

AENA, l'aeroport i la sostenibilitat.

Pep Centelles i Portella

josep.centelles@gmail.com

www.portella.cat

Set 2021 actualitzat Set 2024



Abans d'opinar sobre l'aeroport cal saber-ne algunes coses¹:

CONTINGUT:

1.- COM FUNCIONA EL NEGOCI DE L'AEROPORT.	2
2.- L'AEROPORT ÉS LA PORTA AL MÓN GLOBAL.	4
3.- ELS ARGUMENTS DE SOSTENIBILITAT A L'AEROPORT.	4
3.1.- CONTAMINACIÓ GLOBAL => EMISSIONS DE CO _{2e} DELS VOLS.	5
3.2.- BIODIVERSITAT, LA RICARDA	5
3.3.- APARCAMENTS & MOBILITAT DEL COSTAT TERRA (CO ₂ + NO _x + PARTÍCULES).	6
4.- RESUM D'ALGUNES CONCLUSIONS.	9
PER MÉS INFORMACIÓ:.....	10

Qui tingui pressa, pot anar directe al resum de conclusions (pàg. 9).
Els punts que més us poden interessar són:

Piulades resum

- **El negoci dels aparcaments fa d'AENA un enemic estructural del transport públic ferroviari.** Si AENA vol negar-ho, que doni les dades d'explotació que ara manté **secretes**.
- **La biodiversitat de Catalunya no depèn de La Ricarda.**
- **En canvi, l'aeroport és l'única porta de Catalunya al món global.**
- **L'aeroport és una peça clau en la vida econòmica de Catalunya.** No és un tema per decidir dos o tres ajuntaments ni un grapat d'ecologistes amb visió parcial del què és la sostenibilitat. **Qui ha de decidir és el Govern.**
- **No tenim dret** a saber què s'ingressa per taxes, per botigues i per aparcaments.

¹ Quedi clar que jo no ho sé tot, quan tinc dubtes ho expresso amb "suposo ¿?".

1.- Com funciona el negoci de l'aeroport.

Val la pena repassar un xic de la història d'AENA² que depèn de la Dirección General de Aviación Civil i que al 1982 passà a ser l'empresa pública que mana i controla sense transparència els aeroports del Reino de España. Al 2014 AENA fou privatitzada en un 49%. Els inversionistes són fons d'inversió voltors que evidentment tenen com a objectiu fer diners i la sostenibilitat i el benestar de Catalunya els importa poc.

Els inversors privats, en la lògica del creixement continu, aposten per Barcelona ja que té una molt millor *catchment area* per al Sud d'Europa que no pas MAD. Madrid ja fa de *hub* amb Amèrica Llatina, però Barcelona té una demanda més sòlida i amb molt millors perspectives per a la resta del món (USA, Japó, Xina, Rússia, etc.). Això és així tant en termes turístics com empresarials i de negocis. Vegem com funciona el negoci.

El Documento de Organización Aeroportuaria (DORA³) és el plec de condicions que li posa el Gobierno a l'empresa que presta el servei públic de fer funcionar els aeroports del Reino. Aquest DORA, carregat d'enginyeria jurídica i financera, en realitat és un Pla Quinquennal, deriva de la Ley 18/2014⁴.

L'Estat, amb els nostres impostos, posa diners per invertir en el servei públic que és l'aeroport. Correcte. Però vol que aquests diners tinguin un retorn comercial. Igualment correcte. En resum, l'Estat hi posa la infraestructura però deixa a les mans d'AENA que la faci funcionar i generar ingressos. Fins aquí, en un model liberal europeu, tot correcte. Ara bé, que les inversions siguin rendibles no vol dir que siguin sostenibles. Ja ho veurem.

El primer DORA fou de 2016-21 i per tant toca renovar-lo. En aquest entorn en AENA va proposar invertir en 5 anys 1.700.-M€ per allargar la pista curta (encotillada entre la Ricarda i les Filipines) i fer una nova terminal. Se suposa que el 51% d'aquestes inversions són del Estat, la resta correspon als inversors privats (si més no d'aprovar-los) que creguin en el projecte. L'enginyeria financera fa difícil esbrinar què hi posa cadascú.

