

“VERITATS I MENTIDES DE LA GESTIÓ DELS ESPAIS PROTEGITS”



El cas de l'Aeroport del Prat

- **La Generalitat** és qui ha d'aprovar o no la proposta compensatòria proposada per AENA i fer-la arribar a Europa per a la seva compensació. Per la seva política erràtica, el Govern català eludeix les seves responsabilitats derivant a la Unió Europea, quan és l'administració competent en la definició i gestió dels espais protegits.
- **Més hectàrees protegides** no impliquen millores en la biodiversitat i la protecció de la natura.
- **Sense un model de gestió** modern i competitiu basat en l'evidència científica no només no es protegirà el medi ambient, sinó que hi ha un greu risc de deteriorament dels ecosistemes.
- **Europa** permet ampliar una infraestructura en una zona protegida com en el cas del port de Rotterdam als Països Baixos, les ampliacions de les pistes dels aeroports de Baden i Ludbeck a Alemanya o l'embassament de Labreña a Espanya.
- **L'ampliació del Prat** afecta un espai natural com “La Ricarda”, però la seva afectació dependrà de com s'estableixin les mesures de mitigació i compensació. Unes bones mesures reduiran dràsticament el potencial perjudici.
- **No és imprescindible** que les compensacions per millorar els hàbitats locals i la funció ecològica del territori siguin l'augment de més superfície protegida, i han de anticipar-se a la construcció de la infraestructura.

L'Institut Agrícola defensa la definició d'una zona agrícola moderna a l'entorn de Barcelona com a garantia de l'equilibri territorial, la potenciació del producte de proximitat i la regeneració de la indústria agroalimentària garantint i donant suport a inversions que no es produiran si s'augmenta l'àrea protegida.

L'ampliació de l'aeroport Josep Tarradellas - Barcelona Prat- ha centrat la polèmica (i la seguirà centrant en els propers mesos i anys) en l'impacte sobre el medi natural i, molt especialment, per la recerca d'una solució que compensi l'efecte ambiental que tindrà tant la construcció de la infraestructura com la seva gestió posterior. **Durant els últims mesos, s'ha posat el focus en la necessitat de protegir com més hectàrees fossin possibles**, sota el supòsit -fins ara no rebut- que com més quantitat de territori estigui protegit, més es compliran els requeriments que posa la normativa europea.

No obstant, **això dista enormement de la realitat**. Tal com es podrà comprovar a continuació per cada punt d'aquest Decàleg, més hectàrees protegides no impliquen aconseguir millor els objectius de biodiversitat i protecció de la natura, atès que, si no hi ha un model de gestió modern, competitiu i basat en l'evidència científica més recent, no només no es protegirà adequadament el medi ambient, sinó que hi ha un greu risc de deteriorament dels ecosistemes.

Aquesta, i no altra, és la problemàtica no només de l'anterior ampliació de l'aeroport de Barcelona sobre la qual s'ha remès una carta d'emplaçament per part de la Comissió Europea, sinó que és comú a una bona part de zones ZEPA (figura fonamental de **Xarxa Natura 2000**) a Espanya, on s'han lliurat desenes de milers d'hectàrees a canvi d'un model de gestió més que qüestionable o, com ha succeït amb el Consorci de Parc Natural de Delta del Llobregat, inexistent en 10 anys.

No es pot, per tant, lliurar un xec en blanc a les administracions competents (Govern i Consorcis de Gestió) sense que hi hagi ni la més mínima evidència que es posarà en marxa una gestió eficient, d'acord amb criteris tècnics i no ideològics o polítics. El cost econòmic de la protecció Xarxa Natura 2000 és prou alt per als empresaris agrícoles perquè, a més, no hi hagi una seguretat raonable que es farà una gestió adequada de les terres i ecosistemes lliurats. Per això, es fa necessari revelar què és cert i què no ho és tant en la gestió de les zones protegides del Prat com en general en un país amb més de 1/3 del territori protegit sota Xarxa Natura 2000 com és Espanya.

DECÀLEG:

1. És possible ampliar una infraestructura sobre una zona protegida?

SÍ: L'article 6 i més concretament 6.3 i 6.4 de la **Directiva Hàbitats** preveu aquesta eventualitat, i referent a això, la Guia d'interpretació de l'article 6 publicada per la Comissió Europea mostra amb claredat i exemples il·lustratius com es pot afectar una zona protegida minimitzant el seu impacte.

2. Existeixen exemples a la Unió Europea que puguin citar-se?

SÍ: En els últims anys s'han produït diverses situacions de construcció d'infraestructures d'interès públic que han afectat zones protegides. Per exemple, el cas de l'ampliació del **port de Rotterdam** als Països Baixos o les ampliacions de les pistes dels **aeroports de Baden i Lübeck** a Alemanya o l'**embassament de Labreña** a Espanya.

3. S'afirma que la decisió d'afectar o no una zona protegida per a la construcció d'una infraestructura depèn d' "Europa", és així?

