

L'actual model de mobilitat i la seva incidència en la competitivitat, cohesió social i sostenibilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona

III JORNADA TÈCNICA DEL PACTE INDUSTRIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

11 de juliol de 2001

La Farga de l'Hospitalet de Llobregat



Pacte Industrial de
la Regió Metropolitana
de Barcelona

PACTE INDUSTRIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

11 juliol 2001
La Farga

III JORNADA TÈCNICA DEL PACTE INDUSTRIAL DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

L'ACTUAL MODEL DE MOBILITAT I LA SEVA INCIDÈNCIA EN LA COMPETITIVITAT, COHESIÓ SOCIAL I SOSTENIBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA

Celestino Corbacho. Alcalde de l'Hospitalet.

Bona tarda, començarem l'acte tal i com estava previst, i te la paraula, Maravillas Rojo, presidenta del Comitè Executiu del Pacte Metropolità

Maravillas Rojo. Presidenta del Comitè Executiu del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Molt bona tarda, moltes gràcies, alcalde per aquesta acollida i gràcies a tots vosaltres per estar en aquesta sessió del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana. Ja fa uns anys, estava pensant, fa més de tres anys, que vam decidir un grup de municipis, amb els sindicats i les organitzacions empresarials, de constituir aquest Pacte de la Regió Metropolitana, tot i sabent que els pactes són sempre un àmbit d'acords, de concertació i que ho fèiem en un entorn territorial que no tenia un àmbit administratiu, que no te un àmbit administratiu encara definit, i que des d'aquesta perspectiva, hauríem de tenir coratge; però a la vegada una certa paciència des del punt de vista, dels passos a anar donant.

Quan vam constituir el Pacte, i si ho recordeu, la pròpia definició del Pacte Industrial, vam parlar que l'objectiu bàsic seria el treballar conjuntament, per tal de vincular el territori amb les empreses i el món del treball, i aquesta trilogia ens permetia optimitzar els recursos humans, ens permetia optimitzar també la capacitat econòmica del territori, del territori que ens és natural, que és la Regió Metropolitana.

No vam voler, al definir els objectius del Pacte, quedar-nos exclusivament, amb la definició del desenvolupament econòmic territorial, ni tampoc amb el que suposaria el desenvolupament dels recursos humans del territori. Perquè tots vam coincidir, i vam entendre, que per parlar de desenvolupament territorial, d'activitat econòmica, i d'optimització de recursos humans, calien altres qüestions que eren imprescindibles de relacionar.

I entre aquestes qüestions, una, que és la que avui ens porta a aquesta jornada era precisament la importància de la mobilitat i de l'accessibilitat als llocs de treball. No només als llocs de treball, però en aquest cas, em vull referir especialment als llocs de treball. Si som un territori que té una activitat i una unitat econòmica natural, necessitem fer fàcil, fer possible, fer curta, fer més econòmica, precisament l'activitat i el temps del desplaçament. I per això, en els diferents objectius del Pacte, no ens vam quedar en els objectius de l'activitat econòmica, sinó que vam, especialment, expressar que treballàrem per millorar l'accessibilitat del territori, i també, hauríem de tenir molta cura dels aspectes vinculats a la sostenibilitat, i a altres específics que tenen a veure amb la millora de la qualitat de vida.

Be, avui en aquesta Jornada-tècnica que hem plantejat que és la tercera que fa el Pacte Industrial, volem especialment fer una manifestació, que és el que al final de la jornada plantejarem, després de una reflexió, del què significa per a nosaltres una millora de la mobilitat en la Regió Metropolitana, i no només volem expressar la nostra opinió compartida, avui signada ja per un ampli nombre dels components, i espero, que a partir de avui, se'ns hi sumin tots els municipis i agents socials que encara no han signat aquesta declaració, que avui plantejarem i que aquest aspecte de la mobilitat requereix d'opinions, però sobretot també requereix d'accions decidides i fermes, perquè siguin les grans infraestructures les que millorin, però també perquè millori la vida quotidiana, que en definitiva, és poder agafar l'autobús, el tren, i el metro amb bones condicions, i poder agafar la carretera amb bones condicions sense tenir que tocar el clàxon, probablement, en el peatge, i poder accedir als llocs de treball en el temps més curt possible.

Aquesta, em sembla que és la voluntat i l'objectiu, amb què la Comissió del Pacte Industrial per a la Mobilitat va plantejar, aquesta jornada d'avui, i per això us vull agrair la vostra presència, i us vull agrair més especialment, el vostre compromís, al de tots els que estem aquí, i que representem els diferents territoris, ciutats i agents socials, en el compromís, pel que avui volem expressar.

Celestino Corbacho. Alcalde de l'Hospitalet.

Molt bé gràcies, Maravillas, i per part meua, primer de tot, agrair-vos i donar-vos la benvinguda a l' Hospitalet i que hagueu fet aquestes Jornades, aquí, a la Farga.

Efectivament recordo, quan es va impulsar en el seu dia el tema de la necessitat de fer un Pacte, i va néixer, amb aquesta idea, que ara Maravillas Rojo deia de la necessitat d'agrupar voluntats, d'agrupar voluntats des del món local, passant per les universitats, els sindicats, les Associacions Empresarials, amb un clar objectiu, que és mirar de donar resposta, i fer polítiques actives, en aquest territori, en aquesta regió metropolitana, en el tema del desenvolupament econòmic i tot el que significa, i que va darrera de qualsevol

desenvolupament econòmic, i això es va fer efectivament, es va fer en seu moment, fruit d'aquesta força de les voluntats, i fonamentalment, també per iniciativa del món local.

Jo crec en definitiva que totes aquestes coses, el que cada vegada més posen de manifest és la necessitat que en aquesta àrea, hi hagi un govern metropolità. Totes aquestes coses passen perquè no tenim un govern metropolità. Llavors davant d'aquesta carència o absència necessitem dotar-nos a vegades de mecanismes voluntaris perquè no tenim un marc jurídic o legal, per poder anar donant resposta a les necessitats que cada dia s'estan plantejant.

Avui per exemple, en aquest moment i no te a res a veure amb la mobilitat, a pesar de ser una cosa aèria, tenim un problema amb les antenes de telefonia mòbil, i això no es pot resoldre per la via de què cada ajuntament faci la seva ordenança, perquè fins i tot ens farem mal, perquè es pot entrar en una cursa, a veure qui fa la ordenança més restrictiva, i des d'un punt de vista medioambientalista més avançada, i segurament les coses s'han de fer d'una altra manera, i és que aquesta àrea, necessita lògicament d'una reflexió i necessita dels estudis necessaris i necessita d'un marc general.

En definitiva, passen aquestes coses, passen també amb el tema industrial, el tema industrial ha canviat, i esta canviant molt, en tota aquesta àrea central, i aquests canvis, necessiten també d'una visió global. I avui tractarem un tema molt important que és el tema de la mobilitat. Jo crec que es necessiten totes les reflexions, moltes reflexions i opinions i es necessiten conclusions, si més no per mirar d'intentar sumar i donar coherència i fins i tot d'ajudar a la necessària política en el terreny de la mobilitat.

En el terreny de la mobilitat, és evident que tenim avui l'Entitat Metropolitana del Transport que cobreix un espai, cada dia més curt, però te un espai. Per altra banda tenim les empreses de transport de la ciutat de Barcelona, tenim la ATM (Autoritat del Transport Metropolità) i tenim un PDI, aprovat inicialment amb la informació pública fins el 30 de setembre, per fer les al·legacions que ha de ser el Pla que ha de definir la transformació que permeti la mobilitat.

I tenim altres projectes, i fins tot en aquest moment hi ha, amb els mitjans de comunicació, que s'ha aprovat un PDI, amb un bilió de pessetes, aproximadament, però que haurem de continuar treballant, i haurem de treballar per trobar el bilió de pessetes, perquè de moment, per exemple la línia 9 del metro, que és una línia molt important, en aquest moment, ens hem de felicitar i ens hem de congratular, perquè lògicament ja comença un primer tram de la línia 9 del metro, però lògicament perquè la línia 9 del metro compleixi aquesta funció de corredor i de redreçar els diferents municipis, necessita encara poder tenir el finançament necessari perquè arribi a l'aeroport, i passi pel mig de la ciutat de Barcelona, també per aquesta ciutat i també per la ciutat del Prat. Lògicament feia una referència molt de passada a Maravillas Rojo i coincideixo amb ella, les infraestructures fins i tot viàries, s'estan quedant petites en alguns casos, i per tant segurament es necessita una certa reflexió, i en aquesta reflexió de les infraestructures viàries que s'estan quedant petites,

haurem de treballar i d'anar molt en compte, perquè no siguin les infraestructures del transport privat, les úniques possibilitats que hi hagi en l'àmbit de la regió metropolitana per la mobilitat de les persones.

Això serà necessari, però haurem d'apostar molt decididament, pel tema del transport públic, com una de les mesures necessàries i imprescindibles. Portem retard en infraestructures i inversions, i crec que s'ha de reconèixer, des que es va fer l'APM, s'ha donat tot un conjunt de passos molt importants. Avui tenim la integració tarifària, que era una condició *sine qua non* per poder garantir una certa mobilitat de la gent, i en aquests primers sis mesos s'ha guanyat un 5% de viatgers perquè hi ha més gent que agafa el transport públic, però no ens hem d'enganyar, hi ha més passatgers, perquè avui hi ha persones, que abans també feien un sol mode de transport i avui amb la integració tarifària fan dos modes de transport.

Però és evident, que això és un pas molt important, el tema de la integració tarifària, però no és suficient. La integració tarifària per si sola no resol el problema, ni és l'alternativa a la mobilitat, perquè tenim un greu problema que és la no intercomunicació de les diferents línies, dels diferents modes de transport, i això dificulta aquesta mobilitat en una regió, que en els últims deu anys, no s'ha canviat la seva tipologia, la seva fisonomia i ha canviat sobre tot la localització de les seves activitats econòmiques.

Fa deu anys, probablement, anar a Gavà o a Sant Boi tenia l'interès propi del que tenia que anar a Gavà o Sant Boi; però quan Gavà o Sant Boi desenvolupen centres d'activitat econòmica i centres terciaris, això vol dir que hi ha una aportació de gent que va a aquell territori. Això ha passat a moltes parts del territori. Per tant, el que no ha estat en paral·lel, ha estat aquesta transformació necessària del transport públic.

