

comuns

El govern aposta per traslladar les aus de la Ricarda a un nou aiguamoll si s'amplia l'aeroport. El nou secretari de Transició Ecològica, Jordi Sargatal, aposta per crear una reserva allunyada de l'àrea dels avions en el cas que es decideixi ampliar la tercera pista

No té cap ni peus, ni voler augmentar fins als 70 milions anuals el nombre de passatgers que rep l'aeroport, ni pensar-se que l'únic inconvenient per fer-ho és moure ocells com si fossin mobles.

Quan parlem de l'ampliació de l'aeroport del Prat, del que estem parlant és de quin model de futur volem. Estem parlant de si volem continuar sent un país dependent del turisme -la qual cosa ens fa vulnerables-, o si volem ser un país amb un model productiu modern, verd i transformador.

És molt difícil d'explicar a molts catalans i catalanes que pateixen cada dia els retards de rodalies, que ara la prioritat del Govern sigui destinar una milionada a un aeroport que ja es troba entre els 10 principals aeroports europeus per col·lapsar encara més de turisme el nostre país.

Que a més va contra els criteris europeus perquè justament, el govern de Pere Aragonès va aprovar a final de juliol triplicar l'àrea de protecció d'ocells al delta del Llobregat. Una decisió presa després que la Comissió Europea enviés un requeriment a la Generalitat i a l'executiu espanyol perquè no havien compensat prou l'impacte d'anteriors ampliacions de l'aeroport i el port.

És incomprensible que el PSC estigui apadrinant una proposta que incompleix la llei de Canvi Climàtic que vam aprovar plegats al Congrés. I som clars en això: L'ampliació de l'aeroport no estarà en els propers pressupostos. En tot cas, el PSC sap que cap de les forces que vam formar part de la majoria de la investidura donem suport al seu projecte d'ampliació.

- **RESPOSTA GENÈRICA AEROPORT:**

Actualment a tot Europa les polítiques de mobilitat estan transicionant cap a un model més centrat en les connexions ferroviàries que en el transport aeri. Per aquest motiu, ja s'ha frenat l'expansió d'altres aeroports. D'altra banda, la proposta d'ampliació que s'ha posat sobre la taula, insisteix en un model centralista on tot el trànsit ha de passar per Barcelona, i fa inservibles els aeroports de Reus i Girona. Això també és el contrari del que es fa a tot Europa. Mentre a tot arreu s'està pensant en infraestructures de mobilitat en xarxa que faciliten la descentralització i l'aposta per l'equitat territorial, aquí s'abandonen infraestructures com l'aeroport de Girona o el de Reus. I a la vegada es vol ampliar l'aeroport del Prat, quin sentit té això? Per exemple, a Londres hi ha un

comuns

sistema amb varis aeroports, on Gatwick i Stansted estan a 50 i 60 quilòmetres del centre. Algo similar passa a París amb l'aeroport de Beauvais, que està a uns 80km del centre. Per tant, el que proposem nosaltres és anar en aquesta línia:

- Més trens i millor connexió entre Barcelona i Madrid que ens podrien estalviar vols innecessaris com els del pont aeri.
- Més inversió en la xarxa ferroviària que ens connecta amb Europa i acabar d'una vegada per totes infraestructures com la del Corredor Mediterrani que també ens ajudaria a evitar vols.
- Integrar i connectar els aeroports del Prat, Girona i Reus com ja passa a ciutats com Londres.
- Finalitzar les tasques de millora de l'aeroport que estan pendents i que no passen per l'ampliació.

Creiem que aquesta proposta és millor per l'economia, és millor per la ciutadania i va en la direcció d'Europa amb una transició ecològica justa i al servei dels catalans i les catalanes.

ALTRES APUNTS:

- L'ampliació de la tercera pista pot xocar amb els interessos del port de barcelona, que ja ha manifestat que l'aterratge i enlairament de grans avions en aquella zona obligaria a reduir les grues que es fan servir per moure els contenidors. La pregunta que això planteja és si preferim apostar pels turistes o per la indústria.
- S'està plantejant l'ampliació, pensant en vols transatlàntics de grans avions (per entendre's, de dos passadissos) però les últimes innovacions en aviació i de les pròpies companyies justament van en sentit contrari. S'estan promovent nous models d'avió que poden fer vols llargs però que són de fuselatge estret (d'un sol passadís). La qual cosa vol dir que Barcelona pot acabar aollint vols transoceànics sense necessitat d'ampliació de les pistes.
- L'acord d'investidura de PSC i Comuns a la Generalitat incloïa un estudi sobre la càrrega turística del nostre país (bàsicament, per comprovar que ja estem saturats com fins i tot diuen els gremis d'hotelers) i nosaltres creiem que el resultat d'aquest estudi hauria de condicionar qualsevol planificació d'infraestructures com la de l'aeroport.