

L'Aeroport intercontinental Josep Tarradellas Barcelona – El Prat

Proposta per un aeroport del segle XXI:
eficient, adequat i sostenible

Document de treball
Juny del 2025





L'aeroport intercontinental

Josep Tarradellas

Barcelona – El Prat

Proposta per un aeroport del segle XXI:
eficient, adequat i sostenible

1. Per què cal millorar l'aeroport?	04
2. Requeriments per un aeroport del S.XXI	07
3. L'ampliació necessària	18
4. Millorar l'aeroport per millorar el Delta: les noves mesures ambientals	30
5. La tramitació amb Europa	38
6. Properes passes	42
7. Conclusions	44

01

Per què cal
millorar l'Aeroport?

Per què cal millorar l'Aeroport?

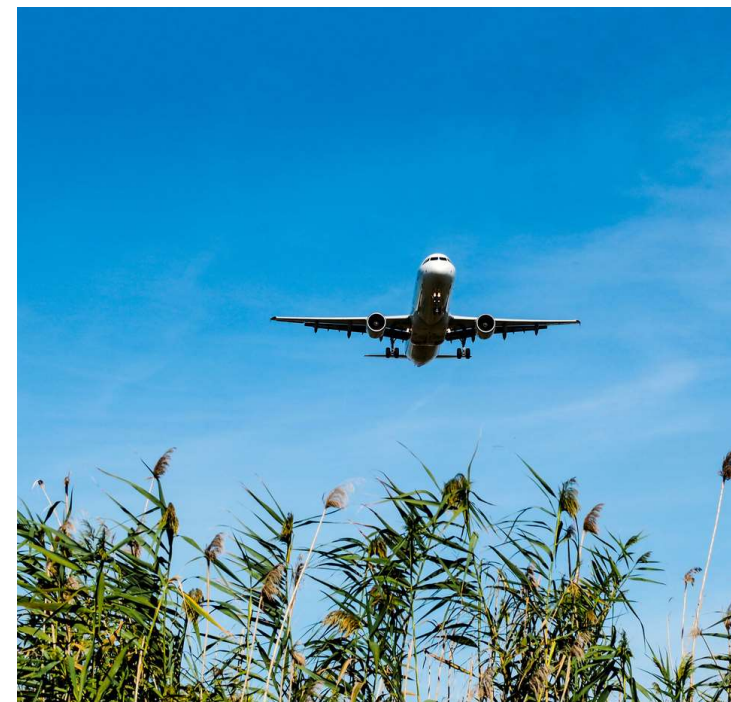
Els vols intercontinentals són imprescindibles per millorar la **competitivitat** i la **internacionalització** de l'economia catalana:

- Connexions amb **noves ciutats**.
- Millorar la qualitat de connexions amb els principals centres econòmics del món, amb **més freqüències** setmanals, millora l'estabilitat i disminueix l'**estacionalitat**.

No fer res, no és una opció i ser proactius és imprescindible pel que fa a l'àmbit econòmic català. Per això, cal **modernitzar** les instal·lacions, millorar la **qualitat de servei**.

És essencial garantir **una pista adequada** a l'operativa pròpia d'un aeroport intercontinental per tal que compleixi amb tots els estàndards en matèria de seguretat.

La inversió permetrà que l'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona – El Prat tingui un transport aeri més net de connectivitat directa des de Barcelona, amb **criteris ambientals** de darrera generació per ser una **infraestructura punta** en sostenibilitat i eficiència.



Per què cal millorar l'Aeroport?

Un Aeroport amb vols intercontinentals estratègics

Amb la millora de l'Aeroport, tindrem la capacitat i acollirem vols intercontinentals estratègics:

Noves rutes

- **Àsia:** Tòquio, Delhi, Guangzhou, Xi'an, Chengdu, Chongqing.
- **Amèrica del Nord:** Houston, Denver, Orlando, Charlotte, Phoenix, Austin, Detroit, Vancouver, Guadalajara.
- **Sud-Amèrica:** Lima, Cali, Guayaquil, Rio de Janeiro, Montevideo.

Desestacionalització

- **Àsia:** Hong Kong
- **Amèrica del Nord:** San Francisco, Chicago, Dallas, Toronto, Calgary.

Reforçament de la capacitat

- **Àsia:** Shanghai
- **Amèrica del Nord:** Los Angeles, Boston, Mèxic.
- **Sud-Amèrica:** Buenos Aires, Sao Paulo.

02

Requeriments per un
Aeroport del segle XXI

Com aconseguir un Aeroport del segle XXI

Recuperant les 90 operacions/hora per les quals l'Aeroport està autoritzat a operar.

Les prestacions actuals de l'aeroport només el permeten assolir un màxim de 80 operacions/hora. Sense cap actuació, l'aeroport és ineficient, ja que no pot assolir el seu potencial.

Emissions de CO₂

Establir un projecte ambiciós per minimitzar les emissions de CO₂ futures. Alineat amb els objectius europeus i d'AENA de NET ZERO el 2030.

Planificant una extensió mínima de longitud de pista necessària.

Garantint la seguretat, suficient per volar directe a tot el món, reduint l'impacte acústic de l'aeroport i entenent el projecte com una oportunitat ambiental.

Creant un Fons Ambiental de l'Aeroport

Mesures que garanteixin el desenvolupament d'un Aeroport referent en matèria ambiental a nivell internacional.

Fent compatibles l'Aeroport i el Port de Barcelona.

Permetent la configuració d'un clúster econòmic de primer nivell que incrementi la competitivitat de Catalunya.

Potenciant els aeroports de Girona i Reus

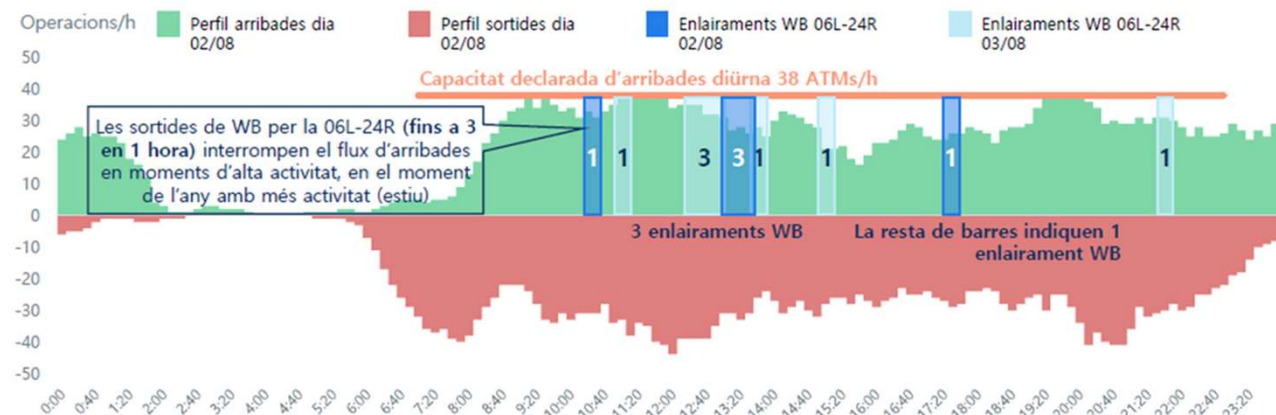
Connectant-los ferroviàriament amb la ciutat de Barcelona, com a complementaris de l'aeroport, per reforçar el sistema aeroportuari català.