La pregunta del milió, **qui decideix aquestes inversions?**

- Decidir si cal **allargar la pista curta** no és una cosa senzilla. Hi ha bastants arguments a favor i un en contra, la "preservació" de la Ricarda.
- Decidir si cal la **nova terminal**, per mi (gran ignorant) diria que no cal. Molt possiblement, a Catalunya amb 50 milions de viatgers l'any en tenim de sobres, especialment si es difereixen vols *low cost* a Reus (0,7 milions) i Girona (1,5 milions) que tenen molt marge per augmentar passatgers.

Com funciona el negoci? Per entendre'ns, posem un exemple. Supposem que un ajuntament té un museu que atrau molts visitants. Els terrenys, l'edifici i les obres d'art són públics (inversió històrica de la ciutat, a voltes fruit d'una expropiació). Ara bé, per

² Veure <https://es.wikipedia.org/wiki/ENAIRES> ENAIRES entitat pública empresarial Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea propietària del 51% de las acciones d'AENA que explota 46 aeroports a Espanya y posseeix participacions notòries d'aeroports a Mèxic, Jamaica, USA, Cuba, Colòmbia, Bolívia, UK, Angola i Suècia.

³ https://www.mitma.gob.es/recursos/mfom/dora/mfom_0.pdf

⁴ Vegeu: <https://www.boe.es/buscar/pdf/2014/BOE-A-2014-10517-consolidado.pdf> Podeu anar directament al l'article 16, pàg. 37, aquesta llei tracta de moltes altres coses.

a gestionar aquest museu el cedeix en concessió (amb concurs públic) a un **operador comercial (+)**. El servei de museu és d'interès públic i per tant, l'ajuntament li marca el **preu de l'entrada (1)** amb descomptes per estudiants, aturats, etc. Però, per tal de que l'operador privat s'hi guanyi la vida li permet a que posi una botiga de **merchandising (2)**, bona font d'ingressos per molts museus, i a més li permet cobrar pel **pàrquing** en terrenys públics al costat del museu **(3)**. Això sí, cada any l'ajuntament amb diners públics **inverteix (+)** en algunes obres d'art per continuar millorant un servei que vol de qualitat.

Ve a ser el mateix, enlloc de museu aeroport:

- ✦ l'**operador comercial** és AENA (però sense concurs, empresa pública, ara parcialment privatitzada) i els beneficis només un 51% per l'Estado.
 - 1. el **preu de l'entrada** són les taxes que paguen les companyies aèries pels **slots**, per cada vol que aterra o s'enlaira i estan regulades pel DORA (ingressos regulats) que els hi posa un sostre, no fos cas que l'operador abusés del monopoli. Tot molt similar al museu.
 - 2. el **merchandising** són les botigues de l'aeroport + tallers i naus de la "Ciutat Aeroportuària" (molt necessària i que cal desenvolupar adientment) que paguen lloguer. Ingressos comercials lliures per a l'operador AENA.
 - 3. el **pàrquing** en sòl públic i edificis ja pagats amb diner públic és la tercera font d'ingressos comercials lliures per AENA.
- ✦ les **inversions**, allargar la pista o una nova terminal les posa l'Estat (amb diners dels nostres impostos).

Dels **tres ingressos** que té l'aeroport, dos són comercials lliures que depenen de l'habilitat de l'operador, però es fan usant terrenys i edificis de propietat pública. El que pot ser **la gran sorpresa per a molta gent és que els ingressos per l'aparcament són o poden ser tan elevats com els altres dos**. Poden representar un terç dels ingressos de l'aeroport. Si això no és així, que AENA doni xifres. Encara que sembli mentida, l'aparcament esdevé crític per a la verdadera sostenibilitat social, local i global. Ho veurem.

