

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario Vasco en el Senado (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en el Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente Moción Consecuencia de Interpelación para su debate en el Pleno de la Cámara.

Palacio del Senado, 19 de diciembre de 2018.



Jokin Bildarratz Sorren
Portavoz

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Pocas cuestiones son tan claras e incontrovertibles como que estamos en un proceso de cambio climático.

Tampoco nadie cuestiona ya que este cambio climático ha sido provocado por efecto humano, ni que, si no tomamos medidas importantes e inmediatas para dejar de hacerlo, el futuro del planeta está en verdadero peligro.

Para evitarlo y para seguir avanzando y disfrutando de un desarrollo humano sostenible tenemos que acometer con urgencia, consenso, decisión y recursos suficientes un proceso de transición energética, hasta conseguir una economía descarbonizada y medioambientalmente más equilibrada.

Este concepto de transición energética lleva aparejado dos premisas: por un lado, el objetivo final, que es la descarbonización y, por otro, la necesidad de formular los cambios desde la perspectiva de la mejora continua en todos los sectores, por muy mínima que parezca su aportación a la consecución del objetivo que se persigue.



El transporte en general es el responsable de un altísimo porcentaje de emisiones de gases de efecto invernadero y también de otros gases contaminantes locales y de partículas.

Para conseguir la reducción de estas emisiones hasta su eliminación, es imprescindible apostar decididamente por el desarrollo de tecnologías limpias, especialmente por la electrificación de los sistemas de propulsión.

En cualquier caso, incluso teniendo en cuenta las expectativas más halagüeñas, en 2030 la penetración del vehículo eléctrico en el Estado español no va a superar el 30% y, por tanto, va a ser necesario complementar la reducción de emisiones actuando sobre el 70% restante, en base a combustibles alternativos y a los avances técnicos en la eliminación de gases residuales en los vehículos y máquinas en los que estos no se puedan aplicar, además de otras medidas complementarias referentes al uso de los propios medios de transporte.

La investigación, desarrollo y aplicación de estos procesos de mejora continua necesitan obligatoriamente un análisis experto, que sea capaz de proponer a los poderes públicos las mejores políticas para avanzar.

Por todo ello, con el objetivo de plantear iniciativas concretas en esta línea, el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) en el Senado, presenta la siguiente Moción consecuencia de interpelación:

MOCIÓN

El Senado insta al Gobierno a:

1.- Crear un grupo estable de expertos del ámbito público, universitario y sectorial, que analicen y propongan, en base a la aplicación de las posibilidades técnicas más evolucionadas disponibles en cada segmento y en cada momento (tanto en tracción como en infraestructura de recarga/repostaje), las alternativas más efectivas y eficientes para modernizar el parque vehicular y avanzar de manera constante y sostenida en la hipocarbonización y la reducción de sustancias contaminantes y partículas de:



- El transporte pesado por carretera, en base al desarrollo de combustibles alternativos y la mejora técnica en sus componentes (frenos, neumáticos, lubricantes, etc.)
- El transporte urbano de mercancías con vehículo ligero, con especial atención a los sistemas de logística "de último kilómetro".
- El transporte colectivo de pasajeros, tanto en los servicios de transporte público colectivo como en las flotas privadas.
- Los vehículos de dos y tres ruedas propulsados por motores de combustión (motocicletas, quads...)
- El transporte por ferrocarril, en aquellos ámbitos en los que no sea posible su electrificación.
- El transporte marítimo y la actividad pesquera, con especial atención a lo recogido en el Informe de la Ponencia sobre el uso del GNL en el transporte marítimo.
- El transporte aéreo, con programas de reducción de emisiones y de impulso al uso de biocombustibles y combustibles SAF.
- El parque de maquinaria pesada destinada al sector de la construcción y la obra pública.
- El parque de maquinaria agrícola, forestal y del sector primario en general.
- Las flotas de vehículos de servicios especiales, cuerpos de seguridad, bomberos y emergencias.
- Los vehículos y maquinaria de las Fuerzas Armadas, incluidos los aviones y buques de guerra.

2.- Estudiar e implementar medidas complementarias para modificar los hábitos de movilidad y conducción:

- Reducción de la velocidad máxima permitida del tráfico, en autopistas-autovías y zonas periurbanas, como medida de reducción del consumo de combustible y de las emisiones correspondientes.
- Llevar a cabo campañas de información, concienciación y formación sobre conducción eficiente de vehículos.



