

42º Boletín de Medio Ambiente



Octubre de 2017

1. El parte de defunción de la central nuclear de Garoña
2. La situación del TAV en Nafarroa
3. La movilidad urbana: Una cuestión de derechos
4. El huracán Harvey no vino de la nada. Ahora es el momento de hablar de cambio climático (artículo de Naomi Klein)



1. Parte de defunción de la central nuclear de Garoña

ELA aplaude el cierre definitivo de la central nuclear de Garoña. Sin embargo, entendemos que para poder valorar esta decisión en toda su extensión, es necesario tener en cuenta cuáles son los factores que la han provocado.

Y es que, detrás de esta decisión, más que un planteamiento de sentido común y de apostar por energías renovables y seguras, lo que hay es un Gobierno en minoría al que no se le ha dado otra opción. De hecho, el pasado 1 de agosto, el Ministro de Energía, Álvaro Nadal en las declaraciones en las que hacía público el cierre definitivo de la central decía abiertamente que “hubiera preferido otro desenlace”.

La lucha social y asociativa en las calles llevada a cabo durante más de 15 años por la iniciativa Araba sin Garoña, las dudas de Iberdrola sobre la rentabilidad del proyecto, la oposición presentándose como contraria a la reapertura,... son todo factores que han inclinado la balanza y han provocado el cierre de esa central nuclear. Y decimos de esa, porque ello no implica en modo alguno, un cambio en el modelo energético del Gobierno español, por lo que la lucha en contra de la energía nuclear debe proseguir. Además, ahora hay una planta nuclear que desmantelar por lo que el papel de las organizaciones sindicales y sociales, lejos de haber finalizado, ahora es el de fiscalizar todo ese proceso para que se haga de la forma más segura posible.



Araba Garoñarik gabe ekimena / Iniciativa Araba sin Garoña

No podemos dejar de ver el cierre de Garoña como un triunfo, pero al mismo tiempo tenemos que seguir alerta, en lo que queda por venir. Tenemos que ser capaces de avanzar en la construcción de alianzas para una lucha más amplia, cambiar el modelo energético por el que actualmente están apostando los Gobiernos y que nos aboca a la urgencia ecológica. Hemos ganado una batalla pero aún nos queda mucho por pelear.

2. La situación del TAV en Navarra

En las últimas semanas el tema del TAV en Navarra vuelve a estar de actualidad por la falta de acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra.

El TAV es una competencia del Gobierno español. Sin embargo, en su día, el anterior Gobierno de Navarra firmó un convenio con el Gobierno español, según el cual Navarra se hacía cargo de la ejecución de la obra, adelantando el dinero que después debería devolver el estado español.

El actual Gobierno de Navarra ha planteado firmar un nuevo convenio, que sustituya al anterior, sin cuestionar en absoluto el fondo del proyecto. Así mismo, el Gobierno de Navarra ha condicionado la firma del convenio para el TAV a la firma del Convenio Económico entre el Estado y Navarra. Ante el desacuerdo de Geroa Bai con el resto de partidos que apoyan al Gobierno, la inclusión de una partida económica en los presupuestos del Gobierno de Navarra para el 2018 se había convertido en su problema político, por lo que el Gobierno de Navarra quería que el Estado se encargara de la licitación este año de los tramos Villafranca-Olite y Olite-Peralta, y de las obras en 2018.

Mientras, el Ministerio de Fomento, ha pretendido separar el convenio del TAV de las negociaciones del Convenio Económico. Exigía al Gobierno foral que cumpliera lo acordado en el convenio en vigor, de tal forma que licite este año los dos próximos tramos y ejecute las obras desde el próximo, siendo la garantía para ello, la inclusión de una partida presupuestaria a este fin.

En ELA, no queremos limitarnos a los términos de este debate, a nuestro modo de ver, superficial. Pretendemos dar un paso más allá y denunciar el fondo de la cuestión: Independientemente de quién sea el responsable de ejecutar las obras, el TAV es una infraestructura que carece de justificación económica, social, medio ambiental o de interés general.

Como se ve, todo el conflicto se limita a un desacuerdo sobre cuál es el órgano político que tiene la responsabilidad en la ejecución de las obras. De lo que se deduce que, ambas partes están de acuerdo en que el TAV se debe construir. O en otras palabras, atribuyen justificación meramente política y le dan la etiqueta de estratégica a una infraestructura que carece de estudio alguno que avale su rentabilidad económica, social o medio ambiental. Sobre todo si se tiene en cuenta que esas partidas se detraen de otras en las que sí hay necesidades, como la sanidad, la educación o los servicios sociales.

