ambiental d'aquest projecte. Concretament, fer una sessió plenària i, a través de mecanismes de participació o de metodologies participatives, aportar més rigor i qualitat en un debat que és complex, però per resultar en una reflexió col·lectiva i, en conseqüència, en un posicionament, ser proactius i intentar influir i tenir capacitat de dur a terme canvis.

Rosa Garcia, de **Rezero**, intervé donant suport als arguments de Depana i Eco-Union. Comenten que si té sentit el Consell Ciutadà per la Sostenibilitat és, precisament, per poder fer aquests debats i des de la diversitat d'organitzacions; ambientals, econòmics i socials, poder treballar consensos conjuntament en aquells temes de sostenibilitat que afecten a la ciutat i de retruc afecten a tot el país. Se sumen a la proposta de crear aquest espai de diàleg amb d'altres agents, perquè a la sessió d'avui no hi és tothom i perquè darrera d'una proposta com l'ampliació del Prat hi ha molts interessos, per tant, cal sentir totes les veus. Esmenten el manifest per la conservació del verd i la biodiversitat, la declaració "Alcem-nos per una reactivació ecològica, social i econòmica justa", per posar dos exemples per trobar alternatives a com volem sortir de la crisi, de la pandèmia, de quin model econòmic i quin model de ciutat volem, i davant d'aquestes declaracions que ens plantejem com a consell de sostenibilitat reafirmen la importància de donar una resposta i un posicionament quan emergeixen qüestions que tenen grans impactes, com el que ara ens ocupa, l'ampliació del Prat.

Intervencions de les entitats:

- Laia Núñez, del grup municipal **PSC**, planteja dues preguntes, per una banda, qui ha d'aprovar el pla especial de regulació de l'espai natural del Delta del Llobregat, i és la Generalitat de Catalunya. I per l'altra, quin pes se li dona a la zona de Tarragona, a l'aeroport de Reus i a Girona en l'estudi presentat, tenint en compte les actuacions que contempla el pla territorial metropolità de la Generalitat de Catalunya. En aquest cas, tenint en compte que és la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB) i no arriba a l'àmbit de Tarragona, si que es preveu creixements des de Blanes fins a Vilanova i la Geltrú i una connexió de l'aeroport de Reus amb el corredor del mediterrani.
- Laura Diéguez, de **CCOO**, agraeix també l'exposició dels estudis. Des de Comissions Obreres aposten per fer un debat madur, participatiu i obert a tota la societat. Comparteixen la reflexió interna de CCOO respecte a la qüestió del creixement de l'aeroport, que han publicat en un comunicat de premsa del 4 de juny: *"no es poden considerar només interessos empresarials, CCOO no dona per tancat el projecte i exigeix les decisions sobre el futur de l'ampliació de l'aeroport formin part del diàleg social, si es tenen en compte els interessos generals i les perspectives de futur es poden construir unes alternatives més realistes, avantatjoses i sostenibles"*. Segons l'estudi de referència que AENA va encarregar a la Universitat de Barcelona, valoren que és una proposta molt enfocada en termes econòmics i de generació d'ocupació, però que en el fons esdevé un projecte continuista que evita la perspectiva ambiental. I davant dels nous escenaris en els que ens trobem de transició digital, teletreball, de transició ecològica, des de CCOO



aposten per una opció de millorar la gestió de l'actual aeroport, fent millores en les infraestructures existents i que els 1.500 milions s'inverteixin per avançar cap a un canvi de model productiu. El debat se centra en quin model de ciutat i de país volem, amb equilibri territorial, internalitzant els impactes ambientals de l'activitat productiva, quin model turístic volem, generant ocupació de qualitat i apostant per una transformació sostenible.

- Alex Gofí, de **PIMEC**, valora que com a agents socials el més lògic és que traspassin aquest debat al diàleg social, arribar a consensos i a una coordinació, i quan tinguin el seu consens intern i en el seu marc el podran compartir.
- En Marc Montlleó, de **Barcelona Regional**, pregunta per la quantitat de llocs de treball que hi ha localitzats a Barcelona, ja que, respecte a l'ampliació de la pista, hi ha un ball de xifres publicats no massa rigorosos, i posant l'accent a un desequilibri existent entre els llocs de treball i els residents.
En resposta a això, el número d'afiliats a la seguretat social a Barcelona abans de començar la pandèmia, cap a mitjans de 2019, era d'uns 700.000 i el número de comptes de la seguretat social era de l'ordre d'un milió cent-mil, i hi han afiliats que poden tenir dos comptes, però ningú s'hi apunta per afició. Això vol dir, que tenim bastants més llocs de treball que ocupar que residents, però això passa a la major part de regions metropolitanes del món, la gent ve a treballar de fora. Hi ha un altre tipus de compte, que és fer una suposició del que ocupa cada lloc de treball i veure cadastralment la quantitat d'espai que hi ha dedicat a cada activitat i a on es localitzen les seues o les diferents oficines/botigues i tots els afiliats estan apuntats a Barcelona, i rebaixa la xifra del milió cent-mil al milió. Hi ha un altre tema, si agafem tot el sostre que queda per desenvolupar d'activitat econòmica; del 22@ i tots els habitatges que tenim amb el planejament vigent, el desequilibri aquest que pot ser d'uns tres-cents o quatre-cents mil se'n va a mig milió o sis-cents mil. Això vol dir que hem de revisar el planejament vigent, perquè si no es concentren tots els llocs de treball al centre metropolità i haurem de fer tot l'habitatge a la perifèria metropolitana (com ha passat sempre als EUA).

