



## CRÒNICA D'UNA JORNADA

# LES INFRAESTRUCTURES I LA MOBILITAT A LA REPÚBLICA CATALANA

Dissabte 14 de gener de 2017

En el marc de la campanya participativa “La República que farem”, va tenir lloc la jornada “Les infraestructures i la mobilitat a la República Catalana” organitzada per la sectorial de Política Territorial d'Esquerra Republicana. Per donar la benvinguda pren la paraula en Ricard Martínez, secretari nacional de Política Territorial. Tal i com assenyala, el debat de les infraestructures va detonar fa anys amb un discurs de greuge com a país: peatges, rodalies i inversions que s'han quedat a mitges. Però hi ha un contingut més enllà de l'estricta discurs nacional reivindicatiu. Hem d'analitzar el que s'ha fet, que s'ha fet malament en relació a l'Estat i que hem fet malament nosaltres mateixos. El debat de la mobilitat no és banal, cal veure com garantir el dret a la mobilitat i de quina manera hem de pensar el país per fer-lo efectiu. Cal afrontar debats com el de públic/privat, en el que tenim casos com el Castor i el Portús. A la República Catalana, ni tot serà públic ni tot serà privat, caldrà una col·laboració a partir d'un control públic a través de reguladors. Per exemple, hi ha un consens pel que fa la inversió en les rodalies o en el transport de mercaderies per ferrocarril del corredor mediterrani, però els criteris de com fer-ho determinen el model segons la ideologia. La República Catalana genera oportunitats per a un canvi de paradigma en el que caldrà contrastar models reals. Estem preparats, sabem on anem. Ara només cal fer el referèndum i encara la constitució de la nova República.

### **Els pilars de la República**

A continuació, en Francesc Sutrias, president de la sectorial de Política Territorial, presenta els pilars de la República que Esquerra Republicana proposa en aquest àmbit com a punt de partida.

#### **UN TERRITORI EQUILIBRAT I BEN CONNECTAT**

La República Catalana és l'oportunitat per redissenyar un model territorial més equilibrat que faci dels nostres municipis indrets més habitables i amb millor relació amb l'entorn natural. Un país divers, ben connectat, amb transports públics eficients i amb infraestructures al servei de l'economia productiva. Uns pobles, barris i ciutats on tothom pugui viure amb benestar i tingui l'oportunitat d'accedir a un habitatge digne a preus raonables.

##### **1. Equilibri territorial. Ecoeficiència en l'urbanisme**

Consolidar el model de viles i ciutats compactes, complexes en els seus usos i socialment integradores, amb una protecció estructural dels espais lliures i de connexió ecològica. Amb un repartiment adequat i no redundat d'equipaments, d'infraestructures d'interès general i dels rendiments fiscals de l'activitat econòmica. Un model que endureixi el consum indiscriminat del sòl basat en la urbanització dispersa, en l'urbanisme de plusvàlua i en un finançament dels municipis pendent dels ingressos derivats del creixement urbanístic i que l'afavoreix. El bon govern del model requereix pensar simultàniament l'ordenació del territori i la seva organització: urbanisme, l·lindars competencials, representació política i administració perifèrica de la Generalitat.

##### **2. El dret a l'habitatge**

El dret d'accés a l'habitatge es una peça clau de l'estat del benestar. Tant important per a les persones com ho puguin ser la sanitat, l'educació, les pensions o la dependència. L'homologació de les polítiques públiques que el facin possible i el seu finançament, amb els referents europeus que



puguin ser equiparables a Catalunya, és una necessitat i una obligació. En l'actualitat, no es pot afirmar que es compleix l'obligació recollida a l'article 26 de l'Estatut quan diu que les mesures tendents a garantir l'accés a l'habitatge de les persones que no disposen de recursos suficients és una obligació dels poders públics. El cost de l'habitatge i el sobrecost incideixen clarament en la taxa de pobresa, la determinació de les desigualtats i l'exclusió social. És necessari establir mecanismes que evitin la reproducció de les circumstàncies que han portat a la bombolla immobiliària i efectes socials col·laterals en el futur. Tenim el repte de millorar l'actual ràtio del cost de l'habitatge amb relació a la renda disponible de les famílies. La política d'habitatge ha de preveure noves formes de tinença i tendir cap al valor d'ús d'aquest i no només cap al valor d'inversió, fomentant el creixement del parc de lloguer i, especialment, el parc subjecte a algun tipus de protecció pública. La rehabilitació des de la millora de l'actual parc d'habitatges esdevindrà prioritària a Catalunya, de manera conjunta amb la regeneració d'àrees urbanes al servei de la cohesió social.

