



A LA MESA DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

19 de febrer del 2020



PSIB
PSOE



Iniciativa presentada per

Els/Les diputats/des :

Grup parlamentari : **GRUP PARLAMENTARI MÉS PER MALLORCA**
Autor/a de la iniciativa : **Josep FERRÀ I TERRASSA**
Càrrec de l'autor/a : **DIPUTAT**

Grup parlamentari : **GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTA**
Autor/a de la iniciativa : **Damià BORRÀS I BARBER**
Càrrec de l'autor/a : **DIPUTAT**

Grup parlamentari : **GRUP PARLAMENTARI UNIDAS PODEMOS**
Autor/a de la iniciativa : **Pablo Jesús JIMÉNEZ I FERNÁNDEZ**
Càrrec de l'autor/a : **DIPUTAT**

Assabentament per part del/s portaveu/s :

PORTAVEU: **Miquel ENSENYAT I RIUTORT (PORTAVEU TITULAR del GRUP PARLAMENTARI MÉS PER MALLORCA)**

PORTAVEU: **Silvia CANO I JUAN (PORTAVEU TITULAR del GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTA)**

PORTAVEU: **Alejandro LÓPEZ I SORIA (PORTAVEU TITULAR del GRUP PARLAMENTARI UNIDAS PODEMOS)**

Organ de debat: **PLE DEL PARLAMENT**

Tipus d'iniciativa : **PROPOSICIÓ NO DE LLEI**

Regulació : Articles 181 i següents del Reglament del Parlament de les Illes Balears

Tramitació pel procediment **d'urgència** .

Motivació del procediment d'urgència: Degut a l'exposició pública dels projectes d'ampliació de l'Aeroport de Son Sant Joan, els recents aconeteixements i anuncis de reformulació dels projectes per part d'AENA.

Títol de la iniciativa :

Rebuig a l'ampliació de l'Aeroport de Son Sant Joan

Contingut de la iniciativa :

Actualment, tot un seguit de projectes d'obra a l'Aeroport de Son San Joan, estan en tràmit ambiental davant la Comissió de Medi Ambient de les Illes Balears (CMAIB). Aquests projectes estan previstos en el DORA (Document de Regulació Aeroportuària DORA 2017-2021 aprovat pel Consell de Ministres) i que estan en el marc del Pla Director de l'Aeroport de Palma.

Durant les darreres setmanes ha sortit a la llum que aquestes obres estan en licitació des de fa mesos, quan encara, a dia d'avui (en el moment de redacció de la present iniciativa) i des del

passat 20 de gener de 2020, l' informe d' impacte ambiental està en exposició pública. Un fet que lamentam perquè, malgrat sigui un fet previst a la llei de contractació, com a mínim, impliquen una falta de coordinació i de consideració per a les Illes per part d' un entitat empresarial que, encara avui, malgrat la privatització duta a terme pel govern de Mariana Rajoy, compta amb una participació pública majoritària (51%). Aquestes obres estan generant una resposta civil i institucional, i l' obscurantisme d' AENA no contribueix a que la societat i la ciutadania puguin articular una exposició argumental adequada quan les obres ja estan en licitació i, a l' hora, en exposició pública pel preceptiu informe ambiental. Sent AENA una empresa amb una participació pública majoritària hauria de ser coherent amb les polítiques públiques que s' impulsen des de les institucions com pugui ser la declaració d' emergència climàtica, i no atendre sols a criteris estratègics de l' empresa que puguin ser aliens a la resta d' administracions públiques, especialment les encaminades a un consum del territori o les d' ampliació de les zones comercials

La societat civil mobilitzada de Mallorca, representada entre d' altres per les entitats ecologistes i els sindicats, ja ha manifestat el seu rebuig a aquesta obra innecessària, desproporcionada i no ajustada a les necessitats de l' illa, la seva economia i el benestar dels que hi vivim.

