

FIGUERES CONFERENCE

**La mobilitat sostenible
en l'àmbit local**

- transcripció de l'acte -

Programa

Dissabte, 11 d'octubre de 2008

12.00 h Obertura formal de la conferència i benvinguda per part de les autoritats

- Richard Elelman, regidor de Medi Natural i Qualitat Ambiental de l'Ajuntament de Figueres pàgina 3
- Lluís Lloret, president del CILMA pàgina 4
- Eduard Pallejà, secretari del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya pàgina 5
- Santi Vila, alcalde-president de l'Ajuntament de Figueres pàgina 7

12.30 h Ponències sobre la mobilitat sostenible des de perspectives diferents

- Pere Padrosa, president de l'ASTIC pàgina 10
- Manel Ferri, responsable del Departament de Mobilitat de CCOO pàgina 14
- Ricard Riol, president de l'Ass. per a la Promoció del Transport Públic pàgina 19
- Manuel Herce, expert en mobilitat de la Universitat Politècnica de Catalunya pàgina 27
- Rebeca Picart, representant de Delixi (fabricant de vehicles elèctrics) pàgina 30

16.00 h Ponències que il·lustren diferents experiències de ciutats europees

- Dabbie Hill, responsable de temes de canvi climàtic de Leicester (Gran Bretanya) pàgina 35
- Peter van der Heueveld, tècnic de mobilitat a Midden-delfland (Holanda) pàgina 37
- Maciej Lisicki, tinent d'alcalde de Gdansk (Polònia) pàgina 38
- Angel López, responsable de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona pàgina 41

Diumenge, 12 d'octubre de 2008

10.00 h Segona sessió de ponències que tractaran la mobilitat sostenible des de perspectives diferents

- Montse Pascual, membre de l'IAEDEN (Institució Alt Empordanesa per a l'Estudi i Defensa de la Natura) pàgina 48
- Mauro Palombarini, expert en vehicles elèctrics de la Toscana pàgina 52
- Fabio Rogiolani, president de la Comissió de Salut de la Toscana pàgina 56

13.00 h Clausura oficial de la conferència pàgina 59

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Bon dia a tothom i moltes gràcies per venir, benvinguts. M'agradaria, en primer lloc, donar la benvinguda al nostre alcalde Sr. Santi Vila, al Sr. Eduard Pallejà, que és el secretari general del Departament de Medi Ambient i Habitatge, i també al Sr. Lluís Lloret, president del CILMA.

Sóc en Richard Elelman, regidor de Medi Ambient de Figueres i us dono la benvinguda a una ciutat que està vivint ara mateix uns moments molt importants en el tema de la mobilitat sostenible, tant pel que fa al servei de trens com pel que fa al trànsit i la circulació a dins de la ciutat.

Nosaltres representem una ciutat, la ciutat de Figueres, que té tot per fer. Estem en una situació francament força pobra a l'hora de parlar de mobilitat sostenible i en les pròximes setmanes tindrem l'oportunitat de començar a endreçar la situació. Com a govern, tenim la intenció de començar a posar les primeres pedres d'un llarg camí cap a un horitzó en què algun dia puguem dir que tenim una ciutat sostenible.

Els darrers tres dies, un grup de tècnics i jo hem estat a la ciutat de Freiburg, a Alemanya, i ens hem adonat que mentre Freiburg és probablement el campió d'Europa, nosaltres som un club de futbol sense estadi, sense gespa, ni tan sols tenim encara els socis per poder pagar els jugadors. Nosaltres reconeixem que tenim un llarg camí per davant i això és el primer pas que cal fer.

Vaig dir l'altre dia en un diari local que un alcohòlic, la primera cosa que ha de fer és reconèixer que té un problema, i nosaltres, Figueres, la primera cosa que estem fent és reconèixer que tenim un problema. Tenim la voluntat i la força per intentar endreçar-lo perquè tothom a Figueres es pugui beneficiar d'un sistema de mobilitat sostenible que en aquests moments no existeix.

Us dono la benvinguda a aquesta conferència, serà l'oportunitat de que nosaltres, a Figueres, puguem començar a aprendre de les experiències d'altra gent, d'altres països i d'altres ciutats. Tindrem l'oportunitat d'escoltar les opinions de grups de pressió, de sindicalistes, d'empresaris i de la societat en general pel que fa a un dels temes més importants que tenim actualment en el segle XXI, la mobilitat sostenible.

I ara, amb el vostre permís, donaré també una benvinguda una mica més curta, en anglès, per als nostres visitants d'avui.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: anglès | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

El que volia dir aquí, en nom de l'Ajuntament de Figueres, és que estic molt content que hagin vingut a la nostra ciutat; han arribat a la nostra ciutat, que està lluitant per establir un model permanent, per poder arribar algun dia a una situació en què puguem presumir de gaudir d'una mobilitat sostenible.

La nostra ciutat, actualment, és un exemple del que no s'ha de fer en aquest sentit. Però com he dit en un diari local, crec que així com la persona alcohòlica ha de reconèixer que té un problema abans de començar a solucionar-lo, la nostra ciutat ha fet el primer pas reconeixent que té un problema, per poder començar a treballar en la sostenibilitat.

Per això tenim la responsabilitat, com a equip de govern, de començar a rectificar aquesta situació, trobar solucions positives, aprendre d'altres persones. Per això estem encantats que hagin volgut venir a la nostra ciutat per poder aprendre, per poder intercanviar opinions i punts de vista, per poder engegar un debat a través de tots els sectors de la ciutat, els partits polítics, a través dels representants dels sindicats, dels empresaris, tots tindrem l'oportunitat de parlar i de debatre aquí, perquè el resultat d'aquesta conferència no siguin paraules buides, que això és massa fàcil. Esperem que aquesta conferència sigui el primer pas per arribar a una cosa completament diferent. Potser trigarem un any, deu anys o quinze anys per fer-ho, però si Figueres no comença a donar aquests primers passos mai podrà arribar a la solució d'aquest problema, que podria arribar a ser permanent.

Benvinguts a Figueres i espero que aquest cap de setmana el trobareu tal agradable i tan productiu com jo espero que sigui.

I ara passo la paraula a en Lluís Lloret, que és el president del CILMA.

LLUÍS LLORET, president del CILMA

(idioma original: català | transcripció directa)

Dono la benvinguda als assistents a aquesta excel·lent jornada organitzada pel departament de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres, amb el suport del mateix Ajuntament, jo com a president del CILMA intervenc també aquí, benvinguts secretari general, alcalde.

El CILMA és el Consell d'Iniciatives Locals del Medi Ambient, som una associació gironina de municipis, una agrupació de municipis que treballem pel Medi Ambient. Aquesta entitat va ser formada l'any 1999 des de la Diputació de Girona, amb l'objectiu d'intervenir, de programar, d'organitzar i de coordinar les agendes locals, les agendes 21.

