



A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Mixto, a instancia del diputado, Albert Botran i Pahissa, de CUP - PR, al amparo de lo establecido en el vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN URGENTE** relativa a infraestructuras, aumento de las emisiones y lucha contra el calentamiento global en los Països Catalans.

Congreso de los Diputados, 11 de noviembre de 2021

Albert Botran i Pahissa
Diputado CUP-PR

Portavoz G.P. Mixto

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La declaración de emergencia climática fue una de las primeras medidas del actual Gobierno español, en enero del 2020. Venía precedida de la declaración de emergencia climática que hicieron los Gobiernos de Catalunya, en mayo del 2019; del País Valenciano, en septiembre de aquel año; y de las Islas, en noviembre.

Recuperado ya el ritmo de crecimiento pre pandemia, se confirma que pese a declaraciones y cimeras, vamos derechos hacia el abismo: ya ha aumentado en 1,2° la temperatura desde la Revolución Industrial y, con el actual ritmo de emisiones, en 2030 el aumento ya será de 1,5°. Eso nos lleva a crisis profundas en la agricultura, por las sequías; crisis en la biodiversidad; y crisis humanitarias provocadas por el aumento del nivel del mar y por catástrofes naturales como las que ya estamos viviendo: inundaciones y grandes incendios como los que este verano se azotaron a Italia, a Grecia y a la Cabilia argelina, territorios todos ellos mediterráneos.

Para evitar este aumento del calentamiento global, los países de la Unión Europea y los EEUU deberían reducir un 65% sus emisiones antes de 2030 (un 59% es la cifra media global que da el IPCC, en nuestro caso asciende a 65%). Este 65% es una cifra muy por debajo de lo que establece la recién aprobada Ley de Cambio Climático: un 23%. Habrá que darle la razón a Greta Thunberg cuando se refiere a las cumbres y las declaraciones de los mandatarios como “blablabla” puesto que después los Estados, cuando toman decisiones soberanas, no hacen nada para reducir drásticamente las emisiones, único camino para mitigar el calentamiento global. Que la Ley española de Cambio Climático se limitase a un 23% de reducción de las emisiones, pese a la declaración por parte del mismo Gobierno de la emergencia climática, es un buen ejemplo de este “blablabla”.

El transporte debe ser el primer ámbito en reducir emisiones. Los combustibles fósiles se seguirán utilizando, bien para tareas que son imposibles de electrificar, bien para la propia fabricación industrial de los generadores de energías renovables hasta completar la transición. Pero el transporte sí que puede y debe transformarse radicalmente desde este mismo momento.

Por eso es irresponsable, por parte de cualquier gobierno, seguir manteniendo el horizonte de que se puede aumentar el tráfico de mercancías y personas. En los últimos 150 años hemos vivido la era del petróleo abundante y barato. Y ahora ya no será ni abundante ni barato y esto es un cambio civilizatorio. Sin embargo, en el Estado español seguimos ampliando infraestructuras para el transporte como si no fuera con nosotros: puertos más grandes, aeropuertos más grandes y más autopistas.

Ni por las emisiones que causan el calentamiento global; ni por el propio límite físico de unos recursos que se agotan. Por ambos motivos no podemos seguir pensando que aumentará el tráfico de mercancías y personas.

Es necesario remarcar que también disminuirán los desplazamientos de personas, no tan solo de mercancías, para recordar que el turismo masivo será imposible que siga reportando los ingresos que ha ido aportando hasta día de hoy. El turismo que, además de las emisiones que implica, es una actividad muy contaminante también desde el punto de vista del consumo energético y de la generación de residuos. Urge el cambio de modelo económico en territorios como Catalunya, País Valenciano y muy especialmente las Islas, dónde representa más de un tercio del PIB.

Consecuentemente, no tiene sentido seguir planeando infraestructuras pensadas para el aumento del tránsito de mercancías y personas. Infraestructuras que forman parte del modelo desarrollista, basado en un absurdo propio de la ideología capitalista, el del crecimiento infinito, que no atiende a los límites físicos del planeta. Y que están promovidas por sectores empresariales, con intereses privados que nada tienen que ver con el interés general, que pasa por la reducción de las emisiones y el cambio de modelo económico.

La ampliación del aeropuerto de Barcelona ha sido defendida entusiásticamente por los sectores empresariales agrupados en Fomento del Trabajo y en el Círculo de Economía. AENA presentó el proyecto que tiene por objetivo pasar de 53 millones de pasajeros a 70 lo que se calcula que significa un aumento del 33% de las emisiones. Absolutamente incompatible con la declaración de la emergencia climática.

El problema no son tan solo las emisiones. También es la laguna de La Ricarda, que quedaría destruida, afectando la biodiversidad. Y aún más allá: el problema es el modelo económico, seguir con un crecimiento insostenible del turismo, sinónimo de contaminación y de precariedad laboral.