La suma de les obres actuals – obres adjudicades i d' altres pendents d' informe ambiental – té un cost de 260 milions d' euros. Una pressupost d' obra que exclou, una vegada més, mesures de compensació per les zones afectades per l' Aeroport, especialment el Pla de Sant Jordi. Aquestes obres - la majoria qüestionades en conjunt o parcialment per les diferents entitats i plataformes ecologistes, partits polítics i el propi Govern de les Illes Balears- impliquen una inversió en infraestructures a les Illes que no és prioritària, ni tan sols reclamada per cap agent social. Amb aquesta xifra es podrien fer, per exemple, inversions tan importants i urgents com la depuradora de Palma, el Tren de Llevant, mesures compensatòries al Pla de Sant Jordi (protecció de zones humides, entorn naturalitzat, integració paisatgística de les instal·lacions, reducció de renous i altres molèsties als veïns, etc.) i encara quedarien fons disponibles per altres projectes de mobilitat o del cicle de l' aigua: abastiment, sanejament i depuració. Un altre exemple seria invertir en el Tramvia de Palma i en mesures compensatòries, totes elles infraestructures molt prioritàries per a les Illes i reclamades per diferents institucions i la ciutadania.

AENA, com a empresa de titularitat majoritàriament pública, i el govern de l' Estat Espanyol no poden seguir girant l' esquena a les Illes ni a la declaració d' emergència climàtica, i han d' implicar-se directament en el canvi cap a un model de mobilitat sostenible. Enlloc d' apostar per l' ampliació d' aparcament, AENA podria estudiar participar la creació d' un tramvia que arribi a l' aeroport així com col·laborar amb els operadors de transport públic de Mallorca -el TIB i l' EMT- per fer més accessibles les instal·lacions al marge del vehicle privat.

Diferents institucions de les Illes han declarat la situació d' emergència climàtica. A l' hora l' Estat Espanyol i la Unió Europea estan valorant distintes mesures per tal de reduir el número de vols existents a causa de la contaminació que generen i així reduir la seva petjada ecològica. Aquesta nou escenari planteja en el mitjà termini mesures de decreixement, per tant, entenem que aquesta declaració és incompatible amb els projectes de l' aeroport i la intenció d' atreure més turistes, especialment durant la temporada alta.

La llei 10/2019 de canvi climàtic i transició energètica de les Illes Balears també estableix que “ s' han d' impulsar mesures de col·laboració amb les autoritats estatals per aconseguir la reducció d' emissions i la reducció de la vulnerabilitat al canvi climàtic en l' àmbit del transport marítim i el transport aeri” i menciona explícitament “ la definició de plans de sostenibilitat en matèria d' emissions lligades al transport aeri” .

Ara que la nostra comunitat està fent passos en la direcció correcta, com la iniciativa de l' impost de turisme sostenible, la Llei de Canvi Climàtic i de Transició Energètica o la Llei de Residus, la principal infraestructura d' aquesta terra no pot caminar en solitari en la direcció contrària. De fet, l' Estatut d' Autonomia ja apunta que tota persona té el “ dret a gaudir d' una vida i un medi ambient segur i sa” i exigeix a les administracions competents “ impulsar un model de desenvolupament

equitatiu, territorialment equilibrat i sostenible” (article 23.1). És especialment significatiu, a més, la part del redactat que diu que “ la comunitat autònoma ha de cooperar amb les instàncies nacionals i internacionals en l’ avaluació i en les iniciatives relacionades amb el medi ambient i el clima” (article 23.2).”

Les Illes som, també, un territori limitat i l'aeroport és la principal porta d'entrada a les illes. Els darrers anys hem regulat el lloguer turístic i ara s' està plantejant regular l' arribada creuers. L'activitat aèria no en pot ser una excepció per impulsar un model responsable socialment i ambientalment. En aquesta línia és imprescindible un estudi de càrrega per a les Illes Balears y hauria de ser l' Estat (AENA) qui l' hauria de dur a terme ja que és qui té, encara avui, la gestió de les nostres portes d' entrada.

L' actual PDS (pla director sectorial) de l' Aeroport de Son Sant Joan és del 2001, sense avaluacions d' impacte ambiental. S' hauria de plantejar fer un nou pla director que s' ajusti a les necessitats de mobilitat dels residents insulars i consideri els impactes a l' entorn. És evident que el context social, ambiental i econòmic ha canviat radicalment. Per això, consideram que, tot i la vigència legal, és necessària una nova avaluació ambiental per desenvolupar els projectes.