Be res més, jo espero, per tant que aquestes jornades serveixin per treure algunes conclusions. Sobre el tema de la mobilitat i del transport hauríem de continuar parlant i molt, perquè és molta la feina que queda per fer, no ens enganyem, i podríem pensar que pel fet de tenir un PDI ja ho tenim tot fet; en absolut. El PDI és un bon instrument, i no només estic totalment d'acord amb ell, sinó que com a segon vicepresident de l'ATM, ho he aprovat i a més, entusiàsticament; però falta molta feina per fer, hem de fer moltes coses, i jo crec que l'entorn de totes aquestes coses que falten per fer, falta reflexió, perquè darrera de la reflexió, es puguin prendre decisions que vagin en la direcció de fer que la mobilitat cada dia sigui més fluida, sigui més còmoda, sigui més àmplia, i sobretot que aquesta mobilitat en el futur, es faci cada cop més a través del sector públic, i cada cop menys a través del sector privat.

Entre d'altres coses, perquè si anem, al ritme que anem, d'aquí a cinc anys, el problema serà que en algunes ciutats els cotxes ja no hi cabran. Avui quan totes les ciutats tenim el mateix problema, ens falten aparcaments, fem un aparcament i quan l'acabem, resulta que ja hi ha més cotxes en el lloc, que els cotxes que hi caben a l'aparcament, amb la qual cosa, fas un aparcament i resulta que el problema continua essent el mateix o fins i tot empitjora.

Jo crec, que amb tot això, s'ha de reflexionar també, i que els habitatges, en lloc de fer una plaça d'aparcament per habitatge, s'ha de demanar que es facin més places d'aparcament per habitatge; en alguna cosa d'aquestes, alguns Ajuntaments hem modificat les nostres ordenances, hem obligat i obliguem a les constructores que facin més aparcaments en funció del nombre d'habitatges. Però, per això deia, que jo espero, que algun dia totes aquestes coses al final conflueixen, i totes aquestes reflexions que ens portin a tots plegats a la concertació en el consens, i en l'acord que un dia, de veritat, dotem a aquesta regió metropolitana, d'un autèntic govern, que governi la globalitat d'aquesta regió metropolitana, que tingui aquest sentit global, i que això es faci amb la cooperació i amb la col·laboració amb el govern i la Generalitat o amb altres governs, perquè en definitiva cada cop més les nostres ciutats tenen personalitat pròpia, personalitat específica, el sentiment d'arrelament cada dia està creixent, però cada dia la nostra vida està més intercomunicada, o més interrelacionada com totes les ciutats del voltant, i allò que passa a la nostra ciutat, en definitiva, afecta a la ciutat veïna, i tot el que passa a la ciutat veïna, també ens afecta a nosaltres. I, per això, ho tindrem que fer compatible i necessari.

Res més, gràcies una vegada més, per estar avui aquí, a l'Hospitalet, i espero que aquestes conclusions siguin una referència de cara al futur.

Ciriaco Hidalgo. Secretari de Política Institucional d' UGT i president de la Comissió de la Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Bona tarda, a tots i totes, novament agrair-vos la vostra presència en nom de l'Associació del Pacte Industrial, jo en nom de les persones que serem ara a la taula rodona, faré una tasca de presentació i de coordinació d'aquesta taula rodona, perquè tant, en quant com a membre en nom d' una organització sindical, però també com a president del que ha estat la Comissió de mobilitat del Pacte industrial, dels treballs inicials d'aquesta comissió us recollim, les paraules que ens deixava ara l'alcalde, hem fet del nostre treball, de la concertació de l'acord i del diàleg, una forma de treballar, i fruit d'aquesta forma de treballar entre organitzacions sindicals i empresarials, entre ajuntaments i entre tots plegats, hem fet possible, que avui féssim aquesta jornada i que avui aquesta declaració que després en donarem lectura i que molts de vosaltres coneixeu, perquè les vostres institucions i organitzacions li han donat ja el vist-i-plau, avui ja tenim el vist-i-plau de 25 ajuntaments, de 2 organitzacions empresarials, de 2 organitzacions sindicals i de 5 organitzacions que representen Universitats i Col·legis d'Enginyers i la Fundació Cirem. Aquestes són les organitzacions, les entitats que fins aquest moment ja han ratificat aquesta declaració que després donarem lectura; però ens consta, que el conjunt d'entitats que conformen l'Associació del Pacte Industrial de la Regió metropolitana, li donaran suport.

Deia que aquest ha estat el treball previ d'una comissió de l'associació, en el qual hem estat presents, en nom de les organitzacions i representant els

municipis, la Maria José Albaladejo, que és tinenta d'alcalde del Prat, el Daniel Gutiérrez, per part de CC.OO., el José Antonio Franch, per part de UGT, i per part de les organitzacions empresarials, el Francesc Sala, Berenguer, Jordi Roig, i també el Joan Campreciós, en nom de la Diputació de Barcelona, que també molt activament ha participat en aquest grup de treball.

Avui el que volíem, amb aquesta taula rodona, és fer una reflexió amb persones, homes i dones, que coneixen molt bé des dels seus coneixements professionals i la seva experiència, els aspectes de la mobilitat que tenen una incidència en la competitivitat, en la cohesió social, i en la sostenibilitat en el conjunt de la regió metropolitana.

Es per això, que hem cregut molt oportú convidar el Joan Torres, que és coordinador de la fundació RACC, la senyora Carme Miralles, que és professora de Geografia a la Facultat de Geografia de la UAB, i diputada al Congrés, l'Ester Gatell, que és cap de l'Assessoria d'Urbanisme i Transport de la Cambra de Comerç de Sabadell, i en Jordi Carrillo, que és gerent del Consorci Xarxa Viària, que si no el coneixeu algú de vosaltres, és la cara visible de la batalla dels peatges que tenim a la regió metropolitana i per tant també, ens donarà aquesta visió d'un fre importantíssim, que tenim als problemes de mobilitat però també al desenvolupament econòmic i perquè no dir-ho també la sostenibilitat en el conjunt de la regió metropolitana, i ja sense més, passaria la paraula en primer lloc, al Joan Torres, que és coordinador de la Fundació RACC.

Joan Torres. Coordinador de la Fundació RACC.

En primer lloc, moltes gràcies per haver-me convidat a aquesta taula rodona, manifestar la meva satisfacció d'estar al meu poble, explicant la mobilitat, perquè no deixo de ser fill de l'Hospitalet i resident a l'Hospitalet, i també perquè em perdoneu si en algun moment tinc alguna dificultat al parlar perquè estic en un trànsit d'intervenció dentària i possiblement si això s'allarga molt, hauré d'abandonar, perquè tinc hora al dentista per poder solucionar el problema.

Be, parlar de mobilitat, podríem parlar moltes hores i molt de temps, i més des de la perspectiva de la feina que estic fent en aquest moment, i també de la perspectiva dels anys que he estat dedicat al món de la mobilitat des de la pròpia Administració pública.

Per no allargar-me, i ser ortodoxa en el temps, el que he fet, és agafar el títol de la taula rodona, i intentar expressar diferents conceptes o reflexions que facin referència, a la competitivitat, a la cohesió social, i al tema de la sostenibilitat des de la perspectiva de la mobilitat.

Des de la competitivitat, la reflexió que faig, és a dir, això de la competitivitat està molt lligat al temps, i el temps en el tema de la mobilitat està molt lligat

amb la seva demora en la congestió, i avui vulguem o no, tal com s'ha dit, o suposo que es demostrarà, una de les patologies que te la nostra regió metropolitana, és un cert grau de congestió important.

Un altre element, lligat al temps, seria el cost d'aquest temps, i avui ens trobem que, aquest cost, per vàries raons, no està del tot internalitzat, ni amb el cost del desplaçament de les mercaderies, que amb aquest camp evidentment més que en d'altres, ni en el cost, que el conductor individual, analitza el seu desplaçament. És un dels temes que cal treballar, perquè aquesta internalització, pot fer que l'ús irracional del cotxe, passi cap a quotes d'una certa racionalitat.

Si que és cert, que el cost del temps, el valor temps, el conductor privat des de l'anàlisi i els estudis que fem des de la fundació RACC, veiem que és un dels components que junt amb la qualitat i la seguretat, és el que el fa escollir, en certa manera, la utilització de les autopistes de peatge.

Des de la perspectiva de la congestió diria que una de les solucions seria l'increment de la capacitat i també hi afegiré, que un altre element important és la gestió de les infraestructures. Recentment, nosaltres com a fundació RACC a petició del personal del Centre Logístic, en què la Maravillas hi pertany, se'ns va encarregar que féssim una diagnosi, del que passaria amb tot el que seria el Delta, l'operació Delta, amb tot el creixement de l'aeroport, del propi port que es duplicarà en capacitat, la pròpia Zona Franca, en quant a creixement de la zona logística de la ZAL, i la pròpia situació del polígon Pedrosa, que afecta bastant, al terme municipal de l'Hospitalet.

Doncs be, les dades sintètiques són, que en aquests moments, la tracció de vehicles que es produeix per tot aquest territori, és al voltant de 90.000 vehicles, considerant aquí, camions i cotxes, i transformant els camions en vehicles equivalents, que seria el sumatori d'aquests 90.000. Doncs be, en el 2005, amb els estudis de creixement del que ha de ser tota la zona logística, es preveu un creixement de 22.000 vehicles més, passaríem a 102.000 vehicles, i si féssim l'extrapolació cap al 2010, que en aquests casos és fàcil de fer, perquè no és una ciutat que evidentment pot tenir uns creixements mes difícils de calcular, en canvi una zona logística te unes fórmules o te una lògica matemàtica en quant a limitació del tràfic, passaríem a 180.000 vehicles. Això serà com a conseqüència de la posada en marxa d'aquesta duplicació que representarà el port de Barcelona.