### **3. Una mobilitat de baix impacte ambiental i gran cohesió social**

Tenim un país relativament petit i unes ciutats dimensionades. Apostem per una combinació de sistemes de mobilitat, prioritzant els desplaçament a peu i en bicicleta a les grans ciutats. Entenem el transport públic com una pota més de l'estat del benestar, ja que ha de ser l'eina garant del dret a la mobilitat dels ciutadans. El ferrocarril ha de ser l'espina dorsal de la mobilitat, tant pel que fa a passatgers com a mercaderies. Aprofitar la lleugera infraestructura de l'autobús i la flexibilitat que comporta per implantar-lo de forma eficient, amb corredors de vertebració territorial. La xarxa viària actual està ben dimensionada, però cal millorar-ne els punts més febles, en termes d'accessibilitat d'alguns territoris i d'accidentalitat.

### **4. Infraestructures, sostenibilitat i planificació**

L'actual dèficit històric d'infraestructures a Catalunya no es podrà pal·liar a curt termini, però sí que hi haurà la capacitat de planificar-les amb criteris de rendibilitat socioeconòmica, d'avaluació de l'impacte sobre el desenvolupament econòmic i d'impacte social, territorial i ambiental. La programació de les infraestructures haurà de tenir incidència, en primer lloc, en els grans pols de mobilitat i logística: els ports, els aeroports i el sistema ferroviari. En segon lloc, en les activitats derivades dels serveis energètics i la gestió del cicle de l'aigua i els residus. I en tercer lloc, en el sistema viari.

## **Les infraestructures a la República Catalana**

A continuació té lloc una primera taula rodona dedicada a les infraestructures que va comptar amb la participació de l'Oriol Altisench, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins Canals i Ports de Catalunya, Climent Molins, professor i investigador del Departament d'Enginyeria Civil i Ambiental de la UPC, Isabel Salamaña, professora de Geografia de la Universitat de Girona, i la Teresa Jordà, diputada al Congrés, com a moderadora. En la seva presentació, la Teresa Jordà assenyala que Catalunya parteix d'un dèficit en infraestructures crònic que minora la competitivitat econòmica i dificulta la mobilitat. Aquesta desatenció es dona sobretot a la xarxa viària i al sistema de rodalies, amb deutes pendents en el que només s'han executat entre un 2% i un 10% dels compromisos.

El primer en prendre la paraula és l'Oriol Altisench, degà del Col·legi d'Enginyers de Camins Canals i Ports de Catalunya. A parer seu, el document dels pilars es basa en la reflexió i agraeix que sigui en el format de debat obert convidant a la participació. Per a ell és molt important aprofitar l'oportunitat que tenim ara de fer les coses bé. Però també cal fer autocrítica. El Col·legi d'Enginyers de Camins està al servei de la societat, amb més de 3.000 col·legiats que estan treballant arreu del món. Per afrontar la situació, considera que és un bon plantejament no fer llistes de coses, cal



