

El Port de Barcelona lamenta la manipulació que fa l'Ajuntament de Barcelona de les dades d'emissions de CO₂ de l'activitat portuària

L'activitat portuària que es realitza al Port de Barcelona és responsable, aproximadament, de 315.000 tones de CO₂ anuals

Les emissions directes i indirectes de CO₂ de l'activitat portuària de Barcelona representen unes 315.000 tones/any, segons uns primers càlculs del Port de la capital catalana realitzats seguint les metodologies acceptades pels experts a nivell internacional. Aquesta xifra queda, doncs, molt lluny de la dada de més de 5,3 milions de tones d'emissions de CO₂ que l'Ajuntament de Barcelona va imputar ahir al Port en una roda de premsa de Janet Sanz, tinenta d'alcaldia d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat, i Eloi Badia, regidor d'Emergència Climàtica i Transició Ecològica.

Segons els càlculs realitzats pel Port de Barcelona, de les 315.000 tones anuals de CO₂ que provenen de l'activitat que es desenvolupa al recinte portuari, 215.000 tones provenen dels vaixells, incloent les derivades del fondeig, maniobra i estada d'aquestes naus a port; al voltant de 80.000 tones de CO₂ corresponen al consum elèctric de totes les instal·lacions que hi ha dintre del recinte portuari, i les restants 20.000 tones de CO₂ provenen de les emissions dels vehicles, tant lleugers com pesants, maquinària de terminal i indústria. Per tant, el Port de Barcelona emet 10 vegades menys CO₂ que la ciutat de Barcelona que, segons dades de l'Ajuntament, emet anualment 3.413.260 milions de tones de CO₂.

Aquests dades contrasten de forma clara amb les que ha fet públiques l'Ajuntament de Barcelona, unes xifres que sumen tots els viatges que fan en les seves rutes marítimes internacionals els vaixells de contenidors, ferris i creuers que han operat, en un any, alguna vegada al port. És a dir, atribueix al recinte portuari de la capital catalana les emissions de CO₂ que un vaixell portacontenidors emet, posem per cas, quan travessa el Canal de Suez o quan escala als ports de l'Extrem Orient. En aquest sentit, les emissions de CO₂ que un vaixell emet a Shanghai i que després de 23 dies farà escala a Barcelona no poden ser computades com a emissions del Port de Barcelona. En tot cas, el Port computa les generades per aquest vaixell mentre és a Barcelona. Cap mètode de càlcul rigorós pot atribuir a un sol port les emissions de tota la ruta que fan els vaixells que hi escalen.

En la gràfica que acompanyava les explicacions de l'Ajuntament, on es reflecteix que la ciutat de Barcelona emet anualment 3.413.260 milions de tones, a la columna d'emissions atribuïbles al Port apareixen dues franges que representen les emissions dels "vaixells dins de l'àmbit portuari" i les corresponents a les "activitats portuàries", que només ocupen el 6,3% de tota la columna d'emissions atribuïbles al Port. Aquestes serien, en tot cas, les emissions de CO₂ reals imputables a l'activitat portuària que es desenvolupa a la capital catalana.

En la columna d'emissions corresponents a la ciutat, el propi Ajuntament de Barcelona reconeix que les emissions de CO₂ derivades de l'activitat portuària representen al voltant del 8% de totes les

emissions atribuïbles a la ciutat de Barcelona. És a dir, les emissions de CO₂ a Barcelona derivades de l'activitat portuària són notablement inferiors a les emissions totals de la ciutat.

L'Ajuntament de Barcelona està imputant a l'activitat portuària les emissions de totes les cadenes logístiques i de transport internacionals on intervenen els vaixells que han fet escala al Port en un any, per tant, dona unes xifres que no reflecteixen les emissions directes i indirectes pròpies de l'activitat portuària i que estan dintre de l'àmbit d'actuació del Port de Barcelona.

El Port de Barcelona té un compromís ferm amb la sostenibilitat, tant mediambiental com econòmica i social, un compromís que ens ha fet desenvolupar en els últims anys nombrosos projectes per descarbonitzar l'activitat portuària i reduir a mínims les emissions perjudicials per a la salut dels ciutadans.

En aquest sentit, cal recordar que l'estratègia intermodal impulsada pel Port de la capital catalana a favor del transport ferroviari i del transport marítim de curta distància (*short sea shipping*) ha reduït un 76% els impactes negatius -contaminació atmosfèrica, escalfament global, soroll, accidents, congestió i cost de la infraestructura- respecte del que hauria suposat el mateix volum de càrrega transportat per carretera.

D'altra banda, l'any 2014 el Port de Barcelona va posar en marxa, conjuntament amb terminals i altres operadors, el projecte BCN ZERO CARBÓ, que consisteix en inventariar les emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) de les activitats estretament relacionades amb el pas de les mercaderies pel port, reduir-les al màxim i compensar les que no ho puguin ser, amb l'objectiu d'aconseguir un port neutre en emissions.

El Port de Barcelona ja treballa des de fa temps en totes les demandes que l'Ajuntament de Barcelona va fer ahir en relació a una més gran sostenibilitat mediambiental de l'activitat portuària i en altres projectes: electrificació de molls per connectar els vaixells durant la seva estada a port; generació d'energia renovable fotovoltaica i eòlica al recinte portuari; promoció de combustibles de mobilitat de zero emissió per a la mobilitat de les mercaderies; impuls als creuers de port base; construcció dels nous accessos ferroviaris o la incorporació de plans de reducció d'emissions als plans de futur del Port de Barcelona.

En aquests moments, el Port de Barcelona està en disposició d'assolir l'any 2030 la reducció de, com a mínim, el 50% de les emissions de GEH directes i indirectes.

El Port de Barcelona demana a l'Ajuntament que rectifiqui ja que està posant en qüestió una activitat que genera 41.000 llocs de treball i l'1,7% del PIB de Catalunya.

Nota: adjuntem gràfic explicatiu.