
15 - MOCIÓ PRESENTADA PEL GRUP MUNICIPAL DEL PARTIT SOCIALISTA DE CATALUNYA PER UN SISTEMA AEROPORTUARI A CATALUNYA QUE SUPERI LA PROPOSTA D'ALLARGAMENT DE LA TERCERA PISTA A L'AEROPORT DEL PRAT.

El Ple de l'Ajuntament, per majoria, amb 24 vots a favor [PSC, C's i ERC] i 3 en contra [ECP], dels/de les 27 regidors/regidores assistents, **aprova** la moció següent:

“L'ampliació de l'aeroport és motiu d'un aferrissat debat. És tant indiscutible que aquesta infraestructura és un dels pilars fonamentals per al creixement de l'economia catalana, i per atreure més empreses, talent i capacitat d'innovació, com que està al límit de les seves capacitats. Cal afrontar el futur desenvolupament de l'aeroport, sent conscients que d'això depèn bona part de la recuperació econòmica de Catalunya, la modernització i la competitivitat de la nostra economia.

Un aeroport amb més connexions és un clar avantatge econòmic i social, no hauríem de deixar passar l'oportunitat de plantejar la seva millora. Les darreres ampliacions han tensat costures ambientals, de mobilitat, i d'afectació a les poblacions veïnes fins a tal punt que en l'actualitat qualsevol intervenció en aquest territori cal que sigui extensament estudiada i justificada. Evidentment, l'ampliació ha de ser plenament compatible amb la protecció del medi ambient i la convivència amb els veïns i veïnes.

El Govern de la Generalitat no ha estat proactiu a l'hora de definir una estratègia de futur per a l'aeroport, i la recent proposta d'intencions d'AENA, que considerem que cal entendre-la com una voluntat d'inversió, enlloc de ser un motiu de celebració, ha provocat una reacció que no està a l'alçada de les circumstàncies i les necessitats del país. Les actituds de diferents forces polítiques s'han instal·lat en posicions als extrems, del sí o al no, sovint, a través de visions parcials relacionades amb la mobilitat, la contaminació, el turisme, la protecció al medi ambient, l'activitat agrària, activitat econòmica, etc. No es fa un debat seré, No ens apropem a una visió holística que permeti definir una posició de consens. Estem davant d'actituds tàctiques

Un país ambiciós en el bon sentit és aquell que sap aixecar la mirada per identificar i resoldre les actuals limitacions que pesen sobre aquesta infraestructura en particular i el model de gestió aeroportuària en general. Alhora, cal entendre que l'ampliació haurà d'anar acompanyada d'un pla per a la millora de les infraestructures territorials, preferentment ferroviàries, de connexió amb el mateix, cosa que com ja saben no és competència d'AENA. Entenem que és el moment de continuar fent evolucionar la primera proposta i no instal·lar-nos als extrems. Hem de passar del tactisme a una visió estratègica i global rigorosa que tingui en compte tots els condicionants possibles.

Des del nostre punt de vista, el territori metropolità disposa d'una extensa infraestructura verda que adquireix un alt valor al Delta i, evidentment, també considerem la protecció del territori com a prioritària. No fer-ho, seria anacrònic. A més, en el context actual d'incertesa Covid pel que fa a la mobilitat aeronàutica es fa difícil encaixar aquest creixement sense l'acompanyament d'alternatives i estudis profunds de les seves implicacions.

Ara bé, no considerem que sigui positiu instal·lar-se en un rebuig enèrgic quan hi ha evidències de la saturació de l'aeroport actual. Cal justificar sense més dilació de quina manera es resolen els reptes actuals i distingir quins poden tenir respostes eficients des del propi aeroport, quins poden trobar encaix des del sistema aeroportuari de Barcelona-Girona-Reus, quins s'han de resoldre en tren d'alta velocitat, i quins s'han d'abordar a una escala continental. Sense això, és parlar per parlar. Per cert, quan estem renunciant a tot, renunciem també a la necessària construcció del nou edifici satèl·lit (imprescindible per millorar la gestió), a la nova plataforma d'estacionament.