Bé, aquest organisme, d'una manera intensiva, ve treballant per temes relacionats amb el medi ambient i, concretament, els temes de mobilitat, en el qual en Richard és el seu responsable i, com podeu comprovar, és un esforçat lluitador i entusiasta pels temes relacionats amb la mobilitat, la jornada d'avui n'és un bon exemple. Esperem que en el futur també tingui continuïtat en temes ambientals.

Bé, mobilitat és una paraula cada vegada més utilitzada, cada vegada amb més força, i que d'alguna manera el que ve a dir és que tenim un problema de com comunicar les ciutats, com comunicar els territoris, com fem que la contaminació atmosfèrica es redueixi i, per tant, tots plegats hem de treballar i treballem. Esperem d'aquesta jornada en surtin respostes, a través dels ponents, excel·lents ponents que aquí s'han inscrit i que ajudi, doncs, a lluitar en aquest sentit.

En els temes de mobilitat, des del CILMA fem contínuament jornades informatives, coordinem campanyes com la Setmana de la mobilitat sostenible, fem cursos de conducció econòmica eficient i ara, últimament, hem fet un portal web de mobilitat, en el qual en Richard ha estat un ferm treballador perquè fos una realitat.

I bé, res més, a partir d'aquí que els nostres acompanyants de la taula, el secretari general i l'alcalde, facin la inauguració d'aquesta jornada. Benvinguts tots i que aquests dos dies, com deia, siguin ben aprofitats.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres

(idioma original: català | transcripció directa)

La pròxima persona a parlar serà el Sr. Eduard Pallejà, que és el secretari general del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

EDUARD PALLEJÀ, secretari general del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya

(idioma original: català | transcripció directa)

Moltes gràcies. Alcalde, regidor, president de CILMA, permetin-me en primer lloc felicitar-vos per aquestes jornades i per l'organització que, sens dubte, han de servir com un dels vostres objectius, com dieu, per intercanviar-vos experiències i alhora perquè puguin servir per als vostres treballs i les vostres concrecions d'accions a Figueres, però també a altres ciutats i indrets del país de Catalunya.

Permetin-me que, més enllà d'aquesta salutació i de les felicitacions que els hi transmeto en nom del Departament que represento, i també en el nom del Govern de Catalunya, que més enllà d'aquesta salutació protocol·lària faci unes breus reflexions respecte al tema que ens porta aquest cap de setmana aquí i que alhora puguin servir o no per al debat que vostès tindran a partir d'aquí a uns moments.

Bé, en aquest context en què estem vivint i que els mitjans de comunicació, com sempre, es fan d'extrema actualitat, dels temes de la crisi econòmica mundial i que això ens afecta molt a les nostres ciutats, als nostres pobles i al nostre país, hi ha algunes veus que parlen que els governs haurien de suprimir obstacles ambientals per tal que la recuperació econòmica sigui molt més ràpida.

Des del nostre punt de vista, i des del meu punt de vista, el fet que l'activitat econòmica sigui molt més fructífera no té res a veure amb què s'introdueixin elements de preservació i de repercussió ambiental, sinó al contrari. És a dir, entenc que sempre, però especialment en moments com aquests de situació de crisi, prendre decisions considerant quines poden ser les repercussions en el medi són una manera no solament de reduir costos, com ja alguns empresaris saben i ho estan veient, sinó també d'avançar d'una manera molt més sòlida amb el que són els aspectes de la sostenibilitat, que cada vegada més han d'anar integrats en els aspectes socials i en els aspectes econòmics. Per tant, en els temes d'infraestructures, les decisions que s'hagin de prendre han de recollir aquests aspectes que representen els avenços ambientals en el nostre entorn més immediat.

Sens dubte el model actual general de mobilitat de les persones i mercaderies, que prima l'ús del cotxe i el camió, tindran unes conseqüències ambientals greus, vostès ho saben; els recordo de forma ràpida: la fragmentació territorial i la pèrdua de la biodiversitat, els elevats consums energètics d'energies no renovables en molts dels casos, les emissions dels gasos amb el seu efecte hivernacle i la seva traducció en la contaminació atmosfèrica, per posar alguns exemples. Aquest és un model que hem anat repetint moltes vegades que és clarament insostenible. En aquests moments, com feia referència al principi, és bo tenir en compte i fer aquestes reflexions per com la situació es pot i s'ha d'adaptar a aquesta perspectiva més social i econòmica i, per tant, des d'aquest punt de vista ambiental, preservar-ho i tenir-ho en compte.

Els donaré dos exemples recents, que en el darrer any ja s'han anat implantant, impulsats pel propi Departament i aprovats pel Govern de Catalunya, de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i la contaminació atmosfèrica. Un és el propi Pla català de mitigació del canvi climàtic, que m'imagino que alguns de vostès coneixen i, per als que vénen de fora del nostre país, els hi comento. Catalunya ha

aprovat un Pla de mitigació del canvi climàtic des d'una perspectiva molt integral, interdepartamental i no solament del Govern, sinó de diferents agents i actors que participen en aquestes responsabilitats, fins al punt que la participació en aquesta convenció ha estat al voltant d'unes vuit-centes persones, representants a títol individual, però també empreses significatives, institucions i entitats del nostre país. Aquest és un pla que ja està aprovat; l'objectiu és reduir 5,33 milions de tones de CO₂ a la nostra atmosfera. Un altre exemple, potser molt metropolità, però també que el tinguin en compte, en relació a l'àrea de Barcelona, és el Pla de protecció atmosfèrica. Un pla de protecció que, entre altres mesures, hi ha la reducció dels 80 quilòmetres a l'entorn de diferents municipis de Barcelona, però que més enllà d'haver tingut una repercussió important en el descens brutal dels accidents, ha tingut ja un efecte molt clar de reducció d'entre el 4 i el 7% de les emissions de gas a l'atmosfera. Aquests són dos exemples, un d'àmbit nacional i l'altre d'àmbit més metropolità, de com des d'un punt de vista governamental, des d'un punt de vista participatiu dels diferents agents que conviuen en el nostre país, es pot avançar en els aspectes de la mobilitat, però també de manera molt vinculada directament i indirecta en la sostenibilitat i l'economia.

Des d'aquesta perspectiva, hem de ser conscients que la nostra activitat econòmica mou persones i mercaderies per carretera, amb uns costos importants en relació directa amb el preu del petroli, en aquest moment molt més alt que els nostres competidors europeus. Fa uns dies, disculpin en aquest cas també la referència barcelonina, fèiem una reunió a l'entorn del Pla estratègic de Barcelona i un directiu de SEAT es queixava que la mobilitat representava per a l'empresa un 13% dels seus costos de producció, mentre que la mà d'obra representava un 9%. Aquesta és una dada molt específica i molt concreta d'una empresa determinada, però ens dóna un exemple del que representa la mobilitat de les mercaderies.