- Impulsar campañas de fomento del uso del transporte público, que incluya acciones de sensibilización y aplicación de incentivos al uso.
 - Crear una página web institucional para facilitar a los consumidores la información técnica y ambiental necesaria (cilindrada, potencia, tipos de transmisión, consumos de combustible, ciclo de vida, emisiones de CO₂, gases contaminantes y partículas, nivel de ruido...) y ayudar a los ciudadanos a comparar y elegir el tipo de vehículo más adecuado a sus necesidades y a la normativa vigente y prevista.
- 3.- Adoptar medidas efectivas de apoyo financiero y fiscal, en cuantía escalonada en función de la capacidad de ahorro de emisiones de cada tecnología, para la renovación, en el plazo límite de 4 años, del parque de turismos de tipo M y de vehículos de transporte de los grupos N1-N2, diésel o gasolina, producidos antes de la entrada en vigor de los estándares Euro-5, hasta su eliminación pasado el plazo previsto.
- 4.- Adoptar medidas de incentivación efectivas y mantenidas en el tiempo para favorecer el cambio de vehículos diésel/gasolina Euro-5 a otros que cumplan con las normas Euro-6c y sucesivas.
- 5.- Consensuar y diseñar, junto con la industria automovilística, un proceso de reducción paulatina de cilindrada y potencia de los vehículos, como medidas complementarias a las de control de emisiones de agentes contaminantes y partículas.
- 6.- Planificar e impulsar, en colaboración con las Autoridades Portuarias, AENA, las CC.AA. y las empresas adjudicatarias de los servicios, la descarbonización, efectiva y a corto plazo, de los entornos portuarios y aeroportuarios.
- 7.- Impulsar y facilitar de forma efectiva e inmediata, en colaboración con las Autoridades Portuarias, la implantación de puntos de suministro de energía de la red eléctrica portuaria a los buques atracados y evitar así el uso de los motores auxiliares en su estancia en puerto.



8.- Impulsar y facilitar de forma efectiva e inmediata, en colaboración con las CC.AA. y las Entidades Locales, la implantación de puntos de suministro de energía de la red eléctrica para vehículos de transporte colectivo, durante su estancia en los puntos de parada y para los vehículos de transporte por carretera, que deban mantener condiciones especiales de frío u otras para su carga en los momentos de parada obligatorios.

ARRAZOIEN AZALPENA

Aldaketa klimatiko bat bizitzen ari garela gauzarik argi eta ukaezinetako bat da.

Dagoeneko, inork ez du zalantzan jartzen giza jarduerak eragin duela aldaketa klimatiko hau, ezta jarduera horrekin amaitzeko berehalako neurri garrantzitsuak hartzen ez baditugu planetaren etorkizuna benetako arriskuan dagoela ere.

Hori saihesteko eta giza garapen jasangarri batekin aurrera egiteko eta gozatzeko trantsizio energetiko prozesu bati ekin behar diogu urgentziaz, adostasunez, erabakitasunez eta baliabide nahikorekin, deskarbonizatua eta ingurumen aldetik orekatua den ekonomia lortu arte.

Trantsizio energetikorako kontzeptu honek bi premisa ditu: alde batetik, azken helburua, deskarbonizazioa, eta bestetik, aldaketak sektore guztietan, etengabeko hobekuntza egiteko ikuspuntuaren aldetik formulatzeko beharra, helburua lortzeari begirako ekarpena minimoa izango dela iruditu arren.

Garraioa, orokorrean, negutegi efektuko gasak eta beste gas kutsakor lokalen eta partikulen portzentaje oso handi baten eragilea da. Isurketa hauek ezabatu arte murrizten joateko ezinbestekoa da teknologia garbien aldeko apustu irmoa egitea, bereziki propulsiio sistemen elektrifikatzearen alde.

Dena dela, aurreikuspen optimistenak kontuan hartuko bagenitu ere, 2030ean Estatuan ibilgailu elektrikoaren erabilera ez da %30a baino handiagoa izango;



beraz, beharrezkoa izango da gainontzeko %70aren inguruan ere lan egitea isurketak gutxitu nahi badira; bai ordezeko erregaietan oinarrituz, bai horrelakorik aplikatu ezingo zaien ibilgailu eta makinerian gasen hondakinak desagerrarazteko aurrerapen teknikoak eginez, baita garraiobideen erabileran hartu ahalko ziren bestelako neurri osagarriak hartuz.

Etengabeko hobekuntza prozesu hauen ikerketak, garapenak eta aplikazioak esperientzia handiko analisi bat behar dute derrigorrez, botere publikoei aurrera egiteko politika onenak proposatzeko gaitasuna izango duena.