4. Propostes d'acció del Consell en relació amb l'ampliació de l'aeroport del Prat per deliberació i aprovació si s'escau

Propostes:

- Depana proposa un text curt i ras, de defensa de La Ricarda per sobre de l'ampliació de l'aeroport, amb la finalitat de tenir un primer posicionament, prou ampli perquè es pugui aprovar:

"En l'actual context d'emergència climàtica declarada i atès l'altíssim valor ecològic dels espais naturals i agrícoles del Delta del Llobregat per l'entorn metropolità i pel planeta, el Consell Ciutadà de Barcelona expressa i fa públic el seu rebuig a l'ampliació de l'aeroport del Prat".

O si més no amb diferents escenaris: com a Consell Ciutadà de Sostenibilitat, o bé anar a màxims; l'Ajuntament de Barcelona i el Consell Ciutadà de Sostenibilitat, o bé les entitats integrants del Consell Ciutadà de Sostenibilitat, o bé anar a mínims les següents entitats integrants del Consell Ciutadà de Sostenibilitat.



- Patrícia Rovira esmenta les entitats posicionades públicament contra l'ampliació que formen part del Consell i de la Xarxa Barcelona + Sostenible.
- Eloi Badia comenta que les entitats que s'han volgut posicionar, ja ho han fet per altres vies. Si volem aportar valor afegit, proposa passar per un plenari monogràfic; per ampliar la informació amb més estudis i recollint més agents implicats, com AENA i la Generalitat de Catalunya, que doni més cos al text que proposa Depana i afegir més matisos. D'aquest plenari es llençaria una proposta i obriríem un debat al Decidim Barcelona per sumar al màxim. Enviaria un correu electrònic amb tota la informació; els informes adjunts, amb l'enllaç al Decidim on estigui tot recopilat i portaria un text que suscitaria una majoria per ser aprovat pel Consell, i a banda que hi hagi entitats que el poguessin signar a part.
- El vicepresident, Lluís Sala, proposa treballar-ho prèviament amb una permanent i muntar una escaleta-proposta i recopilar tota la informació que després es pugui treballar al plenari per fer un text més ric, sabent que un document de consens no hi serà.
- Alèx Gofí, PIMEC, comenta que no esperava que avui s'hagués de fer cap posicionament ni decidir-se i creu convenient que es parli al setembre. Afirmar que hi ha d'haver debat, tot i que potser les entitats tenen bastant presa la decisió, no s'escau fer més sessions si es fa una plenària a mitjans de setembre.
- Rosa Garcia, de Rezero, manifesta que la fase de fer declaracions, aprovar plans, etc. ja l'hem passat, i que ara tenim l'emergència d'aquesta qüestió que ara és urgent; com la d'aconseguir mitigar i transicionar cap a un nou model socioeconòmic, Aposten per treballar amb una proposta de text de posicionament.
- Jeremie Fosse, d'Eco-Union, comenta que cal evitar que sigui un plenari d'exposició de posicions de caire institucional, sense diàlegs, per superar aquesta fase de posicionaments superficials. Que no sigui un manifest ni una nota de premsa, i ser creatius i aprofitar el Consell per fer sessions abans i després, d'acompanyament, per arribar a un posicionament i per a construir i avançar cap a un canvi de model. Proposa la possibilitat de treballar en comissions o grups de treball i desenvolupar processos participatius horitzontals adaptats a aquesta problemàtica.
- Eloi respon que ja hi ha moltes taules. Si volem definir un grup de treball per arribar a un posicionament aleshores necessitem més temps, per aconseguir aquesta horitzontalitat i enriquir el diàleg, com demana Eco-Union. I Depana defensa que s'ha de fer un debat continu davant un problema molt seriós, i declara que cal definir unes posicions clares com a Consell per remetre a la Comissió Europea una declaració que sorgeixi del plenari.

Acords:

- Fer una sessió plenària extraordinària al setembre. La secretaria del Consell buscarà una data tenint en compte l'agenda del regidor i es comunicarà a tothom.
- Crear una taula de treball dins la comissió permanent per preparar la sessió plenària, recopilar els informes, tenir un ordre del dia i veure quina dinàmica es genera. Es



proposa que aquestes tres entitats, que avui portaven el debat, liderin la taula; Depana, Eco-Union i Rezero, i un cop fixin data de reunió, es compartirà amb els membres de la permanent per si alguna entitat més s'hi afegeix. I si en el plenari surt de donar continuïtat i ampliar el debat o sumar-nos a una altra iniciativa avancem amb la decisió que es prengui.

- Obrir el debat al Decidim Barcelona.

5. Torn de precs i preguntes

- Lluís Sala comenta que es va presentar la declaració "Alcem-nos per una reactivació ecològica, social i econòmica justa" al Consell de Ciutat, i es va corroborar que moltes entitats ja hi estan alineades i ja hi estan treballant. Constatat que tenim força representació del Consell de Sostenibilitat al Consell de Ciutat: PIMEC (vicepresidència segona), Depana, Rezero, i altres amb representants diferents (CCOO...).
- Informa que l'any vinent hi haurà renovació del Consell, cap el mes de març. I el mes d'octubre s'organitzaran unes sessions sectorials, per recollir impressions de tots els sectors organitzatius, i una altra sessió estil "xarxíng" per acabar de definir què significa formar part del Consell i animar a presentar convocatòries amb coneixement de causa.
- Recorda que ens han fet dues crides demanant representants del Consell en que la Comissió del Tramvia i al Consell de Benestar Social. Cal recollir si hi ha interès per part d'alguna entitat i, en cas que no surti ningú, una opció és que una entitat que ja formi part de la Comissió del Tramvia i/o del Consell de Benestar Social ho faci també en representació del Consell de Sostenibilitat (doble rol).

Sense més intervencions, es tanca la sessió a les 18.40 h.

Secretària del Consell

VIP La Presidència