Recuperar la capacitat operativa autoritzada

Perfil horari d'operacions que requereixen la pista 06L-24R ("terra") per enlairar-se (BCN, tot 2019)



Perfil horari del dia de disseny i enlairaments WB per la 06L-24R ("terra")



Sortides per la 06L/24R ("llarga")

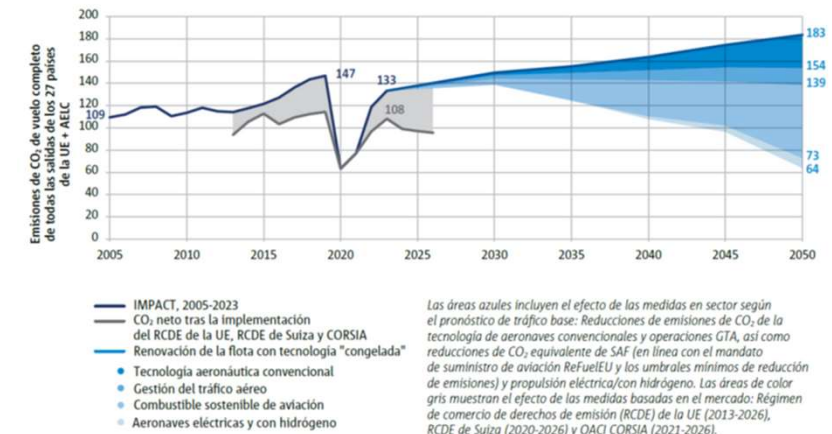
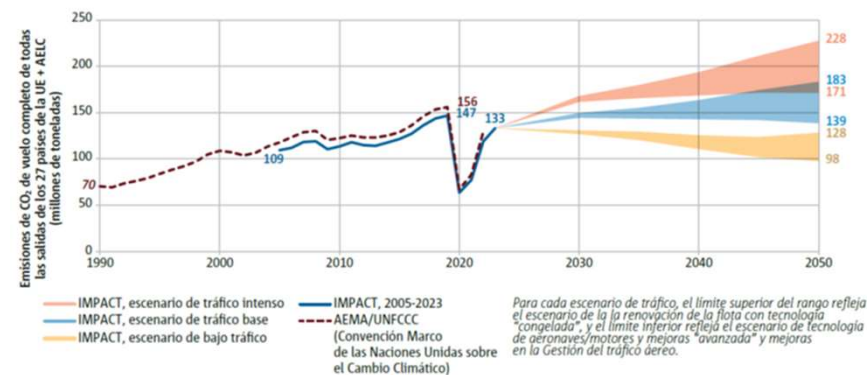
Sortides WB 03/08/19

Hora	Destí	Aeronau
0130	EZE	332
0545	BOG	788
0940	MIA	772
1030	ATL	764
1115	EWR	781
1115	JFK	772
1125	PEK	333
1140	PVG	332
1145	YYZ	763
1200	IAD	764
1215	YUL	332
1220	GRU	763
1245	JFK	333
1250	PHL	332
1300	LAX	789
1320	YYZ	76W
1345	CLT	332
1405	YYZ	332
1410	YUL	332
1430	SFO	332
1530	ORD	788
1555	ORD	789
1555	BOG	788
1825	EWR	789
1910	JFK	332
2100	ICN	789
2110	ICN	77L

Emissions anuals

La millora de l'Aeroport es vol orientar cap al **creixement qualitatiu i estratègic**.

Incrementar la capacitat de l'aeroport en hores punta, quan hi ha més demanda i que tenen ja problemes de desenvolupament, és compatible amb establir les **operacions admeses anualment**, vinculades a **emissions de CO₂** del conjunt de l'aeroport (incloent accessibilitat, operacions aèries i gestió aeroportuària).



Aquesta mesura és coherent amb l'**objectiu d'emissions** de l'European Green Del i s'alinea amb els casos més avançats de gestió ambiental a nivell europeu (Amsterdam Schiphol, Estocolm Arlanda, ...).

Planificar l'extensió mínima de la pista

Arbre de selecció d'alternatives d'ampliació d'acord amb la Directiva Hàbitats

L'apartat 4 de l'article 6 de la Directiva sobre Hàbitats 92/43/CEE.

Justificació de l'existència de raons imperioses d'interès públic de primer ordre per actuar en Xarxa Natura 2000.

Alternativa 0, consistent en mantenir les dimensions de la pista actual i operació amb pistes segregades no es pot desenvolupar perquè implica actuar en Xarxa Natura 2000 per raons de seguretat allargant les distàncies de seguretat, o bé generar un problema social derivat per l'increment del soroll d'operació amb pistes independents.

Alternatives

Motius socioeconòmics. Recuperar les 90 operacions per hora en hora punta.

-Connectivitat intercontinental de l'Aeroport pel desenvolupament estratègic de l'economia catalana.
-Pertanyer a la xarxa TEN-T de transport. Infraestructura a llarg termini.
-% PIB català de l'aeroport: clau per la competitivitat l'economia catalana.

90 ops/h

NO

SÍ

Alternatives descartades perquè no permeten recuperar les 90 operacions/hora

- Allargament de la pista creuada.
- Desenvolupament de sistema de pistes "quasi-paral·leles".
- Mantenir l'operativa actual de pistes segregades mantenint la longitud de pista actual.
- Operació amb pistes independents.

Motius socials

No incrementar el soroll sobre la població.

NO

Silenci

Alternatives descartades perquè suposen incrementar el soroll a les poblacions veïnes.

- Operació amb pistes independents amb la longitud actual.

Alternatives a optimitzar

- Allargament de la pista curta suficient per a mantenir operació amb pistes segregades actuant en Xarxa Natura tant en el Remolar com en la Ricarda.
- **Allargament de la pista curta mínim per a mantenir operació amb pistes segregades actuant únicament a la capçalera de la Ricarda.**
- Construcció de nova pista paral·lela sobre el mar actuant en Xarxa Natura sobre el mar.

Planificar l'extensió mínima de la pista

Matriu de valoració de famílies d'ampliació

CRITERI DE SELECCIÓ	2.0 Manteniment de la situació actual	2.1 Pistes independents amb infraestructura de pistes actual	2.2 Allargament de la pista curta actual	2.3 Pistes creuades	2.4 Pistes quasi paral·leles	2.5 Nova pista paral·lela al mar
Recuperar la capacitat de les 90 ops/h						
No incrementar / reduir l'impacte acústic sobre poblacions de l'entorn						
Millora de la qualitat ambiental del conjunt dels espais naturals del Delta del Llobregat						
Fer més eficients les emissions en terra						
Compatibilitat Port-Aeroport						

* Les actuacions associades al pla de mesures compensatòries i complementàries haurà de permetre la millora de la qualitat ambiental del conjunt dels espais naturals del Delta del Llobregat, d'acord amb la Directiva Hàbitats - raons imperioses d'interès públic de primer ordre.

