



MOCIÓN PRESENTADA POR LOS GRUPOS MUNICIPALES MIXTO (PODEMOS), E IZQUIERDA UNIDA-EQUO-MÁS MADRID SOBRE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO ADOLFO SUAREZ-MADRID BARAJAS Y LA PLANIFICACIÓN DE UN TRANSPORTE PÚBLICO SOSTENIBLE

Da lectura a la moción la concejala Vanesa Millán Buitrago.

El pasado 28 de septiembre, se aprobó el Documento de Regulación Aeroportuaria para el periodo 2022-2026 (DORA II) que emana de la Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia.

En este documento, se incluyen los proyectos de ampliación de capacidad de diferentes aeropuertos, entre los que destaca la ampliación del Aeropuerto de Barcelona y el de Adolfo Suárez-Madrid Barajas, dentro de los cuales figura el Proyecto Ámbar que consiste en la ampliación de maniobras de entrada y salida del aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas y supone un aumento de la contaminación acústica, implicando además un incremento de las emisiones.

Según este documento, la inversión de Aena, para la ampliación de la T4 y la T4S del Aeropuerto, será de 129 millones de euros hasta finales de 2026, que se incluyen dentro de los 1.600 millones de euros anunciados por el Gobierno de España para las obras de ampliación que deben continuar hasta 2031 y unirán las terminales antiguas (1, 2 y 3) y se ampliarán anexando el aparcamiento próximo, fundamentalmente en el periodo 2027-2031.

Esta ampliación debe ser compatible con las políticas promulgadas desde la Unión Europea de lucha contra el cambio climático como el Pacto Verde Europeo, la Agenda 2030 o la Declaración de Emergencia Climática, que apelan a todos los agentes sociales, económicos y políticos, a diseñar políticas y marcos de acción adaptadas a las realidades locales.

Un reciente informe del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre Cambio Climático (IPCC) ha resultado demoledor: ningún lugar de la tierra está libre de las consecuencias de este problema medioambiental. Un cambio climático provocado por las actividades humanas, según el propio informe, y que además del calentamiento global, provoca fenómenos meteorológicos extremos como lluvias torrenciales o intensas sequías que ocasionan inundaciones e incendios y pérdidas de vidas humanas. Según el IPCC, sólo reduciendo las emisiones netas a cero en 2050 se podrían mantener las temperaturas cerca de 1,5 °C por encima de los niveles preindustriales. La COP26 del Clima de Glasgow deberá fijar objetivos mucho más estrictos en la gobernanza mundial, si no queremos llegar al colapso climático sin retorno.

Es necesario en este sentido cuestionar el supuesto incremento de capacidad y la necesidad de las obras, y la posibilidad de dirigir las inversiones a la mejora de un transporte más sostenible y utilizado por las personas que vivimos en la Comunidad de Madrid.



Según los datos previos al Coronavirus, Barajas registró 61,7 millones de viajeros en 2019 que, según las previsiones de la asociación internacional del transporte aéreo (IAT A, por sus siglas en inglés), no se recuperarán hasta 2025 o 2026. Además, el primer destino en 2019 fue el aeropuerto de Barcelona-El Prat, con 2,6 millones de viajeros, destacando que se trata de una ruta en clara regresión desde 2008 por la entrada en funcionamiento de los servicios de Alta Velocidad ferroviaria, reduciéndose a la mitad los viajeros del puente aéreo en ese periodo, y siendo previsible una mayor reducción en los próximos años por la reciente entrada de nuevos operadores ferroviarios en el corredor.

A la recuperación postergada para la mitad de esta década debemos unir que, según los datos de Aena, la capacidad operativa actual de Barajas es de 120 operaciones por hora. Con los datos de 2019, el aeropuerto de Madrid está lejos de llegar a ese límite: las cifras máximas mensuales históricas se produjeron en julio de 2019, con 108 operaciones horarias, contando con 6 meses en los que no se alcanzaron ni siquiera las 100. Se trata, por tanto, de máximos operativos solamente estacionales y reducidos a unos pocos días, que no impiden al aeropuerto continuar funcionando; y que con una adecuada gestión de tasas puede distribuir los vuelos a otros horarios.

Finalmente, si comparamos esta inversión con las acometidas para otros medios de transporte más sostenibles, vemos como la ampliación de Barajas supone el mismo montante que la mejora de infraestructuras (vías, señalización y estaciones) de toda la red de Cercanías del Estado en un año, el doble que la inversión en renovación de trenes que realiza Renfe.

