

ALBERT MASSANA I GRÀCIA, portaveu del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya a l'Ajuntament de Gavà, d'acord amb l'establert a l'article 73.3 del Reglament Orgànic Municipal, en base als següents

Antecedents

La proposta d'ampliació de l'aeroport de Barcelona-Prat de Llobregat ha generat una àmplia preocupació entre la ciutadania, especialment per motius ambientals relatius tant al soroll com a la contaminació de l'aire i la protecció dels espais naturals del Delta.

L'aeroport pot créixer, i pot fer-ho sense necessitat d'ampliar la tercera pista ni de canviar l'estatu quo actual aconseguit amb el consens de tot el territori, i que s'ha demostrat eficaç per arribar als 52 milions de passatgers de 2019 partint dels 25 milions de 2007.

En el seu moment, amb pistes segregades, es va xifrar un límit de màxim d'entre 82 i 84 operacions-hora. Ara es vol arribar a 90 – 92 operacions hora i s'hi vol arribar canviant l'operativa i allargant la tercera pista, passant a operar amb les pistes independents, cosa que duplica la contaminació sònica i atmosfèrica en les hores puntes i destrueix el territori. En aquest sentit, fem evident que l'aeroport de Heathrow, que opera amb dues pistes paral·leles i segregades, igual que el Prat actualment, realitza 90 operacions / hora, cosa que demostra que l'actual operativa es pot mantenir i ser eficaç.

D'altra banda, qüestionem l'argument que és necessari l'ampliar l'aeroport del Prat per estar més connectats, per seguir creixent o per atraure més inversions. El creixement *per se* no necessàriament és bo, si aquest està basat en turisme de baixa qualitat, per exemple.

La veritable ampliació és millorar la xarxa territorial aeroportuària de Catalunya, integrant els aeroports de Girona o Reus que, si es fan els enllaços d'alta velocitat pertinents a les estacions de Riudellots i Reus, com està previst, estaran només a 40 o 45 minuts en tren de Barcelona, igual que Heathrow de Londres. Aquesta seria una inversió més econòmica i ràpida i amb més futur, i podria fer que el sistema aeroportuari integrat s'aproximés als 100 milions de passatgers que amb els 55 del Prat són més dels 70 que vol AENA.

Com a exemple, les ciutats importants d'Europa compten amb més d'un aeroport, i tots els grans aeroports tenen limitacions: a Heathrow el límit és de 480.000 operacions per any. Al Prat estem a 330.000 operacions per any, i podem demostrar que mentre es millora la connexió Ferroviària amb Girona i Reus hi ha marge per absorbir el 10% de creixement previst (erròniament, perquè les dades indiquen un estancament) per als pròxims anys, mantenint l'operativa actual.

I si, l'aeroport ha de créixer, però en qualitat, evitant les llargues cues que cada estiu hi ha a duanes i controls, millorant la neteja, la seguretat, l'atenció a el passatger i, sobretot, en transparència, perquè no es pot pretendre anar ampliant l'aeroport sense escoltar i atendre les demandes del territori, atenent només a criteris purament econòmics en detriment de la qualitat de vida dels municipis de l'entorn.

La societat civil demana diàleg i, per parlar amb una veu única s'ha creat, per part de les diferents associacions de veïns del Baix Llobregat **l'observatori mediambiental** que aporta els informes tècnics solvents, realitzats per pilots i controladors aeris en actiu, i que està obert a plataformes de defensa amb totes les associacions i entitats ecologistes, comercials locals, gremis, federacions i qualssevol altra.

Resulta sorprenent que una alcaldessa que es reclama líder en polítiques mediambientals adherint-se als principis del Water Wise cities quan en realitat no en compleix cap, assumint la secretaria d'Estratègia i Clima del PSC, o participant en fòrums com la COP25 o la cimera catalana pel canvi climàtic, en realitat no faci res per evitar aquest greu atemptat contra el medi que representa ampliar l'aeroport.

Resulta també sorprenent que una alcaldessa que forma part del comitè executiu de l'Airport Regions Council, que treballa per defensar la qualitat de vida de les persones que habiten en els entorns aeroportuaris i garantir el creixement sostenible d'aquestes infraestructures, i es vanta també de ser líder en polítiques participatives, no hagi convocat des de fa anys el Consell Municipal de Medi Ambient, ni consultat les entitats afectades per parlar i consensuar la postura a adoptar davant l'ampliació de l'aeroport, ni tan sols en reunions d'alt nivell en què es reuneix amb responsables d'AENA, prohibint que hi assisteixin representants veïnals.

Tot plegat evidencia el frau d'una alcaldessa més interessada en la imatge que en les polítiques reals que diu que fa però que en realitat no fa.

Vist això,

FORMULO

Per a que sigui substanciada al Ple Municipal de desembre, la següent

Pregunta:

Per què es prohibeix la participació de tècnics de les entitats veïnals participar al Grup de Tècnic de Reducció del Soroll (GTTR) per poder estar al cas directament del que s'hi discuteix i decideix, o se'ls impedeix d'assistir a reunions amb els responsables d'AENA com la mantinguda el 27 de gener amb Maurici Lucena?



Gavà, 23 de gener de 2020

ALBERT MASSANA I GRÀCIA

Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Catalunya

A LA SRA. ALCALDESSA - PRESIDENTA DE L'AJUNTAMENT DE GAVÀ