Un modelo turístico que todavía es más acentuado en Mallorca y que es la causa de querer ampliar el aeropuerto de Palma. Se busca alcanzar los 33.800.000 pasajeros en 2025. Eso es, 4 millones de personas más que en 2019. 33,8 millones de pasajeros en una isla que no llega al millón de habitantes. En el propio informe de AENA se preveía un aumento de las emisiones de un 15%.

En el caso del puerto de Valencia se prevé una ampliación de la zona de contenedores. La principal interesada es la naviera MSC, que quiere dejar de realquilar el terreno de carga y descarga a otras operadoras. A efectos de dinero público implica unos 300 millones solo para la ampliación de la plataforma, pero las

obras para aumentar los accesos dispararán la inversión. La Comissió Ciutat-Port la calcula en 3000 M€.

La ampliación implica el desplazamiento de la terminal de cruceros a unos terrenos propiedad del empresario Vicente Boluda, que formaba parte de la Autoridad Portuaria. El proceso está enjuiciado y se investiga un trato de favor. Nuevamente la mezcla de dinero público con intereses privados, una constante en la expansión de las grandes infraestructuras.

Respecto a las emisiones nos surge también una enorme contradicción: se prevé duplicar el tránsito por carretera, de 6.000 camiones diarios a 12.000. ¿Cómo es compatible eso con la reducción de emisiones?

En la misma zona portuaria de Valencia está planificada una ZAL (Zona de Actividades Logísticas) en unos terrenos que fueron expropiados por vía de urgencia hace más de veinte años pero que siguen desocupados. Estos terrenos, propiedad del Estado, podrían usarse para una infraestructura verde clave tal como la conectividad entre los dos grandes activos de la ciudad de València, el Jardí del Túria y el Parque Natural de l'Albufera.

Finalmente también vemos que se prevé ampliar infraestructuras de transporte por carretera. La B-40, el llamado Quart Cinturó en el área metropolitana de Barcelona y que atraviesa la comarca del Vallès. En el proyecto de presupuestos españoles para el 2022 se prevén dos partidas para proseguir con esta obra. Seguir aumentando los kilómetros de asfalto obedece a la idea, insostenible científicamente, de que el tránsito en carreteras será el mismo después de la transición energética, puesto que todos los vehículos de gasolina y gasóleo serán sustituidos por los eléctricos. Un cambio imposible principalmente por la escasez de materiales con los que fabricar estos vehículos eléctricos, entre otras muchas razones.

La ampliación de estas infraestructuras es, pues, absolutamente incompatible con los compromisos de reducción de emisiones. Las autoridades españolas, a la vez que declaran la emergencia climática, siguen pensando en términos de crecimiento ilimitado del transporte, un planteamiento absurdo. Son infraestructuras que solo obedecen a intereses de parte, de la parte empresarial concretamente, no a ningún hipotético interés general. Y que sin embargo implican una gran absorción de dinero público que podría destinarse a otras inversiones, estas sí, verdaderamente necesarias y coherentes con la crisis climática, tales como la expansión del ferrocarril; una la red de autobuses para el transporte colectivo a precios accesibles; el aumento de los corredores naturales para preservar la biodiversidad; y el crecimiento de la agroecología para avanzar en soberanía alimentaria.

MOCIÓN

1. Traspasar la titularidad de todos los aeropuertos y de todos los puertos de Catalunya, País Valenciano e Islas Baleares a los respectivos Gobiernos autonómicos.
2. Desistir del proyecto actual de ampliación Norte del Puerto de València.
3. Renunciar a la construcción de una nueva terminal de cruceros junto a los poblados marítimos de València.
4. Renunciar a los planes y proyectos de ampliación de infraestructuras de transporte terrestre asociadas a la ampliación del puerto de València tales como la duplicación de carriles de la A-7, de la V-30 o la de la V-31. En particular, renunciar a construir el acceso norte al puerto.
5. Paralizar y desistir del proyecto de la ZAL (Zona de Actividades Logísticas) en la zona de La Punta, València.
6. Renunciar a la ampliación del aeropuerto de Barcelona-El Prat, en especial la ampliación de la tercera pista pero también cualquier obra encaminada a un incremento de su capacidad actual.
7. Renunciar a la ampliación del aeropuerto de Palma-Son Sant Joan y a las obras de reordenación encaminadas a un incremento de su capacidad actual.
8. Renunciar al alargamiento de la B-40. En concreto, a la obra del tramo Olesa de Montserrat - Viladecavalls y al estudio informativo del tramo Terrassa - Granollers, ambos incluidos en el proyecto de presupuestos de 2022.