

Manifest sobre la crisi de les infraestructures a Catalunya

Entitats i persones dels àmbits econòmic, acadèmic, cultural i ambiental
24 de novembre 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 a Catalunya, ens adrecem 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 en temps. 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 esdevé previsible que es puguin reproduir els índex de creixement exponencials observats en aquell període. En aquest context, doncs, és especialment exigible el criteri de l'**eficiència** en la gestió i 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 dificultat creixent per mantenir els fluxos energètics gaudits 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 en un 95% del petroli, és especialment vulnerable a aquesta conjuntura internacional. Per tant, perpetuar un model de transport per carretera altament intensiu en consum d'energia resultarà un suïcidi econòmic i de competitivitat, que llastrarà el país de manera irremeiable.

Catalunya ha d'**excel·lir** en el respecte al **medi ambient, al seu paisatge i al territori**. Aquest respecte no serà sinó 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. L'exigència ambiental no és un destorb, és una condició de qualitat i de progrés.

Els dèficits d'infraestructura viària 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, per contra, 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 que ja tenim abastament. Molts conflictes viaris provenen de la manca de lògica del conjunt de la xarxa, de les deficiències en la funció de distribució o d'un transport públic clarament insuficient, però no de la hipotètica escassetat de vies ràpides.
- L'argument fal·laç de la 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, la C55 com autovia respecte a la C16, 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, la sobredimensió de l'A26 respecte de 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 incentivar un traspàs del trànsit d'unes vies a les altres, tot buscant la màxima rendibilitat i eficiència d'una inversió ja executada pel 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.

- **Els peatges no són el greuge del país, 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 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 pas les autovies duplicades.
- La construcció de xarxa viària al preu que sigui ha comportat mecanismes d'**enginyeria financera** com els peatges a l'ombra, 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 a càrrec dels impostos dels ciutadans.
- Cal assignar **costos a la mobilitat**, per exemple amb la imminent aplicació de l'Eurovinyeta a tota Europa, a la qual Espanya es resisteix en nom del populisme. Alemanya, Suïssa, Àustria, Txèquia i França ho estan fent. Altres països s'hi estan preparant.
- 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, a semblança de com es va fer anteriorment al Vallès, al Baix Llobregat, a Girona, a Tarragona o a Lleida.

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, Bèlgica 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. A Catalunya, menys d'un 3% dels viatgers de RENFE van a alta velocitat.
- La **xarxa ferroviària** catalana convencional **s'ha estancat** i especialitzat gairebé exclusivament en les Rodalies al voltant de Barcelona, i s'ha deixat de banda l'àmbit regional i la xarxa ferroviària urbana. Hem de recuperar, doncs, les destinacions on històricament ja arribava 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 tipus 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 el sistema de **tarificació de les infraestructures i els serveis ni la fiscalitat** afavoreixen l'ús del ferrocarril. Es finança la compra d'automòbils o es bonifica l'alta ocupació del vehicle privat, però no es bonifica suficientment 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 bona gestió ferroviària que provoqui una traspàs massiu del transport per carretera al ferroviari i adoptar l'ample europeu per a les connexions internacionals. A més, la xarxa ferroviària s'ha de dimensionar per poder suportar tant el trànsit 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 racional, auster, eficient, urbanament cohesionat, 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** sostenible i de qualitat.
- Atenent a aquests criteris, **es revisi** clarament **a la baixa** 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):
 - **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 estiguin redactats amb una decisió ja presa i sense alternatives, b) que les al·legacions no siguin resoltes pel tècnic que ha fet el projecte o que l'ha dirigit (no es pot ser jutge i part), c) que es responguin els elements de racionalitat aportats, i d) que s'implantint les audiències públiques per avaluar i confrontar projectes.
 - 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.
 - 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.
 - 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 cadascun 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.

