



Núm. expedient:	2021/00016769Z
Origen:	Secretaria General

Maria Abarca Martínez, secretària general de l'Ajuntament de Gavà

CERTIFICO:

Que, pel Ple de l'Ajuntament en sessió Ordinària celebrada el dia 22 de juliol de 2021, entre d'altres, es va adoptar l'**ACORD** següent:

DECLARACIÓ POLÍTICA PRESENTADA PEL GRUP MUNICIPAL D'ERC SOBRE L'AMPLIACIÓ PROPOSADA PER AENA

Esquerra té com a eixos prioritaris de la legislatura la lluita contra el canvi climàtic i la protecció de la biodiversitat, així com l'equilibri territorial. Donar la llum verda a aquest projecte suposaria renunciar a una lluita i a un projecte elaborat durant dècades, i al nostre projecte republicà pel país. Pensem que seria una desautorització als posicionaments polítics defensats en les grans ciutats del delta i que ens han consolidat com a referents en la defensa d'un model alternatiu de territori. L'ampliació de l'aeroport que AENA planteja és un despropòsit que perjudica el Delta, on no hi cap ni un pam més de ciment. Igualment és inacceptable que el Pla Director d'AENA segueixi contemplant la possibilitat d'utilitzar pistes independents, amb l'evident perjudici per a la salut i el benestar del veïnat del Prat, Sant Boi, Viladecans, Gavà i sobretot Gavà Mar i Castelldefels, ocasionat per la contaminació ambiental, acústica i química. Cal assenyalar que AENA és un ens privatitzat i que, darrere aquest interès, hi ha el fons voltor Black Rock, que és un fons depredador que busca el màxim benefici amb la construcció de pisos i hotels als terrenys circumdants de l'aeroport, com una manera de fer un complex Eurovegas II. Per tant, l'ampliació de l'aeroport de Barcelona - El Prat en els termes plantejats és inacceptable.

D'altra banda, cal tenir en compte les conclusions de l'informe fet per l'AV Gavà Mar *COMPARATIVA ENTRE ELS AEROPORTS DE LONDRES-HEATHROW I BCN-PRAT*. (pàgines 4-6)

Els arguments són:

L'allargament afecta una zona protegida Natura 2000 i la UE s'hi oposarà. La tercera pista, tal com està, mesura 2660 m, i és suficient per a vols intercontinentals. Les compensacions que AENA proposa, a més de destruir la Ricarda, reduiran el Parc Agrari, també protegit. I com es pot creure que AENA complirà aquesta proposta si encara no ha complert els compromisos compensatoris establerts el 2004 amb motiu de la construcció de la tercera pista? AENA no té credibilitat i les seves propostes són paper mullat. Barcelona-Prat ja actua de fet com a *hub* intercontinental des de 1999, amb avions que van a Amèrica, Àsia, Oceania i Àfrica, amb vols servits per avions de tipus mitjà com *Boeing 777X* o *Airbus A321XLR*, usats per les companyies *Level*, *Norwegian*, *United Airlines*, *Asiana*. Aquests avions poden enlairar-se amb una pista de 2500 m, i fer el preceptiu gir al mar. A més,



tenen motors molt més eficients que minimitzen –en la mesura del possible– la contaminació. Les fitxes tècniques d'aquests aparells s'especifiquen a la plana 3 en forma d'annex. Per tant, allargar la pista en perjudici de l'estany de la Ricarda és innecessari. El que si és viable és la terminal satèl·lit que, en estar dins del camp de pistes, no perjudica el medi ambient.

Els grans avions, com l' *Airbus A380* o el *Jumbo 747*, que s'han deixat de fabricar per l'excessiva petjada carbònica que deixen, van operar a l'aeroport, fent servir la pista llarga existent, de 3108 metres. Els models que queden operen pocs dies a la setmana i, per tant, l'impacte sònic que provoquen és suportable.

És per tot això que, el grup municipal d'ERC a l'ajuntament de Gavà proposa que el ple municipal

ACORDI:

1. Donar suport al traspàs de la gestió de les infraestructures estratègiques del país a la Generalitat, el port, els aeroports i el consorci de la zona franca, que permeti gestionar-les des de la proximitat i el coneixement del territori.
2. Apostar per una gestió integrada dels tres aeroports d'AENA a Catalunya (Reus-Girona-Prat), discriminant els vols d'arribada a Catalunya en funció de si són finalistes o d'enllaç. Els vols –vinguin d'on vinguin– que tinguessin com a destí finalista Catalunya, serien adreçats a Girona o Reus. En aquest sentit, es podria modificar la denominació dels aeroports: Girona-Barcelona-Costa Brava; Reus-Barcelona-Costa Daurada. Els vols que portin passatgers amb destinacions intercontinentals, serien adreçats a Barcelona-Prat. Per tant, es potencia el lideratge de l'aeroport de Barcelona-Prat i es converteix en *hub* intercontinental, cosa per a la qual tenim capacitat, com es veu amb el fet que actualment tenim uns quants vols intercontinentals. Alhora es manté la petjada sònica a nivells actuals, i es preserva l'estany de la Ricarda, i l'ús dels aeroports de Reus i Tarragona reequilibra l'impacte sobre el territori.
3. Instar a fer una ferma política ambiental, amb una taxació que bonifiqui els aparells que minimitzen l'impacte ambiental a través d'una millor d'eficiència dels motors.
4. Afirmar que cal potenciar Girona i Reus com a receptors de mercaderies, habilitant espais logístics amb equipaments adients per rebre mercaderies 24 hores al dia en ambdós aeroports de forma que puguin arribar a qualsevol hora del dia, i ser distribuïdes més ràpidament que en l'actualitat. El gran pol logístic que es pretén desenvolupar a Barcelona-Prat, s'ha d'estendre als altres aeroports, sempre amb la dimensió adient per a cada cas.
5. Constatar que calen INVERSIONS INFRAESTRUCTURALS per enllaçar els aeroports de Girona i Reus amb la xarxa d'alta velocitat, fent una ESTACIÓ INTEGRADA A L'AEROPORT DE RIUDELLOTS que enllaçaria amb la branca principal de la xarxa d'alta velocitat directe a Barcelona i una ESTACIÓ INTEGRADA A L'AEROPORT DE REUS-TARRAGONA, d'enllaç amb la branca principal de la xarxa d'alta velocitat que passa per Perafort i va directa a Barcelona.
6. Constatar que calen INVERSIONS TECNOLÒGIQUES. L'aeroport del Prat té la capacitat de ser molt més eficient, i poden augmentar el nombre d'operacions/hora que fa, sense necessitat d'allargar la pista, permetent una operació similar a la de Heathrow, i que la resta d'aeroports del sistema puguin operar 24 hores, amb sistemes de guiatge



diürn i nocturn, sistemes de seguretat en el control de l'enlairament i l'aterratge i sistemes de gestió de dades massives que permetin discriminar els vols en funció de si el seu destí a Catalunya és finalista o és d'enllaç

7. No modificar en cap cas l'actual operativa de pistes segregades.
8. Comunicar aquest acord a l'autoritat aeroportuària AENA (bcninformacion@aena.es), i difondre-ho a la ciutadania local a través dels mitjans de comunicació locals.

Resultat votació: Rebutjada per majoria absoluta amb els vots en contra dels regidors/es del PSC, el vot favorable dels grups d'ERC i JUNTS, i l'abstenció de Cs i PODEMOS.

I, perquè consti, expedixo aquest certificat, amb el vistiplau del tinent d'alcalde de l'Àmbit de Nova Governança i Serveis Generals.

Gavà, a data de la signatura digital

Vist i plau