



Ajuntament de Montgat

PLE ORDINARI DE L'AJUNTAMENT DE MONTGAT DE DATA 30 DE SETEMBRE DE 2021.

14.- MOCIÓ PRESENTADA PELS GRUPS MUNICIPALS DE MONTGAT EN COMÚ PODEM I ERC-AM, PER UN SISTEMA AEROPORTUARI A CATALUNYA QUE SUPERI LA PROPOSTA D'ALLARGAMENT DE LA TERCERA PISTA A L'AEROPORT DEL PRAT.-

El Delta del Llobregat és un territori de gran valor per al Baix Llobregat, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i per a Catalunya. Hi conviuen, en un delicat equilibri, infraestructures de transport, industrials, urbanes, i també agrícoles i naturals d'un alt valor i inclosos a la Xarxa Natura 2000, que protegeix ecosistemes i hàbitats. Aquest equilibri és fruit d'un ampli consens construït entre les administracions estatal, autonòmica i també, cal no oblidar-ho, municipals. Un equilibri que, l'any 1994, amb la signatura del Pla Delta per part de totes les administracions es van comprometre al desenvolupament simultani de múltiples projectes d'infraestructures al voltant del creixement del port i de l'aeroport.

Els espais naturals del delta són una xarxa d'espais protegits de 969,4 hectàrees que pertanyen a quatre municipis: el Prat de Llobregat, Viladecans, Gavà i Sant Boi de Llobregat. La notable diversitat i singularitat d'espècies de flora i fauna, i la proximitat a entorns urbanitzats dins l'àrea metropolitana de Barcelona atorga als espais naturals del delta del Llobregat una situació de clara excepcionalitat.

La importància cabdal d'aquest patrimoni de país esdevé encara més palesa en l'actual context d'emergència climàtica. Tot i les pressions antròpiques, el riu Llobregat, els maresmes, els canals d'irrigació, les basses, els espais agrícoles, la franja litoral i les pinedes conformen un mosaic territorial que alberga una gran riquesa biològica i és la tercera zona humida en importància de Catalunya.

A més dels Espais Naturals, el Delta allotja també el Parc Agrari del Baix Llobregat, tota una conquesta ciutadana. L'agricultura periurbana és clau per garantir la sobirania alimentària de Barcelona i de Catalunya, i ho serà encara més en un context d'augment de preu dels carburants i per tant del transport de mercaderies en el futur. En aquest sentit, el Parc Agrari suposa també una infraestructura agrícola clau per impulsar una alimentació més sostenible a les nostres ciutats.

Un dels paratges més verges del Delta del Llobregat i un dels que millor exemplifica el delicat equilibri del qual parlem és la Ricarda. Es tracta d'un espai insubstituïble i salvaguardat per diverses figures normatives catalanes, espanyoles i europees de protecció mediambiental. El seu estany, un antic braç del riu Llobregat, i el seu entorn allotgen un hàbitat únic de flora i fauna, que constitueixen un dels espais naturals més importants del Delta del Llobregat. Així mateix, l'activitat econòmica que es desenvolupa a la finca és una peça important per sostenir la ramaderia i l'agricultura del Parc Agrari. Finalment, la Ricarda acull la Casa Gomis, una obra fonamental de l'arquitectura racionalista a Catalunya que és indispensable per entendre l'evolució de les avantguardes artístiques i culturals a casa nostra durant el segle XX.

En l'àmbit internacional, l'acord de París va establir el compromís de reduir les emissions dels vols nacionals, i els acords a nivell europeu per establir un mercat europeu d'emissions de l'aviació (EU ETS) fixen un objectiu de reducció per les emissions dels vols europeus d'un -28 % per al 2035. Per tant, caldria una acció immediata per a la reducció de les emissions dels vols nacionals i europeus, i la forma més immediata i contundent per reduir-les és substituir aquells vols —que per distància i temps ho permeten— per alternatives ferroviàries.

D'altra banda, l'UE ha publicat el Green Deal i ha aprovat la Llei Europea sobre el Clima que estableix l'objectiu i compromís polític de la neutralitat al 2050, en línia amb els acords de París. La Llei Europea del Clima suposa un reforç del compromís polític, ja que té incidència sobre totes les polítiques de l'UE. En l'àmbit dels Estats, Espanya ha publicat l'Estratègia de Descarbonització que, en la mateixa línia del Green Deal i la Llei climàtica europea, preveu la neutralitat el 2050, amb objectius intermedis als anys 2030 i 2040. En el mateix document, es proposa la restauració i recuperació de 50.000 ha de zones humides per la seva funció de retenció de carboni i per la seva accentuada pèrdua recent.