Doncs bé, en aquest entorn resulta que **l'Estado manté com a gran secret els comptes (ingressos i despeses) dels aeroports del Reino**. La mateixa Ley 18/2014 que regula el DORA insisteix varies vegades en aquest secret i amenaça explícitament als servidors públics que el vulnerin. Per tant, de transparència res. Fins al 2014 una empresa pública no tenia cap excusa per aquest secretisme, ara, amb la privatització parcial diuen que és "secret empresarial". Només se sap per sobre que, a diferència del de MAD, l'aeroport de BCN és el que més aporta al sistema de *solidaridad aeroportuària nacional española*. Bé, si som solidaris ens agradaria saber en quina quantitat ho som, amb qui i per què ho som. A més, ens cal saber si aquesta "solidaritat" es fa a base de minvar sostenibilitat? Si és a base de no tenir bon transport públic d'accés a l'aeroport? Ho veurem més endavant (punt 3.3).

Piulada resum

El negoci de l'aeroport (patrimoni i mèrit català) està en mas de MAD i de fons d'inversió.

Som una colònia on ni tan sols tenim dret⁵ a saber què s'ingressa per taxes, per botigues i per aparcaments al nostre aeroport.

⁵ Ni tan sols a decidir el nom del nostre aeroport!

2.- L'aeroport és la porta al món global.

Abans d'opinar cal també ser conscients de que l'aeroport és una infraestructura estratègica molt important per a la vida quotidiana de la ciutadania de Catalunya. Només una primera referència: som 8 milions i per l'aeroport hi passen 50 milions de persones l'any. L'aeroport és molt més que uns kilòmetres d'autopista, més que una central nuclear, més que un gran hospital. És una peça d'Estat. És per això que la controlen des de MAD.

L'aeroport és l'única porta de Catalunya al món global. A molta gent no li agrada la globalització actual. A mi potser tampoc. Però vivim a Catalunya una regió que està al bell mig de la globalització. Barcelona no està a la perifèria del món. De ben segur que més de la meitat dels llocs de treball de Cat estan lligats d'una forma o altre al món globalitzat. La globalització s'articula en 3 grans fluxos: d'informació (i diners, que van junts), de mercaderies i de persones. Anem a les **persones**.

Cal defensar i empènyer que per sota dels 1.000 Km la gent es desplaci en tren, però per sota de 1.000 Km només hi tenim mitja Europa. La resta del món està més lluny. Si volem mantenir relacions humanes i empresarials amb la resta del món hem de ser conscients que aquesta mobilitat es fa en avió.

Dins del model econòmic en el que estem immersos, que no és sostenible però que l'hi hauríem de fer, l'aeroport juga un paper fonamental. Decisiu. Aquí és quan les paraules d'en **Pasqual Maragall** prenen tot el seu sentit: "**Com deien del gat blanc i el gat negre; nació o no nació, l'important és tenir aeroport transoceànic**". Posar nació o no al paper de l'Estatut només és paper, controlar l'aeroport, **decidir com es gestiona l'aeroport** és decidir sobre la nostra porta d'entrada/sortida al món.

La millor metàfora és la de **la porta d'un palau**. Suposem que tens un palau molt maco que és desig de mig món, on tothom vol ser-hi convidat, ... inversions, emprenedors, turistes, etc. però no tens les claus de la porta. En teoria el palau és teu (fruit del teu treball), però la clau la té un altre. Un porter (com els odiats porters de discoteques) aliè als teus interessos que decideix a qui obre la porta, el preu que li cobra o com ha d'anar vestit. Doncs mira per on? la clau d'aquesta porta la té AENA.

Piulada resum

L'aeroport és una peça clau i estratègica de la vida econòmica de Catalunya. **No és un tema per decidir dos o tres ajuntaments ni un grapat d'ecologistes amb visió parcial del què és la sostenibilitat.** L'aeroport és un tema d'estat que si tinguéssim estat estaria, en lo essencial, en mans del Govern de Catalunya.

3.- Els arguments de sostenibilitat a l'aeroport.

El gran debat sobre l'ampliació gira al voltant de la sostenibilitat i resulta que la sostenibilitat té moltes vessants:

- la global (emissions de CO_{2e} + biodiversitat)
- la local (emissions insalubres i tòxiques + soroll + biodiversitat)

3.1.- Contaminació global => emissions de CO_{2e} dels vols.