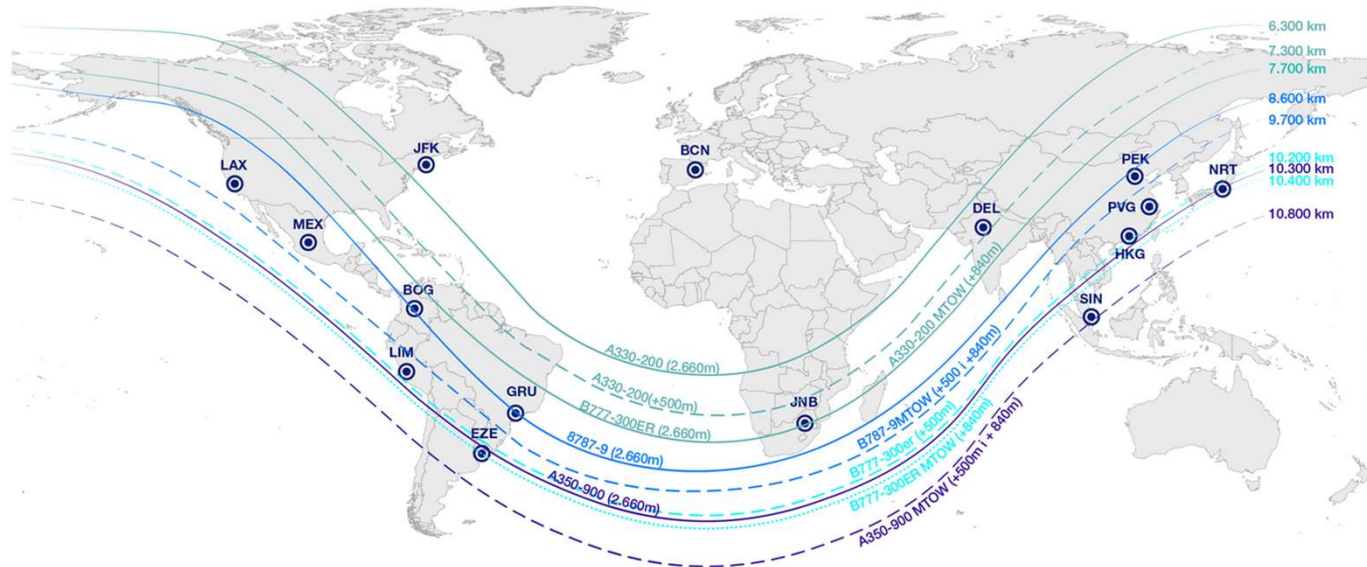
Planificar l'extensió mínima de la pista

Un Aeroport per volar directe a tot el món

Els Manuals de Planificació Aeroportuària (ACAPs) confirmen que:

- **A menys de 9.500 km** (70% del total de vols de llarg radi) les penalitzacions amb una extensió de 500m serien inexistents.
- **Fins a 11.000 km** (gran distància), amb extensions de 500 m, les penalitzacions són únicament de càrrega, no de passatgers i serien assumibles per les companyies aèries.

En síntesi, amb una ampliació de 500m es podrien **cobrir les necessitats de connectivitat aèria de l'aeroport**.



Planificar l'extensió mínima de la pista

Un Aeroport que redueixi l'impacte acústic

El soroll és una forma d'impacte ambiental i és tan important com l'impacte sobre la biodiversitat o bé les emissions.

L'operativa actual de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona – El Prat a l'àmbit acústic, és un cas de bona praxi que cal preservar, amb un impacte sobre la població molt **més reduït que en aeroports comparables**.

Cal una longitud mínima de pista en la qual tots els vols puguin **enlairar-se per la pista al mar** per preservar aquest escenari.

Mantenir o allunyar el punt d'enlairament actual de les aeronaus respecte les poblacions veïnes, n' allunya el soroll i les molèsties.

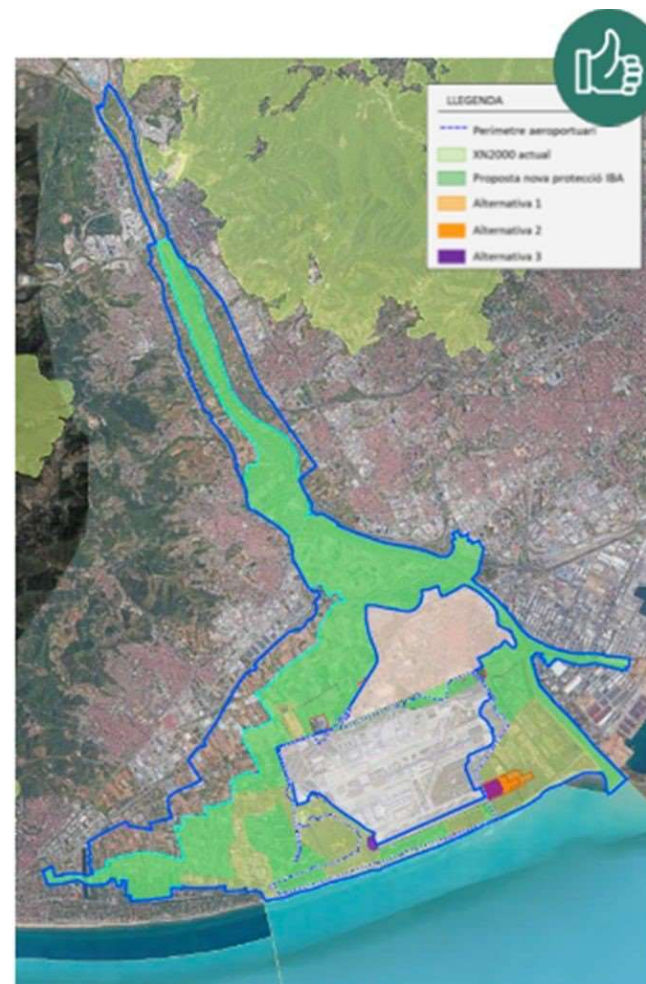


Planificar l'extensió mínima de la pista

Un Aeroport que millori ambientalment el Delta

La millora de l'aeroport no es pot dissociar de la millora ambiental del Delta del Llobregat. Per això, caldrà evitar, minimitzar, restaurar i compensar els impactes sobre els espais protegits i aprofitar el projecte per potenciar aquests espais de forma real i sostenible, desplegant unes mesures ambientals compensatòries d'excel·lència:

- Adquisició, restauració i gestió de **terrenys estratègics** per a la seva **renaturalització**. Contribuint a la creació d'una **anella verda** que interconnecti els espais protegits i agrícoles al voltant de l'Aeroport.
- Reconfigurant la llacuna de la Ricarda, mantenint la **superfície de làmina d'aigua** i millorant-ne la seva qualitat.
- Potenciació del **Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat**.
- Projecte de **gestió integral del sistema hídric** que beneficiï tant els espais naturals com el sector productiu agrícola.
- Les actuacions descrites conformen la creació d'un **Fons Ambiental de l'Aeroport** per la millora del Delta.
- Preservant l'**espai natural protegit del Remolar**.
- Superfície de Xarxa Natura afectada amb una **ratí de 1:10**, vinculada també a la creació d'una **anella verda** que interconnecti els espais protegits i agrícoles al voltant de l'aeroport.
- Aplicant **solucions i estàndards** de models exemplars com el Port de Rotterdam.



Compatibilitzar l'Aeroport amb el Port

Un Aeroport per un clúster econòmic de primer nivell

Enlairaments

- L'aeroport es compatibilitzarà amb les alçades que el Port requereix, gràcies a dotar-lo del **màxim pendent longitudinal ascendent** possible d'acord amb la normativa.
- El disseny de les maniobres d'enlairament des de la pista 06R (enlairaments cap al Port) les alçades de les grues actuals i futures es compatibilitzaran.

Aterratges

- **No es requereix extensió de pistes en aterratges**, havent-se coordinat amb el Port de Barcelona el manteniment del llindar de la pista 24L (aterratges des del Port).