PERSONES ADHERIDES

Joan Martínez Alier (Catedràtic d'Economia, UAB)
Enric Tello Aragay (Catedràtic d'Història Econòmica, UB)
Henry Ettinghausen (Catedràtic d'Estudis Hispànics, Southampton)
Javier Martín Vide (Catedràtic de Geografia Física, UB)
Mariano Marzo (Catedràtic de Recursos Energètics, UB)
Jordi Roca Jusmet (Catedràtic d'Economia, UB)
Manuel Herce Vallejo (Professor d'Urbanisme, UPC)
Ramon Arribas (Director del CADS)
Eduard Punset Casals (Divulgador científic)
Marcel Coderch (Vicepresident Comissió del Mercat de les Telecomunicacions)
Arcadi Oliveres (Professor d'economia, UAB)
Antoni Lloret (Institut d'Estudis Catalans)
Pep Puig (Professor d'energia UAB-ICTA)
Josep Maria Mallarach (Geògraf, Professor, UdG)
Xavier Mayor (Biòleg)
Joan Surroca (Historiador)
Mikel Zabala (Professor ecologia UB)
Núria Almirón (Departament comunicació, UPF)
Ignasi Pons i Anton (Prof. Dept. Sociologia UB)
Xavier Gabarrell Durany (Professor enginyeria química UAB)
Gabriel Jover Avellà (Professor d'història econòmica, UdG)
Joan Pasqual i Rocabert (Prof. Economia, UAB)
Jordi Pigem (Filòsof i escriptor)
Albert Recio Andreu. (Dep. Economia Aplicada, UAB)
Àlex Casademunt Monfort (Prof. Ciència Política, UAB)
Jesus Ramos-Martin (Prof. Dept. Economia, UAB)
Jordi Bigues (Periodista i comunicador ambiental)
Josep Germain (Geògraf)
Pere Espelt Leonart (Prof. Urbanisme, UPC)
Pau Avellaneda (Prof. Geografia, UAB)
Abel Albet (Prof. Geografia, UAB)
Pep Riera i Porta (Excoordinador d'Unió de Pagesos)
Àngels Pascual de Sans (Prof. Geografia, UAB)
Antonio Turiel Martínez (Científic, CSIC)
Isabel Palomera Laforga (Científica, ICM-CSIC)
Ramon Arnabat Mata (President Institut Estudis Penedesencs. Prof. Història, URV)
Salvador Pueyo (Investigador Institut Català Ciències del Clima)
Jordi Salat (Oceanògraf, CSIC)
Carine Simon (Investigadora, UTM-CSIC)
Ramon Crehuet Simon (Científic, CSIC)
Cèlia Marrasé (Investigadora, ICM_CSIC)

Martí Rosas i Casals (Prof. Enginyeria, UPC)
Ricard Horta Bernús (Dep. Enginyeria Elèctrica, UPC)
Josep Xercavins i Valls (Professor UPC)
Juan Martínez Magaña (Càtedra UNESCO de Sostenibilitat, UPC)
M^a Àngels Alió Torres (Prof. Geografia Humana, UB)
Elisa Berdalet i Andrés (Investigadora, ICM_CSIC)
Manel Ibáñez Plana (Físic, UdL)
Juan José de Felipe Blanch (Prof. enginyeria, UPC)
Bàrbara Sureda Carbonell (Prof. CEIB-UPC)
Joan Maluquer Margalef (Biòleg)
Feliu Madaula Canadell (Enginyer agrícola)
Miquel Baldí Coll (Enginyer agrícola)
Màrius Navazo (Geògraf)
Pau Noy Serrano (Enginyer industrial)
Teresa Mira i Lozano (Arquitecta)

ENTITATS ADHERIDES

ADENC-EdC (Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura)
AEREN (Associació per l'Estudi dels Recursos Energètics)
Agrupació d'electores i electors L'ALTRAVEU PER CASTELLAR (Castellar del Vallès)
Alternativa Verda
ANG (Associació de Naturalistes de Girona)
Associació cultural per al foment de la sostenibilitat i la participació ciutadana, Amics del Mall
Associació d'Amics del Baix Empordà
Associació Iberoamericana de Mobilitat Urbana per a la Sostenibilitat, ASIMUS
Associació Món amb Seny
Associació per a la defensa del Corredor-Montnegre i Baix Montseny, "La Coordinadora"
Associació Plataforma Stop Karting
Associació Salvem Vilalba
BACC
Campanya Contra el Quart Cinturó (270 entitats integrades. <http://ccqc.pangea.org>)
CCOO
Centre per a Sostenibilitat Territorial
Col·lectiu Ecologista Bosc Verd
CEPA-EDC (Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius)
Coordinadora "Preservem el Maresme" (27 entitats: Plataforma Camí Ral de Premià de Mar; Federació d'Associacions de Veïns de Mataró (FAVM); Plataforma Cívica de Vilassar de Mar; Coordinadora NO-NII (Masnou, Premià i Vilassar de Mar); Associació de veïns de la Xinesca (Vilassar de Mar); Associació de veïns del Camí de la Serra; Opció per Vilassar(OPV); Plataforma Cívica el Masnou 21; Unió de Pagesos; Plataforma Maresme; Revolta Global Maresme -EA (Montgat); Trobades Alternatives del Baix Maresme (CUP / Revolta Global / Maulets / independents); Cooperativa de consum (Premià de Mar); Plataforma El Roure de Dosrius; Associació de Veïns de Cerdanyola (Mataró); Terra Verda (Grup ecologista del barri de Cerdanyola de Mataró); Plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda; Fot-li castanya! (Canet de Mar); PTP Promoció del Transport Públic; Oil Crash Observatory (OCO); Col·lectiu Ronda; Associació de Veïns d'Argentona; Natura, entitat de medi ambient; Associació per a la Preservació de Sant Jaume de Traïà i La Pujada d'Argentona; CUP Mataró; Plataforma Ciutadana de Sant Cebrià de