Hem de fer un canvi d'aquest model, hem de reduir l'espai del vehicle privat i potenciar el transport públic i col·lectiu; entenc que les reflexions que poden fer aquí ens poden servir. Hem de fer una certa previsió, de manera que els projectes d'infraestructures que es dissenyin des dels governs han de tenir en compte aquests aspectes. Hem d'atendre cada cop amb més prioritat la mobilitat en desplaçaments curts, interconnectar serveis ràpids entre ciutats mitjanes, de manera que les inversions que es facin en infraestructures de mobilitat, ja siguin viàries o ferroviàries, han d'anar en l'entorn d'aquest aspecte. A curt termini segurament s'han de prioritzar les actuacions senzilles i poc costoses, que millorin aquests serveis existents i que facilitin uns increments ràpids de l'oferta de transport col·lectiu. En la xarxa viària, s'hauria de prioritzar les connexions de la xarxa secundària, donant prioritat als autobusos i als vehicles d'alta ocupació, fins i tot introduint elements com ara els carrils d'ús exclusiu.

Un exemple que observem des del Departament i des del grup polític que represento en el Govern de Catalunya, és el tema del 4t cinturó, nosaltres sempre hem dit que està pensat per llargs desplaçaments a grans velocitats, però que els estudis ambientals posen de manifesten el que representen aquests desplaçaments, sobretot entre Martorell i Granollers, són aspectes que s'han de revisar. Pel que fa a la velocitat cal avançar en la seva reducció, per minvar així la contaminació, com l'exemple que els comentava abans a l'entorn metropolità. Això ho hem de treballar també en les infraestructures que executa l'Estat a Catalunya. Al avançar en aquest context d'utilitat dels resultats amb un aspecte molt més local, però també des d'una perspectiva global, crec que avançarà i molt cap a una mobilitat molt més sostenible.

Acabo donant la meva felicitació, però també demanant-vos que les conclusions d'aquestes jornades, que tenen una perspectiva de bones pràctiques, que segur que han de servir i molt per a la ciutat de Figueres i el seu entorn d'influència,

també ens agradaria molt que ens les traslladéssiu, perquè les vostres experiències i conclusions facin que Catalunya també sigui un país cada vegada més sostenible en l'àmbit de la mobilitat. Moltes gràcies i molta sort.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

I tot seguit, l'alcalde de Figueres, el Sr. Santi Vila.

SANTI VILA, alcalde de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Molt bon dia a tots i a totes. Molt bon dia Sr. Eduard Pallejà, secretari general del Departament, molt bon dia Sr. Lluís Lloret, alcalde de Bàscara, molt bon dia Sr. Pere Vila, alcalde i president del Consell Comarcal, molt bon dia Sr. Emili Santos, cap territorial de Medi Ambient, molt bon dia senyores i senyors, alcaldes, regidors, regidores, tècnics, especialistes en qüestions de mobilitat.

Em correspon donar-vos a tots i a totes la benvinguda a aquestes, sense cap mena de dubte, importants jornades organitzades des de l'àrea de Medi Ambient de la ciutat de Figueres, i especialment per part del seu regidor, el Sr. Richard Elelman, a qui felicito per la feina que en el quotidià va duent a terme, i especialment per l'estímul i per la vocació de generar no només acció, sinó també reflexió. Em sembla que és funció de les institucions fer feina, però també generar espais de reflexió per revisar fins a quin punt les nostres pràctiques són, efectivament, bones pràctiques. I aquest és l'exercici que em sembla que es pretén fer en aquest dia i mig, a la ciutat de Figueres, al Castell de Sant Ferran. Pensen vostès que probablement és la primera d'aquestes iniciatives que duu a terme en aquesta sala, segur que és la primera que fem l'Ajuntament de Figueres i de les primeres que s'han fet des que aquesta sala és a punt. Els convido a que gaudeixin també d'aquest espai i del conjunt de la fortalesa més gran d'Europa, que és el Castell de Sant Ferran.

Recuperant alguns mots d'un dels arquitectes i urbanistes que potser ha fet més per la ciutat de Figueres, en Ricard Giralt, uns mots que va escriure precisament l'any 1934, em sembla que podem entroncar amb les paraules que fa uns instants ens comentava el secretari general. L'urbanista no és un matemàtic, no troba en els llibres d'urbanisme aquella fórmula que doni la solució al seu cas, l'urbanista ha de saber treure del lloc, que és el tema del seu estudi, tot allò que és etern, és a dir, analitzar la realitat de cada ciutat, analitzar la realitat de cada territori, per poder extreure elements d'actuació que tinguin un interès universal. Aquest és el propòsit humil d'una ciutat que, segons els noucentistes, és ideal. La ciutat de Figueres, segons la tradició urbanista dels nou cents, és una ciutat ideal en les seves dimensions, uns 50.000 habitants, en aquests moments uns 44.000 habitants, però també en les seves dimensions físiques, és una ciutat que encara avui es pot recórrer a peu, que es pot recórrer a peu i que s'ha de recórrer a poc a poc. Rovira i Virgili, que era un intel·lectual del nostre país, deia que podem identificar els ciutadans que tenen vocació de romandre tota la vida a la seva ciutat per la velocitat a què van pels seus carrers i places; si van a poc a poc és bona senyal, vol dir que tenen vocació de romandre en la seva ciutat tota la vida; en canvi, si van atrafegats, si van esverats, si van en cotxe, és que en el fons estan de pas.

Parlant més formalment, sí que és veritat que en aquests moments la ciutat de Figueres, l'Alt Empordà i probablement el país, es troba en un moment de tensió,

en un moment de confrontació entre el que han de ser dos models de creixement, estem segurs que ambdós són sostenibles i compatibles. Un model que aposta de manera nítida, clara i contundent pel paisatge i pel territori, que sense cap mena de dubte és el seu principal actiu; alhora, amb una altra variable que entra en tensió i que el confronta, un altre model que permeti el desenvolupament econòmic i que permeti l'aposta per continuar sent el que ha estat sempre Catalunya, l'Empordà, la ciutat de Figueres, una terra de pas, una terra de frontera que ha permès la connexió històrica entre la península ibèrica i el conjunt d'Europa. No s'escapa a ningú que aquest és un equilibri molt difícil, un equilibri ple de tensions, perquè tenir vocació de terra de pas i tenir vocació de connexió entre la península i el conjunt d'Europa ha de poder ser compatible amb un procés decidit, ferm, inequívoc amb el paisatge, com un dels principals actius que tenim.

