

# DECÁLOGO

## “VERDADES Y MENTIRAS DE LA GESTIÓN DE LOS ESPACIOS PROTEGIDOS”

El caso del Aeropuerto de El Prat

- La Generalitat es que la debe aprobar o no la propuesta compensatoria propuesta por AENA y hacerla llegar a Europa para su compensación. Por su política errática, el Gobierno catalán elude sus responsabilidades derivándolas a la Unión Europea, cuando es la administración competente en la definición y gestión de los espacios protegidos
- Más hectáreas protegidas no implican mejoras en la biodiversidad y la protección de la naturaleza
- Sin un modelo de gestión moderno y competitivo basado en la evidencia científica no sólo no se protegerá el medioambiente, sino que existe un grave riesgo de deterioro de los ecosistemas
- Europa permite ampliar una infraestructura en una zona protegida como en el caso del puerto de Rotterdam en Países Bajos, las ampliaciones de las pistas de los aeropuertos de Baden y Ludbeck en Alemania o el embalse de Labreña en España
- La ampliación de El Prat afecta a un espacio natural como “La Ricarda”, pero su afectación dependerá de como se establezcan las medidas de mitigación y compensación. Unas buenas medidas reducirán drásticamente el potencial perjuicio.
- No es imprescindible que las compensaciones para mejorar los hábitats locales y la función ecológica del territorio sean el aumento de más superficie protegida, y deben anticiparse a la construcción de la infraestructura
- El Institut Agrícola defiende la definición de una zona agrícola moderna en el entorno de Barcelona como garantía del equilibrio territorial, la potenciación del producto de proximidad y la regeneración de la industria agroalimentaria garantizando y apoyando inversiones que no se producirán si se aumenta el área protegida.

La ampliación del aeropuerto Josep Tarradellas – Barcelona El Prat- ha centrado la polémica (y la seguirá centrando en los próximos meses y años) en el impacto sobre el medio natural y, muy especialmente, por la búsqueda de una solución que compense el efecto ambiental que tendrá tanto la construcción de la infraestructura como su gestión posterior. Durante los últimos meses, se ha puesto el foco en la necesidad de proteger cuantas más hectáreas fueran posibles, bajo el supuesto – hasta ahora no rebatido– de que cuanta más cantidad de territorio esté protegido, más se cumplirán los requerimientos que pone la normativa europea.

Sin embargo, esto dista enormemente de la realidad. Tal como se podrá comprobar a continuación por cada punto de este Decálogo, más hectáreas protegidas no implican conseguir mejor los objetivos de biodiversidad y protección de la naturaleza, dado que, si no existe un modelo de gestión moderno, competitivo y basado en la evidencia científica más reciente, no sólo no se protegerá adecuadamente el medioambiente, sino que existe un grave riesgo de deterioro de los ecosistemas.

Ésta, y no otra, es la problemática no sólo de la anterior ampliación del aeropuerto de Barcelona sobre la que se ha remitido una carta de emplazamiento por parte de la Comisión Europea, sino que es común a una buena parte de zonas ZEPA (figura fundamental de Red Natura 2000) en España, donde se han entregado decenas de miles de hectáreas a cambio de un modelo de gestión más que cuestionable o, como ha sucedido con el Consorcio del Parque Natural del Delta del Llobregat, inexistente en 10 años.

No se puede, por tanto, entregar un cheque en blanco a las Administraciones competentes (Gobern y Consorcios de Gestión) sin que haya ni la más mínima evidencia de que se va a poner en marcha una gestión eficiente, acorde a criterios técnicos y no ideológicos o políticos. El coste económico de la protección Red Natura 2000 es suficientemente alto para los empresarios agrícolas para que, además, no haya una seguridad razonable de que se hará un manejo adecuado de las tierras y ecosistemas entregados. Por ello, se hace necesario revelar qué es cierto y qué no lo es tanto en la gestión de las zonas protegidas de El Prat como en general en un país con más de 1/3 del territorio protegido bajo Red Natura 2000 como es España.

**1. ¿Es posible ampliar una infraestructura sobre una zona protegida?**

Sí: el artículo 6 y más concretamente 6.3 y 6.4 de la Directiva Hábitats prevé esta eventualidad, y a este respecto, la Guía de interpretación del artículo 6 publicada por la Comisión Europea muestra con claridad y ejemplos ilustrativos cómo se puede afectar a una zona protegida minimizando su impacto.

**2. ¿Existen ejemplos en la Unión Europea que puedan citarse?**

Sí: en los últimos años se han producido varias situaciones de construcción de infraestructuras de interés público que han afectado a zonas protegidas. Por ejemplo, el caso de la ampliación del puerto de Rotterdam en Países Bajos o las ampliaciones de las pistas de los aeropuertos de Baden y Ludbeck en Alemania o el embalse de Labreña en España.