Be, dit això, l'anàlisi ens porta a dir, que les infraestructures que estan previstes, podran absorbir, amb certa dificultat el creixement del 2005, i les que a partir del 2005 estan previstes, no suportaran l'increment de capacitat del 2010. Tenint en compte que en el 2010 hi ha un factor nou, que s'ha calculat, que ja la línia 9 arriba a la Zona Franca, que és un dels components de subministrament de viatges cap el sector serveis de la pròpia zona Franca i també el fet que es multiplicaria per 3 la intermodalitat Camió/Ferrocarril, perquè ja hi hauria la presència de l'ampla de via internacional, que és un dels factors de captació de transport de mercaderies cap el mode del tren.

La conclusió final, és que si les infraestructures no es fan en el calendari que estan previstes i si no es fan amb un increment de capacitat respecte a la demanda del 2010, el col·lapse d'aquesta zona està garantida, i aquesta serà una de les patologies, evidentment una altre més, de les patologies que podrà sumar aquesta àrea metropolitana

Però, també no descartaria aquí el fet que la competitivitat que te molt a veure amb el tema del subministrament urbà de la càrrega i descàrrega. A Barcelona en aquest moment, s'està fent una experiència positiva, des del punt de vista, de la càrrega i descàrrega dels xamfrans, amb un component d'una certa logística d'actuació però molt lligat al concepte de la disciplina.

Jo aquí, com a element de reflexió i aportació del que afegiria en aquesta operació de càrrega i descàrrega, seria el que jo crec, que aquests sectors estan impregnats d'un cert liberalisme en l'actuació, jo proposaria una certa regulació, no dic intervencionisme, però sí regulació. Regulació a través d'una llicència, perquè aquest és el mecanisme que permetria saber qui es qui en el transport de les mercaderies, i també podria ser l'instrument regulador, no l'econòmic, d'una sanció econòmica, el que permetés suportar el grau d'incompliment de la logística que la pròpia Administració marca.

Un altre element de la competitivitat, el factor temps, ja dit, seria la intermodalitat. És el gran concepte, en que encara no tenim una cultura clara, del que és l'intercanvi model, el que seria, en certa manera, l'ús de l'alternança dels modes de transport.

Avui el nostre país, el component del ferrocarril, és el mode més baix, que tenim en quant a mercaderies, no arribem ni al 3%, o al 5% en alguns casos. Això no serà fàcil, no serà fàcil perquè primer no tenim l'ampla de via internacional, cosa que sembla que va per un bon camí de solucionar, però no tenim tampoc des d'un punt de vista empresarial, la cultura del que és la intermodalitat.

I també tenim un defecte que en alguns casos pot ser una virtut, que la nostra indústria, la nostra producció, s'ha calculat i això en unes recents conferències que es feien en el Port de Barcelona, es deia que el 90 % del recorregut de les mercaderies no va mes enllà de 300 quilometres, a més a més, es càrrega fraccionada. Això en els temes de rigidesa que comporta el tren, en quant a la seva distribució te un problema greu. Però la intermodalitat, no només la mesuraria en funció dels costos que això pot representar, sinó que saludaria la intermodalitat en el concepte de competitivitat des de la perspectiva de la millora del medi ambient i també de la seguretat viària. Perquè no oblidem, que malgrat que el cotxe privat participa seriosament en el tema del medi ambient i de l'accidentalitat, el camió també hi te una component molt important.

Be, i per últim, en el concepte de competitivitat hi posaria la gestió de la mobilitat, perquè, entenc que a vegades amb les infraestructures que tenim no optimitzem prou les seves capacitats, no hi ha informació del trànsit acurada, no s'utilitzen potser, perquè encara està en una etapa poc madura, les tècniques del GPS, de la localització via satèl·lit, no hi ha una gestió clara de la

logística, i també com un tema menor, però que a vegades passa, sense més pena que glòria, però que és molt important, és el tema de la senyalització.

Jo m'atreuria a dir que si tots els que estem aquí, si ens poséssim amb una carretera, trobar algun polígon industrial ens seria de certa dificultat. Avui es diu que la senyalització que tenim a Catalunya, i això s'ha dit perquè a través de la Fundació s'ha fet alguns seminaris en aquest sentit i les conclusions han sigut molt contundents; la senyalització globalment en el nostre país, és una senyalització no visible, no llegible, no creïble i no intel·ligible. Avui té tots els components del que seria un revés d'una senyalització. Posaré un exemple, el fet que a Barcelona avui i això ho dic malgrat assumint una certa responsabilitat, es parli, de direcció Besòs o direcció Llobregat, home pels il·lustrats geògrafs de Barcelona no està malament; però pels que venen de fora, que sàpiguen que el Besòs i el Llobregat és un riu ja és una assignatura una mica complicada.

O be parlar de Barcelona, el nus de la Trinitat, direcció Trinitat, o Barcelona direcció Glòries, és una cosa teològica, que algú va inventar en el seu moment i que en definitiva ens porta a una confusió. Si fóssiu curiosos en el tema de la senyalització i agaféssiu la guia Michelin dels restaurants de Barcelona, veuríeu simplement que agafa la Diagonal i diu Barcelona nord, de la Diagonal cap a munt i Barcelona Sud, de la Diagonal cap avall, i el lloc que és més complicat és Ciutat Vella, Ciutat Vella. Aquesta és la senyalització que els francesos, que són més cartesians que nosaltres, fan de Barcelona la seva senyalització.

Bé l'altre component, és la cohesió social, i això és més complicat, relacionar cohesió social i mobilitat, però ho intentaré. En el tema de la cohesió social i la mobilitat cal, ja ho és, que la mobilitat es consideri com un dret social. Avui la mobilitat està molt lligada a la nostra activitat, abans en Celestino Corbacho, deia el que avui representa les proximitats de les poblacions i el conjunt d'activitats que fem al llarg del territori. Per tant la mobilitat és un dret social, en aquest sentit, cal que el cotxe, el camió, el mode de transport, es consideri com una eina de la mobilitat, i en aquest cas, jo diria que l'oferta del transport públic de qualitat, es tindria que considerar com un valor social.

Crec que ha estat l'assignatura pendent del nostre desenvolupament polític d'aquests últims anys, de no considerar potser el transport públic en aquest concepte de valor social. Es per això, també, que dintre d'aquest concepte de cohesió social i no oblidem que el tema de la mobilitat va molt lligat al tema cultural. El fet que caldria i cal fer entre tots un reconeixement dels valors col·lectius enfront dels valors individuals. No oblidem que avui la nostra societat, es manifesta amb una forta individualitat, el meu zapping que faig a casa meva és el millor, el meu, no el de la resta de la família, això ja demostra una cert component d'individualitat que tots plegats tenim.

I vulguem o no, el cotxe és la prolongació més clara, del concepte d'individualitat, és el concepte que dona hegemonia, cavalls, força, que dona poder, i que dona el concepte més clar d'individualitat. I aquest valor de la individualitat no està deslligat dels comportaments que avui presenten l'altra

patologia en el tema de mobilitat, que són el tema d'incidents, lligats a la indisciplina, o l'abús de la velocitat i l'abús de l'alcohol

Per això, des de la perspectiva de propostes, jo en faria una, que, en aquests moments, pot ser important de fer-la, perquè s'està discutint el nou codi de circulació i ho dic, per la diputada present, que, un concepte vàlid que s'està practicant arreu d'Europa i que aquí a Espanya, no sabem perquè no entra (si que ho sabem), si per un tema de burocràcia o per un problema de certa mandra intel·lectual, és el tema del carnet de punts. Per què no establir un mecanisme d'autoregulació, d'autocompromís personal del conductor, enfront de les seves sancions que pugui cometre en el tema de la disciplina viària?. Crec que és un tema important, que tenim l'oportunitat ara en la modificació de la llei de seguretat viària, d'introduir-ho, i valdria la pena, des de la perspectiva d'aquests lobbies, que en definitiva, són els pactes industrials de l'àrea metropolitana o d'altres estaments, tirar endavant aquesta proposta.

En el cas dels sindicats i no vull deixar-me a ningú, jo diria també que cohesió social seria introduir en les negociacions col·lectives el tema de la mobilitat, el dret al transport, i a les difusions que es puguin fer. I aquí, seria molt bo, des de la perspectiva d'alguns sindicats que tirés endavant, les fórmules del *car-pull*, és a dir, el cotxe compartit, per poder diguéssim, fer aquesta lliçó de solidaritat, per l'accés al lloc de treball. Hem de dir que el "*car-sharing*" que és una altra fórmula de cotxe de lloguer, més complicada, que s'està practicant a alguns llocs d'Europa; però el cotxe compartit, jo crec que pot ser una bona proposta per començar a negociar aspectes de la incorporació al lloc del treball, en aquells llocs on evidentment l'oferta del transport públic, doncs serà impossible.

Be per últim, l'altre concepte, que hi ha a sobre de la taula és la sostenibilitat. En el llibre que m'han deixat, que heu publicat de "la ciutat digital", he vist un llarg concepte de definició de la sostenibilitat. A mi el que m'agrada més és el que em va dir un ecologista, molt bona persona, i molt entranyable, em va dir "això de la sostenibilitat és allò que deien les nostres avies, si vols continuar menjant ous, no matis la gallina". Jo crec que és el concepte més clar de sostenibilitat, i a partir d'aquí, com veiem aquest concepte de sostenibilitat des de la perspectiva de l'urbanisme, que en definitiva, la definició de la ciutat i la definició del territori, és una de les causes principals dels problemes de la mobilitat

Veuriem, que la ciutat compacta ha d'estar per sobre de la ciutat difusa, aquest invent últim, que han fet a nivell de la planificació de la ciutat difusa ens ha portat a on ens ha portat. Que la ciutat barreja està per sobre de la ciutat funcional, la ciutat cartesiana, i està per sobre de la ciutat mercat; i vull dir ciutat mercat, a aquella ciutat que s'ha deixat fer per sobre de la planificació, i crec, que en certa manera, el nostre territori vulguem o no, el mercat ha guanyat a la pròpia planificació. Aquesta és una debilitat que ha tingut el nostre sistema polític, en el conjunt del govern de la nostra àrea metropolitana.

També dir, que des de la perspectiva de l'urbanisme, aquest intent que hi ha ara de liberalització que neix del concepte de dir que cal crear sòl, jo crec que el concepte de crear, només està reservat a les divinitats, i el que cal fer, és

produir sòl, i la manera de produir sòl, és produir-lo a través de la planificació, i dels programes urbanístics, que les lleis que estan establertes així ho determinin.