Parlar de la mobilitat sostenible a la nostra ciutat i a la nostra comarca, obliga com a mínim a posicionar-se des de tres perspectives geogràfiques i almenys dues de temporals. La temporal és molt simple, l'estiu i l'hivern; pensin vostès que en aquests moments a la nostra comarca de l'Alt Empordà, dos terços del nostre parc immobiliari són segones residències, això té conseqüències terribles des del punt de vista de la mobilitat, perquè hem d'abastir una xarxa d'infraestructures que va molt condicionada per l'estacionalitat del seu ús, per tant aquest és un repte que patim els residents i que sovint pateixen també els qui ens visiten. Però també la geografia ens condiciona i la geografia ens ha de permetre aproximar aquesta reflexió de sostenibilitat que avui faran, com a mínim des de tres perspectives. En primer lloc, amb la vocació d'estar oberts al món, això vol dir una aposta inequívoca per l'aeroport de Girona; els empordanesos i en especial els figuerencs continuem sense aprofitar-nos prou d'aquest aeroport; avui, el percentatge més majoritari de la gent que utilitza l'aeroport de Girona a l'hora de connectar-se al món continua venint de Barcelona ciutat, per tant per als gironins, per als empordanesos i per als figuerencs l'aeroport de Girona continua sent infrautilitzat. Un altre element determinant és el TGV, que ens ha de permetre aquesta connexió tan esperada amb rapidesa amb tota aquesta xarxa de ciutats d'Europa, que ens ha de situar com a ciutadans europeus de dret i de fet. També una aposta, aquesta sí molt delicada i molt complexa, per esdevenir territori de logística, territori en definitiva de generació d'activitat econòmica i, per tant, l'aposta inequívoca pel que és en aquests moments el Far-Vilamallà, el Logis Empordà, com una anella més d'aquesta xarxa dedicada a la logística que el nostre país té com una de les apostes estratègiques, respecte al món però també respecte a la resta de Catalunya.

En aquests darrers anys, el treball que ha fet el Govern de Catalunya i les ciutats ha estat un treball important. El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, amb un horitzó 2006-2026, situava diversos reptes, un de llarga tradició també noucentista, aconseguir la Catalunya ciutat, la Catalunya en xarxa, cosa que es traduïa en connectar totes les ciutats mitjanes i grans del país en pocs minuts. Figueres-Barcelona en poc més de 50 minuts, Figueres-Girona en gairebé 15 minuts. Aquesta és la Catalunya en xarxa que ha de permetre, en definitiva, que tots els usos, l'activitat comercial, l'activitat econòmica i la residencial, es puguin equilibrar harmoniosament.

Però la ciutat i la comarca també tenen unes altres servituds, som cap de comarca, això vol dir que a la nostra ciutat tenim l'hospital comarcal de referència, tenim els jutjats de referència i tenim i volem continuar tenint l'estació ferroviària de referència; tenim també zones d'oci i zones de negoci. Això ens obliga a fer l'equilibri, que és el que em sembla que en Richard té, que de fet el govern de la ciutat en complicitat amb el Govern de Catalunya tenim com a horitzó, segurament algunes persones que intervindran tot seguit ens en parlaran molt més, buscar l'equilibri entre aquell model de *slow city*, aquell model de ciutat amable, de ciutat tranquil·la, i alhora aquell model de ciutat que té unes infraestructures bàsiques de

sistemes generals, que permet que gaudeixi de la ciutat aquella persona que realment vol anar a la ciutat i no aquell qui ha de passar per la ciutat. Una dada: a Figueres diàriament passen a l'entorn d'uns 100.000 vehicles, cada dia accedeixen o surten de la nostra ciutat; d'aquests, prop de 57.000 ho fan de pas, és a dir, que si haguéssim resolt correctament la nostra anella viària de rondes, no tindrien cap necessitat de passar per la nostra ciutat. Si tenim en compte aquestes variables, em sembla que el programa de treball és clar, és un programa que caldrà contrastar amb les bones pràctiques d'altres ciutats.

També millorar l'accessibilitat als barris i als equipaments, situant la prioritat en la persona que va a peu, perquè la ciutat és per a disfrutar-la, per passejar i civilitzar-se. Això ens obliga a un pla molt ambiciós de transformació de voreres, de transformació de l'espai públic, donant protagonisme i prioritat al vianant, a un increment potent, important i decidit del transport urbà, la qual cosa es tradueix en euros. Aquí el regidor Elelman està a punt d'estrenar aquesta setmana que ve el primer bus elèctric del país. És una mica presumit i per tant no sé si m'ho diu amb tot el rigor necessari, però em sembla que podem dir que si no és el primer, segur que és un dels primers... Em confirma que sí, que és el primer a Catalunya i l'estrenarem aquesta setmana a la ciutat de Figueres. És un compromís de programa de govern i que en Richard ha estirat des del primer moment.

Hem de comprometre'ns en el foment de l'ús de la bicicleta, un tema que no és senzill i més amb la trama de carrers i places que tenim en aquests moments a les ciutats. En aquest sentit, mesures com els *park&ride* i en definitiva tot el que són aparcaments dissuasoris, les mesures d'urbanisme comercial, han de perseguir el propòsit de posar la ciutat a disposició dels seus residents. I finalment, em sembla que hi ha un repte que l'haurem de saber endreçar, que és el d'ordenar definitivament el trànsit privat, el vehicle ha de deixar de ser omnipresent i omnipotent a la ciutat. Aquest és un repte que hem de saber fer pedagogia, que hem de saber trobar la complicitat dels ciutadans, perquè en definitiva, com segur que tindran ocasió d'explicar-nos algunes ciutats italianes i la resta de convidats, quan s'aposta decididament per aquest model, finalment tothom hi guanya.

Bé, per part meua res més, senzillament ratificar l'orgull de que aquestes sessions se celebrin aquí, a la ciutat de Figueres, la satisfacció de poder comptar amb tots vostès i convidar-los i estimular-los a que aquestes jornades siguin molt profitoses i que realment ens ajudin a millorar les nostres pràctiques en relació a la mobilitat. Moltes gràcies.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres

(idioma original: català | transcripció directa)

A continuació hi haurà uns discursos per persones que representen perspectives ben diferents dins de la nostra societat. La primera persona en parlar serà en Pere Padrosa, president de l'ASTIC, l'Associació internacional del transport per carretera, i president del Consell mundial de mercaderies per carretera. A continuació parlarà el Sr. Manel Ferri, que és el responsable del departament de mobilitat de Comissions Obreres, representant la perspectiva sindicalista. Després el Sr. Ricard Riol, que és el president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic. El Manuel Hercé, que és un expert en mobilitat de la Universitat Politècnica de Catalunya. I Rebecca Pickard, que és la representant de Dilixi, l'empresa a través de la qual estem a punt d'adquirir el nostre primer electroautobús a Figueres i a Catalunya. La primera persona que convido a pujar aquí és el Sr. Pere Padrosa, president de l'ASTIC i president del Consell mundial de mercaderies per carretera. Només afegir que la idea d'aquesta conferència és que tothom tingui la possibilitat de fer preguntes. Demà de fet hi ha una sessió de debats purs i durs, però després

que el Sr. Pere Padrosa hagi parlat, també estarà obert a preguntes. Moltes gràcies.