establir els criteris. Cal canviar les llistes pels plans. En aquest sentit, fa una primera reflexió: els projectes han de ser escalables. Segon, han de garantir drets, què vol dir el dret a la mobilitat. Així doncs, les infraestructures han de ser les necessàries per que ens puguem moure i les mercadeies flueixin de manera competitiva. En el dret a la mobilitat hi ha el concepte de l'accessibilitat, un dret més a prop de la igualtat d'oportunitats. Cal que tothom tingui accés a parcs, centres educatius... tot el que es tingui capacitat de desenvolupar. Per accedir a totes aquestes coses calen infraestructures. Els plans de mobilitat i els plans d'infraestructures han d'anar necessàriament lligats. La sostenibilitat no és una moda, és un nou paradigma, en el que la seva condició de control és imprescindible. El futur ha de ser sostenible, per a fer-ho els enginyers formen part de la solució. A parer seu, el nou país l'hauríem de basar en conservar el capital humà, no ens podem permetre descapitalitzar-nos de capital humà qualificat. La cultura industrial de la producció, de saber com es fan les coses, no han arribat fins a dalt. El valor afegit cal establir-lo bé, no només basar-lo en els beneficis de l'accionista, s'ha de demanar a les empreses públiques i privades que pensin en la societat. Segons ell, s'ha perdut la cultura de servei de l'empresa respecte a la societat. Pel que fa a les infraestructures, és evident que amb més recursos es pot fer molt millor i dissenyar una infraestructura de mobilitat excel·lent. En primer lloc, per a ell hi han tres aspectes clau: blindar plans, programes i projectes. Un país sense projectes és com una família sense projectes. No podem no tenir projectes. Hem de tenir clar el què volem fer. Una manera de blindar aquesta planificació ha de ser a través del consens, per auto-blindar-nos i complir-lo entre tots, a 15 anys vista. Els projectes han de ser escalables. En segon lloc, un aspecte fonamental és la gestió de l'estructura viària. Toca gestionar el que tenim. Tercer, la re-planificació dels serveis ferroviaris. Ens hem de plantejar estudiar-ho d'una altra manera. Per exemple, ens hem de plantejar si un nou túnel viari o ferroviari a Horta és possible. Ho hem d'estudiar bé per arribar a conclusions sensates. Quart, cal parlar també de finançament, de model... No hi ha males inversions en l'àmbit públic o privat, sinó que hi ha inversions adequades o inadequades. Cal fer avaluacions de l'impacte amb multi criteri. Cal comptar amb els professionals i el capital humà. I acabar el que s'ha començat. En definitiva, cal vigilar amb el medi ambient, fer projectes escalables, analitzar amb cura els ja existents, ordenar la planificació i executar els projectes.

El següent en prendre la paraula és el Climent Molins, professor i investigador del Departament d'Enginyeria Civil i Ambiental de la UPC. Tal i com assenyala, parlar d'infraestructures és un tema molt ampli que es poden dir moltíssimes coses. Les infraestructures són l'espina dorsal que fa moure la societat: la gestió de l'aigua, les infraestructures de l'energia, dels transports, de les telecomunicacions, marítimes, de residus... Primer, pel que fa a les infraestructures, tenim un territori complex, amb poques planes, que fa que la implantació de qualsevol infraestructura sigui molt complexa. Segon, també cal voluntat política. En el cas de l'AVE Madrid-Barcelona es va anar molt ràpid per que hi havia una forta voluntat política i s'hi van abocar tots els recursos. Tot i així, quan es va arribar a Catalunya es va alentir el ritme de construcció per que és una realitat més complexa, per densitat, per característiques del territori, etc. Tercer, per fer les infraestructures cal posar-se d'acord en un projecte de país amb un desenvolupament a llarg termini. Quart, cal tenir en compte el cost d'inversió. Entrada la crisi, en l'època de Zapatero, es va fer un primer pas en el sentit de racionalitzar la inversió en infraestructures. Cal assegurar el millor retorn a la societat. Per a cada inversió cal desenvolupar un programa d'avaluació que tingui en compte els impactes i fer una anàlisi multi-criteri. Cinquè, la sostenibilitat. Qualsevol enginyer intenta fer-lo tant econòmic com sigui possible. La sostenibilitat econòmica és molt important, va molt associada a la sostenibilitat ambiental. Una infraestructura primer s'ha de concebre, després planificar, fer-ne la construcció, fer-ne la gestió i el manteniment fins que en tenim el retorn. També s'ha de pensar quan finalitzi la durada de la infraestructura. La vida útil és pot planificar de cara 100 anys. Quan es fa una infraestructura cal pensar bé què passa després de 30 anys. Per exemple, les depuradores, que es van haver de refer i ampliar, per desgast de materials, etc. En el cas d'una vida útil de 50 anys, si el