7. Connectar els Aeroports de Girona i Reus

Un Aeroport que reforci el sistema aeroportuari català



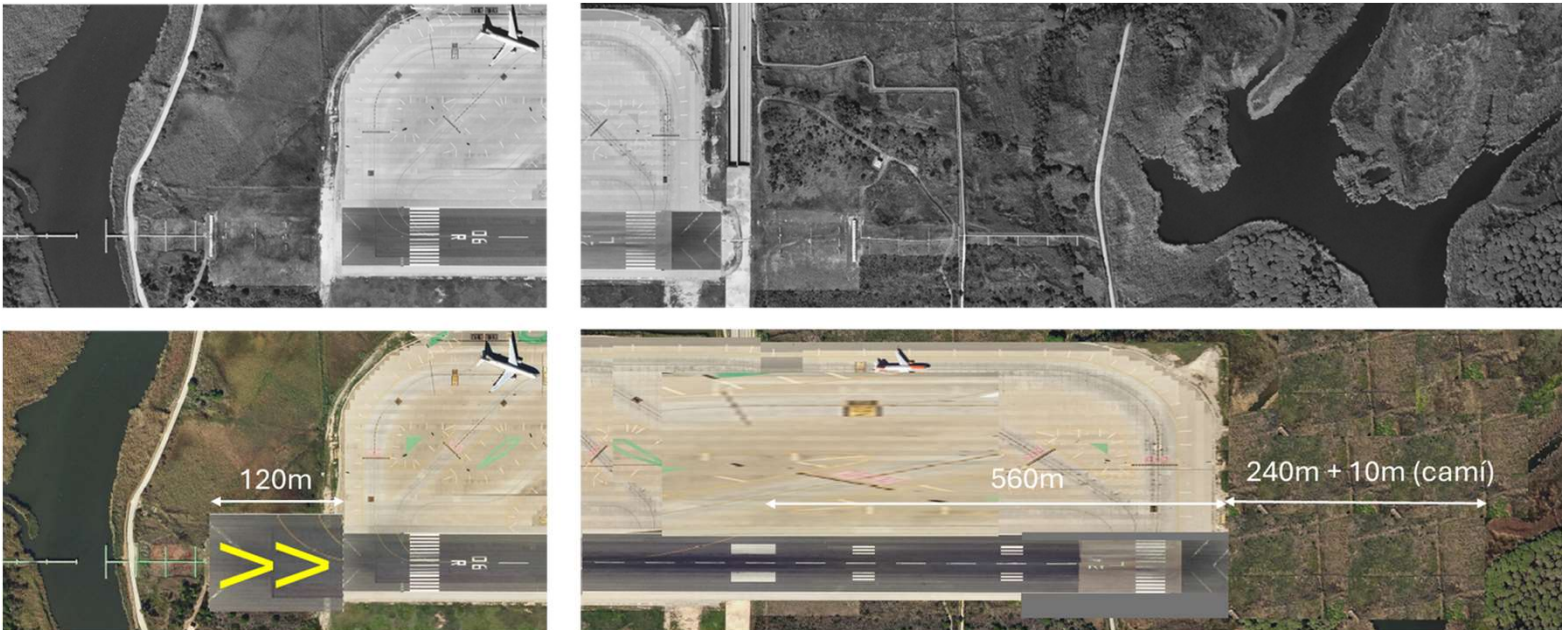
03

L'ampliació necessària

La proposta d'ampliació

L'alternativa inicial

- Pista 06R/24L amb una TORA de **3.160m** de longitud.
- Àrea transformada: **930m**.
- EMA (pavimentada) de 120m (inclosa en els 680m de paviment) a l'extrem del Remolar per complir normativa, que comporta **obra civil en Xarxa Natura 2000**.
- RESA vegetal a La Ricarda (24L) de 240m, amb **ocupació directa de $\frac{2}{3}$ parts de la llacuna**.



La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.

La proposta d'ampliació

Una pista amb dues configuracions per adaptar-se a l'entorn

- Pista 06R i 24L simètrica amb TORA 3.160m, permetent mantenir l'operació actual amb pistes segregades.
- Realitzant tots els enlairaments per la pista del mar permetent i tots els aterratges per la pista interior.

La proposta planteja l'existència d'una RESA a cada extrem de la pista, amb una longitud de 240m, si bé una part d'aquesta distància es podrà utilitzar com a pista, ja que estarà pavimentada (60m). Aquesta solució permetrà aprofitar al màxim la pista, i no estendre-la més en cap dels seus dos marges.

La resta de les RESAs (180m) serà vegetal, reduint així l'impacte sobre l'entorn.

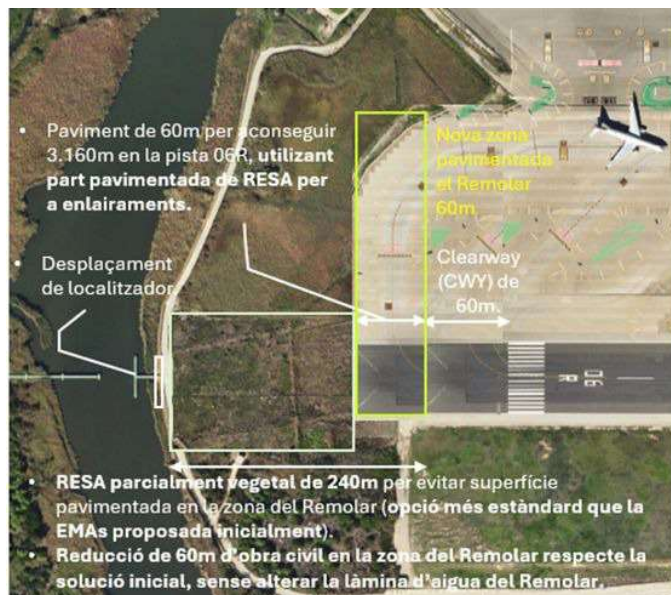


La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.

La proposta d'ampliació

Una pista optimitzada per l'operativa amb el mínim impacte

Proposta: (1) pista de 3.160m, (2) desplaçament de localitzadors, (3) RESAs de 240m vegetals en els extrems parcialment pavimentades i (4) utilitzant tota la zona pavimentada per a carrera d'enlairament per minimitzar els metres a pavimentar.



