

# Front a l' Europa del capital, justícia eco social

## PER UN TRANSPORT SOCIAL QUE REFREDI EL PLANETA

### Manifest de les entitats ecologistes, estatals i de les Illes en motiu de la Cimera de Ministres de la UE que avui es celebra a Barcelona.

**El transport és el sector econòmic** de les Illes Balears, de l'estat espanyol i de la UE **que més energia consumeix** i que **contribueix** en major mesura al **canvi climàtic**. Segons l' Agència Europea del Medi Ambient és l'únic sector econòmic important europeu en el qual les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) han augmentat en els últims 30 anys.

A l' estat espanyol , durant el 2021 les emissions del GEH del transport van ser d'un 29'6% del total, d'un 25% a la UE , i a les Illes Balears el transport genera un 62% de les emissions de CO2, i el 25% es degut en el transport per carretera.

Aeroports, autovies ,carreteres, i ports són generadors d'una important contaminació atmosfèrica que provoca **a la UE cada any la mort** de més de **400.000 persones** de forma prematura, però també són generadors de sinistralitat, renous , ocupació i destrucció del territori.

El transport de persones i mercaderies és el mitjà que utilitzem per a accedir a béns i serveis. **El disseny actual** de la mobilitat no **respon** a les necessitats de les persones ni del planeta , sinó als **interessos econòmics** de les empreses constructores, energètiques i financeres. A més, **la política d'infraestructures de l'Estat Espanyol**, ha estat **orientada cap a la construcció de noves infraestructures** com única resposta a la gestió de la mobilitat i transport, omplint així les butxaques de les grans empreses i incentivant els desplaçaments individuals de la ciutadania. Només l'aviació provoca [pèrdues milionàries](#) a España en excepció de l'impost aèri del carburant, deixant de facturar 4.610 milions €.

La UE, malgrat la seva retòrica verda, ha encoratjat un transport clarament insostenible, amb **apostes clares pels mitjans més contaminants i impactants**. Així des de la UE, des de l'Estat Espanyol, i també des del Govern de les Illes Balears i el Consell de Mallorca - oblidant-se les respectives declaracions d'emergència climàtica - **continuen impulsant ampliacions dels aeroports, ports i d'autopistes/autovies**, quan l'Estat Espanyol és **record europeu** i està al capdavant mundial **en quilòmetres de vies d'alta capacitat**. A les **Illes Balears**, i més concretament a Mallorca **superem tots els rècords en quilòmetres de carreteres i vies ràpides** de tot l'estat espanyol, **mentre tenim un dèficit de transport públic col·lectiu** com són el tren i autobús. . Aquesta manca tant important de serveis de transport públic contribueix a la desigualtat social, als desequilibris territorials i de cohesió social que afecten a una gran part de la ciutadania dels pobles de Mallorca. Posant l'accent en els 25 anys que es compleix aquest mes de la reclamació del tren de Llevant i la disminució de freqüències de busos o també de taxis que afecta a la població i als visitants de Mallorca i especialment a Palma.

El **model econòmic** de les Illes Balears basat en el monocultiu turístic **té com eix vertebrador del creixement turístic i urbanístic les infraestructures de mobilitat** aeroportuàries, portuàries

i viàries. Les conseqüències d'aquest **model de creixement sense fi té impactes molt negatius** a nivell social, econòmic i ambiental, amb una de les densitats de població més elevada de tota Espanya. Hem superat la capacitat de càrrega arribant a quasi 10 turistes per habitant.

A més, aquest model turístic ens fa més pobres i genera més desigualtats socials, [augmenten els beneficis dels rics](#) i creix la població en risc de pobresa. Les Illes Balears cauen en el ranking de renda per càpita, tot i el creixement econòmic passem del lloc 46 en el 2001 al lloc 148 de la UE. Aquest model econòmic no s'ha traduït ni en un millor poder adquisitiu ni un millor benestar social. Un model que els experts avisen està condemnat a decreixer amb problemes com el canvi climàtic que provocarà una [pèrdua de fins el 8-10%](#) del turisme.

A l'illa de Mallorca patim un augment constant de passatgers a través de l'aeroport de Son Sant Joan, la principal porta d'entrada a l'illa i gestionada per AENA / Govern Espanyol. Els plans aeroportuaris de Son Sant Joan preveuen que el 2025 l'aeroport pugui admetre 34 milions de passatgers - fins aquest mes de Setembre han passat per l'aeroport 22 milions ( un 3'5 més que el 2019) - ; i AENA ha calculat un augment de les emissions de CO2 en un 15%, i de diòxid de nitrogen un 17%. Recentment estan preparant l'[ampliació de l'aeroport de Menorca](#), perquè puguin venir més vols, sobretot ampliar la zona de jets privats.

També han augmentat molt el trànsit de jets privats que tenen un impacte enorme a nivell climàtic . Les dades del 2022 reflecten que Espanya és el quart país responsable amb 45.633 vols- un increment del 74% respecte al 2021 - i l'aeroport de Palma i després el d'Eivissa, té el ranking amb un 3% més respecte al 2021. Aquesta [primera meitat de 2023 tornam a batre rècord](#) superant l'arribada de jets privats de tot el 2022.

