

# Ampliació de l'Aeroport de Barcelona - el Prat

Dossier de premsa  
Maig 2026



*L'aeroport del Prat és la principal font d'arribada de turistes a Barcelona i també la infraestructura que genera més emissions de gasos d'efecte hivernacle de Catalunya.*

*Des del 2019, la plataforma Zeroport, que aglutina centenars de col·lectius i entitats, treballem pel decreixement d'aquesta infraestructura. L'aeroport té impactes negatius en el territori i en la salut de les persones; accelera el canvi climàtic i alimenta un model econòmic caduc, que deteriora l'accés als serveis bàsics de la majoria. Per això, des de Zeroport ens oposem frontalment a la seva ampliació.*

## Índex:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Situació actual de l'aeroport del Prat: la nova proposta d'ampliació | 1 |
| La gestió de l'aeroport   | 2 |
| 2. Com hem arribat fins aquí?   | 2 |
| Ampliació anterior i compensacions pendents                             | 2 |
| La proposta d'ampliació del 2021  | 3 |
| 3. Què suposa i què no suposa l'ampliació de l'aeroport?                | 4 |
| 4. La plataforma Zeroport - Qui som?                                    | 6 |
| 5. Dades de contacte  | 6 |

# 1. Situació actual de l'aeroport del Prat: la nova proposta d'ampliació

L'aeroport de Barcelona ha passat de 24,37 a 54,97 milions de passatgers entre el 2004 i el 2024. Actualment un 73% dels viatgers de l'aeroport són internacionals. És un aeroport eminentment turístic i cada cop ho és més: el 2017 el passatge turístic representava el 46%; el 2023 ja assolía el 55%. Així, l'avió és el mitjà de transport utilitzat per gairebé el 81% dels visitants que arriben a la ciutat. A banda, un 74% d'usuaris de l'aeroport volen en companyies de *low cost*, encapçalades per Vueling, Ryanair i EasyJet i deu punts per sobre de la mitjana de tots els aeroports espanyols. És, per tant, líder europeu en rutes low cost.

Des de l'any 2021, AENA, la patronal i determinats sectors econòmics han seguit insistint en la necessitat de l'ampliació de l'aeroport, però no ha estat fins l'arribada al Govern de la Generalitat del PSC quan s'ha tornat a posar políticament sobre la taula. Així, poques setmanes després de l'acord d'investidura del Sr. Illa com a President, es va anunciar que reprenia el projecte d'ampliació de l'aeroport amb una "comissió tècnica" que estudiaria la millor opció possible.

No va ser fins el mes de juny de 2025 que es va anunciar un acord entre AENA, la Generalitat i el Ministerio de Transportes, reflectit en el document "-L'Aeroport intercontinental Josep Tarradellas Barcelona El Prat Proposta per un aeroport del segle XXI: eficient, adequat i sostenible". Segons es va dir, l'acord suposava una inversió de 3200 milions per ampliar la tercera pista i construir la terminal satèl·lit, entre altres inversions, per esdevenir "un aeroport líder i un *hub* de connexions intercontinentals"; les obres començarien el 2030 per acabar el 2033. La proposta de projecte presentat és gairebé igual que la proposta d'ampliació de l'any 2021, però amb dues diferències importants: en l'actual queden afectats dos espais naturals (la Ricarda i el Remolar) en comptes d'un, i la inversió prevista ha passat de 1700 a 3200 milions d'euros.

