

Manifest sobre la crisi de les infraestructures a Catalunya

Entitats i persones dels àmbits econòmic, acadèmic, cultural i ambiental
Tardor de 2010

Conscients de trobar-nos en una històrica cruïlla econòmica i de desenvolupament del país, i davant la manca d'un projecte suficientment compartit i de futur per Catalunya, ens adreçem a l'opinió pública, a les institucions i a les formacions polítiques que concorreran a les properes eleccions i **DECLAREM**:

El context econòmic i social ja ha canviat:

La **crisi econòmica** és profunda i aparentment serà molt dilatada temporalment. Alhora, es fa molt difícil albirar com serà el futur econòmic un cop l'actual crisi es doni per finalitzada. L'economia global, i especialment la catalana, probablement no tornaran a ser mai més com les dels primers anys d'aquest segle. En concret, no és previsible que es puguin tornar a reproduir de manera permanent els índexs de creixement exponencials observats en aquell període. En aquest context, doncs, és especialment exigible el criteri de l'**eficiència** de la gestió i de les inversions públiques en **infraestructures**.

La **crisi energètica**, íntimament lligada a l'econòmica, ha de ser una variable intrínseca a qualsevol planificació pública, i especialment pel que fa a la mobilitat. Totes les institucions internacionals ja han alertat de la creixent dificultat per mantenir els fluxos energètics de què hem gaudit fins ara. Catalunya, que ha d'importar la pràctica totalitat d'aquests recursos, es veu singularment exposada a aquestes dificultats. En concret, el sector del transport, que depèn majoritàriament del petroli, és especialment sensible a aquesta conjuntura internacional. Per tant, insistir en un model de transport per carretera altament intensiu en el consum d'energia seria un suïcidi econòmic i competitiu que llastraria el país de manera irremeiable.

Catalunya ha d'**excel·lir** en el respecte al **medi ambient, al seu paisatge i al territori**. Aquest respecte és una mesura de la seva civilitat. El projecte de país ha d'integrar els espais agrícoles i els espais naturals en el primer nivell de la matriu territorial, amb una articulació rigorosa amb els espais urbans i les xarxes d'infraestructures. Alhora, Catalunya ha de complir amb els seus compromisos internacionals en matèria d'emissions. El rigor ambiental no és un destorb, és una condició de qualitat.

Els dèficits d'infraestructures viàries s'han de precisar

- Catalunya té **dèficits d'infraestructures**, sí, però bàsicament **ferroviàries i urbanes**. En comparació amb Europa ens situem en els llindars més alts d'autopistes i autovies i molt per sota de la mitjana en ferrocarrils. És cert que hi ha dèficits, però aquest balanç no pot servir per fer més d'allò què ja en tenim abastament. Molts conflictes viaris provenen de la manca de lògica del conjunt de la xarxa, de les deficiències en la distribució o d'un transport públic insuficient, però no de la hipotètica escassetat de vies ràpides.
- Aquesta fal·laç manca de xarxa viària ha portat a la seva promoció sense sentit, arribant a l'extrem de projectar la **duplicació sistemàtica** d'autovies i autopistes no saturades, amb la recurrent excusa que la carretera paral·lela està saturada. El cas paradigmàtic és la duplicació de l'AP7 de sud a nord del país, però no és l'únic. La C17 respecte a la C33 (Vallès), la C55 com autovia respecte a la C16 (Bages i Baix Llobregat), els carrils laterals de la C32 al Maresme, l'A2 respecte a l'AP2 cap a Lleida, la C35 doblant els laterals de la B30 de l'AP7 (Vallès), la sobredimensió de l'A26 respecte l'N260 en l'eix pirinenc, etc, en són bons exemples. La solució, és clar, no ha de ser fer més autopistes sinó redissenyar el model de gestió i pagament per a provocar un traspàs del trànsit

d'unes vies a les altres, tot buscant la màxima rendibilitat i eficiència d'una inversió ja executada arreu del país.

Aquest **model altament malbaratador**, inèdit a Europa, no ho és a l'Estat Espanyol. L'actual situació de les autopistes radials de Madrid, en què l'estat està rescatant econòmicament projectes de desdoblament delirants, és una altra expressió de la mateixa política que s'està seguint a Catalunya.

- **El greuge del país no són els peatges, sinó la manca d'inversió de l'Estat.** Catalunya ha de governar les seves autopistes i aquestes han de servir per al llarg recorregut i per a la unió dels grans sistemes urbans. No solament han de ser gratuïtes als entorns metropolitans de Barcelona, Girona i Tarragona, sinó que són possibles opcions de franquícia per a recorreguts interurbans. No hi ha xarxes gratuïtes: tant es paga una infraestructura a través de peatges com a través d'impostos. L'Estat s'ha de posar al servei de la Generalitat per a superar el vell dèficit d'infraestructures, que són clarament ferrocarrils i xarxes distribuïdores i urbanes, no les autovies duplicades.
- La construcció de xarxa viària al preu que sigui ha comportat mecanismes d'**enginyeria financera** com els peatges a l'ombra o els rescats del dèficit de les concessionàries, els costos reals dels quals ni se sap què costaran. La Generalitat s'ha entrampat a costa de la manca d'inversió del Ministerio de Fomento. Tot plegat un desori gens eficient.
- Cal assignar **costos a la mobilitat**, per exemple amb l'aplicació de l'Eurovinyeta que tota Europa recolza, però a la qual Espanya es resisteix en nom del populisme.
- El **territori** és un altre **damnificat** d'aquesta política. Montblanc, el Camp o Figueres, són cruels exemples de poblacions que l'actual planejament pretén rodejar de xarxes viàries.