La proposta d'ampliació

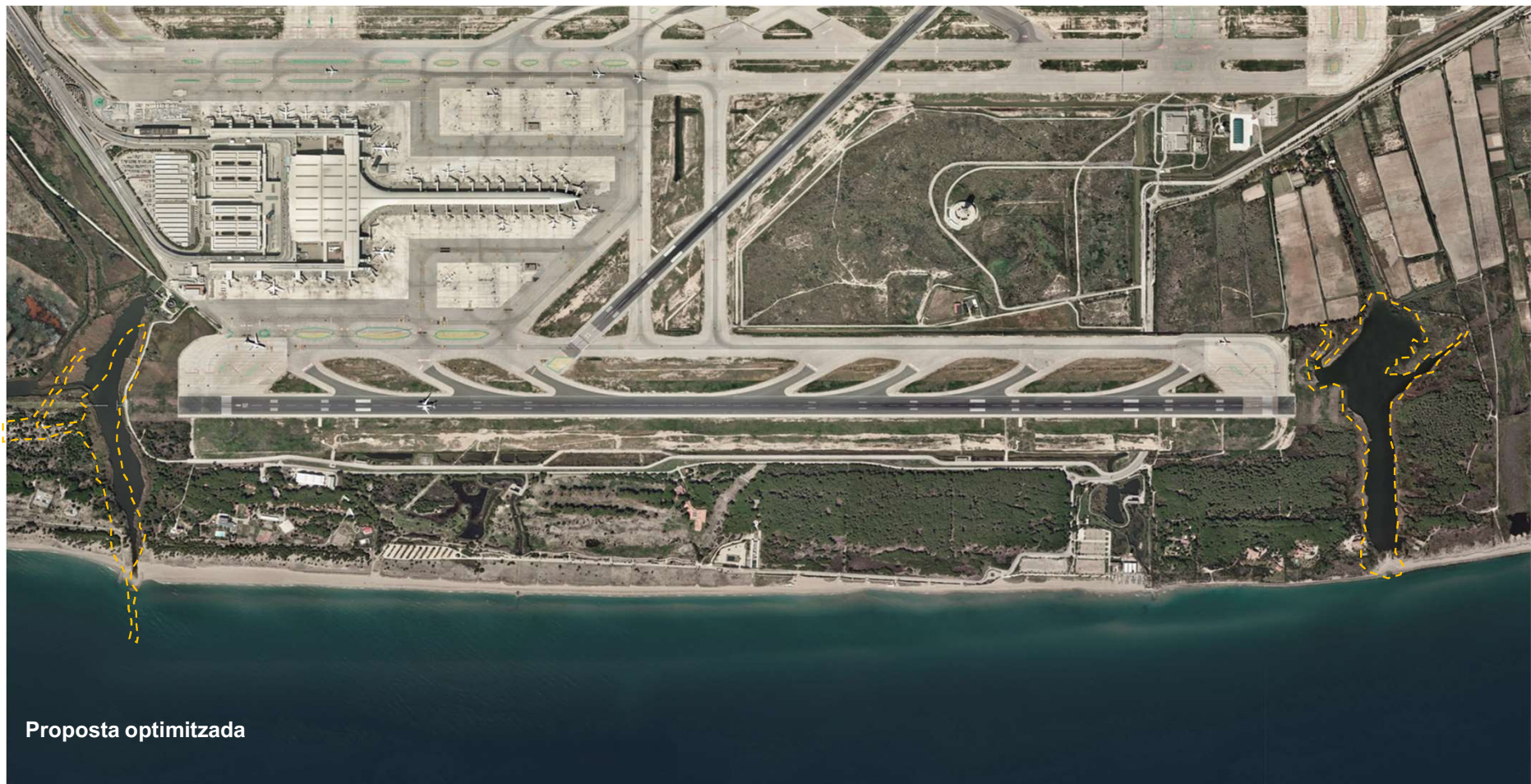
Característiques de la proposta

- Respecte l'alternativa inicial, la proposta **redueix 60m de reducció al Remolar i 80m a la Ricarda d'ocupació en Xarxa Natura 2000**.
- La proposta **redueix 87m d'obra civil** (paviment) a La Ricarda, respecte l'alternativa inicial, gràcies a utilitzar part pavimentada de la RESA per enlairaments: es preveu obra civil de 60m cap al Remolar i 540m cap a la Ricarda (AENA proposava 120m cap al Remolar i 560 cap a la Ricarda).
- La proposta **no afecta la llacuna del Remolar**.
- **La proposta aconsegueix 3.160 m necessaris per a l'enlairament aprofitant les superfícies d'extrem de pista**.
- El Remolar
 - **RESA de 240m vegetal**, parcialment pavimentada, que requereix obra civil de 60m.
 - **Es redueixen 60m d'obra civil** en relació a l'alternativa inicial, executant la RESA vegetal en terreny ja modificat dintre de la tanca de seguretat actual.
- La Ricarda
 - **RESA de 240m vegetal**, parcialment pavimentada, que requereix obra civil de 60m i 180m d'àrea vegetal compactada.
 - **Es redueix en 87 m l'ocupació** respecte l'alternativa inicial, cosa que permet l'adaptació de la geometria de la llacuna, el manteniment de la seva funcionalitat i la superfície de làmina d'aigua.

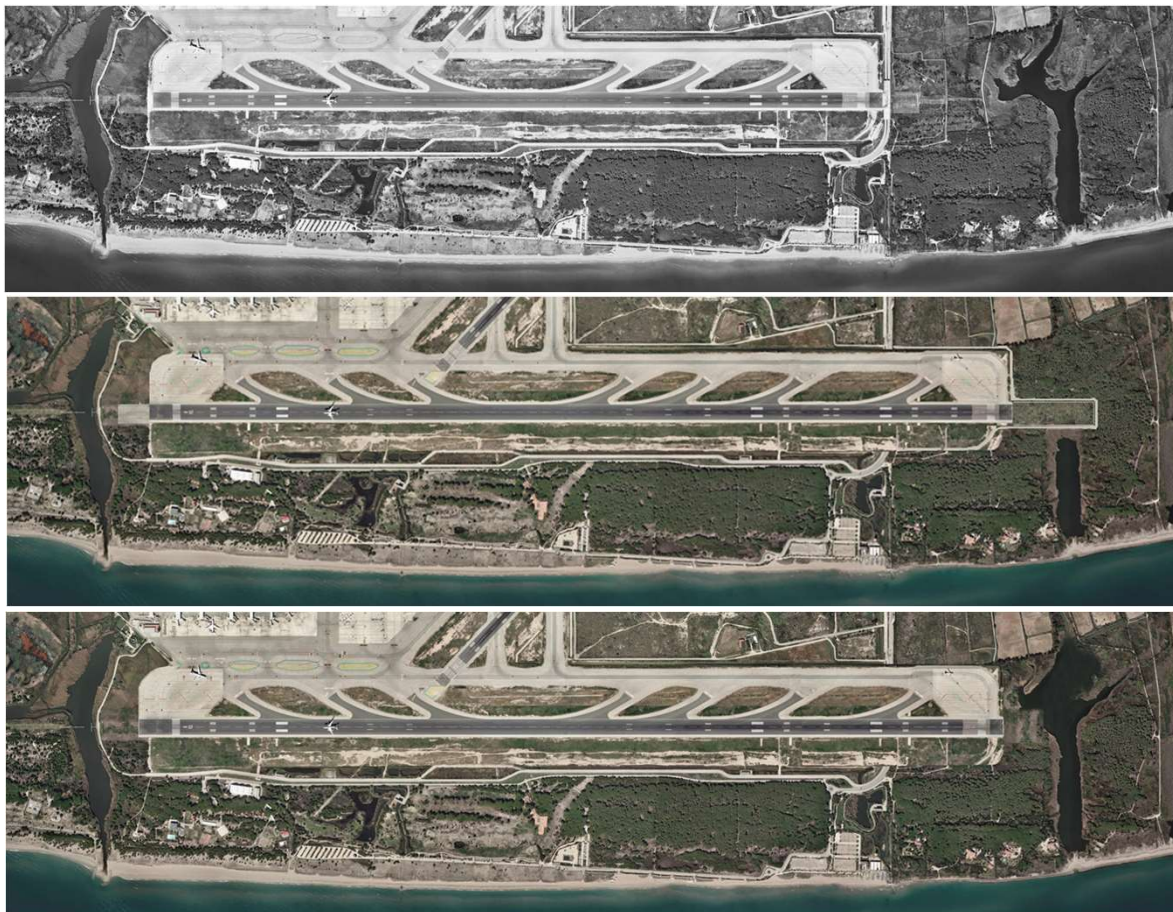




La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.



La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.



Situació actual

Pista 06R/24L amb TORA de **2.660m** de longitud.
RESAs actuals de 125m que caldria ampliar a 240m, o bé pavimentar-les i transformant-les en EMAs (zona de frenada).
Afectació d'obra civil al Remolar i La Ricarda.

Alternativa inicial

Pista 06R/24L amb TORA de **3.160m** de longitud.
Àrea transformada: 930m (680m d'àrea pavimentada).
EMA (zona de frenada) de 120m de paviment al Remolar i RESA de 240m cap a La Ricarda.
Afectació d'obra civil al Remolar.
Ocupació de 2/3 parts de la llacuna de La Ricarda.

Proposta optimitzada

Pista 06R/24L simètrica amb TORA de **3.160m** de longitud.
Àrea transformada: 835m (600m d'àrea pavimentada).
RESAs de 240m vegetals en els extrems, parcialment pavimentades (60m).
Sense afectació a la llacuna del Remolar.
Mínima intervenció sobre la llacuna de La Ricarda, amb possibilitat d'adaptació de la seva geometria i manteniment de la superfície actual de làmina d'aigua.

La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.