Des de la vessant del cotxe crec que la sostenibilitat, i des de la Fundació ho estem intentant potenciar i tirar endavant, volem establir un codi de conducta sostenible. Que vol dir un codi de conducta sostenible? voldria dir que des de la compra, des de l'ús, des del manteniment i des del desballestament del vehicle, el comprador o usuari o conductor o soci de la nostra entitat, tingui un concepte clar cap a la sostenibilitat.

Això vol dir, que ha de tenir informació sobre la eficiència dels motors, sobre si aquella marca pot utilitzar nous combustibles, el pes del vehicle, el pneumàtic i la forma, o si hi ha material reciclable que permet el reciclatge, sistemes de navegació, canvi automàtic, que és un element important des del punt de vista d'estalvi energètic

Quant el seu ús, el fet de que també estigui una formació que conegui els conceptes d'alternància dintre de la modalitat i que estigui format des del punt de vista de la sensibilització cap a la sostenibilitat. I del manteniment, per exemple, que el nostre soci utilitzi aquests tallers, que sàpiga, que tingui certesa, que aquell oli que li trauran del càrter o aquella bateria que traurà, tindrà un tractament després amb el rigorós respecte a la pròpia naturalesa.

Acabo i en el tema final, i donem veu, en el senyor Carrillo, en el tema dels peatges, dir que en el concepte d'infraestructures i molt lligat a la sostenibilitat, jo crec que en el marc d'un possible canvi fiscal, en principi un canvi fiscal sobre el vehicle, i també possiblement d'un canvi fiscal de la nostra fiscalitat pròpia, el pagament per l'ús de les infraestructures això serà una realitat, així Europa ho està plantejant, i perquè també el conjunt de les inversions que els governs han de fer sobre infraestructures ens obligarà a què moltes de les infraestructures es pagui realment el que val la seva utilització. Ho deixo com a reflexió aquí al final.

Per últim i a títol de proposta, avui tenim una gran oportunitat, tal com deia l'alcalde de l'Hospitalet, s'ha fet el PDI, tenim l'AVE en marxa, tenim tot el tema de remodelació de l'aeroport, jo crec que la planificació està definida, els conceptes que hi ha de tots aquests sistemes estan prou be, el finançament sembla més o menys que pot estar definit, però l'element clau, que pot haver-hi aquí, és el pas transitori entre la realitat d'avui i la realitat que es plantejarà d'aquí un any, jo crec si no cuidem, no programem, no prioritzem i no actuem sobre las actuacions o alteracions que puguin haver en el territori durant aquest període de construcció d'aquestes estructures, ens podem trobar amb greus dificultats, que se sumaren a la congestió que tenim en aquests moments.

Per últim dir, que com estem a prop del 14 de juliol que és la Festa Nacional de França, que aquells conceptes de llibertat, igualtat i fraternitat que ens ha il·lustrat a molts de nosaltres la nostra formació humanística, diria que en aquest cas, la igualtat pot ésser un sinònim de competitivitat; el de llibertat, sinònim de cohesió social, i el de fraternitat, de sostenibilitat.

Ciriaco Hidalgo. Secretari de Política Institucional d' UGT i President de la Comissió de la Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Gràcies Joan, anem una mica desviats de temps, donaríem la paraula a la senyora Carme Miralles, que es Professora de Geografia de la Facultat de Geografia de la UAB.

Carme Miralles. Professora de Geografia de la Facultat de Geografia de l' UAB i Diputada al Congrés dels Diputats.

Bé, el Joan ens ha dit moltes coses, quasi totes, però hem de matisar-ne algunes. Sempre que parlem, de mobilitat, per mi, hem de tenir present dues coses: el model de mobilitat i el model territorial, no podem entendre una cosa si no entenem, l' altre, si només parlem de cotxes, infraestructures, autobusos, no parlem de mobilitat, parlem de transports, que està molt bé, però només parlem de transports, i si parlem de territori, en el sentit de plans urbanístics, de plans parcials de funcionalitat i d'activitats econòmiques, parlem de territori, però només parlem de coses estàtiques, per tant, hem de complementar aquests elements estàtics amb elements dinàmics, que és la mobilitat.

Quin és el nostre model? El nostre model és molt clar, i fins i tot, els responsables d'aquest model, en aquest moment ens estan dient que és cert, és un model que hem separat funcions i hem baixat densitats. Bàsicament hem fet aquestes dues coses, separar funcions i baixar densitats. Amb això hem fet, bàsicament dues coses, allargar distàncies entre els nostres punts quotidians, i fer inoperatius els transports col·lectius i això ens dona que la utilització massiva del cotxe, dels vehicles privats, en aquest moment, sigui completament obligada per totes aquelles persones que volen realitzar moltes de les seves activitats quotidianes. Dic vehicle motor, i podria referir-me més concretament a cotxe privat.

En aquest moment les activitats quotidianes, i no dic obligades, dic quotidianes, perquè el terme de mobilitat obligada és un terme fals i és un terme esbiaixat, per un dels gèneres, perquè obligatorietat és per anar a treballar i anar per estudiar, però també per fer moltes altres coses al llarg de la nostra vida, per tant, em referiré a activitats quotidianes, referint-me a treball, estudi, lleure, compres, qüestions familiars, etc.

Per fer aquestes activitats, el nostre model ens ha obligat a utilitzar el cotxe privat. Deixeu-me fer un parèntesi, quan dic model, els models de mobilitat i els models de territori, no són, no ens cauen del cel com inspiracions divines, són decisions polítiques d' agents públics o d' agents privats, que al llarg del temps han anat creant els nostres models de mobilitat, i els nostres models territorials, i per tant tenim responsables de decisions darrera de la situació actual de mobilitat i de territori.

I aquestes decisions fan que en aquest moment els col·lapses no siguin elements de futur, sinó que ja comencen a ser elements de present, i que les xifres de mobilitat obligades que ens dona cada quinquenni l'enquesta de mobilitat obligada, cada vegada siguin més tendents a la utilització del transport privat i menys tendents a la utilització d'anar caminant o dels transports col·lectius i públics.

Però tot això, que és molt conegut, a més a més i molt compartit, només és una part de la realitat, anem a veure aquella part, que moltes vegades no coneixem, i no posem sobre la taula, que són els ciutadans i ciutadanes, els treballadors i les treballadores que han d'arribar al lloc de treball. Tenim el model, tenim el model de mobilitat, tenim el model de territorial, sabem que tenim un instrument necessari quasi imprescindible per moure'ns per aquest territori; però sabem quantes persones poden conduir un cotxe a la regió metropolitana? Sabem quantes persones tenen carnet de conduir? Com passos necessaris i previs a poder utilitzar el mitjà de transport privat. Sabem quantes llars tenen cotxe, o quantes llars només tenen un cotxe?.

Per tant, el 50 %, posem un nucli de família tradicional, només el 50 % podrà utilitzar el mitjà de transport privat quotidianament, les xifres són bastant reveladores de la nostra realitat, ens diuen que el 33 % de la població adulta no disposa de cotxe de forma quotidiana, per tant, que si la nostra mobilitat i organització territorial la basem en un sol instrument de transport en aquest cas, i per tant el cotxe privat, excloem de poder arribar als llocs el 66 % de la nostra població adulta

Una altra dada, el 35,8 % de les dones no tenen carnet de conduir, no és que no tinguin cotxe és que ja no tenen carnet de conduir. El 46,5% de les famílies barcelonines o les llars barcelonines, només disposen d'un sol cotxe, i si ens referim a la població de joves, entre 16 i 18 anys una persona pot ser molt capaç de treballar, pot tenir una formació excel·lent per ocupar uns certs llocs de treball, però no pot conduir, per tant està exclosa d'arribar a molts llocs de treball que els hem situat a la perifèria de les nostres ciutats, per tant encara que puguem traslladar-nos de ciutat a ciutat, quan arribem al centre d'una ciutat ja no sabem què fer, perquè els nostres llocs de treball es troben a la perifèria.

Enquestes bastants recents, diuen que la població de la regió entre els 18-20 anys, només el 29% té carnet de conduir, per tant en el nostre model de mobilitat, en el nostre model territorial, estem excloent una quantitat de població importantíssima, que té ganes de treballar, que té capacitat de treball, que té tot allò que s'ha de tenir per poder arribar al lloc de treball, i no pot arribar-hi. Per tant, el dret d'arribar al lloc de treball, com un dret també fonamental.

Un altre element important, és com utilitzem el transport col·lectiu d'empresa. Com havíem solucionat el problema fins ara? Quan dic ara, dic aquest present una mica elàstic. Un dels instruments per solucionar el problema, i molts de vosaltres ho sabeu molt millor que jo, era el transport col·lectiu d'empresa, moltes empreses tenien internalitzat el cost del trasllat fins a la empresa dels seus propis treballadors. Les empreses han internalitzat molts costos, sobretot

costos, i està molt be que ho hagin fet, costos de depuració, de formació, etc. Quina han externalitzat? El cost del trasllat al lloc de treball.

I només us donaré una dada, nosaltres hem estat comptabilitzant en aquestes enquestes de la mobilitat obligada, quan ens pregunten, vostè com va al seu lloc de treball, a l'any 1991, teníem un 63.000 viatges que responien a transport col·lectiu d'empreses, l'any 1996, última data que tenim, només en tenim 47.000. Per tant en 5 anys, aquest instrument que teníem, era un instrument que permetia que tot aquell que volgués anar a treballar i pogués arribar, ha baixat un 25%

Són dades per reflexionar, i per això les he posat damunt de la taula, perquè penso que un dels elements que hem oblidat és el dret a arribar al lloc de treball, assumint, que el cotxe privat, és un instrument que tothom que vol el pot tenir, les dades que us he explicat, ja demostren que no és així, hi ha molta població que no té aquest instrument i gràcies que aquesta quantitat de població no pugui utilitzar el cotxe privat, perquè la situació de precolapse, és la que és, imagineu-vos que aquests col·lectius de persones que no tenen en disposició un vehicle privat, el poguessin tenir. Cap de nosaltres demà, no podria sortir de casa seva. Per tant, vigilem quan parlem d'accessibilitat, pensem en tots els col·lectius de persones que hi han d'arribar, pensem les condicions d'aquests col·lectius en relació als mitjans de transport, per tant pensem en les persones, que ens movem, i no només amb els mitjans de transport o amb els transports, i també pensem el nostre territori. És fonamental que ens repensem el nostre territori, perquè si no, aquesta projecció cap a la dispersió i cap a l'allargament de distàncies ens portarà al colapse real.

