

M1519/4155



15 SET. 2016

10:25 h

## A la Comissió d'Economia i Hisenda

Josep Garganté i Closa, en la seva qualitat de regidor del grup municipal de la CUP Capgirem Barcelona a l'Ajuntament de Barcelona, actuant en el seu nom i representació, manifesta:

La indústria dels creuers forma part d'un model turístic que converteix en turistes si es pernocta a la ciutat (sí és inici o final del viatge) i en visitants si desembarquen al matí i embarquen a la nit. A nivell estadístic es comptabilitzen de d'ambdues maneres i els seus impactes són diferents.

Aquesta indústria creuerista representa una amalgama de problemes per als veïns i veïnes de la ciutat de Barcelona a diferents nivells:

Reprodueix molts problemes provocats per la indústria turística, amplificant-los per ser una activitat especialment intensiva, produint, per tant, efectes encara més profunds.

Suposa una amenaça seriosa per a la salut pública en relació a les emissions contaminants dels mateixos vaixells.

Un sol creuer consumeix el mateix volum que 12.000 cotxes, però de combustibles més tòxics i rics en sofre (El fueloil pesat conté 3.500 vegades més sofre que el dièsel), i les seves emissions no cessen quan el vaixell arriba al Port: els creuers mantenen els motors en marxa per obtenir l'enorme quantitat d'electricitat necessària per mantenir en marxa aquestes autèntiques ciutats de vacances.

Estem parlant de concentracions d'emissions que són entre 150 i 200 vegades més altes que en un carrer transitat, o de 25 vegades més altes que a l'Avinguda Meridiana.

Tot i les demandes d'obligar els creuers a endollar-se a la xarxa elèctrica local, el Port manté una normativa laxa per tal de ser competitiu, prioritzant els seus interessos privats a la salut pública: s'estan lucrant a costa de la nostra pèrdua de salut.

Ens referim a micro-partícules PM10 i PM2,5, particularment nocives pel seu minúscul diàmetre, que fa que puguin arribar a tots els òrgans a través de la sang provocant greus malalties que afecten especialment a qui treballa al port o hi viu a prop.

A més, es dona una immensa generació de residus que cal gestionar: els creuers llencen aigües grises i negres al mar, quatre milles endins (Uns 8 milions de litres d'aigües procedents de neteja dels vaixells i higiene de passatgers l'any), i es fan cremar la resta a incineradores locals (Es produeix fins a 80.000 m<sup>3</sup> - equivalent a un edifici de 6 pisos d'alçada - de residus l'any), que emeten dioxines amb efectes cancerígens que es queden aquí.

Respecte a la salut dels nostres barris, als més propers al Port (Ciutat Vella, Poble Sec i Barceloneta) i a altres zones d'interès turístic o comercial (Sagrada Família, Parc Güell, Passeig de Gràcia, etc.) pateixen una autèntica invasió turística extra els dies en què el Port descarrega desenes de milers de creueristes.

L'espai públic esdevé un autèntic «campi qui pugui»; el petit comerç, desnaturalitzat i especialitzat per la pressió turística al llarg dels anys, queda minvat, i la majoria de veïns i veïnes deixen d'utilitzar certes parts de la ciutat per la impossibilitat de poder transcorre-hi sense aglomeracions turístiques.

Aquesta sobre població sobtada repercuteix molt negativament en la mobilitat: tota la massa creuerista que es trasllada en transport de superfície té com a conseqüència un increment de la saturació viària a la ciutat i empitjora la ja malmesa qualitat de l'aire amb les seves emissions (De NO<sub>2</sub> i ozó, causants de 3.500 morts suplementaries a l'Àrea Metropolitana de Barcelona a causa del trànsit).

De moment, òbviament, guanya el discurs dels diners.