Les emissions de CO_{2e} d'operació (*handling* + LTO Landing/Take-off) s'estimen per Barcelona Regional en poc més de mig milió de tones de CO_{2e} (uns 10 Kg per passatger, equivalent a fer 66 Km amb un turisme de gasolina) i les "assimilades" dels trajectes dels vols amb origen o destí a Barcelona serien d'uns 8,4 milions de tones de CO_{2e}. (uns 160 Kg/passatger, equivalents a un xic més de 1.066 Km/ amb un turisme de gasolina).

Les **emissions dels trajectes** no es disminueixen fent la porta de l'aeroport més petita. Suposem que al 2030 hi hagués un increment d'alguns milions de turistes *low cost* que vinguessin a Barcelona, si això fos així, no seria ni gràcies ni per culpa de l'aeroport. Seria perquè, més enllà de l'**atractiu** de Barcelona, al món hi haurien **companyies aèries** oferint vols barats i perquè al món hi hauria molta gent disposada a viatjar *low cost*. Si tot això passés i l'aeroport del Prat **no els podés rebre** se n'anirien a una altra destinació. La que sigui. Els volums globals de CO_{2e} dels trajectes serien gairebé els mateixos o potser un u, un dos o un tres per mil inferiors (Cat és un 1 per mil de la població mundial).

Es pot fer demagògia amb les dades, però fins un cert punt. La reducció de les emissions dels trajectes no es resol des d'un aeroport, sinó que es resol amb polítiques europees i globals com ara que el querosè d'aviació pagui els impostos com els altres combustibles fòssils (cosa que ara no fa).

Tancar la porta de casa als borratxos no vol dir disminuir els borratxos del món. Fer creure que no ampliant l'aeroport es combatrà el turisme *low cost* és pura demagògia. El turisme *low cost* es combat amb altres polítiques, entre elles, potser la més destacada, seria apujant el salari mínim de les *kellys*, cambrers i similars, a part de regular restrictivament i taxar fortament els pisos turístics ⁶.

El què sí podria fer el sistema aeroportuari català amb polítiques de preus dels *slots* (ara regulades pel DORA) fora empènyer el *low cost* a Girona o Reus. I poca cosa més.

Piulada resum

Imputar CO_{2e} dels trajectes és demagògic.

Tancar les portes de l'aeroport no té res a veure amb disminuir el turisme *low cost*.

3.2.- Biodiversitat, **La Ricarda**.

La vessant biodiversitat es centra en La **Ricarda**. Crec que des de 1999 tothom qui ha tractat amb l'aeroport del Prat és conscient de que el punt feble per esdevenir l'aeroport transoceànic que es necessita és la pista curta encaixonada entre les llacunes de la Ricarda i les Filipines. Ho era i possiblement ho continua sent ¿?

La Ricarda és filla d'un dels molts antics braços del Llobregat al formar delta. Té una història distreta i variada que qui tingui curiositat la pot revisar en aquest link de la

⁶ Com molt bé ho explica en Miquel Puig a "Un bon país no és un país low cost" (Ed 62, 2015)

historiadora Rosa Serra Rotés⁷. El que era un aiguamoll de paludisme endèmic va començar a ser dessecat cap al 1901 quan els Bertrand i Serra van transformar unes 350 ha del delta en una explotació lletera moderna (vaques + userda).

En l'estratègia de dessecació van fer construir un canal de sis metres d'amplada que desguassava directament al petit estany de La Ricarda. Per tant, quan algú diu que la Ricarda és artificial té un bon tros de raó⁸. Ep! això no vol dir que s'hagi de massacrar la Ricarda, només vol dir que la conservació de la natura i la biodiversitat té molts camins i **sacralitzar** la Ricarda, la Magarola, la Murtra, el Remolar o les Filipines pot tenir una notòria càrrega d'ecologisme estràbic.