PERE PADROSA, president de l'ASTIC, l'Associació Internacional del Transport per Carretera (*idioma original: català | transcripció directa*)

Bon dia a tothom, il·lustríssim senyor alcalde, regidors, autoritats, senyors i senyores. En primer lloc hauria d'explicar quin és el meu paper aquí, la qual cosa és complicada perquè, en certa manera, represento el sector privat i l'empresariat del transport per carretera i, per tant, puc semblar més rebel pel que fa a la mobilitat sostenible.

Els explicaré una mica quina és la meva funció des del punt de vista institucional, al marge de que tingui una activitat empresarial pròpia, perquè puguin entendre qui som i què fem. L'Associació Internacional del Transport per Carretera aglutina les majors empreses de transport del país i estem plenament convençuts que la sostenibilitat en l'àmbit del transport ens afectarà directament en els pròxims temps.

En segon lloc, sóc vicepresident i president alhora del Consell de transport de mercaderies d'àmbit mundial, la IRU (International Road Union), que té la seva seu a Ginebra i està en connexió directa amb l'Organització Mundial del Comerç i l'Organització Mundial de Duanes.

Des d'aquest punt de vista, el meu paper és extremadament complex, perquè intenta buscar l'equilibri entre la part pública i privada del transport. Fixin-se que els ponents que hi haurà durant les jornades d'avui i demà tenen un component públic molt important, perquè la sostenibilitat del moviment de les persones, sobretot a les ciutats, és competència directa de les institucions. Però la sostenibilitat del moviment de les mercaderies té una part pública i privada, perquè per a que funcioni depèn de les empreses que mouen aquestes mercaderies i, per tant, també del desenvolupament econòmic.

La IRU és una associació mundial que aglutina 72 països que desenvolupen activitats de transport; són països més o menys desenvolupats o organitzats, ja que aquells països que encara no tenen les infraestructures necessàries no estan ni en mesura ni en situació d'estar-hi presents, són oients però no presents actius. Hem de tenir clar que les dues branques de la mobilitat, la de passatgers i la de mercaderies, la part pública i la part privada, han d'anar a llarg termini cap a un desenvolupament sostenible perquè, si no, anem abocats a un model que s'estrangularà i es col·lapsarà.

La mobilitat sostenible, per a nosaltres, es basa en quatre pilars molt bàsics: el seu desenvolupament sostenible, en totes les activitats i de forma transversal; el desenvolupament econòmic, perquè si no el tenim acabarem morint d'èxit, serem molt sostenibles però poc rentables i, per tant, des del punt de vista privat serà molt complicat; un altre compromís que tenim a la IRU per a la sostenibilitat és la igualtat social; i el quart punt és la protecció mediambiental.

Com a transportistes, el més important és transportar les mercaderies del punt A al punt B, de la forma més ràpida, flexible, econòmica i adequada per als nostres clients. Al nostre client li resulta indiferent com transportem la mercaderia; és la nostra responsabilitat escollir com ho fem i en quin mitjà. Transportar-les amb el mitjà més respectuós amb el planeta és un fet que aconseguirem a llarg termini.

He portat quatre diapositives, crec que són prou importants; parlaré des del punt de vista global fins a l'àmbit estrictament local. Realment, allà on el transport de mercaderies genera un problema és a la coneguda com a última milla. Els que coneixen el territori espanyol, pràcticament mai hauran tingut problemes de col·lapse travessant l'autopista dels Monegros; en aquest cas és indiferent si es fa servir un tren o un camió, tot i que en aquest cas podríem discutir si un camió seria el mitjà més sostenible. El problema realment apareix quan ens acostem a Barcelona o a les àrees industrials, ja que la distribució a l'última milla és el que ens fa mal.

En aquestes diapositives que els mostraré, podem veure el moviment de contenidors des de diferents punts del món en els anys 70. Els puntets verds són els ports que en aquell moment estaven movent mercaderies; tenien un àmbit molt local, perquè no hi havia una distància molt gran entre els diferents ports. Tots hem sentit a parlar dels ports de Rotterdam i Amberes a Europa, o els ports de Houston i Nova York als Estats Units, però fixin-se que en el mapa mundial de moviments de contenidors, aquests ports tampoc sobresortien tant.

Si ens fixem ara en els anys 80, comença a aparèixer una diferència important. Els ports de Nova York i del nord d'Europa, com per exemple el d'Alemanya, comencen a sobresortir d'una manera clara; també alguns ports xinesos i del Japó. Alguna cosa estava canviant i en només una dècada.

Fixin-se, una dècada més enllà, en l'explosió de la fàbrica del món, la Xina; veegin els moviments des dels punts de fabricació, a la banda dreta, cap als grans àmbits de consumidors, Europa i Estats Units, a la banda esquerra. Això provoca un intercanvi de fluxos gens equilibrat, perquè els contenidors van de l'Àsia cap a Europa i Estats Units carregats de productes i retornen buits perquè no s'hi exporta res. La sostenibilitat és pràcticament nul·la des del punt de vista d'aprofitament de la xarxa de transports.

Arribem al 2000, els moviments continuen creixent i el punt verd gairebé ens tapa el món. Els ports estan rebent tal quantitat de contenidors que cada vegada és més insostenible retirar-los d'allà.

L'última dada que ha proporcionat l'Organització Mundial de Comerç i que la IRU ha recollit per als nostres estudis, és que el 2006 Europa gairebé ja no existeix, està plagada de contenidors, un darrere de l'altre, sense cap possibilitat de moure'ls. Tot plegat entra en els nostres ports i ho hem de transportar fins a l'última milla d'una manera sostenible. Les mercaderies viatgen de la Xina cap a Europa, la qual cosa representa una gran distància però, quan arriben a Europa, la gran taca verda fa que no ens adonem dels altres moviments; els últims 800 o 1.000 quilòmetres sembla que no tinguin cap importància i, en canvi, és on realment tenim la nostra responsabilitat vers el medi ambient.