NO: En primer lloc, cal definir si hi ha "raons imperioses d'interès públic de primer ordre" en l'actuació que es vol realitzar. Referent a això, els precedents d'ampliacions dels aeroports alemanys abans assenyalats, en situacions amb molts paral·lelismes amb el Prat, mostren fins a quin punt això és així.

En segon lloc, cal analitzar si hi ha possibilitats de reduir l'afectació amb tècniques i propostes que contempla la normativa. En el cas d'una infraestructura d'interès general, s'ha d'invocar l'article 6 atès que "hi ha raons imperioses d'interès públic de primer ordre", més encara quan no hi ha alternatives realistes a aquest projecte. En aquest cas, el resultat final és que el projecte es pot autoritzar sempre que s'adoptin les mesures compensatòries adequades i s'informi d'això a la Comissió Europea.

4. Quan es parla de "mesures compensatòries adequades", són definides per la Comissió Europea?

NO: les mesures compensatòries són aquelles que restableixen o milloren la funció ecològica del territori i els hàbitats locals, en cap cas és imprescindible basar aquestes compensacions només en crear més superfície protegida. Per exemple, una mesura compensatòria és, sens dubte, la millora de la gestió dels espais naturals ja afectats anteriorment per figures de protecció de Xarxa Natura 2000.

Aquestes mesures compensatòries són proposades pel promotor del projecte (en el cas del Prat, AENA), les quals han de superar l'avaluació ambiental de l'òrgan administratiu competent (en aquest cas el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural), amb això s'eleva al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico i d'aquí a la Comissió Europea, la qual exerceix de garant de l'acompliment del que en el compromís de compensacions es recull, atenent en particular casos de denúncies que es presentin en els següents anys .

Per tant, és l'administració regional la que té la clau a l'hora de decidir si les compensacions que es proposen són suficients per superar l'avaluació ambiental, les quals en cap cas passen necessàriament per afectar més territori agrícola, sobre el qual s'està produint una contradicció evident en la política de la Generalitat (al mateix temps que està vigent una Llei d'Espais Agraris i un pla especial per al Parc Agrari de el Baix Llobregat, que se suposen que protegeixen l'activitat agrícola en el territori).



Aeroport de Lübeck



5. ¿Cal compensar necessàriament amb centenars o milers d'hectàrees una afectació d'unes poques hectàrees de terreny protegit?

NO: Els articles 6.3 i 6.4 de la Directiva Hàbitats no fixen cap proporció a la compensació, només estableixen la necessitat de conservar l'espai com Xarxa Natura 2000. En aquest sentit, la guia d'interpretació de l'article 6 posa nombrosos exemples on es pot veure una disparitat enorme de proporcions en la compensació, en cap cas es fixa una proporció de 1:10 com a regla general d'obligada aplicació.

Si bé per regla general s'accepta que la proporció 1:1 (per cada hectàrea afectada es compensa amb una hectàrea) és insuficient, això no és una regla escrita. La realitat és que macro afectacions com la de l'aeroport de Rotterdam es van aprovar (i aquest exemple és pres com a referència per part de la Comissió Europea) amb una proporció de compensació de l'ordre d'1:1,5.

El que més importa és la minimització real de l'afectació en tots els sentits i la restauració de la funcionalitat ecològica, es faci això amb més territori a compensar o amb menys.

Al respecte la mateixa Comissió indica que, si la compensació s'executa abans de l'obra, permet minimitzar molt el terreny extra a compensar.



Llacuna artificial Cal Tet

6. Un projecte que afecta un espai natural com "La Ricarda", causa un perjudici irreparable en el medi natural i Xarxa Natura 2000?

NO: Evidentment genera un impacte sobre l'àrea protegida. No obstant això, depenent de com es facin les mesures de mitigació i compensació, el potencial perjudici es pot reduir dràsticament.

A l'igual que en altres projectes europeus com l'ampliació del **Port de Rotterdam**, el resultat final va ser un augment de l'espai protegit i dels hàbitats sensibles, millorant l'escenari anterior. Per tant, la clau està en la intel·ligència de les mesures compensatòries, sent algunes d'elles les següents:

- Una millora integral de la gestió de l'espai, per exemple com va passar en l'ampliació de l'aeroport de Ludbeck, amb la creació i finançament d'una fundació per a garantir la correcta gestió de les mesures compensatòries (impedir que la política sigui jutge i part).
- Una millora substancial d'espais ja protegits amb mesures de renaturalització i adequació de les espècies i hàbitats.
- Una adequada restauració d'aquelles superfícies que requerien d'una ocupació temporal. Plans concrets que es ceneixin a la tipologia d'hàbitat no necessàriament protegit. Per exemple, recuperar espais clau en rutes migratòries de determinades aus.
- Anticipar algunes mesures compensatòries a la construcció de la infraestructura per reduir substancialment l'impacte del nombre d'hectàrees a compensar, ja que el nou hàbitat començarà a funcionar com va passar amb La Ricarda. Mesures concretes poden ser:
 - Ampliar la llacuna artificial de **Cal Tet**.
 - Ampliar la pròpia **Ricarda** en extensió de manera que la reducció parcial prevista generi un impacte molt menor.
 - Reubicar l'espai de La Ricarda en l'àrea de distribució i/o de ruta migratòria de les espècies que motiven la protecció actual.
- Augmentar espais que millorin la coherència general de l'espai protegit, al temps que permeten compensar part de l'impacte (a la franja litoral entre l'aeroport, el Remolar i l'espai de La Ricarda hi ha diverses llacunes temporals de regulació a l'efecte de facilitar la sortida d'aigües de l'aeroport que podrien formar part de la compensació i extensió de la zona humida amb processos de renaturalització.