Ajuntament de Montgat

En aquest sentit, cal recordar que encara no s'han desenvolupat mesures de compensació de l'anterior ampliació de l'Aeroport, contemplades a la DIA de 2002, com la creació d'un corredor ecològic entre el Remolar i la Ricarda, la participació en la gestió de la Pineda i aportació d'aigua de l'aeroport a la Ricarda. Aquest incompliment ambiental ha generat que des de 2012 organitzacions no governamentals (ONG) hagin presentat successives queixes a la Comissió Europea (CE) sobre les ampliacions de l'Aeroport de Barcelona–El Prat, així com la manca de plans de protecció i de gestió. De fet, Brussel·les va enviar el mes de febrer una carta d'emplaçament on s'inicia un procediment d'infracció contra Espanya haver protegit suficientment el Delta dels grans projectes d'infraestructures", com l'expansió de l'aeroport de Barcelona o el port marítim. Aquests incompliments poden acabar al Tribunal de Justícia Europeu de Luxemburg, si les respostes segueixen sense ser satisfactòries.

A principi de 2020 AENA va anunciar la intenció d'ampliar la tercera pista de l'aeroport del Prat, desfent el consens de l'acord del Pla Delta de l'any 94. Aquesta ampliació implicaria la destrucció del paratge de la Ricarda i l'obstrucció del corredor ecosistèmic dels espais naturals del Delta del Llobregat.

Segons AENA, aquesta ampliació suposaria un augment en l'activitat aeroportuària, passant de les 52.000.000 persones usuàries actuals per any a 75.000.000, fet que faria del tot insostenible el desenvolupament econòmic i social del territori en una època d'emergència climàtica, incrementant les emissions de CO2 i la contaminació que pateix l'Àrea Metropolitana, en una zona especialment castigada per la contaminació atmosfèrica. A banda, si la ciutat de Barcelona, abans de la pandèmia, ja era una ciutat amb externalitats negatives provocades pel sector turístic, aquesta proposta d'AENA generaria una massificació insostenible i un increment d'emissions de Gasos d'Efecte Hivernacle.

Malgrat que el sector aeronàutic s'ha afegit més tard als valors del canvi climàtic, en els darrers anys diversos aeroports europeus han començat a implementar mesures concretes, redactant plans de transformació de les seves infraestructures per a disminuir les seves emissions de carboni.

Però més enllà dels impactes ambientals irreversibles, la proposta d'AENA és un projecte continuista, que es fonamenta en les evolucions del sector en el passat. L'ampliació no tracta d'impulsar l'economia: és més especulació, més turisticació, més precarietat, més canvi climàtic. Per impulsar l'economia és més important tenir un sistema de transport amb condicions dins de Catalunya, és a dir tenir bones connexions ferroviàries, que no pas ampliar l'aeroport del Prat, que a hores d'ara ja és un gran aeroport europeu.

En tot cas, Europa té la darrera paraula sobre una l'ampliació que eliminarà una reserva natural i part de la Xarxa Natura 2000 i sembla molt poc probable que la UE aprovi una ampliació en plena transició energètica i fent tots els esforços per un canvi substancial en la mobilitat.

En un país que ja té un dèficit d'infraestructures enorme, té molt més sentit destinar els 1.700 milions que AENA quantifica les obres d'ampliació per l'ampliació a millorar la xarxa ferroviària, que ha de ser l'element central de la mobilitat del futur i afavorir la reindustrialització i l'activitat de serveis avançats. Perquè això passi, es necessiten altres polítiques i inversions que han de formar part del marc de debat. Cal que una inversió d'aquesta importància en l'aeroport serveixi per canviar el model productiu, no per persistir amb un model que ja sabem ha arribat al límit del que és viable.

Considerem que la proposta d'un sistema aeroportuari Barcelona-Girona-Reus es la solució a l'ampliació, una aposta estratègica per l'equitat territorial, i un nou sistema productiu basat en el finançament de la investigació, la formació i la innovació en el sector aeri. Aquesta proposta es basa en un aprofitament de les infraestructures aeroportuàries i en la connexió en alta velocitat entre les tres ciutats. Es proposa modular el trànsit aeri en funció del territori, amb una integració amb els trens d'alta velocitat. Actualment les connexions entre Girona–Barcelona i Tarragona–Barcelona tarden 38 i 35 minuts respectivament, un temps equiparable a altres ciutats com París, o Londres amb dos aeroports.



Ajuntament de Montgat

Estem a favor de la millora de l'Aeroport del Prat per a fer-lo més competitiu i adaptat a les necessitats del segle XXI, però no podem seguir amb les receptes del segle XX, de creixement sense límits de vols turístics i low cost.