Un dubte: ¿és possible excavar un nou forat 600 metres al nord i que en menys de 4 o 5 anys La Ricarda es traslladés amb tota la seva biodiversitat? Trasllat més complicats ha vist Barcelona. Que treballin els experts i ens ho diguin.

Piulada resum

La biodiversitat de Catalunya no depèn de La Ricarda.

En canvi, **l'aeroport és la única porta de Catalunya al món global.**

3.3.- Aparcaments & Mobilitat del costat terra (CO₂ + NO_x + partícules).

Els 50 milions de passatgers arriben i surten volant pel **costat aire**, però també entren i surten pel **costat terra** amb algun medi de transport terrestre.

Als 50 milions de passatgers que circulen pel costat terra cal afegir-hi els desplaçaments quotidians dels gairebé 20.000 treballadors de l'aeroport (*sic*) que no pugen a cap avió (serveis, botigues, seguretat, etc.). Per tant, estem tractant d'una mobilitat **mitjana de més de 150.000 persones al dia**. La forma com totes aquestes persones arriben i surten de l'aeroport és, sens dubte, el principal factor de contaminació (global: CO₂ + local: NO_x + partícules). Contaminació = manca de sostenibilitat.

A primer cop d'ull es veu que la facilitat d'accés a l'aeroport en **transport públic** és el punt clau per a rebaixar les emissions (globals + locals). Però resulta que **el negoci dels aparcaments fa AENA estructuralment enemiga del transport públic**. Algú en dubta? Vegem-ho.

En el requadre copio una part de l'informe intern (i secret!) que coordinat per mi mateix, elaborà l'equip del **Pla Delta del 1999** i que es va presentar a l'alcalde Tejedor⁹. Els comentaris d'actualització estan en **roig**.

⁷ Veure: <https://eix.mnactec.cat/la-ricarda-una-granja-amb-glamur/>

⁸ Hi ha qui assegura i alguns camioners encara en podrien fer memòria, que als anys 60's aquesta llacuna era un lloc ideal d'extracció d'àrids (il·legals, però sense control) per al boom de la construcció, per exemple, de Bellvitge. Això, diuen, feu gran el que era una petita llacuna.

⁹ En 20 anys crec que ja deixa de ser "secret". M'he guardat de criticar a l'alcalde Tejedor mentre s'ha anat presentant. Ara, ja me'n sento alliberat.

Aparcaments

La problemàtica suara exposada {es referia a la poca voluntat demostrada per AENA a favor del transport públic, ja que en l'escenari més optimista només esperava que cobrés un 33% dels desplaçaments a l'aeroport} adquireix una nova dimensió i es compren millor quan es té en compte que els ingressos per tarifes d'aparcament son una part molt important dels denominats "ingressos comercials" de l'aeroport.

Pel cap baix, en l'actualitat (setembre 1999), els aparcaments generen un **benefici net anual superior als 3.000 milions de pessetes**¹⁰. AENA no dona les xifres exactes i potser caldria demanar-les amb més insistència.

Any 1998 3.000 milions Ptes => 18 milions € 1998 => 28,7.-M€ de 2021

Si de 16 milions de passatgers/any (16.194.805) extrapolem als 52 milions (x3,25) podríem parlar d'un volum de molt més **90.000.000.- € de beneficis anuals nets** per ingressos d'estacionament a l'aeroport.

Des d'una perspectiva estrictament de gestió de l'aeroport com a negoci privat, fomentar l'ús del transport públic és "matar la gallina dels ous d'or". En canvi des d'una perspectiva d'interès públic global, de disminuir els costos socials i de sostenibilitat, és un objectiu altament desitjable.

Estem davant d'un **efecte pervers** prou conegut: el gestor de l'aeroport pot esgrimir que no té competències sobre la xarxa de transport públic col·lectiu i al mateix temps que s'omple la boca de bones paraules sobre les virtuts del transport públic té clar que el seus interessos més immediats continuen sent els **ingressos per aparcament**. Així les coses, serà difícil que prioritzi accions de foment del transport públic.