No creiem que com s'afirma a la moció existeixi cap desastre patrimonial. Coneixem la magnífica obra racionalista de Bonet Castellana, La Casa Gomis o també anomenada Ricarda, recentment catalogada de BCIN. Entenem que ho diuen per les afectacions a aquesta obra. Si observen el plànol amb deteniment, comprovarem que tècnicament es parla d'arribar als 3.000m de pista per acollir vols intercontinentals. Actualment en té 2.660 i, per tant són 340 els que es necessiten que en el cas que poguéssim pal·liar les afectacions als veïns de Gavà Mar. Tant si es decidís ampliar completament cap a La Ricarda com cap al Remolar, en cap cas es tocaria aquest element protegit al·ludit en la moció original.

Als i les socialistes ens preocupa com congeniar els ODS amb una activitat aeroportuària altament necessària però també contaminant. Com canviarà la mobilitat a partir dels riscos que ha posat sobre la taula la COVID 19. Són preguntes que tenim tots sobre la taula. Més enllà d'això, el que sí que tenim clar és que la no ampliació malauradament no assegura directament una reducció considerable d'emissions. Depèn de molts altres factors.

El que sí que assegurarà una reducció d'emissions serà l'aposta clara pels trajectes de curt recorregut en tren, que compartim clarament, i la millora tecnològica dels avions, que no depèn de nosaltres però que ja està contemplada al Pla d'Acció Climàtica d'Aena que haurien de permetre aconseguir en l'activitat estrictament aeroportuària la neutralitat en carboni en 2026 i la consecució de la Net Zero en 2040.

Anant més enllà, cap a la visió de futur a la qual hauríem d'estar obligats, agafant les paraules de la catedràtica d'urbanisme Maria Rubert en un recent article publicat a El Periódico, si volem passar d'aquesta visió tàctica a l'estratègica hauríem d'estar discutint sobre la necessitat de tenir un node d'avions, trens i vaixells. "Aquest és l'actriu més important de l'aeroport, més enllà que la derivada de la suma algebraica de les seves pistes". És a dir, restablir el vincle entre l'aeroport, el port i les estacions del Morrot i França donaria un servei multimodal potentíssim. Únic a Europa, ja que la proximitat física d'aquests tres sistemes no és gens habitual en les capitals europees.

Pel que fa al model turístic, de nou, no depèn de tenir un hub, doncs en els hubs intercontinentals gran part dels viatgers ni tan sols trepitgen la ciutat si no que utilitzen l'aeroport com a intercanviador. Per tant, l'afectació al model turístic es pot considerar relativa. Hi hauria altres polítiques, més enllà de l'ampliació de l'aeroport, que sí que serien substancials per modificar el model turístic del nostre país.

No obstant el que sí representa, de forma innegable, un hub internacional és una oportunitat d'atracció d'inversions, centres d'excel·lència empresarial, centres de recerca i desenvolupament, grans esdeveniments internacionals i congressos, la captació de talent necessari per fer la nostra economia més competitiva i sostenible i la creació de llocs de treball.

Per últim el Parc agrari és el rebost de la metròpolis i si volem tendir cap a la sobirania alimentària en favor de mitigar el canvi climàtic cal protegir-lo.

Per tot això, es proposa al Ple l'adopció dels acords següents:

Primer - Establir un espai de diàleg i treball en comú entre totes les administracions implicades, amb l'objectiu d'avançar amb consens en la millora de l'aeroport Barcelona-El Prat- Josep Tarradellas, de forma compatible amb la protecció del medi ambient i la convivència amb els veïns i les veïnes de la zona.

Segon - Minimitzar l'impacte acústic de les poblacions veïnes i exigir que els estudis assegurin en aquesta matèria el compliment estricte de la legalitat.

Tercer - Estudiar l'impacte mediambiental d'aquesta infraestructura per tal de mantenir la biodiversitat dels espais naturals del Delta del Llobregat, i fins i tot ampliar la superfície protegida actualment.

Quart - Instar a les administracions competents a la creació d'un pla de mobilitat sostenible per millorar la interconnexió de les grans infraestructures de Barcelona, Port, Aeroport i els vincles d'aquestes, d'una banda amb les grans estacions ferroviàries de la nostra capital i de l'altra, amb les infraestructures aeroportuàries de la resta de Catalunya."