manteniment és apropiat i es renova, la vida útil es pot allargar bastant més. En qualsevol pressupost una partida important és la de manteniment i petites millores. En els darrers trenta anys, la infraestructura que s'ha construït a Catalunya és molt gran, una infraestructura que comença a envellir-se i que caldrà mantenir i renovar. Al final, això és el que dóna el màxim rendiment de les infraestructures existents. En un context de recursos limitats cal prioritzar molt bé els projectes i fer-ne una bona gestió. Avui hi ha eines molt potents per a fer-ho en la xarxa d'aigua, energia, transport ferroviari... tot està molt automatitzat. Una gestió bona requereix equips molt ben formats i que acumulin expertesa. I per acabar, cal pensar bé en un pla de xoc, saber que hem de fer l'endemà, no podem posar equips humans en una setmana, calen uns 5 anys per formar. L'endemà de la independència, per revertir el dèficit d'infraestructures, el que caldria fer és acabar les coses que estan en marxa, hi ha projectes fets que estan dormint en un calaix. Després caldrà fer una planificació completa en el que es tingui en compte el pagament per ús de les infraestructures, ja les paguem per l'ús, com en el cas de l'aigua, o a través de l'impost d'hidrocarburs en el cas de les infraestructures viàries. Cal seguir els estàndards europeus.

La tercera en prendre la paraula és l'Isabel Salamanya, professora de Geografia de la Universitat de Girona. Per a ella, la primera cosa que hem de fer és veure que tenim, tant per el bo com per el dolent. La segona, saber cap a on volem anar, el model de país que volem socialment, econòmicament, ambientalment... Les infraestructures són un element estructurador del territori que distribueixen persones i mercaderies i ens donen l'accessibilitat. Hem de saber el model que volem per moure'ns d'una determinada manera. De territori només en tenim un, fràgil, petit i difícil. El model ha de ser el de la casa de tots a partir d'una visió global. Per fer això cal tenir una visió d'escala territorial, sobretot pel que fa a les infraestructures de mobilitat. I tenir una escala proporcionada si ens volem posicionar al món. Respecte a la gran escala, volem el corredor mediterrani? Potenciar el port de Barcelona? Si la resposta és que sí l'hem de pactar a llarg termini. Ser la porta del sud d'Europa requereix disposar de diferents infraestructures al territori, el que significarà moure les mercaderies, situar les zones logístiques que s'hauran de crear, etc. Això tindrà impacte en el territori, caldrà crear accessos per que això sigui possible. Totes han de ser a Barcelona o arreu del territori? Les infraestructures s'han de pensar i planificar a tot el territori. El transport per carretera no desapareixerà encara que s'aposti per la infraestructura ferroviària. Si ho volem, això requerirà reforçar el port de Palamós, millorar els accessos de la Garrotxa per poder exportar cap enfora... Volem un model turístic? Quin mena de turisme? Els turistes han de venir per carretera, pel port, per l'aeroport o el tren d'alta velocitat. Per tant, posem-nos d'acord i tinguem en compte la capacitat de càrrega, ja que requereix una inversió en el territori i no podem contemplar un model infinit. El destí turístic a l'Empordà té una gran potencialitat, però fins a quina càrrega es pot assumir? Cal tenir en compte condicionants com ara que el nostre turisme s'està beneficiant de la crisi dels altres països de la Mediterrània. Com en el llibre d'Italo Calvino, les ciutats invisibles, Marco Polo descriu pedra per pedra el que ha vist, sense pedra no hi ha ponts. En aquest territori ens hem de situar en la mitja escala. Les vegueries? La Catalunya ciutat? Pensem com vivim entre setmana, els caps de setmana, els estius, els hiverns... Hi han una sèrie d'activitats econòmiques condicionades per la nostra forma de vida. Cal partir d'una realitat més gran que el nostre municipi, hi ha tota una casuística del fet que vivim més enllà del propi municipi. Hem de pensar el nostre poble en relació als entorns. En el cas de l'aeroport, s'ha de pensar en les filials, pensar un aeroport amb diferents potes, això és importantíssim. Una altra cosa serà el tipus de gestió, públic o privat. L'aeroport de Girona funcionarà si el de Barcelona serà generós. D'altra banda, la xarxa d'autobusos hauria de ser molt més flexible. El bus ha de servir per aproximar els pròxims, en relació a la connexió a la xarxa ferroviària i el cotxe privat. Cal racionalitzar-ho. Amb les noves tecnologies, com la T-mobilitat, hi ha la possibilitat de racionalitzar els títols de manera integrada, és una oportunitat de país. Però s'hauria d'anar molt més ràpid, amb una visió de transport únic i poder moure's d'una manera racional. Que la informació ens arribi tant a prop com sigui possible.