La proposta d'ampliació

Avantatges de la proposta optimitzada

Amb això s'aconsegueix:

- Recuperar les **90 operacions/hora en hora punta**, autoritzades a la DIA de 2002, essencials per millorar la connectivitat intercontinental, factor clau pel desenvolupament de l'economia catalana.
- Adequar el camp de vol a les actualitzacions normatives, obtenint una solució més robusta i estàndard que la inicial plantejada.
- Compatibilitzar el **desenvolupament del Port de Barcelona i l'aeroport**, adaptant el perfil longitudinal de la pista.

La proposta optimitzada concilia la millora de l'aeroport amb el menor impacte ambiental possible.

De totes les alternatives analitzades, la solució a la qual s'ha arribat és **la millor ambientalment**, ja que, respecte l'alternativa inicial, realitza una actuació mínima en Xarxa Natura 2000 de 60m al Remolar i 80m a La Ricarda, gràcies a utilitzar les RESAs com a carrera d'enlairaments d'aeronaus.

Per tot això:

- Es produeix una **mínima afectació al Remolar**, amb distància de seguretat (RESA) de 240m, parcialment vegetal i parcialment amb obra civil.
- Es **realitza la mínima intervenció a La Ricarda** per mantenir la seva funcionalitat: a l'aturar l'ampliació de la pista abans del braç principal de la llacuna, que connecta amb el mar, es pot reconfigurar la seva geometria mantenint la superfície de làmina d'aigua actual.
- Es **redueix el soroll actual** sobre els veïns i veïnes de Gavà i Castelldefels.

La proposta d'ampliació

La ciutat aeroportuària

Inclou tres grans eixos

75 hectàrees de l'àrea de e-commerce

58 hectàrees del parc logístic

49 hectàrees d'una ciutat aeroportuària que comptarà amb hotels, restauracions i oficina



04

Millorar l'aeroport per millorar el
Delta: les noves mesures
ambientals

Un nou aeroport de sensibilitat ambiental

Principals compromisos mediambientals de la proposta

Emissions de CO₂

Les emissions de CO₂ del conjunt de l'aeroport (incloent accessibilitat, operacions aèries i gestió aeroportuària) estaran alineades amb els objectius europeus del Green Deal i de la pròpia infraestructura de NET ZERO al 2030.

Limitar l'afectació sobre Hàbitats d'Interès Comunitari

Es conciliarà l'ampliació de la pista amb la preservació dels hàbitats existents, minimitzant la transformació de sòls i garantint la funcionalitat mediambiental de les àrees adjacents.

Crear un Fons Ambiental

L'aeroport es convertirà en un agent actiu en la preservació i la gestió de les àrees de valor ecològic del Delta del Llobregat, garantint un compromís econòmic sostingut que anirà més enllà de les obres d'ampliació de la pista.

Guanyar al voltant de 250 ha de sòls renaturalitzats

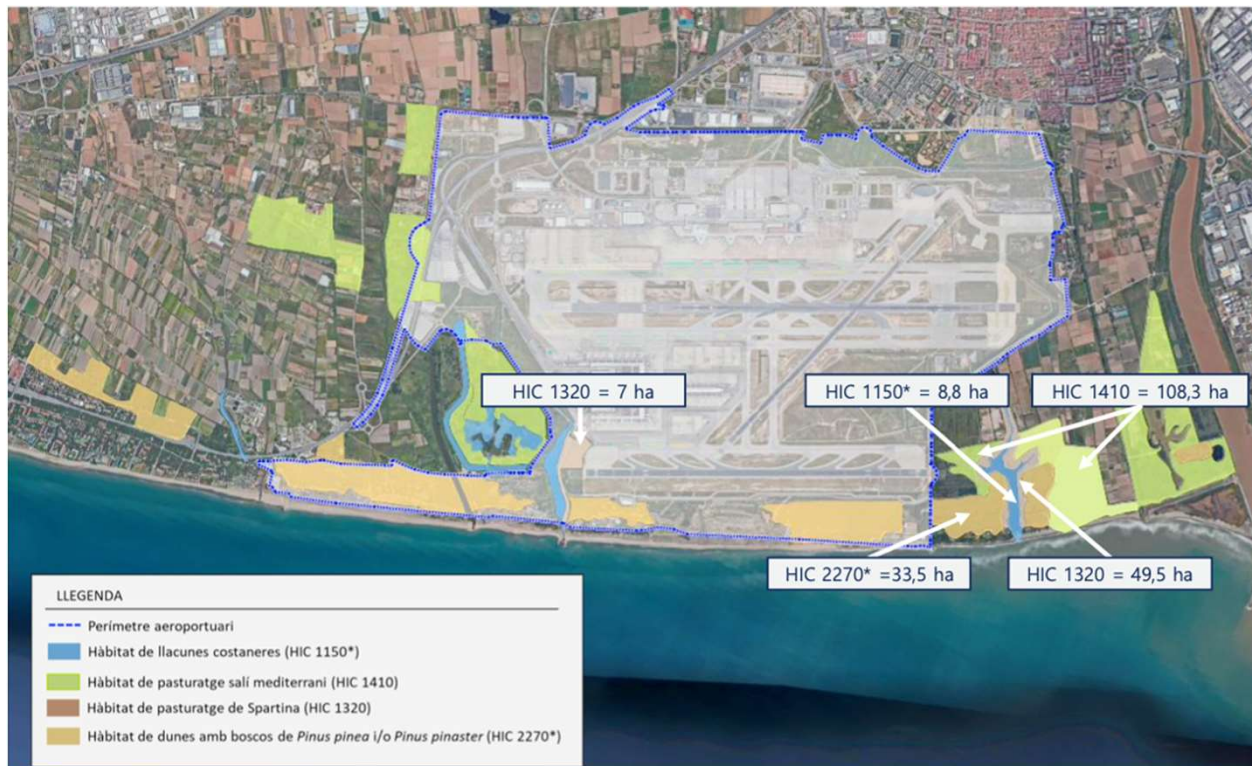
L'afectació als Hàbitats d'Interès Comunitari (HICs) inclosos a la XN2000 (aproximadament 27 ha) es compensarà per mitjà de la renaturalització i gestió de sòls que multiplicaran per 10 la superfície d'afectació derivada de l'ampliació de la pista de l'aeroport.

Crear una anella verda

Una anella verda a l'entorn de l'aeroport permetrà compatibilitzar els usos del sòl agrícola amb la protecció ambiental i donarà coherència a la funcionalitat dels ecosistemes que conformen el Delta del Llobregat, assegurant-ne una gestió integral.

Les mesures ambientals

Mínima intervenció en els Hàbitats d'Interès Comunitari



L'ampliació prevista té impacte ambiental, ja que afecta espais naturals de protecció especial, inclosos a la Xarxa Natura 2000 (ZEC i ZEPA) pels seus valors naturals i ecològics.

L'objectiu ha de ser intervenir mínimament els HICs (Hàbitats d'Interès Comunitari prioritaris).

Les mesures ambientals

Mínima intervenció en els Hàbitats d'Interès Comunitari

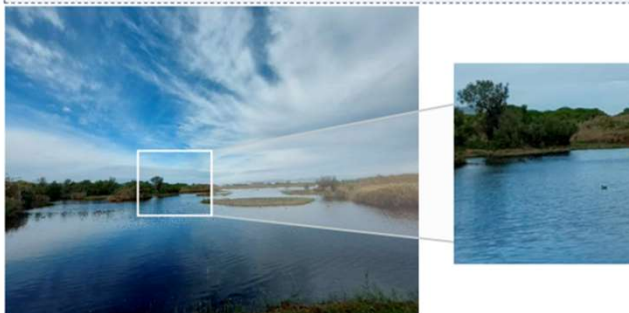
La millora de l'Aeroport ha de seguir el principi de **mínima afectació** als Hàbitats d'Interès Comunitari situats a l'entorn d'aquesta infraestructura.

