



ASAMBLEA DE MADRID
GRUPO PARLAMENTARIO
UNIDAS PODEMOS

A LA MESA DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Alejandra Jacinto Uranga, diputada del Grupo Parlamentario Unidas Podemos, al amparo de lo dispuesto en el **artículo 205** y concordantes del Reglamento de la Cámara, presenta la PROPOSICIÓN NO DE LEY que se acompaña, para su debate ante el Pleno de la Asamblea.

Madrid, 10 de noviembre de 2021

LA PORTAVOZ ADJUNTA



Fdo. Alejandra Jacinto Uranga

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 28 de septiembre, el Consejo de Ministros 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.

Según este documento, la inversión de Aena, para la ampliación de la T4 y la T4S del Aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid-Barajas, 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 que unirán las terminales antiguas (1, 2 y 3) y se ampliarán anexando el aparcamiento próximo, que deberán concentrarse fundamentalmente en el periodo 2027-2031.

Esta inversión choca frontalmente con el contexto actual de lucha contra el cambio climático y reducción de emisiones, promocionando un modo de transporte tan contaminante, en términos de gases de efecto invernadero. Resulta totalmente contradictorio con la Declaración de Emergencia Climática aprobada a nivel estatal, con el Pacto Verde Europeo o con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, quién apela 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 del Cambio Climático. 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.

Pero también es una obligación cuestionarnos el supuesto incremento de capacidad y la necesidad de las obras, y si esas inversiones deberían ir a medios sostenibles, más utilizados por las personas que vivimos en la Comunidad de Madrid. Según los datos pre-COVID19, Barajas registró 61,7 millones de viajeros en 2019 que, según las previsiones de la asociación internacional del transporte aéreo (IATA, 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 esta 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 operaciones horarias. Se tratan, por tanto, de máximos operativos solamente estacionales y reducidos a unos días, que no impiden al aeropuerto continuar funcionando y que con una adecuada gestión de tasas puede distribuir los vuelos a otros horarios.

También, cabe destacar que Aena cuenta con un 51% de capital público estatal y un 49% privado en manos de varios fondos de inversión extranjeros, a quienes fue privatizando durante la etapa de gobierno de Mariano Rajoy. Esta estructura de capital, coloca los beneficios de la empresa, por encima de los beneficios de nuestra ciudadanía, sin responder a sus necesidades.

Desde otras administraciones públicas, como parlamentos autonómicos y municipios en Catalunya y Baleares, se han posicionado claramente oponiéndose a las ampliaciones de los aeropuertos de Barcelona-El Prat y de Palma de Mallorca, reclamando inversiones para otras formas de movilidad. Desde los poderes públicos tenemos la responsabilidad de atender las necesidades, expresadas desde muchas asociaciones que se han opuesto a este proyecto de ampliación de Barajas.

Finalmente, comparando 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 la infraestructura (vías, señalización y estaciones) de la red de Cercanías del conjunto del Estado en un año, o el doble que la inversión en renovación de trenes que realiza Renfe. Y cabe destacar los esfuerzos del Gobierno con 2.916 millones de Euros procedentes de los fondos europeos a crear zonas de bajas emisiones en las ciudades de más de 50.000 habitantes. Si el aeropuerto de Barajas alcanza el máximo de su capacidad tras la ampliación, éste 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 anuales y Metro de Madrid 677 millones, debiendo encaminarse las inversiones pública a un objetivo de beneficio social para el mayor número de ciudadanos posible.

Por todo ello se propone al pleno de la Asamblea de Madrid la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

La Asamblea de Madrid insta al Gobierno de la Comunidad de Madrid a que inste al Gobierno de España a:

1. Suspender los proyectos de ampliación del aeropuerto Adolfo Suárez-Madrid-Barajas, evitando así el aumento de emisiones que inevitablemente están asociadas a esta actuación y al incremento de su capacidad operativa.
2. Revisar el Documento de Regulación Aeroportuaria (DORA) con el acuerdo de las instituciones autonómica y municipales de la Comunidad de Madrid, sometiendo el proyecto a evaluación ambiental estratégica.
3. Destinar los recursos presupuestados para las actuaciones de ampliación de puertos y aeropuertos del Estado a la movilidad sostenible, concretamente la relacionada con el ferrocarril de cercanías, convencional de media y larga distancia y transporte público urbano e interurbano.