Esto supone una transferencia vía impuestos de la capas más pobres a las más ricas de la sociedad. Que es contraria al interés general. Que es insostenible al afectar a multitud de dimensiones ambientales con su construcción (fragmentación de hábitat y biodiversidad, ocupación de suelo fértil, impacto visual y paisajístico, ruido, vibraciones, etc.). Y que tiene efectos fuertemente centralizadores al dejar a muchos territorios desprovistos de conexión con el ferrocarril cuando hasta ahora sí que tenían.

Por todas esas razones, es obvio que la postura más razonable en cuanto al TAV debe ser la de su paralización. Es necesario someter la red ferroviaria navarra a su correspondiente debate social real para ver cuál es verdaderamente el interés general de la ciudadanía navarra en esta materia. ¿Qué queremos, un tren sostenible, social y rentable que vertebré el ? o ¿un modelo centralizador, caro, carente de análisis de rentabilidad y basado en criterios meramente políticos?



Ante esta situación, ELA seguirá movilizándose frente a estas infraestructuras injustas. El próximo 11 de noviembre nos veremos en la manifestación contra el TAV en Iruña.

3. La movilidad urbana: Una cuestión de derechos

En la actualidad los mayores desafíos de las ciudades están relacionados con la movilidad. Se estima que, de media, una persona que conduce habitualmente pierde 5 horas al año en atascos. En el caso del Estado español este dato se eleva hasta las 18 horas al año. De lo que irremediablemente se deduce que el tráfico está paralizando las ciudades.

Esto no es lo más grave. La movilidad representa el 40% de todas las emisiones de CO₂. La OMS estimó en 2014 que 7 millones de muertes prematuras fueron atribuibles a la contaminación del aire, siendo una proporción significativa de esa contaminación el resultado del transporte urbano.

Por su parte, estudios de la Comisión Europea estiman que la congestión en la UE (calculando tiempo perdido, combustible desperdiciado y aumento de coste) asciende a 100 mil millones de euros al año. Por si fuera poco, a esto hay que añadir el crecimiento demográfico: Se estima que las ventas de coches aumenten de unos 70 millones al año en 2010 a 125 millones para 2025.

No solo hay malas noticias, de conformidad con el Estudio realizado por McKinsey, hay 4 tendencias que están revolucionando la movilidad urbana de manera determinante hacia modelos de ciudad más sostenibles e inclusivos:

- **DIGITALIZACIÓN Y CONECTIVIDAD:** La gestión de datos y el procesamiento en tiempo real del tráfico permite obtener información detallada de los vehículos y desarrollar un ordenamiento territorial más sostenible. Sin olvidarnos de que, estos dos factores permiten

trabajar o acudir a reuniones desde casa, simplemente conectándonos a Internet lo cual, directamente, elimina la necesidad de desplazarse.

- **INFRAESTRUCTURAS PARA COCHES ELÉCTRICOS:** Se estima que las ventas de vehículos eléctricos aumentarán de 2,3 millones en 2014 a 11,5 millones para 2022.

- **COCHES COMPARTIDOS:** Son muchas las ventajas que tiene compartir coche, maximiza el uso de cada vehículo, reduce su número y mejora el impacto ambiental.

- **COCHES AUTÓNOMOS:** Son varias las empresas de tecnología punta que actualmente trabajan en sus prototipos de coches de estas características, y se prevé que las ventajas que aportarán a los conductores irán en la siguiente línea: Reducirán los accidentes, mejorarán el uso de las carreteras, reducirán el impacto negativo en el medio ambiente y optimizarán las vías de transporte.

Estas tendencias, pese a ser esperanzadoras no son suficientes para resolver los problemas de contaminación y congestión del tráfico. Para ello, es imprescindible que los poderes públicos garanticen un buen sistema de transporte público y una adecuada combinación de ofertas de movilidad que promueva un sistema eficiente de bicicletas y priorice el papel del peatón. Y es que, cuanto mejores sean estos aspectos menos incentivos tendrá la ciudadanía para adquirir o utilizar un coche. La movilidad es hoy, más que nunca, una cuestión de derechos y debemos exigir que los poderes públicos, teniendo en cuenta la importancia del tema que tienen entre manos, actúen en consecuencia.

4. El huracán Harvey no viene nada mal. Ahora es el momento de hablar de cambio climático (artículo de NAOMI KLEIN)

Ahora es el momento de hablar de cambio climático y de las injusticias sistémicas, que convierten los desastres climáticos (como los huracanes Harvey, María y José, Irma) en catástrofes humanas.

Si nos fijamos en la cobertura que, desde los medios, se ha hecho del huracán Harvey y de las inundaciones de Houston se ve que muchos hacen referencia a lo inaudito de esa clase de precipitaciones: Como nadie lo vio venir, fue imposible prepararse adecuadamente.