A més, més enllà de la qüestió climàtica, cal recordar que l' aeroport de Palma genera uns beneficis anuals de més de 200 milions d' euros, mentre que la reinversió és pràcticament nul·la i, quan es preveu, es fa sense pensar en les necessitats reals de l' illa i sense escoltar la seva ciutadania i institucions pròpies, tot això ens porta, una vegada més, a veure la necessitat de la cogestió dels aeroports de les Illes. En aquest sentit són moltes les veus que aposten per la descentralització i individualització del sistema de gestió aeroportuària: així es podrien desenvolupar estratègies aeroportuàries pròpies més adients a les necessitats i particularitats de cada aeroport i realitat insular. Un model de cogestió on el Govern i els agents socials i econòmics de les Illes Balears haurien de participar en els òrgans de gestió aeroportuària. Les decisions operatives, la planificació, les inversions, la política tarifària i les decisions comercials tenen una incidència clau en la nostra economia.

Que AENA i l' Estat assumíssin aquests tipus de reptes seria molt més adequat per a les Illes, per a les demandes majoritàries de la seva gent i de les seves institucions i per a l' interès del planeta que no l' ampliació innecessària de l' aeroport en un territori limitat i amenaçat per la saturació, la sobreexplotació turística i el canvi climàtic.

Per la qual cosa, i a la vista de l'exposat, els Grups Parlamentaris MÉS PER MALLORCA, PSIB-PSOE i Unides Podem presenta la següent PROPOSICIÓ NO DE LLEI:

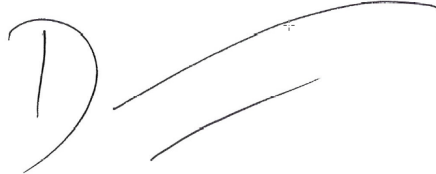
- 1.- El Parlament de les Illes Balears rebutja l' ampliació de l' aeroport de Son Sant Joan i les obres de reordenació encaminades a un increment de la capacitat actual.
- 2.- El Parlament de les Illes Balears reclama a AENA més responsabilitat amb l' entorn econòmic, humà i natural en què opera.
- 3.- El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de l' Estat Espanyol a impulsar, amb AENA i la participació de les institucions de les Illes, un nou Pla Director Sectorial per l' Aeroport de Son Sant Joan, adequat a la realitat actual.
- 4.- El Parlament de les Illes Balears reclama al Govern de l' Estat Espanyol la cogestió aeroportuària per part de les autoritats de les Illes Balears a fi de poder influir en la regulació dels fluxos turístics, entre d' altres.
- 5.- El Parlament de les Illes Balears considera que és imprescindible i prioritari un estudi de capacitat de càrrega de les Illes Balears al ser un territori insular - i per tant molt vulnerable - i disposar d' uns recursos i infraestructures limitades. És per això que es reclama a AENA que elabori aquest estudi de forma prioritària abans de seguir amb projectes d' obra.

6.- Vist l' anunci, per part del Director de l' Aeroport de Son Sant Joan (AENA), de reformular el projecte d' ampliació, s' insta a AENA a obrir un espai de diàleg amb les institucions i entitats de les Illes Balears afectades per aquestes obres, entre d' elles el Parlament de les Illes Balears.

7.- El Parlament de les Illes Balears insta a AENA a millorar, conjuntament amb els sindicats, les condicions laborals dels empleats que presten els seus serveis a les instal·lacions dels aeroports de les Illes Balears.



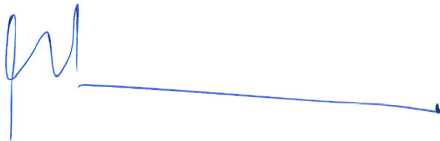
Josep FERRÀ I TERRASSA
Assabentament grup,



Damià BORRÀS I BARBER
Assabentament grup,



Pablo Jesús JIMÉNEZ I
FERNÁNDEZ
Assabentament grup,



Miquel ENSENYAT I RIUTORT



Silvia CANO I JUAN



Alejandro LÓPEZ I SORIA