Els moviments socials van reaccionar a l'anunci el mateix mes de juny: des de Zeroport es va fer una roda de premsa i una concentració de rebuig a l'ampliació. Al Prat, Ni un Pam de Terra va organitzar una manifestació en contra. Posteriorment a l'anunci del Sr. Illa i, malgrat que inicialment semblava que el gruix de les obres anirien dins el DORA III (2027-2031), que s'ha d'aprovar al setembre del 2026 pel Consell de Ministres, ara sembla que els terminis s'allarguen. Així, segons el pacte polític que es va fer durant el mes d'octubre del 2025 al Congrés per aprovar la Ley de Movilidad Sostenible, l'inici de les obres es posposaria fins com a mínim el 2032. Això coincideix amb altres informacions en què s'indica que al DORA III s'inclouria un volum d'inversions menor, d'uns 1000 milions d'euros i centrat a ampliar les instal·lacions ubicades en els actuals terrenys aeroportuaris d'AENA, mentre que la resta aniria al DORA IV (2032-2036).

Malgrat aquestes incerteses pel que fa als terminis i que AENA haurà de resoldre pròximament, l'ens gestor ja està redactant el DORA III per presentar-lo a la Direcció General de Aviación Civil al març del 2026. El que també és clar és que aviat s'iniciarà la redacció el nou Pla Director de l'aeroport que segurament inclourà l'ampliació i la Declaració Ambiental Estratègica, i que l'ampliació continua endavant. Aquest allargament dels terminis s'explica pel fet que el projecte s'enfronta als importants requeriments de la Comissió Europea en matèria ambiental i en la necessitat que, per superar-los, cal enllestir les compensacions pendents, presentar unes noves compensacions creïbles i executables i declarar que el projecte és d'interès general".

En aquests moments i des del punt de vista polític, l'ampliació de l'aeroport és recolzada pel Govern a Madrid i per la Generalitat, encapçalada pel president Illa i el secretari de transició ecològica, Jordi Sargatal. Tanmateix, dins el Govern de la Generalitat hi ha esclatxes, ja que la consellera de Salut, Olga Pané, ha declarat que està en contra de l'ampliació per l'augment de contaminació que suposaria i el consegüent impacte en la salut de les persones. Entre els partits, els que han declarat que estan en contra de l'ampliació són ERC, Comuns, CUP i Podemos, i també l'alcalde de Castelldefels, del PP i també l'alcaldia del Prat (Comuns).

## La gestió de l'aeroport

L'aeroport de Barcelona El Prat està gestionat per AENA, S.A., empresa pública de gestió d'aeroports creada al 1991 i que es va privatitzar parcialment l'any 2014. Actualment el 51% d'AENA està en mans d'Enaire, empresa pública que fa la gestió de la navegació aèria, i el 49% restant és privat i cotitza a borsa. Els principals accionistes de la part privada són, actualment, fons d'inversió internacionals (els que tenen més participació són: Veritas Asset Management, TCI Fund Management i Milford Asset Management). L'actual president d'AENA és Maurici Lucena, exdiputat i portaveu del PSC al Parlament de Catalunya.

AENA és el primer operador aeroportuari mundial per volum de passatgers i gestiona els principals aeroports espanyols (46 aeroports), a banda de 32 aeroports internacionals. Els seus ingressos provenen principalment de l'activitat aeronàutica (taxes a aerolínies) i de la creixent activitat comercial (botigues, restaurants i aparcaments).

A Catalunya, els aeroports de Barcelona, Girona, Sabadell i Reus estan gestionats per AENA, i la resta d'aerodroms estan gestionats per Aeroports de Catalunya.

## 2. Com hem arribat fins aquí?

### Ampliació anterior i compensacions pendents

Durant la primera dècada del segle XXI es va posar en marxa el Pla Delta, que va suposar l'ampliació de l'aeroport, l'ampliació del Port i el desviament del riu Llobregat, i la construcció d'altres infraestructures.