Aquest criteri de mínima intervenció no podrà impedir l'afectació puntual d'algunes àrees. En aquest supòsit, caldrà garantir, en tot moment, que la seva funcionalitat ambiental i ecològica no queden compromeses.

Ahora, per aconseguir aquest objectiu, s'establirà una **ratí d'1:10**. Aquest compromís ha de garantir la renaturalització i gestió de 270 ha. de nous terrenys, considerant que l'afectació als Hàbitats d'Interès Comunitari (HICs) inclosos a la XN2000 serà d'aproximadament 27 ha.



HIC 1150* – Hàbitat de llacunes costaneres



HIC 1320 – Hàbitat de pasturatge de *Spartion maritima*



HIC 1410 – Hàbitat de pasturatge salí mediterrani *Juncetalia maritimi*



HIC 2270* – Hàbitat de dunes amb boscos de *P. pinea* i/o *P. pinaster*



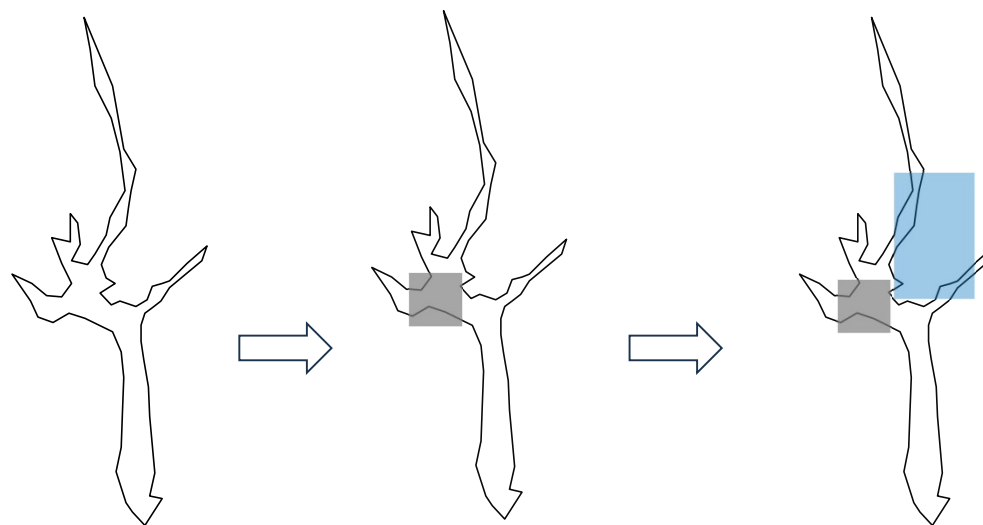
Les mesures ambientals

Mínima intervenció en els Hàbitats d'Interès Comunitari

La proposta de millora de l'aeroport suposa que la RESA vegetal es sobreposi parcialment a un dels braços de la llacuna de La Ricarda. Una ocupació mínima que permet el manteniment de la funcionalitat ambiental d'aquest espai.

Per tal de potenciar aquest Habitat d'Interès Comunitari, es reconfigurarà la llacuna de La Ricarda amb criteris ambientals i ecològics.

Amb aquesta intervenció, es mantindrà la superfície de làmina d'aigua actual, així com la seva funcionalitat i, alhora, s'establiran mesures per a la millora de la qualitat de l'aigua.



Les mesures ambientals

Millora de les mesures fetes amb anterioritat

La Ricarda, pineda de Can Camins i la platja del Prat



Centre d'informació - La Ricarda



Platja del Prat

Pineda de Can Camins

El front litoral, recuperació del valors ambientals i de l'ús social



Espais de lleure per a ús social



Espais de protecció dels sistemes dunars litorals

La llacuna de la Roberta i els espais de la Murtra



Llacuna de la Roberta

Zona de protecció de flora



Zona de nidificació a la platja de La Murtra

El Remolar – Les Filipines



Observatori d'ocells



llacuna

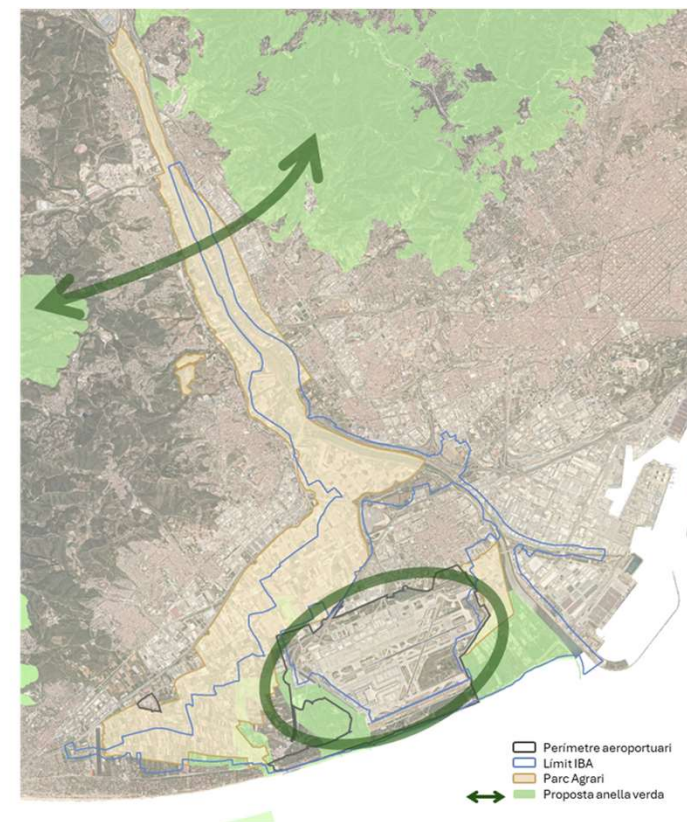
Zones de protecció d'orquídies

Una nova anella verda

Millorar l'Aeroport per millorar el Delta del Llobregat

Es proposa fer una **nova anella verda** per a compatibilitzar els usos del sòl agrícola amb la protecció de tota la IBA (Important Bird and Biodiversity Area), que inclourà les ZEPA i altres usos del sòl al voltant de l'aeroport que són importants per a les aus.

Amb aquesta mesura es contribuirà a la **coherència a la funcionalitat dels ecosistemes** que conformen el Delta del Llobregat des d'un punt de vista de gestió integral, considerant els nous punts de refugi de les aus que actualment estan sense protecció.



Les mesures ambientals

Accions i xifres proposades

- Es crearà un nou **Fons Ambiental de l'aeroport**, per la millora de l'estat i la qualitat dels ecosistemes amenaçats, per una gestió transparent i traçabilitat de les mesures.
- La **ràtio d'1:10** per garantir la **renaturalització i gestió de 280 ha. de nous terrenys**, considerant que l'afectació als Hàbitats d'Interès Comunitari (HICs) inclosos a la XN2000 serà d'aproximadament 27 ha.
- Es delimitarà una **anella verda** a l'entorn de l'Aeroport per a compatibilitzar els usos del sòl agrícola amb la protecció Ambiental.

- **Enfortiment i reconfiguració de la llacuna de La Ricarda**, per tal que es mantingui la superfície de làmina d'aigua actual i la seva funcionalitat, establint mesures per a la millora de la qualitat de l'aigua.
- Restauració: **adquisició, restauració i gestió de terrenys** per part d'AENA per a **compensar els efectes adversos sobre els hàbitats i les poblacions d'espècies protegides** (referència: creació d'illes artificials al llac Markermeer del Port de Rotterdam). Futurs estudis que tindran en compte quines són les zones amb major risc d'inundabilitat ajudaran a triar els espais idonis.
- **Gestió del** Consorci per a la Protecció i la Gestió dels Espais Naturals del Delta del Llobregat mitjançant mesures ambientals.