La modernització del país ha d'anar pel camí ferroviari

- La **dimensió urbana d'un país** es basa en la seva xarxa ferroviària. Catalunya excel·lirà en el futur si consolida i reforça la seva gran estructura urbana de forma més interconnectada i aquest paper només el pot fer el ferrocarril, com a Suïssa, Holanda o Dinamarca. L'extraordinària inversió ferroviària duta a terme pel Ministerio de Fomento ha passat de llarg de la mobilitat quotidiana, que és la que ocasiona més problemes econòmics, socials i ambientals. Menys d'un 15% dels viatgers de RENFE viatgen en alta velocitat.
- La **xarxa ferroviària** catalana convencional **s'ha estancat** i especialitzat gairebé exclusivament en les Rodalies al voltant de Barcelona, i s'ha deixant de banda l'àmbit regional. Hem de recuperar, doncs, les destinacions on històricament ja havia arribat el ferrocarril: Olot, Berga, Sant Feliu de Guíxols, Caldes de Montbui, etc., i hauria d'arribar a tots els municipis majors de 10.000 habitants, segurament amb solucions de tren-tram.
- La xarxa convencional pateix greus **limitacions** de:
 - **Capacitat** als trams de l'Aeroport del Prat (R2), Vic - Montcada (R3), Arenys de Mar - Maçanet (R1) o al tram comú l'Hospitalet de Llobregat - Arc de Triomf (R1, R3, R4 i R7)
 - **Rapidesa** entre les corones 3, 4, 5 i 6 i Barcelona, així com a les línies Manresa - Lleida i Montcada - Vic - Puigcerdà
 - **Connectivitat** entre comarques molt vinculades, com són les relacions Maresme - Vallès Oriental, Vallès Oriental - Vallès Occidental, Vallès Occidental - Baix Llobregat, Alt Camp - Baix Camp, Gironès - La Selva - Baix Empordà, Gironès - Pla de l'Estany - Garrotxa i Baix Ebre - Montsià.

- Ni les **tarifes ni la fiscalitat** actual afavoreixen l'ús del ferrocarril. Es finança la compra d'automòbils o es bonifica l'alta ocupació del vehicle privat, però no es bonifica l'ús del transport públic.
- El **transport de mercaderies amb ferrocarril** és actualment **marginal**. Aquest fet posa el país contra les cordes per poder competir amb Europa, especialment amb un futur incert pel que fa al preu del petroli. El transport del futur o serà per tren i vaixell, o no serà. O serà **intermodal** o no serà.
- És imperatiu disposar d'una xarxa d'**ample europeu** que provoqui una traspàs massiu del transport per carretera al ferroviari. A més, la xarxa ferroviària s'ha de dimensionar per poder suportar tant el transit de mercaderies com el transport públic, evitant que un limiti l'altre. En definitiva, s'han de **buidar les carreteres** de camions per **omplir les vies** de trens.

Proposta de futur

Cal urgentment una reacció de país que porti a encarrilar un model clarament més auster, eficient, urbanament travat, productiu i sostenible en relació a les nostres infraestructures. Un projecte que superi la crisi que ens ha portat fins aquí, situació de la qual ha participat la deriva del ciment en les inversions errònies. Redreçar aquesta situació requereix que:

- El nou govern assumeixi la revisió del **Pla Territorial General de Catalunya** com una oportunitat per posar ordre i formular un **model de país** de qualitat.
- Atenent a aquests criteris, **es revisin clarament a la baixa les dotacions viàries** i es prioritzin les dotacions en transport col·lectiu incloses en els diversos plans i acords: **PEIT, PITC, PNI**¹. Cal superar el fet que el PITC sigui de facto el gran pla territorial general de Catalunya, amb el qual només a través de les infraestructures es decidia el model de país. Les infraestructures són un instrument, no una finalitat.
- La **participació pública** en plans i projectes sigui més sòlida i s'atengui a la legislació vigent (Conveni d'Aarhus):
 - o **Els ciutadans no som súbdits** les al·legacions dels quals s'accepten o no en funció d'una decisió ja presa. Les intervencions de la ciutadania en plans i projectes (excepte en l'escala executiva) mereixen un procediment que garanteixi: a) que no estan redactats amb una decisió ja presa i sense alternatives, b) que les al·legacions no són resoltes pel tècnic que ha fet el projecte o que l'ha dirigit (no es pot ser jutge i part) i c) que no es responen els elements de racionalitat aportats.
 - o No es pot desviar a la justícia la resposta d'elements de contingut tècnic. La **justícia no els respon** i, si ho fa, ho fa tard.
 - o El conseller, o el govern, poden decidir en ús de les seves facultats, però això no estalvia que el **procés** ha de ser fonamentat i **rigorós** en l'escala administrativa.
 - o Cal una **lleï** del Parlament que ordeni el procés de la **participació pública**.

Transparència política

Demaneu als partits polítics que es presenten a les properes eleccions al Parlament de Catalunya la resposta a aquest Manifest en cada un dels seus punts, la qual farem pública.

¹ PEIT: Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, del Ministerio de Fomento (des de Catalunya, a part del que hi faci el ministeri, caldrà tenir opció pròpia). PITC: Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya. PNI: Pacte Nacional per a les Infraestructures.