**3. Se afirma que la decisión de afectar o no una zona protegida para la construcción de una infraestructura depende de “Europa”, ¿es así?**

No: en primer lugar, es necesario definir si hay “razones imperiosas de interés público de primer orden” en la actuación que se quiere realizar. A este respecto, los precedentes de ampliaciones de los aeropuertos alemanes antes señalados, en situaciones con muchos paralelismos con El Prat, muestran hasta qué punto esto es así.

En segundo lugar, es necesario analizar si hay posibilidades de reducir la afectación con técnicas y propuestas que contempla la normativa. En el caso de una infraestructura de interés general, debe invocarse el artículo 6 dado que “existen razones imperiosas de interés público de primer orden”, más aún cuando no hay alternativas realistas a este proyecto. En este caso, el resultado final es que el proyecto se puede autorizar siempre y cuando se adopten las medidas compensatorias adecuadas y se informe de ello a la Comisión Europea.

#### **4. Cuando se habla de “medidas compensatorias adecuadas”, ¿son definidas por la Comisión Europea?**

No: las medidas compensatorias son aquellas que restablecen o mejoran la función ecológica del territorio y los hábitats locales, en ningún caso es imprescindible basar estas compensaciones sólo en crear más superficie protegida. Por ejemplo, una medida compensatoria es, sin duda, la mejora de la gestión de los espacios naturales ya afectados anteriormente por figuras de protección de Red Natura 2000.

Estas medidas compensatorias son propuestas por el promotor del proyecto (en el caso de El Prat, AENA), las cuales deben superar la evaluación ambiental del órgano administrativo competente (en este caso el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural), con ello se eleva al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico y de ahí a la Comisión Europea, la cual ejerce de garante del cumplimiento de lo que en el compromiso de compensaciones se recoge, atendiendo en particular casos de denuncias que se presenten en los siguientes años.

Por tanto, es la administración regional la que tiene la llave a la hora de decidir si las compensaciones que se proponen son suficientes para superar la evaluación ambiental, las cuales en ningún caso pasan necesariamente por afectar a más territorio agrícola, sobre el cual se está produciendo una contradicción evidente en la política del Govern (al mismo tiempo que está vigente una Ley de Espacios Agrarios y un Plan Especial para el Parque Agrario del Bajo Llobregat, que se suponen que protegen la actividad agrícola en el territorio).

#### **5. ¿Hay que compensar necesariamente con centenares o miles de hectáreas una afectación de unas pocas hectáreas de terreno protegido?**

No: Los artículos 6.3 y 6.4 de la Directiva Hábitats no fijan ninguna proporción en la compensación, sólo establecen la necesidad de conservar el espacio como Red Natura 2000. En este sentido, la guía de interpretación del artículo 6 pone numerosos ejemplos donde se puede ver una disparidad enorme de proporciones en la compensación, en ningún caso se fija una proporción de 1:10 como regla general de obligada aplicación.

Si bien por regla general se acepta que la proporción 1:1 (por cada hectárea afectada se compensa con una hectárea) es insuficiente, esto no es una regla escrita. La realidad es que macro afectaciones

como la del aeropuerto de Rotterdam se aprobaron (y este ejemplo es tomado como referencia por parte de la Comisión Europea) con una proporción de compensación del orden de 1:1,5.

Lo que más importa es la minimización real de la afectación en todos los sentidos y la restauración de la funcionalidad ecológica, se haga esto con más territorio a compensar o con menos. Al respecto la propia Comisión indica que, si la compensación se ejecuta antes de la obra, permite minimizar mucho el terreno extra a compensar.

#### **6. Un proyecto que afecta a un espacio natural como “La Ricarda”, ¿causa un perjuicio irreparable en el medio natural y Red Natura 2000?**

No: evidentemente genera un impacto sobre el área protegida. Sin embargo, dependiendo de cómo se hagan las medidas de mitigación y compensación, el potencial perjuicio se puede reducir drásticamente. Al igual que en otros proyectos europeos como la ampliación del Puerto de Rotterdam, el resultado final fue un aumento del espacio protegido y de los hábitats sensibles, mejorando el escenario anterior. Por tanto, la clave está en la inteligencia de las medidas compensatorias, siendo algunas de ellas las siguientes:

- Una mejora integral de la gestión del espacio, por ejemplo como ocurrió en la ampliación del aeropuerto de Ludbeck, con la creación y financiación de una fundación para garantizar la correcta gestión de las medidas compensatorias (impedir que la política sea *juez y parte*).
- Una mejora sustancial de espacios ya protegidos con medidas de renaturalización y adecuación de las especies y hábitats.
- Una adecuada restauración de aquellas superficies que requerían de una ocupación temporal. Planes concretos que se ciñan a la tipología de hábitat no necesariamente protegido. Por ejemplo, recuperar espacios clave en rutas migratorias de determinadas aves.
- Anticipar algunas medidas compensatorias a la construcción de la infraestructura para reducir sustancialmente el impacto del número de hectáreas a compensar, ya que el nuevo hábitat empezará a funcionar como ocurrió con La Ricarda. Medidas concretas pueden ser:
  - Ampliar la laguna artificial de Cal Tet.
  - Ampliar la propia Ricarda en extensión de manera que la reducción parcial prevista genere un impacto mucho menor.
  - Reubicar el espacio de La Ricarda en el área de distribución y/o de ruta migratoria de las especies que motivan la protección actual.
- Aumentar espacios que mejoren la coherencia general del espacio protegido, al tiempo que permiten compensar parte del impacto (en la franja litoral entre el aeropuerto, el remolar y el espacio de La Ricarda existen diversas lagunas temporales de regulación a los efectos de facilitar la salida de aguas del aeropuerto que podrían formar parte de la compensación y extensión de la zona húmeda con procesos de renaturalización).

