

MOCIÓ DE REBUIG A L'AMPLIACIÓ DE LA TERCERA PISTA DE L'AEROPORT DE BARCELONA - EL PRAT

Des de principis de 2020 l'ens aeroportuari estatal AENA ha recuperat amb força la proposta d'ampliació de la tercera pista de l'aeroport Barcelona – El Prat. Addueix l'increment constant de passatgers i el risc de col·lapse de la infraestructura. L'òrgan gestor dels aeroports adscrit al Ministeri de Foment aposta per allargar la plataforma esgarrapant un mínim de 500 metres de terrenys naturals a la Ricarda, espai natural protegit del Delta del Llobregat, ubicat al terme municipal del Prat de Llobregat. Alternativa que compta amb el rebuig unànim del Ple municipal del Prat, d'entitats ecologistes i més recentment del Parlament de Catalunya en una resolució aprovada aquest mateix mes de juliol a la Comissió de Territori.

La intenció d'ampliar la tercera pista de l'aeroport del Prat, incorporant la proposta en el Pla d'inversions del proper quinquenni de l'empresa; desfà el consens de l'acord signat al Pla Delta de l'any 94. I implicaria necessàriament la destrucció sense remei del paratge de la Ricarda i l'obstrucció el corredor ecosistèmic dels espais naturals del Delta del Llobregat. A més dels Espais Naturals, el Delta allotja també el Parc Agrari del Baix Llobregat, tota una conquesta ciutadana. El Parc Agrari és una infraestructura agrícola clau per impulsar una alimentació més sostenible a les nostres ciutats i per garantir la sobirania alimentària.

L'aeroport del Prat rep cada any més de 50 milions de passatgers i és uns dels aeroports amb més trànsit aeri de la península ibèrica, i del continent europeu. L'any 2019 ha marcat un nou rècord amb 52,6 milions de passatgers. AENA aposta per arribar als 70 milions de passatgers anuals i per això justifica la necessitat d'ampliar l'aeroport. Tanmateix, qualsevol pla de futur hauria de prioritzar l'escenari d'emergència climàtica en el que ens trobem, i que el mateix Ajuntament de Esplugues va declarar el setembre de 2019, així com la preservació de l'equilibri amb l'entorn mediambiental i agrícola en el qual està immers l'aeroport.

A més, aquesta proposta d'ampliació xoca amb l'actual context d'emergència climàtica, de reducció d'emissions de CO2 en un 55% per al 2030 que s'ha marcat la Unió Europea, de lluita contra el canvi climàtic i de necessitat d'avançar amb pas ferm en la transició ecològica, la descarbonització de l'economia, i la lluita contra la pèrdua de biodiversitat i d'espais naturals humits a la Mediterrània. La declaració d'impacte ambiental de l'aeroport de Barcelona - El Prat suma dues dècades, temps suficient per justificar una revisió que tingui en compte els compromisos de l'Acord de París contra el canvi climàtic, incorpori la reducció d'emissions del sector aeronàutic i els Objectius de Desenvolupament Sostenible (ODS) de l'Agenda 2030 de Nacions Unides. Sense anar més lluny, aquest 2020 un tribunal del Regne Unit ha declarat il·legal l'ampliació de l'aeroport de Heathrow per obviar l'Acord de París contra l'escalfament global. Un precedent internacional que marca el camí per frenar projectes similars que representin un alt nivell d'emissions de gasos contaminants.

La present moció no va en contra de l'evolució sostenible de l'aeroport de Barcelona - El Prat, sinó en contra que aquesta evolució es plantegi exclusivament per mitjà de l'ampliació de la tercera pista a costa de la pèrdua irreversible dels espais naturals protegits de la Ricarda i/o el Remolar de Viladecans. Existeixen diverses alternatives factibles per incrementar l'operativitat de l'aeroport de Barcelona - El Prat sense necessitat d'alterar i fer desaparèixer aquests dos espais naturals del Delta del Llobregat, d'una riquesa i valor incalculables, més encara en un entorn metropolità densament poblat i urbanitzat.