Això ho exposo des del punt de vista d'una institució que representa els interessos privats patronals; després caldrà contrastar-los amb els interessos públics, socials, dels sindicats, de les institucions i dels representants que faran les xerrades i ponències aquests dies. Això farà extremadament complicat el meu paper, perquè em resultarà molt difícil defensar-los; tot i així, el model que hem de defensar és el de desenvolupament econòmic, però sempre sostenible.

En aquests moments, els diferents ports del món —els de la Xina, el de Dubai, els diferents ports d'Europa, com ara els de Rotterdam, Hamburg i Amberes, i els ports del Pacífic i de l'Atlàntic— estan competint entre sí; cada vegada més, està en discussió quins han de ser els ports que facin d'aglutinadors.

En aquest sentit, els ports del Mar Mediterrani juguen un paper important, perquè la Xina està decidida a transportar les mercaderies per ferrocarril fins al Mar Negre, i des d'allà en vaixell fins a aquests ports.

Catalunya està en una bona posició com a model logístic del sud d'Europa, però si volem tenir un paper important en el mapa global, tenim l'absoluta necessitat de disposar, ja des de l'àmbit local, d'un model de gestió del transport que sigui sostenible per al medi ambient; les solucions són a llarg termini i la clau està en la millora de les infraestructures. En aquest aspecte, Figueres, l'Alt Empordà i Catalunya, estan en un moment crucial per als propers 50 anys. És necessari resoldre aquesta part de pastís que ens toca perquè pugui ser així.

Tinguin en compte que el port de Barcelona doblarà la seva capacitat en un període d'entre 3 i 5 anys; el port de Tarragona també tindrà potser un 50% del moviment del port de Barcelona en aquests moments, la qual cosa representarà una macroinstal·lació per les dimensions que té Tarragona; en definitiva, s'aniran incrementant les instal·lacions d'activitat logística.

Hem d'evitar que aquesta sigui una zona de pas de mercaderies. Cal que els centres logístics tinguin un valor afegit, que estiguin al més a prop possible dels centres de producció o de distribució, que el transport es faci en una xarxa absolutament responsable; en cas contrari, el que farem serà trinxar el territori i el paisatge i no avançarem en el nostre camí cap al desenvolupament sostenible. Si dos terços del nostre parc immobiliari són segones residències, deu ser perquè tenim una qualitat de vida mereixedora de que molta gent ens visiti; això és el que hem de preservar.

Cal que siguem conscients que això va a més. Els estudis de l'Organització Mundial de Comerç conclouen que el transport creixerà una mitjana del 3% per sobre del PIB mundial durant els pròxims 15 anys. Europa hi juga un paper important: hem passat de 15 a 27 països, tenim 100 milions de persones que necessiten abastaments de tot tipus; els nous països rebran fons estructurals i incrementaran el seu poder adquisitiu, i això implica que sense eixos d'infraestructures que travessin Europa, causarem un important caos de desplaçaments que es farà palès en els pròxims 10 anys. Els mostro un exemple: pel pas fronterer de la Jonquera hi passen 11.000 vehicles pesats al dia; què farem per evitar que això no esdevingui un col·lapse d'aquí a 20 anys? Independentment de la crisi econòmica, el transport creixerà al ritme del 3% per sobre del PIB; altra cosa és que les empreses de transport siguin o no rentables. França ha apostat molt clarament per no ampliar les seves infraestructures viàries i es calcula que al 2017 l'autopista francesa quedarà col·lapsada. Per tant, si no proposem alternatives sostenibles, no podrem desenvolupar l'activitat econòmica d'exportació espanyola, i això és un greu problema que ens hem de plantejar.

El nostre model a l'Alt Empordà ha de ser absolutament respectuós des del punt de vista de la protecció ambiental i la sostenibilitat, però també des del punt de vista del desenvolupament econòmic. Des de les institucions públiques moltes vegades s'oblida que la societat es desenvolupa en funció del poder adquisitiu que pugui tenir. Amb aquest tema sóc crític, perquè a vegades es posa sobre la taula models que són insostenibles per als sectors privats que els hem de desenvolupar; és fonamental la col·laboració entre el sector públic i el privat per poder tirar endavant aquestes iniciatives.

Baixant a un esglaió molt més local, crec que és imprescindible que deixem de banda les actituds individualistes. No té cap sentit que utilitzem el nostre vehicle particular per moure'ns dins d'una ciutat, però encara té menys sentit que, per exemple, un dia al de matí a la Rambla de la nostra ciutat hi hagi quatre furgonetes

una darrera de l'altre deixant cada una un sol paquet en una botiga del centre de Figueres; això no és transport responsable ni sostenible.

Alguna cosa hem de fer els privats per ajudar a les institucions públiques. Si el nostre discurs no és responsable en aquest sentit, les institucions públiques no ens tindran en compte i això afectarà directament als nostres comptes d'explotació. Com ja ha passat a algunes ciutats d'Europa, s'aniran restringint el pas del transport de mercaderies i de les seves distribucions en el centre de les ciutats. Nosaltres hi tenim molt a dir, hi volem participar. Si no establim una bona col·laboració entre la part pública i la privada no ens en sortirem; el món cada vegada és més global i de la globalitat a la localitat hi ha un pas tan feble que pràcticament no existeix.

En segon lloc, estem aquí per respondre a aquestes qüestions i per fer de lobby responsable, aportant solucions per tirar endavant per aquest creixement que vindrà en els pròxims anys. La nostra missió no és mirar el nostre compte d'explotacions, sinó mirar en el llarg termini, els pròxims 10 o 30 anys que vindran, per tal que tinguem unes infraestructures i uns models de transport que puguin ser absolutament sostenibles.

Actualment estem patint una crisi, que jo qualificaria de crisi de model. Si no som sostenibles des del punt de vista de la igualtat social (ja que en aquestes situacions és quan es veu que, potser, l'estat del benestar no està massa ben assentat) i no protegim el desenvolupament sostenible tenint una gran cura de la protecció mediambiental, estem fent un flac favor a les generacions que vindran darrera.

Nosaltres estem aquí per parlar-ne, hem fet un acte de valentia venint aquí sabent que tots els ponents que resten són gairebé del sector públic. Però si som responsables, segur que trobarem una solució entre tots; si no, creguin-me que tenim un futur una mica negre, i sóc optimista per naturalesa.

Crec que durant aquestes sessions d'aquest cap de setmana es podran treure unes conclusions prou importants i interessants que aclariran com assolir aquesta sostenibilitat que pretenem aconseguir entre tots. Espero no haver-los cansat amb la meua visió que em tocava fer una mica global per anar baixant fins a la local. Crec que el regidor de Medi Ambient i el govern d'aquesta ciutat estan absolutament compromesos amb aquest tema i ens tenen al seu costat, perquè considerem que si no ho fem així, d'aquí a molt poc temps podem tenir un model de ciutat completament equivocat. Espero que no ens equivoquem, estic convençut que de moment anem pel bon camí.