## **La mobilitat a la República Catalana**

La segona de les taules rodones va anar dedicada a la mobilitat, en la que hi van participar en Blai Aparici, membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, Jordi Fàbrega, diputat d'Infraestructures Viàries i Mobilitat de la Diputació de Barcelona, Carme Miralles, professora de Geografia urbana de la UAB, i en Dionís Guiteras, vicepresident de la Diputació de Barcelona que va moderar el debat. Per introduir el tema, el Dionís explica el cas de la millora de la carretera de Moià a Caldes de Montbui en la que malgrat les millores que hi puguem fer el problema rau en el coll d'ampolla de la rotonda de Caldes, per tant s'ha de pensar la mobilitat en el seu conjunt.

La primera en parlar és la Carme Miralles, professora de Geografia urbana de la UAB. Segons ella, el que necessitem són idees, sense idees no es pot construir cap país. Ella en planteja quatre. Primer, en tema de mobilitat, infraestructures i transports, estem en un canvi absolut de paradigma. El paradigma de la modernitat del ciment s'acaba, el segle XXI requereix de noves idees, valors i un replantejament de les coses tal i com s'han fet fins ara. Tenim molts reptes. Tenim l'oportunitat de fer coses noves, però estem en un període de confusió. Tot allò que havíem après no ho podem plantejar de la mateixa manera. Per què parlem de mobilitat? Per que el canvi s'ha produït. Quan parlem de mobilitat ens hem de referir a transport de persones, els trens, cotxes, bicicletes són mitjans de transport. Ens interessa entendre els nostres desplaçaments, quins mitjans utilitzem i perquè. Mobilitat són les persones que circulem, són l'objecte, no tan sols el subjecte. Mobilitat és desplaçar-se amb un esforç raonable. Hi ha mitjans de transports més democràtics i altres que no tant. Els que es poden utilitzar de la manera més fàcil i els que no. La disponibilitat és diferent. Per això els transports públics són importants. Segona, no podem parlar de mobilitat, infraestructures i transport sinó parlem de territori. Haver separat les infraestructures de la visió del territori al segle XX ha estat un gran error. Als ajuntaments, els departaments d'urbanisme i de mobilitat estan separats, uns tracten de façana cap dins i els altres de façana cap enfora. Així s'ha estat gestionant el país. Quan parlem d'infraestructures s'ha de parlar de territori. Per exemple, la reintroducció de la bicicleta, que ha vingut per quedar-se, que ha costat implantar-se perquè cal fer espai. La bicicleta a la ciutat és un canvi d'escala humana. No es pot implantar la bicicleta i seguir construint polígons industrials. Quan parlem de la bicicleta és un canvi d'escala humana. Tercera, tot desplaçament comporta mobilitat i tot mitjà de transport té el seu cost, res és gratuït. La pregunta no és si s'ha de pagar, la pregunta és qui ho paga. Pagar es paga, sigui directament o indirecta. Tot té un cost. El debat del cost dels desplaçaments s'ha de reformular. Qui l'ha de pagar? S'ha de pagar en impostos a través del pressupost? Tothom ha de pagar el mateix? Com es redistribueix aquest cost? Hem d'entendre quin és el cost del nostre desplaçament: econòmic, social, ambiental... Hi ha diferents tipologies de costos que ens hem de plantejar sobre qui han de recaure. Cal tenir present que el transport més subvencionat és el transport privat. Quarta, la xarxa. No l'hem sabut implantar, hem de pensar les infraestructures com a nodes, ens ha d'importar l'intercanvi, no pensar-la com a línies. Entendre les infraestructures com una xarxa de xarxes. Un país es crea amb interconnectivitat entre xarxes, ferroviària, viària, bicicleta... En definitiva, estem en un canvi de paradigma en el que hem de definir un model, tenir una visió global del territori, tenir en compte els costos i pensar en xarxa.