De lo que se habla muy poco es de la causa por la que esos eventos climáticos ocurren y por qué eso se produce cada vez con mayor frecuencia. En otras palabras, los medios de información pocas veces se refieren al cambio climático cuando cubren estos hechos.

Esto se debe, según se nos cuenta, al deseo de no politizar una tragedia humana, lo cual es un impulso comprensible. Pero hay que tener en cuenta que cada vez que un medio actúa como si un evento climático viniera de la nada está tomando una clara decisión política: Evitarse la controversia a costa de no decir la verdad. Porque lo cierto es que todos esos sucesos llevan previéndose desde hace tiempo por los científicos del clima: El calentamiento de los mares incrementa el número de tormentas. La elevación del nivel del mar hace que las tormentas lleguen a lugares a los que no habían tenido acceso anteriormente. Una temperatura más cálida lleva a que las precipitaciones se extremen: períodos largos de sequía interrumpidos por fuertes precipitaciones en forma de agua o de nieve,...

El hecho de que todos los años batamos récords de sequía, de tormentas o de altas temperaturas se debe a que la temperatura de nuestro planeta es marcadamente más alta que aquella con la que se contaba cuando los registros meteorológicos comenzaron a hacerse. Cubrir sucesos como Harvey sin tener en cuenta este contexto es perder la oportunidad de dar una plataforma a los científicos del

clima para que se hagan escuchar y para que dejen las cosas claras. Esta tendencia hace que se incumpla uno de los deberes principales del periodismo: dotar a los hechos de un contexto relevante. Lo que deja a la audiencia con la sensación de que estos desastres carecen de una causa principal, de lo que se deduce que nada se podría haber hecho para evitarlos.

En un mundo ideal, dejaríamos el debate político en compás de espera hasta que la situación de emergencia hubiera pasado. Luego, cuando todo el mundo estuviera a salvo, tendríamos un debate largo, reflexivo e informado sobre las implicaciones políticas de la crisis que acabamos de vivir. ¿Cómo debe influir esta crisis en las infraestructuras que construimos? ¿Qué implicación tiene a la hora de elegir el tipo de energía con la que nos abastecemos? ¿Qué nos dice la vulnerabilidad de los enfermos, los pobres, y las personas mayores sobre el tipo de redes de seguridad que necesitamos tejer ante el difícil futuro que nos espera?

Ante las miles de personas que se han visto obligadas a abandonar sus viviendas, deberíamos discutir los innegables vínculos existentes entre los trastornos climáticos y la migración, lo cual nos lleva a la necesidad de debatir sobre las políticas migratorias partiendo de la premisa de que los Estados Unidos, por ejemplo, cuentan con una gran cuota de responsabilidad detrás de las principales causas que mueven a millones de personas a desplazarse fuera de sus hogares.

Pero no vivimos en un mundo que permita esa clase de debates. Muy al contrario, otras crisis climáticas han servido de excusa para hacer políticas oportunistas y de derechas. Y podemos prever que actuarán así en el caso de Harvey y otros desastres de similares características: tratan de vendernos falsas y ruinosas soluciones como la policía militarizada, más infraestructuras de petróleo y de gas y servicios privatizados. Para contraatacar esto necesitamos de gente bien informada que acuda a las causas principales, que relacionen la contaminación, el racismo sistémico y los servicios sociales a los que cada vez se dirigen menos fondos mientras los de la policía se ven aumentados. Por nuestra parte, nos corresponde proponer soluciones que reduzcan las emisiones mientras que luchan en contra de toda forma de desigualdad e injusticia.



Y esto debe ocurrir ahora mismo ya que de lo contrario dejamos la puerta abierta para que actores despiadados traten de explotar el desastre para sus nefastos y predecibles fines.

También es cierto que el margen para introducir este debate es bastante estrecho. Es por eso que, por más que pueda parecer impropio hablar de estos temas cuando la gente sigue atrapada en sus casas, ese es realmente el único momento en el que hay un interés sostenido en el tiempo en hablar de cambio climático. Esto es así porque para cuando parece apropiado dirigir el interés sobre estos temas el foco público de los medios de comunicación generalistas ya se ha desplazado hacia algún otro asunto. Si algo hemos aprendido de Houston es que el margen para aportar un contexto significativo y para extraer conclusiones es corto. No podemos permitirnos no aprovechar la oportunidad.

Hablar claramente de lo que está provocando esta era de desastres en serie incluso cuando ello está pasando en este mismo momento es de hecho, la única forma de honrar las pérdidas humanas y nuestra última oportunidad de evitar un futuro lleno de más víctimas.