Cal una revisió del Pla Director Urbanístic de l'aeroport de Barcelona - El Prat, de manera consensuada entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments afectats. És una eina obsoleta que cal revisar per adequar-la a les necessitats i que s'ajusti als acords internacionals en matèria de reducció de gasos d'efecte hivernacle, els Acords de París, i l'agenda dels ODS 2030. Cal estudiar possibles alternatives i definir un espai aeroportuari català que integri la resta d'aeroports catalans (Reus, Girona, Alguaire), així com noves metodologies d'aproximació. Com cal apostar més decididament per la interconnexió ferroviària eficient entre els diversos aeroports catalans, de manera que Girona, Reus o Alguaire puguin tenir la seva pròpia especificitat dins del mapa aeroportuari català, inspirant-nos en el model londinenc on cadascun dels set aeroports actuals està orientat a un determinat trànsit aeri.

Davant la situació d'emergència climàtica que pateix el planeta, que persisteix i està entroncada amb l'emergència sanitària actual, sembla contraproduent ampliar infraestructures aeronàutiques basades en tecnologia que emeti CO₂, i molt més raonable limitar-les, treballar en alternatives que optimitzin les infraestructures ja existents perquè siguin més respectuoses amb el medi ambient i donin resposta a les demandes de la ciutadania i de les generacions futures. Tanmateix, cal treballar en alternatives de mobilitat i utilitzar mitjans de transport amb menys petjada ecològica, com el transport ferroviari viable en desplaçaments de menys de 1.000 quilòmetres.

És per tots aquests motius que proposem al Ple municipal de l'Ajuntament d'Esplugues l'adopció dels següents acords:

1. Declarar el rebuig de l'Ajuntament d'Esplugues de Llobregat a la proposta d'ampliació de la tercera pista de l'aeroport de Barcelona - El Prat que ha plantejat AENA, ja sigui cap al Remolar de Viladecans o cap a la Ricarda del Prat, i que comportaria la desaparició d'un habitat protegit, d'alt valor ambiental, social, i de biodiversitat. Fet que suposaria un desastre natural, agrícola i patrimonial sense paliatius i la vulneració de les directives europees.
2. Instar a les administracions competents, és a dir, Ministeri de Foment, AENA i Generalitat de Catalunya, entre d'altres, a iniciar l'abans possible:
 - A. Els estudis i treballs necessaris per consolidar un sistema aeroportuari català integrat, que doni resposta a la problemàtica actual de saturació de l'aeroport de Barcelona - El Prat, i tingui en compte els altres aeroports de Catalunya (Reus, Alguaire i Girona) i faciliti la connectivitat amb transport públic. Aquests estudis i treballs, a més, hauran d'incloure una valoració dels impactes que els projectes vinculats a l'aeroport de Barcelona - El Prat han provocat sobre el territori i no han estat compensats de manera adequada, per tal de poder implementar les mesures necessàries que compensin aquest impacte.

- B. Una revisió, de manera consensuada amb els ajuntaments de l'entorn i la Generalitat de Catalunya, del Pla Director Urbanístic de l'aeroport de Barcelona - El Prat, i adequar-lo al nou escenari definit per l'emergència climàtica, els compromisos internacionals i la protecció de l'entorn natural del Delta del Llobregat i la seva biodiversitat.
3. Reclamem també 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.
 4. Donar trasllat d'aquests acords al Ministeri de Foment, a AENA, al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a l'aeroport de Barcelona - El Prat, a la Diputació de Barcelona, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, al Consell Comarcal del Baix Llobregat, a l'Ajuntament de Barcelona, a l'Ajuntament del Prat de Llobregat, de Viladecans, a l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat, a l'Ajuntament de Gavà i a l'Ajuntament de Castelldefels, i al consorci dels Espais Naturals del delta i al Consorci del Parc Agrari del Baix Llobregat

Jordi Pérez Pineda

Portaveu Esplugues en Comú Podem