El següent en parlar és el Blai Aparici, membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic. Segons ell, actualment demanem als transports públic que ens facin d'àlmax pels problemes que es generen: contaminació, accidents, ocupació del territori, etc. Per tot això hem de saber planificar el transport d'una manera global. Per una banda, hem de posar en marxa el tema de l'autobús. Per una altra banda el ferroviari, que és el més car de poder implementar, tot i que es té un bona xarxa però amb mancances de manteniment de molts anys. Posar-la al dia requerirà temps



i inversions, però si no esdevé un transport atractiu no es complirà. Ara es valora el temps com a tema atractiu. Quan es fan els càlculs, el cotxe l'has d'anar a buscar, fer el trajecte, trobar aparcament.... Sovint s'utilitza el transport públic per evitar embussos o la dificultat de trobar aparcament. El principal problema és a les segona i tercera corona del ferrocarril. Tenim diferents xarxes però que no es posen d'acord. I el tema autobusos és un caos. No hi ha un a pàgina informativa que t'ho agrupi tot. Si busques informació sobre autobusos has d'anar directament a la pàgina de l'operador. En casos pràctics, mai estàs segur d'arribar-hi i de poder tornar. Hi ha una aversió perquè hi ha dificultat a trobar la informació i a coordinar les xarxes. En l'àmbit ferroviari, hi ha els ferrocarrils, una xarxa antiga amb anys d'implantació que funciona bé. En canvi, la xarxa de rodalies té moltes dificultats, amb problemes d'accessibilitat, retards, manca de manteniment... En els autobusos es poden fer moltes coses. Hi han plataformes i corredors que poden funcionar, però no ha de competir amb el tren, per exemple com passa a Vic. S'ha pogut demostrar que amb el bus es poden fer moltes millores: posar parades a la calçada, reduir parades... Es van fer parades amb qualitat i amb connectivitat més enllà. Però s'hauria de millorar l'eficiència, amb un gestor de micro-mobilitat, no pas revisor, es podria millorar. Una línia gasta el 22% del temps a les parades, aquí hi ha marge de millora reduint parades per què és on es perd el temps. Aquest procés s'ha de resoldre. S'han fet proves diverses. Per exemple, repintant la B-23 es podria funcionar de manera molt diferent, per afavorir per exemple un carril de bus. En la micro-mobilitat cal tenir en compte les distàncies. Per exemple, a peu fins a 2 km és raonable, entre 5 o 6 en bicicleta, són costos raonables. Cal repensar com revertim els costos. La principal inversió és en els cotxes. Cal recuperar espai urbà en favor del vianant, el cotxe ocupa molt espai. El transport públic mou més llocs de treball i de millor qualitat, es distribueixen per tot el territori i no són deslocalitzables. Si han de donar el servei en un lloc l'empresa està arrelada en el territori. El plantejament ha de ser en funció d'allò que dissenyem podem fer una mobilitat o altra. L'excessiva dispersió dificulta la mobilitat.