Es diu que el negoci dels creuers porta riquesa i ocupació a la ciutat i al país, cosa que no s'ha demostrat i cal refutar: els creuers són centres d'explotació laboral amb difícil jurisdicció laboral segons la nacionalitat de l'empresa o el vaixell en qüestió (Parlem de jornades d'entre 12 i 18 hores, 7 dies la setmana i durant temporades de fins a 9 mesos, per sous molt pobres (hem trobat casos de treballadores de neteja pagades amb 300€ el mes que fan que finalment hagin de viure de les propines dels viatgers), així com amb permisos de descans que es realitzen de manera escalonada, embarcant i desembarcant en diferents ports que no tenen per que coincidir amb les ciutats de residència dels treballadors i treballadores.

Tampoc oblidem que els creuers usen banderes de conveniència i domiciliació a paradisos fiscals per tal d'estalviar-se impostos. En canvi, carreguen a la ciutat les despeses de neteja, manteniment i seguretat que generen.

Malgrat tot, ens diuen, la indústria de creuers enriqueix la ciutat mitjançant l'augment de treball als sectors comercial i de la restauració. Sectors en què abunden el treball precari i l'explotació, mentre la població dels creuers està molt polaritzada: uns pocs molt rics consumeixen en establiments elitistes de nul·la utilitat per al gruix de la població, mentre molts viatgers de classe mitja o classe obrera viatgen en format 'tot inclòs' i sovint ni tan sols canvien diners en moneda local perquè les seves poques consumicions van incloses al paquet

turístic contractat. El gruix dels ingressos de les companyies navilieres no prové de la venda dels passatges, sinó dels serveis que els venen als passatgers durant els viatges, destacant les excursions en els diferents destins on toquen a port.

En resum, es tracta d'una indústria molt profitosa per als grans interessos: si l'any 2000 Barcelona rebia 0'6 milions, aquest any n'espera 2'6 milions.

Barcelona és el primer port de creuers d'Europa en volum de viatgers i el sisè de tot el món, només per darrere de tres a Florida (bressol de la indústria creuerista), un a Bahames i un altre a Mèxic.

El Port de Barcelona és en realitat un conglomerat de ports (Port energètic, terminal de cotxes, de contenidors, de creuers i el Port Vell, en contacte directe amb la Ciutat), un territori portuari entre els rius Besòs i Llobregat que els últims anys ha construït una superfície més gran que el centre històric de Barcelona dins una lògica de creixement ad infinitum, sota una gestió opaca i interessada.

Creiem més que necessària una reflexió municipal i metropolitana alhora que una transformació de les activitats portuàries, de la relació de la ciutat amb el mar, mitjançant la recuperació del Port Vell com a veritable port urbà i ciutadà sota control democràtic, revertint la vergonyosa dinàmica de privatització de les polítiques públiques.

Igualment, i en total consonància amb la demanda general de decreixement turístic realitzem la següent

## **Proposició**

La Comissió d'Economia i Hisenda acorda:

1.- Instar al Port de Barcelona a:

- a) Limitar l'arribada de creuers a la ciutat de Barcelona d'acord amb criteris ambientals que permetin reduir, com a mínim, un 50% de l'emissió d'elements contaminants a l'aire.
- b) Establir l'obligatorietat de connectar els vaixells a la xarxa local d'energia, a càrrec de l'empresa creuerista, prohibint el manteniment dels motors encesos durant la seva estada.
- c) No admetre el dipòsit de residus dels creuers si aquests no estan degudament separats per fraccions orgànica, d'envasos, paper, vidre, rebuig i residus especials, carregant el cost de la gestió a l'empresa creuerista.

2- Establir una taxa turística equivalent a la que cobren els allotjaments turístics que reverteixi directament en inversions per reduir l'impacte ambiental de les activitats portuàries.

3.- Estudiar mecanismes jurídics per tal d'augmentar la capacitat de decisió de l'Ajuntament de Barcelona respecte la gestió i explotació econòmica dels ports de la ciutat.



Josep Garganté i Closa

A 15 de setembre de 2016, Barcelona (Països Catalans)

---