

ta contra CEOE, pero en junio de 2024 la amplía frente a su superior jerárquica, a lo que accede el magistrado. La demanda reclamaba que se declarase extinguida la relación laboral con los efectos del despido improcedente, "así como condenando a la empresa al abono de una indemnización adicional de 75.000 euros por vulneración de derechos fundamentales".

Se fijó el 17 de julio de 2024 como fecha para la audiencia. Sin embargo, el 8 de julio, según consta en el acta de conciliación, se alcanzó el acuerdo económico. La presunta víctima renunciaba a seguir reclamando sobre el acoso laboral y la vulneración de derechos y afirmaba que no se habían producido. A la vez, CEOE aceptaba la extinción de la relación laboral y ofrecía 55.000 euros netos en concepto de indemnización. El acta de conciliación especifica que esa cantidad es "inferior a la cantidad máxima legal indemnizatoria por despido improcedente".

La demanda dedica dos apartados extensos para señalar tanto el "conocimiento" de la situación en CEOE como la "inacción" al respecto. "Todos estos hechos, así como algunas otras situaciones similares a la mía de otras personas, han sido perfectamente conocidos por la Organización, desde nuestro personal del departamento hasta la cúpula de la misma". Apunta que estos hechos son "conocidos" por el presidente de CEOE, Antonio Garamendi, "responsable de la contratación y de lo que parece más sorprendente, de que continúe en la empresa aun a pesar de conocer sus comportamientos siendo como es, además, la directora del departamento que trata con los agentes sociales de política laborales".

En el apartado sobre la "inacción", la persona demandante dice que CEOE "no ha tomado medida alguna con el fin de evitar los comportamientos denunciados y normalizar la situación". Asegura que "este hecho ha generado la salida voluntaria de muchas personas desde su llegada, en 2019".

tenía conocimiento de esto y más gente. Se ha generado cierto malestar, mal ambiente.

**P.** Existen dudas sobre cómo se cerró esa supuesta denuncia de acoso.

**R.** Sí. Se cerró de una manera, para mí, que no cumple el código de buen gobierno.

**P.** ¿Cree que se investigó convenientemente?

**R.** A mí me da la sensación de que no. El secretario [José Alberto González-Ruiz], que es quien realmente lleva la estructura de la organización, para mí actuó, por la información que a mí me ha llegado, de alguna forma liquidando a la víctima o despidiendo a la víctima y apoyando al verdugo. Eso no es muy ejemplar, no se llegó a una aclaración del tema. Lo que se hizo fue taponarlo con dinero, con dinero de los asociados. Eso tampoco creo que sea la mejor manera de ejemplarizar nada.



Pasajeros subían a un avión en el aeropuerto de El Prat el 5 de marzo. JOAN VALLS (GETTY)

## Los expertos de la Generalitat buscan una ampliación de El Prat menos invasiva que la de Aena

La propuesta prioriza un impacto menor en la zona protegida de la Ricarda

MARC ROVIRA  
Barcelona

La ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat explora una tercera vía para poder aterrizar. El plan de Aena para incrementar la capacidad del aeródromo catalán chocó hace tres años con una gran oposición del anterior gobierno de la Generalitat, de varios alcaldes y de plataformas ambientalistas por el gran impacto que suponía sobre el entorno natural. Ello congeló una inversión de 1.700 millones. Ahora, los técnicos del Govern de la Generalitat presidido por Salvador Illa se inclinan por una propuesta técnica que implica alargar la pista más cercana al mar minimizando el impacto ambiental sobre la laguna de la Ricarda. El plan, todavía pendiente de la aprobación definitiva y con interrogantes técnicos, supone recortar la distancia de 500 metros que reclama Aena para la pista y dejarlo en un tramo de asfalto nuevo que se estime, como máximo, 300 metros en dirección a Barcelona.