7. És imprescindible l'impacte sobre zona productiva agroalimentària?

No: Si les mesures de mitigació i compensació abans assenyalades s'executen correctament, l'afectació real sobre la zona agrícola seria mínima, sempre que no impliquin una extensió de Xarxa Natura 2000. En el cas de l'ampliació del Prat, depèn de Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural que és el responsable de validar l'avaluació ambiental del projecte i de donar resposta a les cartes d'emplaçament en relació amb l'ampliació del Port i aeroport. És desitjable que s'utilitzin al màxim les mesures de mitigació per tal que la compensació es faci amb territori no agrícola.

Adia d'avui, una bona part de la zona litoral (entre aeroport i platja), i l'àrea pròxima al **Remolar** entre l'autopista i el mar tenen una rellevància agrícola baixa. Molts d'aquests espais s'han vist afectats per les reiterades inundacions a la zona (durant 2020 fins en quatre ocasions) fent cada vegada més difícil l'activitat a la zona baixa de **Gavà i Viladecans**, amb absoluta deixadesa de l'ACA (Agència Catalana de l'Aigua) i el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.

No es preveu fins a la data un increment de protecció sobre la zona agrícola del Prat que no està protegida (de moment AENA no ho ha proposat) amb la qual cosa l'impacte més important el tindrien les hectàrees agrícoles més actives a **Viladecans i Gavà**, reduint a la mínima expressió l'àrea agrícola, les quals a més ecològicament no podrien restaurar l'afectació sobre **la Ricarda** (ni estan en les mateixes zones de pas de les aus ni els hàbitats són els mateixos. Sofriria un dany irreparable, el qual ja s'ha anat sentint en els últims anys de falta de gestió de la zona amb múltiples inundacions i l'absència de control de les espècies de fauna salvatge que produeixen greus danys als cultius.



Les cooperatives Viladecans i Gavà qualifiquen d' "insostenible" la situació d'abandonament de les infraestructures de drenatge de Delta del Llobregat

En la imatge Josep Pañella, president de la Cooperativa Agropecuària de Gavà, en una de les moltes inundacions que es van patir el 2020.

8. Sota un esquema de gestió eficient dels espais naturals podria l'ampliació d'una infraestructura d'interès públic ser positiva per al sector agroalimentari?

Sí: Específicament és imprescindible abordar els greus problemes que les zones agroalimentàries tenen, com és el cas del desastre hidràulic del **Baix Llobregat**. Tenint en compte que a les pistes d'un aeroport no pot haver-hi més d'un mil·límetre d'aigua, és fonamental arreglar les enormes deficiències en les infraestructures hidràuliques existents que afecten el conjunt de el Parc Agrari i a l'àrea de Gavà i Viladecans que pateixen inundacions periòdiques. Solucionar això implica:

- Aportar seguretat a les necessitats d'inversions agràries a la zona.
- Revertir problemes lligats a l'abandonament de terres (només a Sant Boi els estudis mostren que han abandonat el 30% dels camps).
- Poder modernitzar regadius i infraestructures.
- Apostar per una agricultura de proximitat, però moderna amb tecnologia d'avantguarda que permeti produir i treballar en coordinació amb els mercats i empreses i que això suposi la creació d'un HUB agroalimentari de proximitat a l'entorn de Barcelona.
- Coordinar produccions amb zones logístiques i extreure sinergies de la proximitat dels grans centres de distribució, exportació i mercats principals.
- Potenciar el relleu generacional i la modernització de l'activitat agrària.

9. És una oportunitat una infraestructura d'interès públic per al medi natural?

Sí: Concretament és una gran oportunitat per establir els següents elements dels que no tenim en aquest moment:

- Optimitzar i millorar la gestió dels espais protegits de Delta del Llobregat.
- Fer que s'assemblí més al seu equivalent de nord que són els aiguamolls de l'Empordà.
- Fer un seguiment dels hàbitats i espècies amb cartografia i tècniques modernes.

10. Un pla racional de mesures compensatòries juntament amb un pla de gestió, ¿generarà resultats tangibles en la conservació de la biodiversitat?

Sí: No només en la conservació de la biodiversitat sinó molt especialment en el guany de noves espècies, canvi de l'entorn natural cap a una major riquesa d'hàbitats i potenciar la tasca d'embornals de CO2 de la zona. No hi ha dubte que a l'igual que va succeir amb l'ampliació del Port de Rotterdam, amb el temps necessari i la inversió associada també necessària, es poden aconseguir millores molt rellevants del medi natural, especialment de la recuperació dels espais naturals del Delta del Llobregat.