L'acord per l'ampliació de l'aeroport dins el Pla Director de l'any 1999 estableix l'objectiu de passar de 52 a 90 operacions i potenciar l'aeroport com a "*hub internacional*" líder en l'arc euromediterrani, per permetre el creixement i el desenvolupament econòmic. L'ampliació va suposar la construcció de la tercera pista, l'allargament de la pista principal, la construcció de la Terminal 1 (T1) i la creació de nous accessos viaris i ferroviaris. La nova pista, de 2660 m, afectava a la Zona d'Especial Protecció per als Ocells (ZEPA) del Delta del Llobregat, i l'Estudi d'impacte ambiental (2001) i la Declaració d'impacte Ambiental (DIA) (2002) del projecte van recollir les condicions que havien de complir-se per garantir la viabilitat ambiental de l'ampliació.

Més de vint anys després, s'ha constatat que moltes d'aquestes condicions no s'han complert, com són:

- Les aportacions d'aigua a la llacuna de la Ricarda han estat deficitàries, la qual cosa ha provocat una pèrdua de biodiversitat i la seva eutrofització.
- No s'han renaturalitzat els canals de drenatge perimetrals del camp de vol.
- No s'han compensat els impactes de la contaminació lumínica sobre els aiguamolls.
- No s'ha aconseguit la connectivitat ecològica entre la Ricarda i el Remolar en el corredor litoral, ni s'han restaurat les pinedes d'aquesta zona.
- No s'ha realitzat el corredor biològic des del Remolar - Filipines fins Els Reguerons via Can Sabadell.
- No s'han creat zones humides noves en compensació per les zones eliminades (s'han creat 11 ha davant les 40 ha eliminades).
- No es va identificar en la DIA la degradació que s'ha produït en el sistema global dels aqüífers del Delta i la pèrdua de funcionalitat com a recurs estratègic d'aigua potable, així com la degradació de l'aqüífer superficial amb una disminució del seu nivell piezomètric i la seva salinització, arran de la construcció de la T1.
- No s'han complert cap dels objectius fixat a l'annex V de la DIA pel que fa a l'evolució de les poblacions de diverses aus escollides per AENA com a indicadors.
- No es van quantificar adequadament en la DIA els impactes de les mesures contra el risc de col·lisió dels avions amb aus, els quals no s'han compensat.

- No es van quantificar adequadament en la DIA els impactes de la implantació física dels sistemes d'aproximació de les dues capçaleres de la tercera pista així com de la seva gestió i manteniment en relació amb la preservació d'hàbitats de conservació prioritària i les espècies ornítiques que van motivar la declaració de la ZEPA.

A partir d'aquests incompliments, l'entitat DEPANA va presentar una queixa el 2012 a la Comissió Europea que ha anat actualitzant des de llavors amb nous informes. El 2021 la Comissió europea va enviar una carta de procediment d'infracció a Espanya, que continua oberta, i que es basava en quatre punts d'incompliment:

- No haver adoptat les mesures adequades per evitar la contaminació o el deteriorament dels hàbitats de la zona d'especial protecció per a les aus ZEPA Delta del Llobregat.
- No haver avaluat les repercussions de la construcció de tres pàrkings enmig del corredor biològic entre el Remolar i els Reguerons.
- No haver executat les mesures compensatòries establertes dins el projecte d'ampliació de l'aeroport per garantir la coherència de l'espai Natura 2000.
- No haver ampliat els límits de la ZEPA en relació amb la delimitació actualitzada.

Pel que fa a la contaminació sonora, des del primer moment de funcionament de la tercera pista es van produir molèsties enormes a les poblacions de la zona sud de l'aeroport (Gavà, Castelldefels...), principalment a causa de la configuració de pistes independents, on totes les pistes podien rebre aterraments i enlairaments, cosa que feia que molts avions passessin a totes hores per sobre de les poblacions. La mobilització popular va aconseguir que AENA rectificqués i passés a operar en pistes segregades; els avions s'enlairen en configuració preferent per la tercera pista i giren cap el mar. Malgrat aquesta reconfiguració de pistes, les molèsties per la contaminació acústica continuen.