Gràcies a tots vostès per haver-me escoltat, estic a la seva disposició per les preguntes que em vulguin formular i espero que aquestes jornades tinguin unes conclusions bones i efectives per a tots. Moltes gràcies i bon dia.

<<< torn de preguntes >>>

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Moltes gràcies Pere Padrosa, sé que tens una agenda molt apretada, moltes gràcies per estar aquí. La pròxima persona que parlarà serà el Sr. Manel Ferri, responsable del departament de mobilitat de Comissions Obreres.

MANEL FERRI, responsable del departament mobilitat de CCOO

(idioma original: català | transcripció directa)

Bon dia, jo represento el sindicat de Comissions Obreres a Catalunya i intentaré explicar quines són les connexions que tenen a veure quan parlem de mobilitat i com afecten d'una manera específica els desplaçaments quotidians entre el centre de treball i els domicilis de molts milers de treballadors i treballadores que es veuen obligats a fer ús del vehicle privat per un model urbanístic seguit en aquest i en molts altres països de segregació d'usos, i com aquest ús genera un model insostenible i com això passa factura no tan sols a la societat, sinó també a les condicions de treball. Hem titulat aquesta intervenció com gestió de la mobilitat alternativa, en qualsevol cas podem fer un repàs de quins són aquests elements principals que conformen aquest model insostenible i quines són les nostres propostes generals d'intervenció per modificar aquest panorama.

El model de mobilitat actual és insostenible pels seus impactes ambiental i social, a curt, mitjà i llarg termini i la mobilitat és un factor de risc laboral. De fet, la primera causa d'accident laboral a Catalunya i a Espanya és per accident de trànsit; concretament, un 30-35% són accidents de trànsit en missió i la resta són accidents *in itinere* que creixen any rere any. Les polítiques preventives més ortodoxes com el carnet per punts i altres mesures punitives no ajuden a reduir-los, atesa la dependència i l'obligació existent d'anar a treballar a cada dia, i s'ha de fer bàsicament en cotxe al no tenir infraestructures de transport públic per arribar a la feina.

La política urbanística no contempla suficientment la mobilitat de les persones, la qual cosa s'ha d'intentar resoldre mitjançant la llei de la mobilitat aprovada el 2003 i en vigor a Catalunya. Aquesta llei podrà començar a resoldre aspectes molt puntuals relacionats amb situacions futures però no resoldrà la situació de partida: tenim en aquests moments a Catalunya al voltant de 2.000 polígons industrials, és a dir més polígons industrials que municipis. Els treballadors i treballadores han d'arribar a la feina i si no tens cotxe ni carnet de conduir difícilment hi arribaràs, i els que en tenen poden patir les conseqüències d'aquest problema.

Els impactes de la mobilitat: l'exclusió social, ja que al voltant del 50% de la població adulta a Catalunya i a Espanya no disposa de carnet de conduir, per tant, no és cert que tothom tingui accés al cotxe i si no es té és molt difícil aconseguir una feina.

Tenim un altre problema d'exclusió social, quan parlem de la tinença del carnet de conduir, hem de recordar que això no afecta de la mateixa manera als homes, que sí tenen un accés al carnet de conduir al voltant del 70% (73-75%) dels casos, respecte a les dones, que es troben entre un 38 i un 40%, per tant, tenim un problema associat d'exclusió de gènere; com a conseqüència també al vehicle privat i a una feina a un polígon industrial. Aquesta és la situació que es dona i, per tant, limitem la oferta laboral.

La seguretat vial, els accidents *in itinere*, creixen a raó del 15 i 20 % anual en el nostre país, fruit de que els treballadors tenen un doble risc, ja que es poden matar anant o tornant de la feina.

Consum ineficient de l'energia. El sector del transport privat o per carretera, abans apuntava el tema energètic, és el principal consumidor d'energia d'origen fòssil a Catalunya, per tant, tenim una gran dependència energètica d'aquest model de mobilitat, basat en l'ús de combustibles fòssils i, per tant, del vehicle privat i camió. Això genera ineficiència com a conseqüència de la dependència energètica i no tenim diversificació pel que fa a altres modes de transport alternatives.

Salut pública. Les emissions de gasos contaminants, partícules en suspensió, PM10, i òxid de nitrogen, això ho avança el secretari general del Departament de Medi Ambient, fa esment a les mesures de qualitat de l'aire a la regió metropolitana, però s'haurien de fer extensives a la resta de nuclis metropolitans catalans on també tenim situacions de superació dels nivells de contaminació ambiental. Bàsicament, el factor que produeix aquestes emissions, no és la indústria, sinó que tenen el seu origen en el transport motoritzat, el transport rodat, i que, per tant, cal entendre-ho com un altre problema que se'n deriva.

El soroll a les ciutats, l'ocupació de l'espai urbà pels vehicles (en un 60-75%), que implica una reducció de l'espai de les persones a favor del cotxe privat; emissions de gas d'efecte hivernacle, diòxid de carboni (el 40% emès pel sector del transport); la dispersió territorial, la pèrdua de temps; això vol dir congestió; tot això va molt bé per recollir la dada que donava el secretari general del Departament de Medi Ambient, quan feia referència a l'empresa SEAT. Nosaltres ja sabíem, tant com el sindicat, que SEAT té costos més elevats derivats de la congestió i mobilitat, que no pas dels salaris; problema que la mateixa empresa comença a reconèixer i que està molt bé, perquè si ella ho reconeix, vol dir que moltes més empreses haurien de reconèixer el mateix problema. Ell a donat els percentatges, nosaltres podem donar les quantitats: es deixen de fabricar 2.500 vehicles anuals per motius de congestió; si hi ha congestió vol dir que la gent no arriba al lloc de treball perquè està congestionada a la carretera, aquest és el problema, i és un problema per nosaltres d'ineficiència energètica i econòmica i, a més a més, insegur.

L'externalització dels costos de la mobilitat. El model de mobilitat actual implica que, qui genera les externalitats no paga. Finalment no he fet la pregunta a l'anterior tertulià... quan explicava el tema dels costos d'inversió del ferrocarril i de l'equilibri entre les tones que es requereixen per ferrocarril respecte del camió... Hi ha països que sí han resolt aquest problema, com ara Àustria o Suïssa, que, a través de l'aplicació d'un impost que taxa els quilòmetres per tona i per camió, permeten aconseguir un recursos addicionals, derivats de la realitat que genera el sistema al seu pas pel territori, i permeten finançar les infraestructures ferroviàries, aconseguint un equilibri financer, de nova inversió ferroviària, sense penalitzar el territori. Però això és la pregunta que en tot cas, hauria d'haver fet abans.