#### **7. ¿Es imprescindible el impacto sobre zona productiva agroalimentaria?**

No: Si las medidas de mitigación y compensación antes señaladas se ejecutan correctamente, la afectación real sobre la zona agrícola sería mínima, siempre y cuando no impliquen una extensión de Red Natura 2000. En el caso de la ampliación de El Prat, depende del Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural que es el responsable de validar la evaluación ambiental del proyecto y de dar respuesta a las cartas de emplazamiento en relación con la ampliación del Puerto y aeropuerto. Es deseable que se utilicen al máximo las medidas de mitigación a fin de que la compensación se haga con territorio no agrícola. Hoy en día, una buena parte de la zona litoral (entre aeropuerto y playa), y el área próxima al Remolar entre la autopista y el mar tienen una relevancia agrícola baja. Muchos de estos espacios se han visto afectados por las reiteradas inundaciones en la zona (durante 2020 hasta en cuatro ocasiones) haciendo cada vez más difícil la actividad en la zona baja de Gavà y Viladecans, con absoluta dejadez del ACA y el Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural.

No se prevé hasta la fecha un incremento de protección sobre la zona agrícola del Prat que no está protegida (por el momento AENA no lo ha propuesto) con lo cual el impacto más importante lo tendrían las hectáreas agrícolas más activas en Viladecans i Gavà, reduciendo a la mínima expresión el área agrícola, las cuales además ecológicamente no podrían restaurar la afectación sobre La Ricarda (ni están en las mismas zonas de paso de las aves ni los hábitats son los mismos. Sufriría un daño irreparable, el cual ya se ha ido sintiendo en los últimos años de falta de gestión de la zona con múltiples inundaciones y la ausencia de control de las especies de fauna salvaje que producen graves daños a los cultivos.

#### **8. Bajo un esquema de gestión eficiente de los espacios naturales ¿podría la ampliación de una infraestructura de interés público ser positiva para el sector agroalimentario?**

Sí: Específicamente es imprescindible abordar los graves problemas que las zonas agroalimentarias tienen, como es el caso del desastre hidráulico del Bajo Llobregat. Habida cuenta de que en las pistas de un aeropuerto no puede haber más de un milímetro de agua, es fundamental arreglar las enormes deficiencias en las infraestructuras hidráulicas existentes que afectan al conjunto del Parque Agrario y al área de Gavà y Viladecans que sufren inundaciones periódicas. Solucionar esto implica:

- Aportar seguridad a las necesidades de inversiones agrarias en la zona
- Revertir problemas ligados al abandono de tierras (sólo en Sant Boi los estudios muestran que se han abandonado el 30% de los campos).
- Poder modernizar regadíos e infraestructuras.
- Apostar por una agricultura de proximidad, pero moderna con tecnología de vanguardia que permita producir y trabajar en coordinación con los mercados y empresas y que esto suponga la creación de un HUB agroalimentario de proximidad en el entorno de Barcelona.
- Coordinar producciones con zonas logísticas y extraer sinergias de la proximidad de los grandes centros de distribución, exportación y mercados principales.
- Potenciar el relevo generacional y la modernización de la actividad agraria.

#### **9. ¿Es una oportunidad una infraestructura de interés público para el medio natural?**

Sí: Concretamente es una gran oportunidad para establecer los siguientes elementos de los que carecemos en este momento:

- Optimizar y mejorar la gestión de los espacios protegidos del Delta del Llobregat.

- Hacer que se parezca más a su equivalente del norte que son los *aiguamolls* del Empordà.
- Hacer un seguimiento de los hábitats y especies con cartografía y técnicas modernas.

**10. Un plan racional de medidas compensatorias junto con un plan de gestión, ¿generará resultados tangibles en la conservación de la biodiversidad?**

Sí: No sólo en la conservación de la biodiversidad sino muy especialmente en la ganancia de nuevas especies, cambio del entorno natural hacia una mayor riqueza de hábitats y potenciar la labor de sumideros de CO<sub>2</sub> de la zona. No hay duda de que al igual que sucedió con la ampliación del Puerto de Rotterdam, con el tiempo necesario y la inversión asociada también necesaria, se pueden conseguir mejoras muy relevantes del medio natural, en especial de la recuperación de los espacios naturales del Delta del Llobregat.



## ANEXO: DIAGRAMA DE INTERPRETACIÓN DEL ARTÍCULO 6 DIRECTIVA HÁBITATS

(Fuente: Comisión Europea)