Ja no es pot planificar sense considerar l'emergència climàtica i no considerar la major pèrdua de biodiversitat a escala planetària

Per tot plegat, davant d'aquests planejaments d'AENA, el grup d'En Comú Guanyem de Montgat i ERC Montgat proposa l'adopció de la següents acords:

ACORDS:

Primer.- Rebutjar enèrgicament la proposta d'ampliar la tercera pista de l'aeroport del Prat que destruiria la Ricarda, fet que suposaria un desastre natural, agrícola i patrimonial irreversible i la vulneració de les directives europees.

Segon.- Defensar la convivència de l'aeroport del Prat amb els nuclis urbans del seu entorn, tot advertint que qualsevol operativa de l'aeroport ha de tendir a minimitzar l'impacte acústic que pateixen les poblacions del Prat, Viladecans, Gavà i Castelldefels.

Tercer.- Constatar que l'aeroport del Prat és un dels principals emissors de gasos d'efecte hivernacle al Delta del Llobregat, de l'àrea metropolitana de Barcelona i de Catalunya i que, per tant, ha de ser un actor clau en la reducció d'aquestes emissions.

Quart.- Defensar que el futur de l'aeroport del Prat es dissenyi tenint en compte el model de mobilitat sostenible i s'adapti al model turístic sostenible i respectuós amb l'equilibri a les nostres ciutats.

Cinquè.- Instar Aena a abandonar unes polítiques desenvolupistes que no obeeixen ni a l'actual context d'emergència climàtica, ni al model de ciutat que perseguim per a Catalunya, ni s'ajusten a les normatives europees.

Sisè.- Dissenyar amb urgència un veritable sistema aeroportuari català, conjuntament amb Girona i Reus. En aquest sentit, exigim inversions en millores ferroviàries, que facilitin la connexió entre el Prat, Girona i Reus i entre aquestes infraestructures i Barcelona.

Setè.- Exigir al Govern de l'Estat que abandoni projectes sense viabilitat com l'allargament de la tercera pista i que treballi per desplegar aquest model aeroportuari català, fent les inversions necessàries i alhora aposti per un nou model més sostenible i de proximitat sustentat en els desplaçaments de mitja distància en el sistema de transport ferroviari.

Vuitè.- Exigir al govern de la Generalitat que es comprometi amb claredat amb la defensa de l'equilibri territorial al Delta del Llobregat i que treballi en el desenvolupament del sistema aeroportuari català, i descarti definitivament l'allargament de la tercera pista de l'aeroport del Prat.

Novè.- Reclamar a totes les administracions una major atenció a les necessitats dels Espais Naturals del Delta del Llobregat, que reforcin la seva gestió integral, i que divulguin el seu valor com un patrimoni de país a preservar per a les futures generacions i que s'executin les compensacions compromeses en el Pacte del Delta del 1994 i hores d'ara encara no realitzades.

Desè.- Reclamar la implicació de totes les administracions per promocionar el Parc Agrari del Baix Llobregat, donar suport a la pagesia que hi treballa i garantir la viabilitat de les seves explotacions com una forma d'avançar cap a la sobirania alimentària a les nostres ciutats.

Onzè.- Exigir al Govern de l'Estat el traspàs a la Generalitat de les competències de l'Aeroport de Barcelona-el Prat, del Port de Barcelona i del Consorci de la Zona Franca. Aquestes tres infraestructures són elements clau per impulsar una "governança metropolitana" que permeti competir globalment a l'àrea metropolitana de Barcelona.



Ajuntament de Montgat

Dotze.- Traslladar aquests acords al President del Govern de l'Estat, al consell de ministres, al President de la Generalitat i al govern, als grups parlamentaris del Congrés i del Parlament de Catalunya i també del Parlament europeu; al president i conseller delegat d'Aena i al seu consell d'administració; als ajuntaments de Barcelona, del Prat de Llobregat, de Viladecans, Sant Boi de Llobregat, Castelldefels i Gavà; al consorci dels Espais Naturals del delta i al Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat.”

Votació: estimada.

- Vots a favor 8 dels Regidors i Regidores dels grups municipals d'ERC-AM, MONTGAT EN COMÚ PODEM, MONTGAT GUANYA - MÉS INICIATIVA - COMPROMÍS.
- Vots en contra 4 dels Regidors i Regidores del grup municipal del PSC-CP i del Regidor no adscrit
- Abstencions 5 dels Regidors i Regidores dels grups municipals de JUNTS PER MONTGAT i SOM.