Moltes gràcies.

Ciriaco Hidalgo. Secretari de Política Institucional d' UGT i President de la Comissió de la Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Be ara passem la paraula a Ester Gatell, que és la cap de l'Assessoria d'Urbanisme i Transports de la Cambra de Comerç de Sabadell.

Ester Gatell. Cap de l'Assessoria d'Urbanisme i Transports de la Cambra de Comerç de Sabadell.

Hola bona tarda, primer de tot, agrair des de la Cambra ens hàgiu convidat per poder explicar el nostre punt de vista. Després de les intervencions del Joan i de la Carme, realment es va escurçant tot el que pots dir que no hagi estat dit, i segurament també destil·lat una mica tot el que humilment t'havies anat preparant de totes les diferents coses de les que t'agradaria estar parlant.

Potser fent aquest canvi, m' agradaria enllaçar amb tot el diàleg que ha fet la Carme, i sobretot basant-me des del punt de vista com a representant de la Cambra de Comerç, del que seria aquest món empresarial, aquesta activitat empresarial. Sí que és cert que els models territorials que actualment ens movem, són models territorials pensats a través d'unes decisions polítiques que hi van a darrera, si que es cert que hem anat tendint cap a una societat on hi ha un urbanisme de segregació d'usos, i d'augment de distàncies que ens obliguen a aquestes mobilitats obligades.

També és veritat, que en el moment que les activitats industrials es van desplaçar a les perifèries de les ciutats, va ser un important guany també de ciutadania i social, perquè en certa manera estàvem desplaçant una activitat pesada, una activitat que l'interior de la ciutat no podia assumir cap a l'exterior, i això evidentment ha provocat unes distorsions importants en aquest tema de l'accessibilitat.

Aquesta separació d'usos que ha fet la gran creació de moltíssims polígons industrials a les perifèries de la ciutat, sovint tenen una problemàtica de transport públic, ens on fa molta falta, i es necessària una planificació estratègica i global i integrada de tot el que seria la ciutat real, entesa com a ciutat real, aquesta ciutat que el model territorial ens ha muntat i que hi ha tot el desplaçament d'aquesta zona, és una mobilitat obligada perquè ens hi hem de desplaçar ja sigui per treball, ja sigui per la nostra compra quotidiana; ha fet que moltes de les activitats, han passat per sobre dels límits políticoadministratius de les ciutats. De manera que el servei de transport públic urbà, et pot servir, a partir d'un servei de transports públics subvencionats en el moment que passem els llindars, el límit administratiu, que no és coincident amb la realitat del que seria el límit real de mobilitat de la zona territorial on estem parlant, ens passem a uns sistemes de transport públic que no són finançats, sinó que es regeixen amb uns contractes concessional, amb empreses concessionàries de transport públic que estan operant a risc i ventura.

Aquí, és on existeix un problema molt important d'eficiència, en el sentit que no podem pretendre que el que seria l'accessibilitat a aquests polígons industrials, es pugui finançar a risc i ventura, quan el que seria el transport públic urbà està finançant pràcticament, depèn de les ciutats, de l'ordre del 50 %.

En aquest sentit si que penso que les iniciatives que estan endegades en el pla des del punt de vista de l'Autoritat del Transport Metropolità, aquí tenen moltes coses a dir, perquè molta d'aquesta mobilitat, moltes de les persones que actualment es desplacen en vehicle privat, els que tenen la sort de poder desplaçar-se en vehicle privat, cap a aquests llocs de treball, és que no tenen un altre possibilitat de fer-ho, perquè si bé la mobilitat en transport públic urbà entre ciutats està ben servida de nucli a nucli de població, és cert que el destí final del que seria la persona, no és el centre de la població, sinó que és la perifèria urbana que és on es tenim localitzades les nostres activitats empresarials i a partir d'aquí ja no hi arriba el transport privat de la ciutat, destí del que seria per exemple el tren, per tant la intermodalitat queda trencada,

perquè ja no puc arribar des del que seria el sistema ferroviari cap el meu destí, que seria un polígon industrial, situat a la perifèria d' aquesta ciutat

En aquest sentit, també estem en un moment, que comença a sortir el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, fent una petita reflexió doncs d' una reunió que vam tenir ara fa just una setmana, diferents operadors del transport públic urbà de superfície, a la cambra de Comerç de Sabadell, per fer l'anàlisi de què ens està dient aquest Pla de Transport de Viatgers de Catalunya, i una mica, constatar la por de què es continuí pensant en el transport públic urbà per superfície, com el germà pobre del que seria el transport públic de viatgers, amb una important inversió, que seria en transport ferroviari que en cap moment nego doncs la seva necessitat, però sí que és veritat, que amb la mobilitat del territori, és una qüestió de jerarquia. I la mobilitat total del territori queda servida, quan fins l'última petita artèria d'aquell territori queda servida amb transport públic. Una dia el senyor Saratosa, feia la definició del que seria el sistema sanguini d'una persona, o sigui, no podem dir que per molt bé que funcioni una vena aorta, si la sang no arriba fins les últimes capilaritats, la mobilitat no queda ben servida.

Continuant amb el mateix, però passant de l'àmbit del transport públic, el transport públic urbà que ens permetria doncs aquest accés del lloc de treball, i una mica he fet la continuació de la Carme Miralles, ens trobem també amb una altra realitat, que és la realitat de la xarxa viària que dóna accés a aquests polígons industrials.

Què ens passa aquí? Teníem una ciutat, les activitats industrials es van desplaçar cap a uns polígons industrials de la perifèria sovint agafant el que serien les zones rústiques de poblacions veïnes que en el seu moment era on hi havia les extensions de camps, que permetien fer aquest polígons industrials i encara ara, l' activitat industrial sovint queda sustentada, per unes carreteres amb uns traçats molt dolents, amb unes característiques de capacitat que no són capaces d'absorbir la demanda real de trànsit que genera l'activitat industrial, ja sigui tan pel vehicle privat de les persones que es mouen dintre de l' activitat industrial, com el vehicle pesat de transport de mercaderies

Fent referència, a reflexions que ens fan empresaris nostres, molt sovint, ens diuen que estem parlant de grans infraestructures, però en la nostra carretera estan fent petits "parches" i quan hi ha un revolt, depèn de quins camions han de frenar, perquè si n'hi ve un altre no passen tots dos, i inclòs ha de fer marxa enrera. Aquí hem de tornar a parlar de jerarquia de vies, i aquesta necessitat de ser molt conscients, que per servir la mobilitat total, hem d' estar parlant de grans infraestructures estratègiques, que ens situïn Catalunya en el mapa europeu, i que ens serveixen grans inversions, que en aquests propers anys és realitzaran a Catalunya en l'àmbit de l'ampliació del port, ampliació de l'aeroport, la infraestructura de la xarxa d'alta velocitat, que són inversions molt necessàries pel que seria la competitivitat del nostre territori català, si aquesta competitivitat s'ha analitza des del punt de vista europeu: però llavors no oblidem, que a partir d'aquestes infraestructures, hem d'arribar doncs amb el camió en el que seria el destí final, i aquest destí final és aquí on tenim segurament un dèficit infraestructural que s'hauria de pal·liar a partir d'unes

milliores de traçat de totes aquestes carreteres que ens arriben fins el punt on actualment hi ha la localització industrial que dinamitza i possibilita aquesta competitivitat espanyola.

També, partint d'aquest punt de vista, hem parlat de la xarxa local, hem parlat de les grans infraestructures que ens donen una competència estratègica de tot el territori català, i tenim també el que seria la infraestructura viària que dóna aquesta competència, aquí en aquest punt que seria la gran xarxa d'autopistes, que serveix aquesta mobilitat de les mercaderies, no oblidem que actualment és el 82 % o més de la mobilitat de mercaderies interior, que encara es realitza en transport en camió, i comentava el Joan torres de la dificultat del transport combinat, des del punt de vista de la competitivitat, a causa que els recorreguts no tenen distàncies que sovint facilitin el que seria la ruptura de càrregues que genera el transport intermodal, de manera que aquesta mobilitat de mercaderies per transport amb camió i per carretera és molt elevat, i això se sustenta, a través d'una xarxa viària i passaria la paraula al Jordi, que ens explicarà totes les distorsions territorials que genera el fet d'aquesta diferenciació de sistema de finançament de la infraestructura viària dins el territori espanyol, trencant, en certa manera una unitat de mercat estatal per què un territori ha d'estar gravat dues vegades i la resta del territori no ha d'estar gravat dues vegades, pel fet de passar a la xarxa viària. Si que és veritat que les reflexions tècniques apunten cap el pagament per ús d'infraestructura, sempre que el pagament per l'ús sigui entès com una gestió real de trànsit, sigui entès des del punt de vista d'una planificació territorial, d'acord, però de la nostra realitat actual, no estem parlant ni de gestió de trànsit, ni d'ordenació territorial; estem parlant simplement d'un sistema de finançament d'infraestructures on el peatge no ha estat pensat per res de tot això, sinó que ha estat col·locat d'una manera aleatòria en uns territoris, creant unes distorsions territorials, que en principi no responen a cap necessitat de trànsit ni a cap necessitat d'ordenació territorial.

Aleshores, desvinculem, les dues situacions, el que seria el finançament i el que seria la gestió de trànsit que podem realitzar a partir del peatge, en funció de si vols entrar a Barcelona, doncs, paga; però això no és el debat que actualment està tenint dins el marc dels peatges, i que el Jordi ens explicarà sobradament, i suposo que, el suficientment convincent, perquè tots els assistents, puguem reconèixer que realment estem parlant d'una cosa que val la pena defensar.

No m'allargo més, li passo la paraula al Jordi. Moltes gràcies.

Ciriaco Hidalgo. Secretari de Política Institucional d' UGT i President de la Comissió de la Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Bé per concloure, aquesta tanda ' intervencions te la paraula en Jordi Carrillo, gerent del Consorci Xarxa Viària, i que ens posarà de manifest, aquesta distorsió i aquesta trista realitat, que estem patint en el conjunt del territori de la regió metropolitana, en el tema de les Autopistes.