Si el aeropuerto de Barajas alcanza el máximo de su capacidad tras la ampliación llegará a los 80 millones de pasajeros anuales, mientras que la red de Cercanías de Madrid movía antes de la pandemia más de 250 millones de viajeros al año y Metro de Madrid 677 millones, debiendo encaminarse las inversiones públicas a un objetivo de beneficio social para el mayor número de ciudadanos posible. De ahí la necesidad de coordinar las diferentes formas de transporte para garantizar el cumplimiento

Cabe mencionar también el impacto ambiental por la contaminación acústica, el riesgo de impacto con la avifauna, la precarización y explotación laboral, el aumento exponencial en las emisiones de CO2 y la pérdida de espacios agrarios y naturales, efectos que degradan nuestros espacios protegidos por la Red Natura en la región y que suponen también consecuencias para nuestra ciudadanía en Rivas y en municipios aledaños del Sureste.

Esta visión de movilidad promovida se sitúa en el extremo opuesto al modelo hacia el que necesitamos transitar en el contexto de emergencia climática en que nos encontramos, orientado a mejorar medios de transporte más sostenibles, más eficientes energéticamente y con menores emisiones, y en el que las inversiones prioricen las necesidades de desplazamiento del conjunto de la población.



Por todo ello, los grupos firmantes de esta moción proponemos al Pleno del Ayuntamiento de Rivas-Vaciamadrid la adopción de los siguientes acuerdos:

ACUERDOS

1. Instar al Gobierno de España a una moratoria en el proyecto de ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas en relación a un estudio de necesidad de su capacidad real.
2. Instar al Gobierno de España y al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a que en la evaluación ambiental estratégica del Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) participen los municipios afectados.
3. Instar al Gobierno de España a destinar los recursos previstos para la mejora de infraestructuras, ampliar la red de metro y/o tren de cercanías y fomentar el transporte público, estableciendo una mesa de trabajo coordinada a nivel estatal, autonómico y local en cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030.
4. Instar a la Comunidad de Madrid a la colaboración y coordinación con el gobierno y los municipios de la Comunidad de Madrid a la actualización del Plan estratégico de Movilidad Sostenible destinado a mejorar un transporte público sostenible.

Durante el debate, el grupo Socialista propone una modificación in voce que afecta a los puntos resolutivos del acuerdo 1 y 2. Aceptada la modificación por los grupos ponentes de la moción, el acuerdo que se somete a votación, es el siguiente:

ACUERDO

1. Instar al Gobierno de España a que, con ocasión del proyecto de ampliación del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas, se haga especial cumplimiento con las medidas y recomendaciones promulgadas desde la Unión Europea de lucha contra el cambio climático como el Pacto Verde Europeo, la Agenda 2030 o la Declaración de Emergencia Climática, que apelan a todos los agentes sociales, económicos y políticos, a diseñar políticas y marcos de acción adaptadas a las realidades locales.
2. Instar al Gobierno de España a que, con ocasión del proyecto de ampliación del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid Barajas, se fomenten políticas activas de empleo con la finalidad de que los puestos de trabajo a crear se basen en la estabilidad laboral, la correspondiente formación profesional y en condiciones salariales dignas, en consonancia con la reforma laboral que el Gobierno está impulsando.
3. Instar al Gobierno de España a destinar los recursos previstos para la mejora de infraestructuras, ampliar la red de metro y/o tren de cercanías y fomentar el transporte público, estableciendo una mesa de trabajo coordinada a nivel estatal, autonómico y local en cumplimiento de los objetivos de la Agenda 2030.



4. Instar a la Comunidad de Madrid a la colaboración y coordinación con el gobierno y los municipios de la Comunidad de Madrid a la actualización del Plan estratégico de Movilidad Sostenible destinado a mejorar un transporte público sostenible

La moción es aprobada por 14 votos a favor emitidos por Pedro del Cura Sánchez, Aída Castillejo Parrilla, José Luis Alfaro González, Yasmín Manji Carro, Manuela Refolio Bonito, Carmen Rebollo Álvarez, Mónica Carazo Gómez, Pilar Gabina Alonso García, Juan Manuel Callejas González de Mendoza, María Luisa Pérez González, Alberto Cabeza Saco, María Elena Muñoz Echeverría, Luis Gabriel Altares del Cabo y Vanesa Millán Buitrago, 8 votos en contra de Luis Mas Gutiérrez, Roberto de la Hoz Segura, Jorge Badorrey Cuesta, Janette Novo Castillo, Francisco José Gallardo López, Antonio González Sanz, María de los Ángeles Guardiola Neira y Bernardo González Ramos, ninguna abstención.