La millor manera d'abordar d'arrel aquest problema és **deslligar el negoci dels aparcaments de la gestió financera de l'aeroport i destinar els beneficis generats pels aparcaments a la inversió en transport públic col·lectiu**.

En concret es pot proposar que: **Un 50% del beneficis nets que generen els aparcaments de l'aeroport es destinin a la inversió necessària per a prolongar la L1 del Metro des del centre del Prat fins a l'Aeroport**¹¹.

En tot cas, cal formular **una molt seriosa objecció** al redactat del Plan Director, de la pàg. 15.19, quan posa com a darrer criteri d'actuació: *"permitir la mejora de la explotación comercial de las infraestructuras dedicadas al vehículo privado (aparcamientos, rent a car, etc.) en el lado tierra del recinto aeroportuario, de forma que aumente su contribución al mantenimiento de unas tasas aeronáuticas competitivas."*

L'aeroport ha de cercar la màxima competitivitat i per tant ha de perseguir "ingressos comercials" externs, però **de cap manera** es pot plantejar la competitivitat a base del "**dumping**" **mediambiental** que representen l'excés de cotxes privats i els clients captius dels pàrquings de l'aeroport.

Aquesta idea d'invertir el benefici dels aparcaments en transport públic la vàrem aprendre d'algun aeroport europeu gestionat des de l'esfera local. Per sorpresa de tot l'equip, el suggeriment que semblava ajustar-se a una estratègia política ideal per a un alcalde "verd" i gran defensor del medi ambient, fou totalment ignorat. Gairebé diria que fou menystingut.

La que sí va ser clarament menystinguda fou la proposta de fomentar i facilitar l'ús de la bicicleta per als desplaçaments entre la ciutat de El Prat i les portes d'accés de treballadors a l'aeroport. El comentari de l'alcalde fou que *per als treballadors a l'hivern*

¹⁰ No he trobat el full de càlcul d'aquesta estimació, però recordo que la vàrem debatre llargament amb tot l'equip i que vàrem ser molt prudents al fer-la. Ens cobrirem les espatlles per si AENA donava les xifres no féssim el ridícul. Evidentment mai les va donar.

¹¹ Plausiblement, en menys de 10 anys s'hauria finançat el 100% de la inversió.

feia fred per anar en bici (sic). Em temo que en realitat li semblava que empènyer a la gent a anar en bici era de cutre i que no li donava cap vot a les municipals (¿?).

Cultura de la bicicleta

Més de 3.000 residents del Prat treballen a l'aeroport (1999, ara deuen ser molts més!). El desplaçament residència-treball és menor tres quilòmetres i en terreny pla. Per tant, la potencialitat de la bicicleta és molt notòria.

Cal insistir en que en tots projectes constructius i d'urbanització portin **des de l'inici** un estudi de l'accessibilitat en bicicleta de forma que es doni a aquest mode la lògica prioritat que mereix i es garanteixi així la màxima comoditat i seguretat. Es tracta de no quedar-se solament en les paraules. (entre El Prat i l'aeroport es va quedar en paraules!).

Resultat, es pot constatar que en aquests 20 anys AENA ha fet mans i mànegues per aconseguir el seu objectiu ocult. Inexplicablement **l'aeroport té unes precàries connexions ferroviàries, en canvi té gairebé 20.000 places d'aparcaments**. ¿Quant ingressa AENA pels aparcaments? Que ens ho digui.

Barcelona Regional avalua el CO_{2e} dels trajectes mundials que arriben a BCN, però en canvi no avalua el que emeten els més 800 AEROBUSOS diaris (sic)¹² que van de Pl. Catalunya a l'aeroport (T1 + T2)¹³.

Actualment es treballa en l'execució de la futura estació multimodal a la terminal T2, que permetrà la connexió entre Rodalies i la línia L9 del metro. Quan finalitzin les obres serà possible arribar des de l'estació de Sants fins a la T1 en 20 minuts. Els tres aeroports catalans connectats amb AV podrien aconseguir aquests temps¹⁴: Aeroport - BCN centre 20'; Girona - BCN centre 40'; Tarragona - BCN centre: 55'.