Jordi Carrillo. gerent del Consorci Xarxa Viària

Bona tarda, i moltes gràcies, intentaré ajustar-me en el temps. Si parlem de mobilitat és evident que tenim un problema de congestió, i un aspecte de la mobilitat i de la congestió, i almenys avui i aquí, són les vies ràpides i són les autopistes de peatge.

No si val avui aquí a dir que els peatges actuen com a reguladors de la mobilitat. El diumenge el mateix director de ACESA, Salvador Alemany, a la Vanguardia, deia com a reflexió més interessant de la entrevista, que no te cap sentit que els peatges avui estiguin en funció de com es van finançar aquestes autopistes fa 30 anys, això és un reconeixement explícit, de què avui no actuen els peatges com a reguladors de la mobilitat, sinó com un anacronisme d'un sistema que es va finançar fa 30 anys d'una manera, i que s'ha anat produint allargaments al llarg de la història.

No només això, sinó que aquestes autopistes de peatge han condicionat dos aspectes que condicionen d'una manera molt directa la mobilitat. Un és una manca clara d'inversió en vies ràpides gratuïtes alternatives a Catalunya, l'altre és una manca d'inversió en transport públic. Molt breument, per donar dues xifres, quan es va fer el pla d'autovies, en els anys 80, aprofitant fons de la Unió Europea, entre el 1986-1993 es van fer 3.550 quilòmetres d'autovies gratuïtes a tot l'estat, i a Catalunya només un 3,3 % de la inversió i dels quilòmetres.

D'acord que hi havia les autopistes, però era el mateix moment, en el que van tenir a les seves mans la possibilitat de, en el moment de la privatització d'ACESA, quedar-se-la, pel preu de l'eix transversal i amortitzar-la en 4 anys i no ho van fer. Quan al transport públic, també dues dades molt senzilles, fa 30 anys quan es van fer aquestes autopistes, a Barcelona i a Madrid, hi havien pràcticament els mateixos quilòmetres de metro, a Barcelona concretament, entre metro i trens de Sarrià, 39 quilometres, i a Madrid 44. En aquests 30 anys a Barcelona se n'han fet 50 i a Madrid 128.

Deia al principi a l'hora de la presentació l'alcalde Corbacho, que l'autoritat del Transport metropolità ha sigut un gran encert, el problema és que s'ha fet amb deu anys de retard respecte al Consorci de Transportes de Madrid, i això els ha permès la integració tarifària molt abans, i unes inversions importants, en metro i en tot tipus de transport públic, molt abans.

Be per tant, hi va haver un moment, a finals de 1998, que ens vàrem donar compte que cada vegada, que tenim un problema amb els peatges, i que cada vegada que ens allargaven un peatge uns quants anys o ens l'apujaven 5 pessetes, hi havia una sèrie de gent que protestàvem enèrgicament, cadascú pel seu cantó, però ningú no ens feia cap cas, com a molt ens donaven un parell de línies en els diaris i aquí s'acabava la història. Sortia l'Ajuntament de Mollet, la Cambra de Comerç de Sabadell, sortia el Consorci Xarxa Viària, l'Ajuntament de Vilafranca, l'alcalde Clos, el Consell Comarcal del Baix

Llobregat, protestaven, però aquí s'acabava, continuava la pel·lícula, i no passava absolutament res. Amb conseqüència se'ns va ocórrer, que potser seria bo, qüestionar d'una vegada aquest sistema de peatges que tenim a Catalunya, sobretot a partir d'una constatació que coneixem tots, perquè, s'ha dit mil vegades, que és que a l'any 1998 la proporció era menor, però avui a l'estat espanyol hi ha aproximadament uns 8.509 quilòmetres de vies ràpides, dels quals 2.200 són de pagament i la resta gratuït, però no estan repartits equitativament en el territori, sinó que a Catalunya concretament, hi ha 1.007 km de via ràpida dels quals el 67 % són de pagament, i el 33 % són gratuïts, mentre que la resta de l'Estat, el 80 % són gratuïts i el 20 % són de pagament.

En conseqüència ens vam reunir tots plegats, ajuntaments, consells comarcals, les associacions municipals de Catalunya, associacions empresarials, cambres de comerç i sindicats, i vàrem fer un plantejament que qüestionés aquesta situació de les vies ràpides a Catalunya i a l'estat espanyol, i d'això en va sortir el que vam anomenar la *Declaració de Gelida*, que inicialment érem 33 ajuntaments i entitats i a hores d'ara som 150.

Al llarg d'aquests anys hem anat elaborant documents, que hem presentat al grup de treball de peatges, i d'alguna manera, podríem dir que en tot aquest tema dels peatges, tot sovint es van barrejant d'alguna manera entrelligant-se els uns i els altres, 4 debats diferents, i és bo que els diferenciem.

Un és el de peatges si o peatges no. És un tema de discussió a vegades filosòfica a vegades pressupostaria, inicialment va ésser pressupostaria, va haver-hi uns països d'Europa, els primers que van optar per fer vies ràpides, que van optar per fer autopistes, Alemanya concretament gratuïtes, amb uns objectius molts clars, era la crisi dels anys 30, i a més com un element de mobilitat dels exercits. Hi ha alguns països a Europa que van optar per fer les vies ràpides amb càrrec als pressupostos, i hi ha d'altres, normalment va ser perquè varen desenvolupar les seves xarxes, més enllà o més tard, ho varen fer, de pagament.

Qui va ser a Espanya els anys 60 el gerent de la Comissió Promotora de les Autopistes, Pere Duran i Farell, quan es va decidir que serien de pagament, va presentar la dimissió, perquè entenia que això era el món al revés, deia en aquest estat, era l'època del desenvolupament, resulta que l'estat en lloc de fer carreteres que és el que li toca fer, les dona a la iniciativa privada, i en canvi, l'estat fa cotxes a través de l'empresa Seat en aquell moment, quan això és una cosa pròpia de la iniciativa privada. En tot, cas contrastant amb el Joan Torres, i amb el que es diu molt sovint, avui a Europa hi ha uns 50.000 km de vies ràpides i d'aquests, 35.000 són gratuïts i 15.000 són de pagament, i bàsicament d'aquests 15.000, 12.500 estan concentrats a Itàlia, França i alguna part de l'Estat espanyol. En tot cas, aquest va ser el primer debat, peatges si o peatges no, dic que és un debat de concepte filosòfic, sobre el qual hi hauria molt a discutir, és el primer.

Hi ha un altre debat, suposant que hi hagi d'haver peatges, perquè no hi ha disponibilitat pressupostaria. Com es fa això? Es fa amb empreses públiques com es va fer a França i Itàlia, o es fa amb empreses privades? Les empreses

públiques franceses i italianes tenien clarament un objectiu de reequilibrar el territori. A França utilitzen la “*precuasió*”, que consisteix en cobrar un peatge similar a tot arreu, i compensar a on guanyen més diners, amb els llocs on teòricament l'autopista no seria tan rendible, per tant no la voldria fer ningú, i per tant poder mantenir uns preus equilibrats.

Això aquí, és parlar de coses impensables, perquè a Espanya es va optar per un model d'iniciativa privada, d'empresa privada, que no vol dir que hi posin els diners, sinó que posaven un 10% de la inversió, la resta ho feien amb préstecs que a més, avalava l'estat i a sobre els assegurava el canvi, amb la qual cosa, vol dir que l'estat per cada pesseta que han posat les empreses concessionàries, n'hi ha posat quatre, per tant les ha pagat dues o tres o quatre vegades i finalment els usuaris som els que hem hagut de pagar amb els nostres peatges l'amortització d'aquests préstecs, els dividends i beneficis de les empreses, i els impostos que aquestes paguen a l'Estat.

Aquest és un altre debat, el tercer seria el preu del peatge. Be peatge és pagar i no peatge és no pagar, per tant, no peatge és 0 pessetes i peatge és 1 pesseta el quilòmetre o 100 pessetes el quilòmetre, i es evident que entre 1 pesseta el quilòmetre i 100 hi ha una gran diferència. Els peatges a Espanya tot i les rebaixes que s'han produït sobretot a l'any 1999 continuen essent dels mes cars d'Europa i en termes reals, sense tenir en compte, el diferencial entre Espanya i França o Itàlia. Continuen sent uns peatges cars. Per posar dos exemples, de les 10 pessetes més IVA (11) que paguem per quilòmetre a l'autopista més barata que tenim a Catalunya, que és la d'ACESA, el que és el manteniment, els costos de manteniment, eren de 80 cèntims, fins l'any passat, ara han pujat una mica, fins a 1 pesseta o 1,10. Els costos de personal són 1,50, és a dir, les despeses d'explotació, manteniment i personal, de les 11 pessetes que paguem per quilòmetre, venen a ser unes dues, dues pessetes i mitja. Un altre exemple, a Catalunya, he dit abans tenim 673 quilòmetres d'autopistes de pagament, mentre que a França n'hi ha uns 7000, és a dir deu vegades més. El conjunt de les autopistes franceses amb 7000 km guanyen menys diners que les autopistes catalanes amb 673 quilòmetres.

I finalment hi hauria un quart debat, que és el del greuge comparatiu. Pot ser que hi hagi d'haver peatges, potser que en un moment donat, l'Estat o la Generalitat no tingui una disponibilitat pressupostaria, hi hagi d'optar per endeutar-se i amortitzar la inversió cobrant als usuaris. Pot ser que aquest estat opti, per la iniciativa privada. Pot ser que els preus que paguem per peatge els considerem justos, que considerem que és just pagar 11 pessetes quilòmetre per una cosa que en costa 2,50.

Però el que no te cap sentit, és que en un mateix estat, hi hagi dos models diferents, que a una banda uns ciutadans paguin per anar al seu lloc de treball o per moure les seves mercaderies, i en un altre no. Aquest àmbit avui és Espanya, però a mig termini, sense cap mena de dubte serà l'àmbit de la Unió Europea. Per tant, nosaltres entenem que s'ha posat de manifest aquest greuge comparatiu, i això avui ja ho reconeix tothom, des del president Pujol, que amb una reunió dels signants de la Declaració de Gelida, ens deia que si volem equiparar les diverses situacions a Espanya, només hi ha 2 camins, que

els que paguen deixin de pagar, o que els no paguen, paguin de la manera que sigui. O fins i tot l'anterior ministre de Foment, Rafael Arias Salgado, al final del seu mandat, va acabar reconeixent al Congrés dels Diputats per primera vegada, que "los peajes en Catalunya eran originariamente una discriminación positiva" però que avui són una discriminació negativa.