Els ports de Mallorca , especialment el de Palma, són les altres portes d'entrada a l'illa de milions de passatgers, especialment els creueristes amb un [impacte econòmic baixísim](#) i que massifiquen i transformen la ciutat fent-la en molt casos intransitable. A més de tenir un gran impacte en la salut de les persones, ja que el port de Palma es dels [3 primers ports d'Europa més contaminats](#). Un Govern que ha provocat un [increment de passatgers i creuers a Eivissa](#) i que preveu [ampliar el port de Ciutadella](#) perquè puguin acollir a creuers.

Un **transport terrestre basat majoritàriament en l' ús del cotxe privat**, amb un parc automobilístic del més elevat del

món – un cotxe per a cada habitant-, mentre a Espanya és de 673 /1000 hab, i a la UE 448/1000 ha , agreujant-se per la gran oferta de cotxes de lloguer , amb un increment dels desplaçaments que augmenta en les vies ràpides per la mobilitat induïda , mentre un 38% dels residents no tenen carnet de cotxe i depenen d'altres per moure-se. **La política de mobilitat se basa en construir més infraestructures** -carrils, enllaços, desdoblaments, autopistes etc- destinant-hi doblers públics i creant desigualtats socials i territorials d'accés en els serveis bàsics.

Davant aquest panorama, **les organitzacions que signem aquest manifest , demanem als Ministres de Transport de la UE**, reunits avui a Barcelona, i també al Govern Espanyol- amb competències en els aeroports i ports de l'estat- al Govern de les Illes Balears que exerceix les competències en transport de l'illa de Mallorca , i al Consell de Mallorca que té les competències en carreteres de l'illa,

Les següents actuacions.

- 1- La reestructuració del transport en el marc d'una transició ecològica i socialment justa. L'eix central d'un transport sostenible i socialment just ha de ser la mobilitat activa – a peu, en bicicleta -i el transport públic col·lectiu – xarxa de tren i autobusos-.
- 2- Una estratègia de reducció i racionalització de la mobilitat de persones i mercaderies. A les Illes Balears tenim un model turístic que suposa molts de desplaçaments de gran quantitat de persones , sigui pels aeroports o pels ports , el qual té un fortíssim impacte sobre els nostres recursos naturals i el benestar de la ciutadania.
- 3- Una moratòria en la construcció de més infraestructures de transport , sigui els projectes d'ampliació actual dels aeroports de Palma, Menorca i Eivissa per part d'AENA i ENAIRE que suposarà un augment de la seva operativitat amb més avions i més passatgers ;sigui l'augment del nombre de creuers als ports de les illes; sigui la construcció de nous carrils i infraestructures viàries a l'illa de Mallorca per gestionar els embussos del gran nombre de cotxes.
- 4- Una aposta clara, concreta i urgent pel transport públic col·lectiu com alternativa real a l'ús abusiu del cotxe , i donar-li el valor eco social de servei públic. Això suposa un augment de la xarxa de tren , i la xarxa d'autobusos com alternativa a l'ús abusiu del cotxe , alhora que suposa una mobilitat més justa per a totes les persones tinguin o no cotxe.
- 5- Un nou Pla Director de l'aeroport de Son Sant Joan a Palma ( el pla actualment vigent va ser aprovat en el 2001) , adaptat a la situació actual d'emergència climàtica i la necessitat de reducció de vols i passatgers i emissions, que tinguin en compte l'estudi de capacitat de càrrega de l'illa; i la cogestió aeroportuària amb el govern de les illes Balears i la participació de la societat civil de l'illa.
- 6- Derogar el Pla de Carreteres del Consell de Mallorca i realitzar un Pla de Mobilitat Sostenible alternatiu a l'ús abusiu del cotxe privat , basat en augmentar el transport públic col·lectiu – xarxa de tren i autobusos - , la mobilitat activa- a peu i bicicleta-i facilitar la mobilitat combinada , així com la limitació d'entrada de cotxes a l'illa . Un pla de mobilitat d'acord a la situació d'emergència climàtica, a les necessitats d'una mobilitat justa per a tota la ciutadania , i a la contenció del creixement turístic i urbanístic.
- 7- El pla de Mobilitat Sostenible ha de suposar un augment de la xarxa de tren – especialment a la zona de Llevant i Migjorn – ( tal com ja se preveu a tots els Plans de Mobilitat i Transports aprovats des de l'any 2006) , així com un augment de freqüències prioritzant les necessitats de la ciutadania i no sols al servei de la rendibilitat de les zones turístiques. Assumim com a pròpia la proposta de [Greenpeace](#) que planteja soluciona a nivell estatal com una tarjeta de transport comunitària amb un cost bàsic d'1€/dia. Que facilitaria la mobilitat sostenible i econòmica dels ciutadans de l'estat espanyol.