Honegatik guztiagatik, ildo honetan ekimen zehatzak planteatzeko helburuarekin, Senatuko Euzko Abertzaleak (EAJ-PNV) Taldeak hurrengo interpelazioaren ondoriozko Mozioa aurkezten du:

MOZIOA

Senatuak honako hau egiteko premia adierazten dio Gobernuari:

1.- Esparru publiko, unibertsitario eta sektorialeko adituen talde egonkorra sortu, segmentu eta une bakoitzean erabilgarri dauden aukera tekniko garatuenak aplikatzean oinarrituz (trakzio zein kargatze/hornitze azpiegiturei dagokienez), ibilgailuen parkea modernizatzeko ordezeko aukera eraginkorrenak aztertze eta proposatzeko, eta hipokarbonizazioan modu konstante eta iraunkorrean aurrera egiteko; baita ere, partikula eta substantzia kutsakorrek ondorengo eremuetan murrizteko:

- Errepideko garraio astunean, ordezeko erregaiak garatzean eta osagaien (balazta, pneumatiko, lubrifikatzaile...) hobekuntza teknikoan oinarrituz.
- Hirian merkantziak banatzeko ibilgailu arinarekin egiten den garraioan, "azken kilometroa" delako logistika sisteman arreta berezia jarritz.
- Bidaiarien garraio kolektiboan, garraio kolektibo publiko zein flota pribatuko zerbitzuei dagokienez.
- Konbustio motorrekin dabiltzan bi eta hiru gurpileko ibilgailuetan (motozikleta, quad...).
- Tren garraioan, berau elektrifikatzea posible ez den eremuetan.



- Itsas garraioan eta arrantza jardueran, itsasoko garraioan Gas Natural Likidotua erabiltzearen inguruko Ponentziaren Txostenak jasotakoari arreta berezia jarritz.
- Aire garraioan, isurketak murrizteko programen bitartez eta bioerregaien eta Hegazkinentzako Erregai Jasangarrien erabilera sustatuz.
- Eraikuntza eta obra publikoaren sektorerako bideratutako makineria astunaren parkean.
- Nekazaritza, basogintza eta, orokorrean, lehen sektoreko makineriaren parkean.
- Zerbitzu berezi, eta segurtasun, suhiltzaile eta larrialdietarako taldeen ibilgailuen flotetan.
- Indar armatuen ibilgailu eta makinerian, tartean gudarako hegazkin eta ontzietan ere.

2.- Mugikortasun eta gidatze ohiturak aldatzeko neurri osagarriak aztertu eta inplementatu:

- Autopista, autobia eta eremu periurbanoetan trafikoaren gehienezko abiadura gutxitu, erregaien kontsumoa eta, ondorioz, isurketak murrizteko neurri moduan.
- Ibilgailuak modu eragingarrian gidatzeko informazio, kontzientziazio eta prestakuntza kanpainak egin.
- Garraio publikoaren erabilera sustatzeko kanpainak bultzatu, honen erabilera pizteko sentsibilizazio eta aplikazio ekimenak baren hartuz.
- Webgune instituzionala sortu, kontsumitzaileei beharrezko informazio tekniko eta ambientala emateko (zilindrada, potentzia, transmisio motak, erregaien kontsumoak, bizi-zikloa, CO2 isurketak, gas kutsakor eta partikulak, zarata maila...) eta hiritarrei euren beharren arabera eta indarrean dagoen eta aurreikusten den arautegiaren arabera ibilgailu mota konparatzen eta aukeratzen laguntzeko.



- 3.- Euro 5 arauen estandarrak indarrean sartu baino lehenago egindako M motako turismo ibilgailuen parkea eta diesel zein gasolina motordun N1-N2 taldeko garraio ibilgailuen parkea lau urteko epean berritzen joan daitezten (aurreikusitako epea igarotzean erabat desagertu arte) finantza eta zerga aldetik laguntzarako neurri eraginkorrak hartzea, zenbatekoa teknologia bakoitzak isurketak aurrezteko duen gaitasunaren arabera mailakatuz.
- 4.- Neurri pizgarri eraginkor eta iraunkorrak hartu Euro 5 diesel zein gasolina motordun ibilgailuen ordez Euro-6c eta ondorengo arauak beteko dituzten ibilgailuetara aldaketa egitea laguntzeko.
- 5.- Automobilen industriarekin batera, ibilgailuen zilindrada eta potentzia apurka-apurka gutxitzen joateko prozesua adostu eta diseinatu; kutsadura eragile eta partikulen isurketa kontrolatzeko neurri osagarri moduan.
- 6.- Portu Agintaritza, AENA, Autonomia Erkidego eta zerbitzuen adjudikazioa duten enprekin elkarlanean, portu eta aireportu inguruak epe laburrean eta modu eraginkorrean deskarbonizatzea planifikatu eta sustatu.
- 7.- Portu Agintaritzarekin elkarlanean, porturatuta dauden ontziak elektrizitate sareko energiarekin hornitzeko azpiegiturak jartzea modu eraginkorrean eta berehala bultzatzea eta erraztea; honekin, portuan dauden bitartean ez lukete motor osagarririk erabili behar izango.
- 8.- Autonomi Erkidegoekin eta Erakunde Lokalekin elkarlanean, garraio kolektiborako ibilgailuak geralekuetan geldituta dauden bitartean eta errepide garraioko ibilgailuek hotz baldintza bereziak mantendu behar dituztenean edo beharrezko geldialdiak egiten dituztenerako elektrizitate sareko energiarekin hornitzeko azpiegiturak jartzea modu eraginkorrean eta berehala bultzatzea eta erraztea.