Per tant si hi ha un reconeixement explícit de què a Catalunya hi ha una discriminació en el tema dels peatges, entenem que el que cal fer es arreglar-ho. L'any passat, a Catalunya es van pagar 100.000 milions en peatges, és la meitat del que es va pagar a tot l'Estat Espanyol, a hores d'ara, acumulats, portem pagats 1 bilió, i segons el plans econòmics financers, que és el document que regula la concessió entre les administracions i les empreses, ens queden per pagar 4 bilions més, però ja els puc assegurar, que és queda molt curt.

Hem de definir alternatives, i hem de plantejar que si es reconeix aquest greuge comparatiu, el que toca és decidir que s'ha de fer, quan i com, per resoldre el problema. Nosaltres, estem molt d'acord en el Grup de Treball de Peatges, concretament, en aquest punt amb Salvador Alemany, entenem que el que toca és definir un nou model, nou model que no provoqui desequilibris territorials, i que sigui el mateix per tothom, a l'Estat espanyol o a mig termini a Europa i que defineixi quines són, si és que hi han de ser, les condicions per la participació de la iniciativa privada en el finançament d'infraestructures: podria ésser el peatge a l'ombra, podria ésser un sistema que pactés quins han de ser els beneficis que han d'obtenir aquestes concessionàries, etc. Bé, no em puc allargar més en aquest tema, en definitiva, que racionalitzi la situació actual, i per descomptat, que es recuperi tot l'endarreriment que portem en inversió, en transport públic i infraestructures gratuïtes alternatives, quan entenem que cal posar una data de caducitat, nosaltres no diem que s'hagi de resoldre demà, no ho hem dit mai, però sí que s'ha de pactar una solució i que plantegi mesures a curt i mig termini, que estableixi un calendari i que no es vagin posant "parxes", un dia acordant una rebaixa aquí, una altra allà, ara protesten aquells i els hi arreglem el seu problema, sinó que es faci una proposta global, que la ciutadania tingui una percepció clara de què s'ha afrontat el problema en serio, i que per tant, en un termini de temps, el que sigui, això es resoldrà.

Com es resoldrà? Hi ha dues maneres per resoldre els problema dels peatges. Una, és el rescat de les concessions. Segons el grup de Treball de peatges, la ponència que es va fer, el cost d'aquest rescat, estaria entre 500.000 milions i 1 bilió, això són molts diners, però us vull recordar que 500.000 milions, és el que pagarem en peatges a Catalunya en els propers 4 anys.

L'altra, com és lògic, és eliminar els peatges per la via de la negociació, aquí hi ha moltes possibilitats diferents: des de l'establiment del peatge a l'ombra, és a dir que paga l'administració en funció dels vehicles que passen i en càrrec als pressupostos, és el que s'ha fet a la B-30 per exemple, amb un benefici clar per part de la empresa concessionària, amb l'acord al que es va arribar; o be establint negociacions parcials, posem un exemple molt clar, el ministeri de Foment diu que l'horitzó del 2007, dintre del pla director d'infraestructures, haurien d'estar connectades totes les capitals de Província en autovia, això,

voldria dir, que caldria fer una autovia entre Lleida i Saragossa. Bé, són uns 150 quilòmetres d'autovia, amb "Els Monegros", amb un cost aproximat, de 80.000 milions de pessetes, hi ha una autopista, que quan estès feta l'autovia no passaria ningú per l'autopista, lògicament, i una autopista amb 2 carrils per banda, que en qualsevol moment, pot afegir-hi el tercer carril. Sembla més lògic, pactar una solució amb la qual hi guanyi tothom, el ministeri es gastaria menys diners, que la concessionària no passi a tenir una autopista per la qual no passarà cap vehicle quan estigués feta l'autovia, i pels usuaris, d'aquesta manera arribant a l'acord de quedar-se aquest tram d'autopista, deixarien de pagar. És una solució que sembla clar que guanya tothom, com aquesta n'hi haurien d'altres; però la posem sempre com a exemple.

Naturalment es tractaria també de fer valer la data de reversió pactada inicialment quan es demostrés que a l'hora de fer un allargament, s'ha trencat, l'equilibri econòmic-financer de la concessió. I mentrestant, per suposat, no fer el que s'ha fet aquest any, que és tornar a pujar els preus dels peatges o anunciar que s' n faran de nous.

Davant d'això plantejàvem en el grup de treball que hi havia dues possibilitats: una era analitzar tots els peatges de Catalunya en general, que és el que es va fer en el primer grup de treball l'any 1999, i arribem a la conclusió de què el problema és tan gros, que no te solució; l'altra és estudiar-los cas per cas: anem a trossejar el problema, no te res a veure el peatge de Molins de Rei a Martorell, amb el peatge del Túnel del Cadí, ni te a veure el de Terrassa-Manresa amb el de Mollet. Anem a veure cadascun d'ells quina particularitat té. No entraré lògicament perquè no tinc temps en cadascun d'aquests, només els hi faré una pinzellada del de Mongat a Mataró i del de Barcelona a Granollers, el famós peatge de l'A-17 de Mollet-La Llagosta. Són peatges que vàrem tenir en el seu moment, quan es van fer inicialment, a finals dels anys 60 un cost d'uns 3500 milions de pessetes, i amb l'amortització que s'ha produït ja d'aquests peatges és 20 vegades el seu cost, i el que falta és 40 vegades més.

Be, vèiem que d'aquests 15 trams, només n'hi havia un i mig, dos, que tingués una via ràpida gratuïta alternativa, el de Molins-Martorell, amb l'autovia del Baix Llobregat, i seria el túnel de Vallvidrera donant tota la volta per les autopistes A-18 o A-7. Per tant, nosaltres fèiem uns apunts, per una proposta de consens, no volíem entrar en detall en aquests apunts, es tractava de que això es debati, però hi haurien 10 aspectes, en els quals només n'hi hauria 1 de complicat. Però n'hi hauria 10 que seria possible posar-nos d'acord.

El primer seria que, ens hauríem de marcar, l'objectiu de què a Catalunya hi hagués la mateixa proporció de vies ràpides gratuïtes i de pagament que a la resta de l'estat, és a dir, que tinguéssim un 80 % de vies ràpides gratuïtes i un 20 % d'autopistes de pagament.

El segon, es plantejar un termini, això no es pot plantejar en una data indefinida, i aquí no surt, però ens assembla que una bona data podria ser el 2007, que és quan el Pla Director d'Infraestructures que està desenvolupant el Ministeri de Foment te previst acabar les seves autovies.

Tercer, creiem que ha d'haver per tant un nou model únic a tot l'Estat, per tant, que sigui homogeni, que no penalitzi unes zones respecte a unes altres.

Quart, a Espanya s'ha d'equilibrar aquesta proporció i amb el que avui està planificat això no passarà. A vegades es diu que hi ha uns programes d'autopistes de pagament, que d'ells una bona part són a Madrid, en concret 150 Km. als radials de Madrid, i cap a Catalunya; però això no equilibra la proporció de cap de les maneres. En els propers anys, a Espanya es faran en dues tongades, s'estan fent ja, en la primera tongada, 450 quilòmetres més d'autopistes, i en una segona tongada, 729 però en contrapartida, en el mateix període temps, es faran 4.920 quilòmetres d'autovies gratuïtes. Per tant, ens quedarem amb les mateixes. A Catalunya, en conseqüència, ja que aquestes construccions no equilibraran la proporció, necessàriament hauríem de combinar la construcció d'autovies gratuïtes, amb l'eliminació d'alguns peatges per poder arribar a l'objectiu d'equilibri.

El sisè punt, es tractaria de fer un pla d'inversions d'autovies gratuïtes, que refongués tot allò que avui ja està planificat, no es tracta d'inventar-se res de nou, sinó d'agafar i allò que ja te planificat en el Ministeri de Foment en aquest Pla Director d'Infraestructures, i que la Generalitat hauria d'haver fet en el Pla de carreteres, i no ha fet, però que també te uns cent i escaig quilòmetres d'autovies pendents de fer, que es posin sobre la taula, i sobretot que deixin de discutir-se sobre qui finança un tema i qui finança un altre. Els puc ben assegurar que a la gent de Manresa, de Lleida o de Girona, l'importa un rave qui financia el desdoblament de l'eix transversal, el que importa, si és que s'ha de desdoblar, és que es desdobli, i no que estiguin discutint de qui és la competència i qui paga.

Setè punt, i paral·lelament amb això, lògicament s'hauria de fer un pla per eliminar progressivament alguns peatges. Això requeriria una negociació amb les concessionàries. Ningú, cap dels dos governs que avui hi ha a l'estat, i fins i tot els que tenen possibilitats de governar en el futur, estan pel rescat de les concessions, almenys d'una manera generalitzada, per una raó obvia, farà falta més inversió privada en finançament d'infraestructures, i per tant, no poden estar rescatant avui i demanar-los demà que tornin a invertir.

Si eliminar alguns peatges requereix aquesta negociació amb les concessionàries, entenem que prèviament s'haurien de fer dues coses, una és determinar quin és de veritat el cost d'aquest rescat, només perquè no es presti a fer demagògia amb uns costos absolutament desorbitats, perquè si no al final arribarem a la conclusió que és més econòmic comprar les accions amb borsa, que també es pot fer i que tenen un valor molt inferior al que a vegades es diu. Valdria la pena determinar quin és aquest cost del rescat, i també seria important deixar de fer demagògia, moltes vegades haureu observat que es diu que eliminar un peatge pot voler dir que es deixa d'invertir en sanitat, ensenyament, pensions...Es posa sempre aquell exemple de la pobra velleta que viu als Pirineus, a veure per què ha de pagar els peatges dels metropolitans de Barcelona?, home jo diria que a la pobra velleta dels Pirineus, ningú no li pregunta la seva conformitat, i nosaltres tampoc amb gastar-nos 2

bilions en armament per l'exèrcit o amb infraestructures d'altres tipus que no val la pena concretar.