La propuesta conlleva, además, balizar nuevas zonas de seguridad en el entorno de la Ri-

carda y en el otro extremo del aeropuerto, en el Remolar, otro espacio natural limítrofe con Viladecans y Gavà. Son, en términos técnicos, escapatorias para posibles maniobras de emergencia que tengan que hacer los aviones durante los despegues o aterrizajes, con la particularidad que conllevan intervenciones blandas y con la opción de ser revertidas en un futuro.

La comisión mixta de técnicos de la Generalitat y del Ministerio de Transportes se inclina por un proyecto que agrande la pista hacia la Ricarda, pero con una menor afectación en el medio natural de la que implicaba la propuesta de Aena. Se quedaría en un máximo de 300 metros de asfalto, completado con zonas de seguridad en los dos extremos de la pista, esto es en la Ricarda y en el Remolar. El plan, más allá de evitar una confrontación doméstica con los municipios y con los colectivos defensores de la biodiversidad del entorno aeroportuario, tiene que asegurarse la luz verde europea.

Los humedales del delta del Llobregat forman parte de la Red Natura 2000, un sello europeo de protección medioambiental. Una afectación en estas zonas solo es posible si se prevén compensaciones medioambientales. En este sentido, la idea es evitar afectar la Ricarda y, además, regenerar la laguna con nuevos flujos de agua subterránea. Las escapatorias de

seguridad para los aviones, en ambos extremos, se harían con intervenciones menores.

El Govern avanza en el dictamen técnico que tiene que avalar una obra que el propio Salvador Illa califica de "esencial para Cataluña y la economía catalana". El informe va con retraso, ya que el *MARCS* se comprometió a tenerlo listo para principios de año. La complejidad para encontrar una propuesta de consenso ha demorado la tramitación, y tampoco han ayudado a agilizarlo los agobios que ha tenido que manejar el Govern en otro frente: la enésima crisis de los trenes de Rodalies. La *consellera* de Territorio, Sílvia Paneque, admitió ayer que la solución para el aeropuerto se está "alargando algunas semanas más". Dio a entender que los informes técnicos que tiene que publicar la comisión mixta Estado-Generalitat deben ser impecables.

El dato

### 300

metros es la prolongación aproximada que prefieren los técnicos del Govern para desencallar la ampliación de la pista más próxima al mar del aeropuerto de El Prat. Ese alargamiento choca con los 500 planteados por Aena.

El boceto queda a medio camino de lo que demanda Aena, pero que busca calmar las voces críticas que generan las obras, por su impacto en el entorno natural del delta del Llobregat.

Aena siempre había planteado que, para hacer una inversión de 1.700 millones de euros en el aeropuerto era innegociable alargar 500 metros la pista de mar. El argumento sostenido por los técnicos de la compañía, participada en un 51% por el Estado, ha insistido en la idea de que los aviones de gran tamaño que se suelen usar para los vuelos intercontinentales necesitan de una distancia mayor para poder propulsarse a la hora de despegar. En días de temperaturas altas o fuerte viento, a estos aparatos no les bastan los 2,6 kilómetros que tiene la pista de mar para tomar altura con seguridad. Aena ha insistido reiteradamente en que hace falta medio kilómetro de pista para saltar de las 78 operaciones por hora que se registran actualmente y alcanzar las 90 operaciones por hora previstas en el Plan Director en vigor.

La ampliación del aeropuerto se ha convertido en una patata caliente para la Generalitat. Voces del sector económico y empresarial instan a desbloquear la intervención para asegurar que la instalación puede asumir más pasajeros y, por consiguiente, atraer a las compañías para que ofrezcan nuevas conexiones desde Barcelona. El presidente de la patronal Foment del Treball, Josep Sánchez Llibre, ha tomado la voz cantante en exigir la ampliación del complejo aeroportuario. "Si perdemos el tiempo, la única ampliación del aeropuerto de Barcelona que vamos a ver va a ser la ampliación de las pistas del aeropuerto de Madrid-Barajas", dijo este pasado fin de semana, en una entrevista a EL PAÍS.