05

La tramitació amb Europa

La tramitació amb Europa

Sabem el camí

Hem explicat a la Comissió Europea (CE) que considerem que es donen raons imperioses d'interès públic de primer ordre que justificarien actuar en Xarxa Natura 2000:

- Raons econòmiques i socials vinculades a la competitivitat de l'economia catalana.
- L'Aeroport pertany als projectes estratègic europeus TEN-T (infraestructura a llarg termini) i servei públic.
- Existència de problemàtica social associada al soroll en les poblacions veïnes.

La Comissió Europea ens indica que:

- Aquesta justificació s'haurà de fer, si s'escau, en fases posteriors al projecte, vinculada amb el procés d'avaluació ambiental del Pla Director.
- L'aplicació de l'article 6.4 és perfectament viable si es justifica de manera adequada.

Ara cal **seguir el procediment** marcat per la normativa europea:

- Iniciar la redacció del **Pla Director i el procediment d'Avaluació Ambiental Estratègica** associada a aquest pla director.
- En el procediment d'**Avaluació Ambiental Estratègica** cal avaluar, entre altres coses, els diferents impactes que es produeixen sobre la biodiversitat (associats a les obres, a l'operativa, a l'increment de trànsit...). Caldrà avaluar també l'afectació a la Xarxa Natura 2000 (HIC's) i l'aplicació de l'article 6.4 de la Directiva Hàbitats.
- Abans d'aprovar l'Avaluació Ambiental Estratègica cal obtenir el Dictament de la CE sobre les raons imperioses d'interès públic de primer ordre.
- Una vegada aprovats el Pla Director i la seva Avaluació Ambiental Estratègica, es procedirà a la redacció del **projecte** i a la tramitació de la **Declaració d'Impacte Ambiental. Les mesures compensatòries ja s'hauran contemplat a l'Avaluació del Pla Director.**
- Per tant, si es vol ampliar l'aeroport es poden iniciar els tràmits de redacció del **Pla Director i l'Avaluació Ambiental Estratègica**, amb una solució consensuada tècnicament, solucionant les qüestions pendents de la carta d'emplaçament. Serà en el procés d'aquesta tramitació en el qual es determinaran les condicions, si s'escau, derivades de l'aplicació de l'article 6.4 de la Directiva Hàbitats.

La tramitació amb Europa

La tramitació ambiental. La via de l'interès públic.

1. L'actuació d'ampliació de la pista **requereix una avaluació ambiental estratègica** (vinculada a la modificació del Pla Director de l'Aeroport) i una **avaluació d'impacte ambiental** (vinculada a l'aprovació del projecte de construcció).

En tractar-se d'un projecte autoritzat per l'Estat, l'**òrgan ambiental és el MITERD** (Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico). La Generalitat de Catalunya serà consultada pels aspectes que són de la seva competència (Xarxa Natura 2000).

2. Atès que la llacuna de La Ricarda es troba dins de XN 2000, segons la Directiva d'Hàbitats (Directiva 92/43/CEE) qualsevol projecte que afecti aquest espai, només serà aprovat després d'haver-se assegurat que **no causarà perjudici a la integritat del lloc** (article 6.3).

Tanmateix, la Directiva preveu que si el projecte s'hagués de dur a terme per **raons imperioses d'interès públic de primer ordre i sense alternativa** (incloses raons de caire social o econòmic), caldrà adoptar totes les **mesures necessàries** per garantir que la coherència global de la XN 2000 quedi protegida.

En aquest cas, cal informar a la Comissió Europea de les mesures compensatòries que es proposi adoptar (article 6.4) i consultar les raons imperioses de primer ordre (Dictamen de la CE).

3. Per justificar aquesta actuació mínima dins de XN 2000 caldrà:

- Demostrar que **no hi ha alternatives reals viables tècnicament i socialment** (la incorporació de la variable social en aquest punt ajuda a poder descartar el retorn a l'operativa amb pistes independents, pel rebuig social que implica l'augment del soroll sobre la població).
- Demostrar que és una **instal·lació necessària i imprescindible**.
- Adoptar totes les **mesures necessàries** per garantir que la coherència global de la XN 2000 quedi protegida.

06

Properes passes

Properes passes

Un itinerari identificat amb fites assolibles

		2025							2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
		juny	juliol	agost	setembre	octubre	novembre	desembre							
Desenvolupament i implantació de la solució	Anunci de l'alternativa seleccionada per la Comissió Tècnica														
	Inclusió de l'actuació a la proposta d'inversions de DORA 3														
	Aprovació del DORA 3														
Pla Director	Inici de la tramitació del Pla Director														
	Consultes del Document Inicial Estratègic i esborrany de proposta de revisió del Pla Director per l'Avaluació Ambiental Estratègica														
	Informació pública de l'Avaluació Ambiental Estratègica i tramitació sectorial de la proposta de revisió del Pla Director														
	Declaració del Pla d'Interès Públic de Primer Ordre pel Consell de Ministres														
	Remissió a la Comissió Europea pel seu dictamen *														
	Signatura de la Declaració Ambiental Estratègica														
	Aprovació del Pla Director														
Ampliació de la Pista i Nou Satèl·lit	Redacció dels projectes														
	Tramitació mediambiental **														
	Execució de les inversions														

*Una vegada estigui tancada la Carta d'Emplaçament

**Una vegada estigui aprovat el Pla Director

07

Conclusions

Conclusions

Un Aeroport del segle XXI: eficient, adequat i sostenible

1. Aconseguiu la **capacitat per vols intercontinentals**, recuperant les 90 operacions/hora.
2. Definim un horitzó ambiciós sobre les emissions de CO₂ futures sense reduir la competitivitat de l'Aeroport i alineada amb els objectius europeus del Green Deal de la Generalitat i d'Aena de NET ZERO al 2030.
3. Trobem una **solució aeronàutica tècnicament millor per un Aeroport Intercontinental**:
 - Reduïm 87m d'àrea transformada respecte l'alternativa inicial.
 - Salvem el Remolar.
 - Reconfigurem la Ricarda, de manera que podem mantenir la funcionalitat de la llacuna, permetent adaptar la seva geometria i mantenir la superfície de làmina d'aigua actual.
 - Aconseguiu la distància de pista necessària, de 3.160m, utilitzant parcialment àrees d'extrem de pista com a carrera d'enlairament de les aeronaus.
 - Reduïm el soroll actual sobre els veïns de Gavà i Castelldefels. A Gavà perquè el punt d'enlairament s'allunya del municipi gràcies a l'ampliació cap a l'est, i a Castelldefels perquè es minimitzen els enlairaments per la pista llarga.
- Compatibilitzem l'Aeroport amb el desenvolupament previst del Port de Barcelona, ja que el Port ja contempla una ampliació de pista de 500m, sempre que la cota d'inici d'ascens a l'enlairament es respecti.
4. Tenim una oportunitat ambiental que permet **millorar l'entorn del Delta** en la seva globalitat:
 - Creem una Anella Verda, connectant corredors biològics i interconnectant zones protegides.
 - Creem un Fons Ambiental per tenir un nou Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat de sostenibilitat ambiental.
 - Incrementem el nombre d'hectàrees dedicades a la protecció de la biodiversitat en una proporció d'1:10.
5. Hem debatut amb la Comissió Europea i **sabem com solucionar la carta d'emplaçament** i com **enforçar aquesta nova etapa**.
6. Estem en condicions de continuar aquest procés amb la redacció d'un nou **Pla Director de l'Aeroport** per part d'AENA.



Situació actual



La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.



La imatge no representa ni el futur satèl·lit ni els carrers de rodatge necessaris per l'alimentació contínua de la pista.