Pregunta: On cal invertir, en terminals a l'aeroport o en enllaços ferroviaris eficients per accedir sense contaminació al centre de BCN i, tant o més important, operar el sistema aeroportuari català en xarxa? Vostè dirà. Evidentment, aquestes inversions no corresponen a AENA.

Piulada resum

El negoci de l'aparcament fa AENA estructuralment enemiga del transport públic.

AENA ha fet mans i mànegues per posar barreres als enllaços ferroviaris.

Disminuir les emissions (locals + globals) dels costat terra és la millor forma de guanyar sostenibilitat. Més trens i menys cotxes.

¹² 800 busos x 15 pax x 5,9 € = uns 70.000.-€ de facturació diaris! L'AEROBUS és una empresa privada concessionada per fer el trajecte.

¹³ Si s'hagués prolongat la L1 del Metro de l'Hospital de Bellvitge a l'aeroport, uns 8 Km i dues estacions (Prats Centre + T1 +T2), o alguna altre solució en metro sense donar la inaudita volta per Zona Universitària, les emissions serien gairebé zero.

¹⁴ Font Barcelona Regional:

https://www.bcnregional.com/wp-content/uploads/2021/06/20210614-Encaix_Ambiental_Aeroport-LQ.pdf

4.- Resum d'algunes conclusions.

Qualsevol cosa que es faci a l'aeroport del Prat:

1. **Afecta tot Catalunya** i més. La decisió no pertany a dos o tres ajuntaments ni un grapat d'ecologistes amb visió parcial del què és la sostenibilitat. La decisió és del Govern de Catalunya. (pot errar o encertar, però la decisió és seva, per això l'hem votat).
2. La **biodiversitat** de Catalunya no està en joc a La Ricarda, en canvi, l'**única porta** al món global de Catalunya sí que està en l'aeroport.
3. **La clau està en qui decideix**. Si el porter, AENA, o el representant del poble de Catalunya? (real propietari de l'aeroport i generador del seu atractiu global).
4. El verdader avanç cap a la **sostenibilitat** no està en fer la porta petita per tal de que no hi entrin *low cost*, la verdadera acció per **disminuir la contaminació (local + global)** està en els accessos del costat terra ferroviaris (metro, tren i AV).

Des del meu punt de vista, la millor solució és cercar uns bons enllaços ferroviaris (que són relativament barats i fàcils de fer) amb el centre de BCN, amb Reus i Girona que permetin una gestió en xarxa del sistema aeroportuari català.

Per més informació:

- Reportatge gràfic de VilaWeb, d'altíssima qualitat i **neutre d'opinió**. Ideal per entendre la proposta i la problemàtica.
Les tres claus de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona: *Es pot conciliar l'ampliació del trànsit aerí i la construcció de la nova terminal amb la preservació ecològica?*
<https://histories.vilaweb.cat/ampliacio-aeroport-barcelona-ricarda-hub-polemica/index.html>
- Descripció i prospectiva de l'Alfons Duran-Pich sobre com funciona el negoci dels avions:
<https://www.alfdurancorner.com/articulos/vuelo-gallinaceo.html>
- Entrevista al president de Ferrmed, Joan Amorós, on argumenta la importància de fer que el tren de gran velocitat arribi a l'aeroport del Prat
<https://www.vilaweb.cat/noticies/joan-amoros-tren-alta-velocitat-aeroport-prat-barcelona/>
Encara me'n recordo que fa molts anys vaig anar a veure l'Albert Vilalta a Madrid i li vaig dir: "Escolta, suposo que fareu passar el TGV per l'aeroport del Prat." I em va dir: "Sí, s'hauria de fer això, però aquí tothom hi és en contra." Als de Madrid, no els ha interessat mai. Fan el mateix de sempre. Nosaltres tenim les idees i ells les copien i les apliquen abans que nosaltres. Aquesta és la realitat.
- Recull de **6 articles** meus sobre l'aeroport (anys 2001, 2006, 2007, 2008 i 2014)
<http://portella.cat/articulos-per-temes/infraestructures>