L'ampliació de l'aeroport també va servir per realitzar una reconversió industrial del país a gran escala i la seva orientació cap als serveis turístics, i així anar abandonant gradualment els sectors primari i secundari. La indústria turística va anar creixent a partir de desregulacions urbanístiques, laborals i fiscals, la mercantilització de la ciutat i la destrucció del medi ambient, com en el cas del delta del Llobregat. Amb l'ampliació de l'aeroport i l'arribada de milions de nous visitants, l'empresariat i les institucions van convertir Barcelona en un producte turístic, on van voler aterrar inversors estrangers i nacionals. L'aeroport no es va convertir en un *hub* internacional, sinó en un aeroport *low cost* que va accelerar el problema de turistització a la ciutat de Barcelona.

L'ampliació de l'aeroport i les ampliacions de les terminals de creuers del Port de Barcelona van anar de la mà, ja que la creixuda del nombre de creueristes va venir impulsada per la major capacitat de l'aeroport, permetent l'arribada massiva de creueristes internacionals. El creixement de les dues infraestructures va anar en paral·lel i coordinat, sense cap planificació dels seus efectes en la societat ni en la població de la ciutat.

## La proposta d'ampliació del 2021

A finals de l'any 2019 AENA va fer explícit que volia incloure en el Documento de Regulación Aeroportuaria II (DORA II) una nova ampliació de l'aeroport de Barcelona - El Prat. El document DORA és un document quinquennal que elabora AENA des de la seva privatització, en el qual es planifiquen les inversions previstes i es regulen les taxes i serveis aeroportuaris, i que ha de ser aprovat definitivament pel Consell de Ministres.

L'ampliació proposada estava previst que s'incloués en el DORA II (2022-2026) i incloïa la construcció d'una nova terminal satèl·lit i l'allargament de la 3a pista 500 metres cap el nord, dins la zona protegida com a ZEPA i Xarxa Natura 2000, on està ubicada la llacuna de la Ricarda. Per a tot plegat es preveia una inversió de 1700 milions d'euros, finançats per AENA.

La classe empresarial del país es va mobilitzar a favor d'aquesta proposta d'ampliació, i des de Zeroport es va iniciar una ofensiva per evitar que aquesta anés endavant. Es va fer incidència política, jornades amb expertes i una gran mobilització en contra de l'ampliació al setembre del 2021.

Malgrat inicialment hi va haver un acord polític a l'agost del 2021 per incloure l'ampliació al DORA II, la forta oposició i mobilització popular, conjuntament amb les diferències polítiques dels diferents partits, van fer que l'acord es trenqués i, finalment, el Consell de Ministres va aprovar el document DORA II sense la proposta d'ampliació.

De l'any 2021 fins l'any 2024 no s'han fet cap de les compensacions ecològiques pendents de l'anterior ampliació, ni es van atendre els requeriments de la carta d'emplaçament de la Comissió Europea. Al juliol del 2024 el Govern va fer la única actuació al respecte fins ara: l'ampliació de l'ZEPA Delta del Llobregat en 1.472,07 hectàrees. Amb aquest gest, es va voler respondre a la carta d'emplaçament de la Comissió Europea, però es va fer de forma parcial i insuficient, ja que no es van incloure totes les zones declarades com a zones d'importància per a les aus dins la IBA 140 Delta del Llobregat.

### 3. Què suposa i què no suposa l'ampliació de l'aeroport?

El nou projecte d'ampliació, si es portés a terme, suposaria:

- La destrucció d'una part important dels espais naturals protegits del delta del Llobregat, en concret a les llacunes de la Ricarda i el Remolar i/o als seus espais contigus; quedarien afectats, doncs, hàbitats d'interès comunitari prioritari que, a més, formen part de la Xarxa Natura 2000.
- L'afectació al sistema global d'aqüífers i aigües superficials del delta del Llobregat, impacte que agreujaria el produït per l'anterior ampliació, que no ha estat corregit i que incompleix manifestament la Directiva Marc de l'Aigua.
- L'afectació als espais agraris a causa de les compensacions per la destrucció dels espais naturals, que s'haurien de fer en terrenys que ara són productius o potencialment productius.
- La incompatibilitat de l'ampliació amb el creixement futur del port. A causa de les interferències de l'ampliació de l'tercera pista amb les grues del port, la nova pista hauria d'eleva-se un 1% per l'extrem nord, la qual cosa suposaria un desnivell o "paret" de 7 metres a la zona de la Ricarda. Malgrat aquesta previsió, encara no està resolt com fer compatible la utilització de la tercera pista allargada amb les futures noves grues del port de 115 o 120 metres d'alçària i les afectacions que podran tenir.
- L'ampliació suposaria més contaminació atmosfèrica i de partícules en totes les poblacions i ciutats properes a l'aeroport, i, per consegüent, augmentaria en aquestes poblacions el risc de patir malalties greus. A més, qualsevol augment de la contaminació anirà en contra dels valors límit establerts per l'OMS i els de la Directiva europea revisada sobre la qualitat de l'aire, que seran vinculants a partir de 2030, i els quals avui ja s'estan superant.
- Més avions també significarien més problemes de contaminació acústica a les poblacions directament afectades, especialment Gavà i Castelldefels. Més trànsit aeri suposaria més ús de les configuracions no preferents i els vols nocturns, que són els que provoquen més soroll en aquestes poblacions. (vegeu "pistes segregades" a <http://www.gavamar.com/ES/index1.htm>).
- L'ampliació de l'aeroport causaria un augment d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle de, com a mínim, un 45% més que les actuals emissions, a causa de l'increment del nombre de vols, fins a les 90 operacions/hora i també perquè la previsió és crear noves rutes intercontinentals, que són, precisament, les que tenen un major impacte climàtic. Aquest augment d'emissions és totalment incompatible amb el Reglament Europeu de Neutralitat Climàtica i amb l'objectiu de reducció d'emissions del 55% al 2030 previst en el Pacte Verd Europeu.

- L'ampliació de l'aeroport suposaria un augment de 20/25 milions de viatgers a l'any. El 2024, més del 80% dels turistes que van arribar a Barcelona ho van fer amb avió. Si aquesta tendència segueix, es calcula que amb l'ampliació arribaran, pel cap baix, uns 12/15 milions més de turistes a la ciutat. L'impacte a la ciutat de Barcelona seria inassumible, tenint en compte que la turistització ja està afectant de manera directa i greument a la vida dels seus habitants. Una gran part dels problemes d'accés a l'habitatge, de gestió de residus, de contaminació, l'expulsió d'habitants i la saturació del transport i dels barris de la ciutat, estan provocats per l'excés de turisme, el motor principal del qual és l'aeroport.

Així mateix, el projecte d'ampliació de l'aeroport té molts aspectes invisibilitzats (o que amaguen la realitat):

