

## **EL AEROPUERTO PARA EL BAIX LLOBREGAT**

En el ámbito del delta del Llobregat, DEPANA, no necesita presentación. Esta organización ecologista catalana, fue creada en 1976, justo el año de la gran manifestación contra el desvío del Río, y la ampliación del Aeropuerto. Desde entonces, ha mantenido una postura perfectamente coherente con todo lo que se ha referido al estudio y la conservación del Delta del Llobregat. El primer fruto de esa coherencia se presentó en 1991, como “ Proyecto de DEPANA para el Delta del Llobregat, el Delta, una gran escuela de natura”. El proyecto, fue subvencionado, y asumido, en aquel entonces, por el Ayuntamiento del Prat de Llobregat.

Cuando en abril de 1994, todas las administraciones implicadas territorialmente en el Delta del Llobregat, firmaron el convenio para el desarrollo de las infraestructuras planteadas sobre el Delta, DEPANA, se opuso al planteamiento “desarrollista” de este convenio y a la malversación de un bien común, muy escaso, como es el territorio.

En estas difíciles circunstancias, DEPANA, da un salto cualitativo, y en 1996, ve la luz el Plan Alternativo para el desarrollo sostenible del Delta del Llobregat. En los últimos años, desde DEPANA, se han rebatido, uno por uno, todos los proyectos en proceso de ejecución, presentando alternativas, social y medioambientalmente menos costosa, con un éxito relativamente considerable, sobre todo teniendo en cuenta la enorme desproporción de medios disponibles.

En estos últimos meses, nos enfrentamos a un Macroproyecto, de características y dimensiones, nunca antes planteadas, ni en el Delta, ni en Cataluña, el proyecto de ampliación del aeropuerto y la ordenación territorial del entorno aeroportuario.

Este proyecto, puede suponer un antes y un después para los habitantes del delta y su entorno natural. Ningún proyecto de los planteados en el Plan Delta tiene tanta afectación sobre sus habitantes.

DEPANA, con la misma coherencia que ha mantenido a lo largo de todos estos años, ha elaborado una propuesta de ampliación del aeropuerto, y ordenación territorial de su entorno, minimizando los diferentes impactos y manteniendo las características técnicas de la ampliación.

Dada la magnitud de la obra y el impacto que puede suponer para los habitantes del Delta, DEPANA a creído oportuno hacer llegar directamente a la opinión pública, su propuesta, en contraposición, con la propuesta oficialista.

### **PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO.**

#### **Sistema de tres pistas.**

##### **Pista principal de 3400 + 700 metros.**

- Seccionada por la pista transversal.
- **Huella sonora:**  
No afecta al casco urbano del Prat.  
Afecta a Gava Mar, y a Castelfell.

##### **Pista transversal de 2700 + 300 metros.**

- Seccionas ambas pistas.
- **Huella sonora.**  
Afecta al casco urbano del Prat.  
En caso de ser utilizada para aterrizajes, tiene que sobrevolar los cascos urbanos de L'Hopitalet y el Prat.

### **Tercera pista de 2600 metros.**

- Paralela e independiente de la principal.
- Sincrónica con la transversal.
- **Huella sonora:**
  - Afecta a Gava Mar y Casteldefells.
  - Grave impacto sobre las Áreas ZEPA del Remolar y la Ricarda.
  - Grave impacto sobre las pinedas de Can Camins y la Ricarda.
  - Potencialmente peligrosa para las aeronaves, al sobrevolar en las cabeceras de pista dos de las tres zonas más importantes de concentraciones de ánades del Delta.

### **Nueva terminal entre pistas.**

- Destruye las zonas húmedas de El Pas de les Vaques y de La volateria.
- El acceso rodado, tan solo, se puede realizar por encima de la Zona ZEPA del Remolar.
- El acceso ferroviario, solo puede ser soterrado, afectando a los acuíferos y a las zonas húmedas. Constituye la opción más complicada y cara.

### **Ordenación territorial.**

- **Desvío de la Autovía de Casteldefells.**
- **Destrucción de la zona húmeda de Can Sabadell.**
- **Desaparición de todos los campings y zonas de acampada del Delta.**
- **Desaparición del barrio de las Palmeras del Prat de Llobregat.**

### **PLAN ALTERNATIVO.**

#### **Sistema de tres pistas.** (Propuesta alternativa )

- **Pista principal de 4100 metros.**
- Totalmente independiente del resto de pistas.
- **Huella sonora:**
  - Nula sobre el Prat.
  - Efecto puntual sobre Gava Mar, nula sobre Casteldefells.

#### **Nueva pista transversal de 3400 metros. ( Igual que la principal actual )**

- Independiente de la pista principal.
- Utilización principal, para despegues hacia el mar.
- **Huella sonora.**
  - No afecta a ningún casco urbano.
- En caso de tenerla que utilizar por necesidad, se evita sobrevolar los cascos urbanos del Prat y Hospitalet, afectando al polígono industrial de la Zona Franca.

### **Tercera pista de 2700 metros.**

- Paralela e independiente de la principal, sincrónica con la transversal.
- **Huella sonora.**  
No afecta a ningún casco urbano.
- Bajo impacto sobre las Zonas ZEPA del Remolar y la Ricarda.
- Nulo impacto sobre Can Camins.
- Permite el acceso rodado a la playa del Prat.
- Impacto sobre la pineda de la Zona Militar.

### **Nueva terminal entre pistas.**

- Situada entre la finca de la Ricarda y la pista transversal.
- Su ubicación permite el acceso directo por tierra, tanto de la circulación rodada, como de la férrea, desde Sants, el Puerto, y la ronda sur del Prat.
- Sin impacto directo sobre ninguna zona húmeda actual.

### **Ordenación territorial.**

#### **Zona de acampada de L'Illa. ( Camping Cala Gogo )**

- Zona de acampada de las Reservas Naturales del Prat.
- Acampada restringida mediante permisos.
- Área de colonias escolares.
- Restitución de la laguna de L'Illa.

#### **Zona de servicios de la Reserva de las Filipinas. ( Camping Toro Bravo )**

- Zona de servicios.
- Escola de Natura.
- Área de colonias escolares.

La parte más próxima al Remolar y a la playa, se regenerarían, respectivamente, de pineda y zona dunar.

#### **Camping Filipinas y Ballena Alegre.**

- Mantenimiento del libre acceso.
- Regulación de las actividades para hacerlas compatibles con el medio.
- Potenciación de las actividades de natura.

#### **Mantenimiento del trazado de la Autovía de Casteldefells.**

#### **Aprovechamiento interior del espacio aeroportuario.**

#### **Mantenimiento de las zonas húmedas de Can Sabadell, El pas de les Vaques y La Volateria.**

**Mantenimiento del barrio de las Palmeras del Prat, como zona urbana consolidada que es, con restricciones aeroportuarias.**