El tercer en parlar és en Jordi Fàbrega, diputat d'Infraestructures Viàries i Mobilitat de la Diputació de Barcelona. Tal i com assenyala, les carreteres locals representen un milió de vehicles que s'hi desplacen. A l'àrea metropolitana es concentra el 66% de la població i s'utilitza el 88% de transport públic. Al territori és radicalment al revés, gairebé ni el 15% l'utilitza. Hi ha dues realitats. Una territorial i una altra metropolitana. Quan els del territori es desplacen a l'àrea metropolitana és molt difícil, tenim un problema com a país que hem de ser capaços de solucionar. No s'han planificat correctament les infraestructures en funció de la mobilitat. Per exemple amb l'eix transversal, primer es va fer un carril per banda i ràpidament es va haver d'ampliar. Dels 800 milions previstos inicialment s'ha triplicat a 2.200 milions d'euros. El túnel de Bracons es va plantejar per a 10.000 vehicles diaris, però només s'arriba a 3.000. No s'ha estudiat bé. I amb l'afegit que no s'ha fet un cinturó de ronda a Olot que fa de tap d'ampolla. L'evolució de l'accidentalitat s'ha reduït en els darrers 15 anys de les 891 víctimes mortals a les xifres actuals, però s'hauria d'estar a 191, que no es complirà. Perquè? Per que fem infraestructures sense poder-les mantenir. Això és insostenible. En la futura República s'ha de triplicar el manteniment a carreteres. Necessitem una planificació del govern de la República, però la gestió i el manteniment ha d'anar a càrrec de les vegueries, que sigui la gestió des de la proximitat que és qui les utilitza. La darrera planificació de carreteres és de 1975. Perquè dóna tanta importància a les carreteres locals? Per que en lloc de fer grans eixos viaris abans caldria millorar la xarxa de carretes locals. Cal buscar una mobilitat democràtica i sostenible. És obvi que cal millorar aspectes com la xarxa de camins rurals, 800.000 euros al pressupost de la Diputació de Barcelona el 2017. Per exemple, els 4 nens de Sant Jaume de Frontanyà que cada dia s'han de desplaçar per anar a escola a la Pobla de Lillet. Cal millorar el transport públic. Com és que al Maresme el transport estigui desbordat? Per què els embussos de 45 minuts a Sant Andreu de la Barca? Cal fer transport públic a demanda de les necessitats de la gent. Cal planificar les infraestructures viàries de mobilitat de manera intel·ligent, fomentar l'ús de



bicicletes i que les carretes disposin de fibra òptica. A la nova República la mobilitat és un aspecte lligat a la igualtat d'oportunitats. Que cap ciutadà per motius econòmics no tingui la dificultat de desplaçar-se d'una part a una altra del país.

### **Cloenda**

Per donar punt i final a la jornada, pren la paraula en Lluís Salvadó, secretari general adjunt d'Esquerra Republicana. A parer seu, s'han obert debats importants, com la transició de passar dels plans d'infraestructures del segle XX a un canvi de paradigma de la mobilitat en el que s'ha de pensar com es distribueixen els costos i les càrregues de cada mitjà de transport. Aquestes jornades tenen la funció de generar il·lusió, ja en portem d'altres, desitgem que sigui l'últim cicle de jornades per pensar la República que farem. Cal llibertat de poder decidir sense limitacions de l'estat, TC, grans oligopolis... llibertat de pensar el país alliberats d'un esquema radial i pensar com dissenyem el país a partir dels recursos que generem els ciutadans de Catalunya. I s'ha de fer amb responsabilitat. Per exemple, com ho pagarem? La pressió fiscal de l'estat és del 35% del PIB, volem que els números ens acabin quadrant en forma del que paguem en impostos. Els danesos paguen el 50% de pressió fiscal i tenen uns bons serveis, aquestes qüestions s'han de resoldre. El dèficit està bé des d'una visió keynesiana però tard o d'hora s'ha de corregir. No sempre s'han fet les coses com calia i cal fer autocrítica, així serem capaços d'afrontar el futur en política d'infraestructures i gestionar els projectes de futur. Una última reflexió. La convicció que aquestes jornades ens han de servir de manera fonamental en aquells que encara no estant convençuts. El que dubte l'hem de convèncer amb arguments. Transmetem-nos confiança i convicció. Hem de poder garantir als ciutadans els subministraments bàsics, també mobilitat i infraestructures. Cal il·lusió i dosis de responsabilitat.

Francesc Sànchez  
Tècnic de polítiques sectorials  
acciopolitica@esquerra.cat