- L'ampliació de l'aeroport es justifica i està orientada per a poder rebre més vols intercontinentals. El que no es diu és que ara hi ha més vols intercontinentals que mai i l'aeroport els està allotjant sense massa problema. Davant notícies catastrofistes de "col·lapse" de l'aeroport, la realitat és que la suposada congestió actual es produeix només uns dies i unes hores determinades.
- L'ampliació també es justifica per la voluntat de crear un hub intercontinental a l'aeroport de Barcelona (el mateix argumentari que per a l'ampliació del 2004/2009, per cert). Això és una fal·làcia que no es va complir llavors ni es complirà ara: Barcelona és una destinació turística i no hi ha cap companyia aèria que vulgui crear un hub a l'aeroport.
- És un fet que l'ampliació ajudarà a portar més creueristes a la ciutat: només cal veure l'estreta relació entre l'ampliació de l'aeroport i la creació de noves terminals de creuers i la voluntat política de fer de Barcelona un "port base" de creueristes, la majoria dels quals arriben en avió.
- Per molt que presentin plans i mapes diversos, els espais naturals no es poden "compensar" ni "traslladar". No s'aconseguirà compensar cap dels espais naturals destruïts, per molt que naturalitzin més hectàrees perquè quan es destrueix un espai natural no es pot reproduir igual i menys el seu entorn. El que s'acabaria creant és un espai natural artificial per ser visitat, no per ser conservat, com està passant a la llacuna de Cal Tet.
- En el projecte d'ampliació no s'aborda el possible augment de consum de l'aigua de l'aeroport, que actualment s'extreu de l'aqüífer inferior del Delta del Llobregat, el qual suposa una important reserva d'aigua de boca per Barcelona.
- Segons els mapes d'inundació de Protecció civil de Catalunya, una gran part del delta del Llobregat és zona potencialment inundable en períodes de retorn de 1, 100 i 500 anys i, fins i tot, en els supòsits més propers, l'aeroport podria quedar totalment rodejat d'aigua. Altres simulacions suggereixen una situació encara més greu.
- L'ampliació de l'aeroport no ajudarà a la competitivitat i la internacionalització de l'economia catalana. És clar que l'aeroport és principalment turístic i, per tant, el que farà és augmentar el nombre de turistes i potenciar la indústria turística. Aquesta indústria està, en gran part, en mans de multinacionals, que, a més de provocar greus problemes de gentrificació i expulsió de les persones, els llocs de treball que genera són precaris, de sous més baixos que la mitjana i inestables.

Des de Zeroport, considerem que dir que l'aeroport i la seva ampliació és una "infraestructura crucial pel futur de Catalunya" implica ignorar irresponsablement els problemes reals als quals realment cal enfrontar-se avui i en els propers anys. Cal preparar-se per fer front a l'escalfament global i la crisi ambiental i energètica, i preveure les noves i canviants circumstàncies. El model socioeconòmic robust i resilient necessari per vèncer aquests dificultats no s'aconsegueix amb més viatges en avió, sinó enfortint i diversificant l'economia de proximitat i de les cures, donant suport a la pagesia, introduint canvis profunds en els sectors productius i de mobilitat, restaurant els ecosistemes, fent créixer les activitats nocives socialment i ambientalment, promovent el respecte pel territori i les persones que hi viuen, etc.

## 4. La plataforma Zeroport Qui som?

Zeroport es va crear el 2019 arran d'unes jornades organitzades per Stay Grounded a Barcelona. En aquell moment ja se sabia que hi havia en marxa un pla per a l'ampliació de l'aeroport del Prat i que el port de Barcelona tenia diverses expansions en marxa. Tot plegat en un context de turisme desbocat a la ciutat de Barcelona.

La plataforma es va crear a iniciativa de diverses entitats socials, ambientals i del territori de l'àrea metropolitana, i les adhesions van anar creixent fins a arribar a les 151 actuals.

L'objectiu de Zeroport és el decreixement del port i l'aeroport de Barcelona, i el nostre manifest es basa en quatre punts principals:

- La retirada immediata i sense condicions dels plans d'ampliació de l'activitat i de les infraestructures del port i l'aeroport.
- La definició immediata de plans de reducció de línies de vols i rutes de transport marítim.
- L'eliminació dels privilegis fiscals i dels subsidis de l'activitat del port i l'aeroport.
- La declaració de Xarxa Natura 2000 a tot l'àmbit del Parc Agrari del Llobregat.

## 5. Dades de contacte:

Web: <https://zeroportbcn.com/>

Telèfon de premsa: **632472271**

Correu electrònic: **zeroport\_bcn@riseup.net**

Perfils a Xarxes socials:

- Instagram: <https://www.instagram.com/zeroportbcn>
- X: <https://x.com/zeroportbcn>
- Mastodon: <https://mastodon.social/@zeroportbcn>
- Bluesky: <https://bsky.app/profile/zeroportbcn.bsky.social>