Vallalta "Salvem la vall, salvem el poble". Amb el suport d'ICV-EUiA)

DEPANA

Dia de la Terra - Catalunya

EdC Ecologistes de Catalunya (12 entitats Alnus - Agrupació en Defensa de l'Entorn; ADENC; Bosc Verd - Col·lectiu Ecologista Bosc Verd; CEPA; GEPEC; GEVEN (Grup Ecologista del Vendrell / B. Penedès); GDMNS (Grup per a la Defensa del Medi Natural de la Segarra); IAEDEN; IPCENA; LIMNOS - Associació de Defensa del Patrimoni Natural de Banyoles i Comarca; Sègria NET - Salvem la Vall de Camarasa; Vall del Ges.NET - Plataforma antiincineradora de la Vall del Ges; Associació Cerdanyola Via Verda)

EeAC Ecologistes en Acció Catalunya

GEL (Grup Ecologista de Llorenç del Penedès)

Gent pel Territori (Baix Empordà)

GEPEC-EdC (Grup d'Estudi i Protecció dels Ecosistemes del Camp)

GEVEN-EdC-UP (Grup Ecologista del Vendrell i Baix Penedès)

Grup de Medi Ambient de Montcada i Reixac-EeAC

Grup Ornitològic del Tenes

IAEDEN (Institució Alt Empordanesa per a l'Estudi i Defensa de la Natura) – Salvem l'Empordà

IPCENA-EdC (Institució de Ponent per la Conservació i l'Estudi de l'Entorn Natura)

ISTAS

LIMNOS-EdC

Meandre. Associació per a la preservació del patrimoni natural de Manresa

Plataforma Defensem el Tren de l'Empordà

Plataforma no fem el CIM- UP

Plataforma Tren Castellar Centre

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic)

REVOLUCIÓ VERDA - JOVES D'OLESA

SOS Empordanet

SOS Lloret

UP Unió de Plataformes en defensa del medi ambient, el patrimoni cultural i els drets cívics (67 entitats: Plataforma Veïnal Pont de Suert, Plataforma de Defensa de la Terra Alta, Plataforma Platja Llarga i Bosc de la Marquesa, Geven, AAVV del Centre Històric de Bellvei, Plataforma No Fem el Cim, Plataforma per una Vegueria Pròpia, Col·lectiu Bosc Verd, AAVV el Nucli Antic de Cubelles, Associació de Veïns i Cultural de Serra Alta d'Hostalets de Pierola, Asociación Administrativa Urbanística Entidad Colaboradora del Ayuntamiento de Hostalets de Pierola, Begues Alta Tensió, Associació Natura Pou de Glaç, Grup Ecologista les Agulles, Plataforma Salvem Oliveretes, Plataforma Salvem Can Coll, ANDA, Associació Cultural de Montserrat, Plataforma en Defensa del Territori i Patrimoni del Baix Llobregat Nord, Plataforma Salvem Montserrat, Plataforma Popular Contra el Pla de Caufec, Plataforma l'AVE pel Litoral, Cuca de Llum, Junta Permanent en defensa del patrimoni de Catalunya, Vall de Can Masdeu, Collserola Parc Natural.org, Ecologistes en Acció de Barcelona, Plataforma Defensa de la Serra Marina i Can Zam, Stop Karting Llinars, Plataforma Antiincineradora de la Vall del Ges, Nova Cultura de l'Energia, El Sauquer, Meandre Associació per a la Preservació Patrimoni Natural, Ramaderia Ancestral Els Isards, Plataforma El Roure, Plataforma Salvem la Vall de la Riera de Pineda, Coordinadora No NII del Maresme, Plataforma No NII Vilassar, Associació Amics del Mas Roig, Plataforma Ciutadana Salvem Solius, Associació Centre Cívic Cultural i Social de Vallcanera Park de Sils, Salvem Llagostera, SOS Empordanet, Gent Pel Territori, Salvem Vilanera, Xarxa per la Defensa de l'Empordà, Arquitectes Sense Fronteres, Plataforma per l'Equilibri Territorial Interprovincial de Catalunya, SOS Monuments, Col·lectiu Patrimoni, Ecologistes Independentistes de Catalunya, L'Ateneu de Cultura Contemporània-CAT-EU, Plataforma Cívica en Defensa de les Terres del Sènia, Plataforma Unitària Contra l'Autopista Elèctrica de Catalunya i Aragó)

Via Vallès