A mi ningú no em pregunten si veig TVE, i en canvi hem de pagar els dèficits de TVE, aquest és un tema que es presta a molta demagògia, i seria bo, que es deixés de fer. No necessàriament, de cap de les maneres, eliminar els peatges, si es fa d'una manera intel·ligent o eliminar alguns peatges, ha de significar deixar d'invertir en ensenyament, sanitat o equipaments culturals.

Hauríem de definir quin és el paper de les administracions, quin és el paper de les concessionàries i quin és el paper dels treballadors. Ja s'ha apuntat abans, no m'allargaré mes amb això, perquè ja m'estic allargant massa. Quant l'allargament de les concessions em sembla important dir-ho, i l'equilibri econòmicofinancer, quan diem que a on s'hagi trencat, quan s'ha produït un allargament i s'hagi trencat l'equilibri econòmicofinancer; s'hauria d'anul·lar aquest allargament, i s'hauria de fer valer la data inicialment pactada o be compensar amb noves rebaixes els ingressos que es produeixen de més. Nosaltres mantenim que amb totes els allargaments de les concessions que s'han fet, s'ha trencat aquest equilibri econòmicofinancer en favor de les concessionàries. A més entenem que aquests allargaments de les concessions no han beneficiat a tots els usuaris.

Només dos exemples, a la gent de Lleida o a la gent de Girona. A la gent de Lleida la seva autopista s'acabava la concessió el 1998, primer s'allarga fins el 2004, després el 2016 i ara el 2021, i mai se'ls ha fet cap rebaixa. Exactament igual passa amb la gent de Tarragona, s'acabava la seva concessió fins el 1999, primer s'allarga fins el 2004 o 2002, per unes obres fetes al voltant de València, després fins el 2006, per absorbir la Càdis-Sevilla, i fins el 2019, per unes rebaixes fetes a l'autopista, en tot cas ells fa 3 anys que ja no haurien de pagar autopista.

El que ens interessa a la regió metropolitana, i molt, i ho estem qüestionant, i diria que es el tema conflictiu de veritat a l'hora de poder arribar a un acord en el sí del grup de treball, és el conveni amb ACESA d'octubre del 1998, que va ser el que va desencadenar que ens reuníssim i féssim el plantejament de la Declaració de Gelida. Ens van vendre aquell acord representant algunes rebaixes en determinats peatges, i a canvi es feia un allargament de la concessió de cinc anys, del 2016 al 2021. Suposadament aquestes rebaixes de peatges, havien de significar 6.000 milions menys d'ingressos immediats per la concessionària i no recuperarien el nivell anterior fins el 2002, això vàrem dir que no passaria i naturalment no ha passat.

Només en 2 anys, el 1999 i el 2000 s'han produït 16.000 milions més d'ingressos dels previstos, i per tant es van equivocar, no és estrany que s'equivoquessin, perquè el peritatge judicial que s'ha fet amb el contenciós administratiu, que hi ha al Tribunal Suprem i com a conseqüència de la denúncia que va fer del conveni la Diputació de Barcelona, el mateix peritatge judicial, reconeix que els números els va fer l'empresa concessionària i reconeix també que a partir d'una desviació del 8 % ja s'hauria de tocar el pla

econòmicofinancer. Be, l'any 99 estàvem en una desviació del 7,53 % i l'any 2000 ja estàvem en el 12,86 i aquest any estarem en més del 18 %.

Per tant, nosaltres diem clarament que es van equivocar. Que aquests ingressos de més que s'estan produint en les autopistes que tenim sobretot en els nostres entorns de l'àrea metropolitana, o be s'ha d'anul·lar l'allargament de la concessió o be aquests ingressos de més, han de revertir en noves rebaixes als usuaris. I em de tenir en compte que aquests ingressos de més s'estan incrementant.

Insistim, això s'ha de revisar i això s'ha de revertir o be anul·lant l'allargament o be introduint noves rebaixes pels usuaris. Finalment hi haurien d'haver unes mesures immediates, com ara no pujar preus, el retorn d'impostos que va desestimar fa tres o quatre de setmanes el Congrés dels Diputats, però que no s'ha de donar per perdut i que s'ha de tornar a insistir i fer una tasca pedagògica perquè sigui una realitat. Hem de tenir present el problema que se'ns plantejarà d'aquí a mig any quan a partir de gener, el govern hagi d'aplicar la sentència del tribunal de Luxemburg, que desestimava l'aplicació d'un IVA del 7 % a les autopistes i per tant obligui a aplicar el 16 %, i per tant una puja del 9 %.

Com a novè punt, s'ha de complementar tot això, amb un pla d'inversió en transport públic, i finalment seria molt important que els partits polítics, deixin amb aquest tema de tirar-se els plats pel cap, ho dic, perquè amb el tema dels peatges, tots els que han governat han pres decisions de dubtós encert, i per tant si ens dediquem els uns i els altres a retreure'ns, quan avui, es planteja una cosa, el desencert del que avui planteja arranjar un determinat problema que va tenir el seu partit quan governava, l'únic que farem és això, tirar-nos els plats pel cap i no avançar. De manera que seria bo, arribar a aquest acord i oblidant-se del que ha passat d'aquí cap al darrera i mirar d'aquí cap al futur.

M'he allargat una mica més del compte, ja em disculpareu per això.

Ciriaco Hidalgo. Secretari de Política Institucional d' UGT i President de la Comissió de la Mobilitat del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Moltes gràcies, com veieu, el Jordi ja li posa a això força passió, com li ha posat al Joan, a la Carme i a l'Ester. Bàsicament constateu l'oportunitat de la reflexió que vàrem encetar, dels experts i de les seves interessants aportacions i sobretot de la posició activa del que és el Pacte Industrial volem incidir, entre d'altres temes, la mobilitat com un element que ja ho posa a la Taula Rodona, de competitivitat, de cohesió i de sostenibilitat.

S'han fet propostes, s'han fet reflexions, molts interessants que si hi podem farem un recull i us l'enviarem a tots, perquè crec que complementàriament al que seria aquests moments, la presentació de la Declaració i la finalització pròpiament de la Jornada, val la pena que aquestes reflexions que ens han fet aquests experts, pugueu tenir-les com a element complementari, i ja sense

més, passariem ja la presentació de la Declaració de L'Hospitalet sobre la Mobilitat i a la finalització de les Jornades que la farien la Maravillas Rojo, que és la presidenta del Comitè Executiu del Pacte Industrial i l'Alfons Bonals, que és el tinent d'alcalde de l'Hospitalet i també secretari d'aquest Pacte.

Maravillas Rojo. Presidenta del Comitè Executiu del Pacte Industrial de la Regió Metropolitana de Barcelona

Be com és més tard de l'hora prevista, ens sembla que tots els presents tenim la proposta de declaració, no la llegirem, però si que després d'aquesta reflexió voldria dir dues coses:

En primer lloc, aquesta declaració va ser debatuda, proposada en el grup de treball i consensuada, i per tant, desitjo que susciti la màxima adhesió però tinc que constatar que en aquest moment, tot i que som 45 ajuntaments, 2 organitzacions sindicals i les organitzacions patronals del territori més l'adhesió de universitats i diferents instàncies, encara hi ha molts ajuntaments i algunes organitzacions empresarials que no s'han adherit a la Declaració.

El que sembla que em toca, després de la reflexió que s'ha fet aquí, no és insistir sobre els continguts, que és evident són necessaris, sinó especialment sobre la força que té l'adhesió col·lectiva de tots els signants del Pacte Industrial en la declaració de la Mobilitat. Des d'aquí faig una crida molt especial i amenaço, amb ser suficientment persuasiva, persistent i pesada com per no parar fins aconseguir que tots ho signeu.

Jo ja he avisat, que els responsables del Pacte, perseguirem els alcaldes i alcaldesses i els seus respectius equips, perquè la setmana que ve puguem tenir la signatura de tothom. Es tractaria, perquè parteixo de què tenim consens, de que aquesta declaració servís d'instrument a cadascun de nosaltres i el conjunt de l'instrument del Pacte, per insistir, per realment forçar, per agitar deixeu-me dir-ho així, una qüestió que ha estat evident, que encara tenim molt per fer.

Només voldria dir això, que els que no esteu encara en la llista dels signants, tinc que dir pràcticament tots els que han signat són els alcaldes o alcaldesses i us demano que siguin els alcaldes o alcaldesses els que signin, perquè evidentment no hi ha com la figura de l'alcalde o alcaldessa per representar la ciutat, encara que els regidors i les regidores també fem molta feina, però us demano que sigui així, i també a les organitzacions patronals.

Quedem emplaçats que aquesta signatura sigui efectiva, que cadascun de nosaltres faci d'aquesta Declaració un instrument d'agitació en el seu territori i evidentment en el conjunt de la regió metropolitana, i en la mesura, que estic convençuda que la setmana que ve tindrem els 45 municipis i totes les entitats, farem d'aquest instrument, un instrument de més àmplia divulgació i comunicació.

Alfons Bonals. Tinent d'alcalde de l'Àrea de Promoció Econòmica de l'Ajuntament de l' Hospitalet.

Be per acabar, jo en tot cas, el que vull dir és agrair la presència de tots vosaltres aquí a la Farga de l'Hospitalet, vull felicitar molt cordialment als ponents que ens han fet aquesta reflexió sobre tota la problemàtica de la mobilitat.

Be, animar-vos i encoratjar-vos a aconseguir que tots els ajuntaments del Pacte Industrial puguin anar subscriuint aquesta Declaració. Que aquesta Declaració formi part de les reflexions, crec jo, a tots els ajuntaments, és a dir, que no es limiti només a la signatura de l'alcalde, sent molt important, i també des del Pacte Industrial el que farem és intentar que dintre dels pactes territorials es pugui discutir tota aquesta problemàtica de la mobilitat perquè hi vagin formant part cada cop més de les discussions que es vagin produint així mateix.

Ara per acabar i aprofitant, doncs que sóc el responsable de l'Àrea de Promoció Econòmica, l'Escola d'Hostaleria de la Ciutat de l'Hospitalet us ha preparat un petit pisolabis perquè ens puguem acomiadar tots plegats. Moltes gràcies.