Pel que fa l'exclusió social, tenim la dependència de la comunitat en algun moment del dia, és a dir, no solament tenim el problema del carnet de conduir, qui el té i si té vehicle, sinó que en les unitats familiars, quan dos membres de la família treballen, ens trobem que, normalment, és l'home qui agafa el cotxe i no la dona, tal com hem dit abans quan parlàvem de la distribució de l'accés al vehicle; i que genera, per tant, un segon problema d'exclusió social, o d'accessibilitat al vehicle; és una minoria de gent que pot accedir al cotxe, i són dones joves i població extracomunitària, la que no pot accedir-hi d'una manera quotidiana.

Els accidents de trànsit. Veiem una gràfica que pot servir o il·lustra d'alguna manera la tendència i com se separa la reducció global dels accidents laborals a Catalunya, en baixar-ne la tendència, i com els accidents laborals *in itinere* segueixen creixent. És a dir, hem aconseguit, com a política preventiva, que vagin baixant el conjunt dels accidents laborals en jornada, però d'aquests accidents, els que segueixen disparats són els *in itinere*, al anar o tornar de la feina. Són accidents de trànsit. Aquest és un problema. Aquí veiem l'evolució fins al 2005, i l'evolució de l'índex mortal segueix creixent, diferenciant-se molt dels accidents laborals convencionals i, per tant, tenim un greu problema. He explicat abans en un repàs ràpid la ineficiència del consum d'energia, cal recordar quines són les dades principals sobre el consum d'energia a Catalunya, i que, aquesta dependència ens

fa un país no autònom, des del punt de vista energètic, molt dependent. Per tot això, hauríem d'apostar per diversificar, concentrar esforços per reduir, per fer un canvi modal que ens permeti diversificar, no solament en combustibles, en energia, sinó en sistemes modals, diferents, alternatius, a l'ús del cotxe privat, perquè l'impacte sobre el consum d'aquesta energia fos menor.

No cal insistir, és un llast econòmic per Catalunya la congestió de cotxes i camions, i és una gran pèrdua de temps de feina o de lleure, que fa perdre a l'economia catalana al voltant de l'1'5 % del seu PIB en retencions i un 4% en accidents. Això són les despeses o externalitats que genera aquest model actual que tenim, i que passa factura des del punt de vista econòmic, una factura global o social que no cobreix aquell qui genera aquest problema. També suposa un llast econòmic pels treballadors en viatjar que costa de 3 a 4 vegades més car en cotxe privat que en transport públic, quan tenim la possibilitat de fer-ho en transport públic, per tant tenim un segon problema molt específicament lligat als costos socials que això significa.

El tema de Kioto, de contaminació, ja ho he explicat, no cal insistir més. Pel que fa a l'ocupació de l'espai urbà; nosaltres que apostem pel transport públic i el transport col·lectiu y els sistemes ecomobibles, penso que és un exemple el que es va fer a Estrasburg de l'ocupació de l'espai públic del que era el tramvia, tres autobusos d'ocupació i 174 cotxes. Cal recordar que segons les dades de la regió metropolitana a Barcelona l'àmbit d'ocupació dels vehicles és de 1,1-1,2 persones, per tant, tenim un nivell molt ineficient, des del punt de vista econòmic i energètic, pel que fa a l'ocupació i a l'espai que generen els vehicles per funcionar. És evident que les diferents sensibilitats i propostes, quan parlem de solucions viàries o ferroviàries, donen quina és la capacitat entre els dos models de transport que val la pena recordar perquè a vegades ho perdem.

Segueixen al llistat de missions al conjunt estatal, les emissions de gasos d'efecte hivernacle, que en aquests moments no tenen penalització econòmica a Europa fins al 2012, però a partir del 2013 fins al 2020, les emissions difuses, del sector difús, també passaran factura i, per tant, s'hauran de pagar amb escreix la superació dels nivells adoptats per la UE. Per aquest motiu, caldrà rebaixar la tendència perquè estem per sobre del 53% d'emissions respecte el permès a l'Estat espanyol quan va signar el protocol de Kioto.

Aquestes serien les externalitats a Catalunya sobre la mobilitat, estem parlant d'externalitats que suposen, en aquests moments, el 8% del cost total del transport a Catalunya. El 65% d'aquest cost és imputable al sector del transport privat, camions i vehicles privats; i els costos directes de la mobilitat suposen als catalans uns 510€ cada mes per persona, això seria la repartició d'aquestes externalitats, que de moment, torno a repetir, ningú paga, és a dir, paguem globalment, però que no paga qui genera aquest tipus d'emissions.

Falten infraestructures o sobre vehicles? El nombre de vehicles creix més ràpidament del que ho poden fer les carreteres i cada carretera nova es col·lapsada al cap de pocs anys. Això ho hem vist i tenim una gran tradició en el nostre territori, sobretot a les comarques gironines, al veure com ens trobem en la tercera generació de les variants a molts municipis. Van fer la primera variant, després van fer la segona variant, després la van eixamplar per fer-la autovia i així seguirem fent... I el que no s'han fet són les inversions necessàries en política de mobilitat alternativa, bé siguin autobusos, o bé, com ara ha arribat, el tema de la integració tarifària en aquest territori; però no s'han fet polítiques d'inversió ferroviàries o de sistemes de trens-tramvies, que és el que tocava fer per recorre aquesta tendència d'aquests 40 o 50 anys de dèficit en infraestructures, i de no aixecar més

infraestructura ferroviària a canvi de crear més asfalt i donar més continuïtat viària a aquest país.

Els milers de vehicles de Catalunya se segueixen disparant, per tant, cap problema... tot i que suposo que amb la crisi alguna reducció tindrem, en qualsevol cas, tenim una *ratio* molt important de vehicles, i a Catalunya podem parlar, evidentment amb aquestes dades, d'un excés de vehicles. Només els Luxemburg i Itàlia superen el nombre de vehicles per cada 1.000 habitants, estem parlant de regions, per comparar... Falten infraestructures o sobren vehicles? Segons dades de la UE del 2003, podem observar a nivell de vehicles, com Catalunya se situa en el rànquing per cada 1.000 habitants, i com després no podem parlar d'intentar fer models de mobilitat sostenible, quan tenim rànquings per una banda i inversions dirigides cap a una altra, i no acabem d'entrar en un canvi de model de gestió de la mobilitat que faci baixar aquesta dependència de l'ús del cotxe privat.

Les comarques gironines tenen la taxa de motorització més alta de Catalunya i d'Espanya peninsular. Per tant, per alguns això pot voler dir que es viu molt bé i que es té un nivell de satisfacció fantàstic a les comarques gironines, però resulta que són indicadors que caldria, en tot cas, mirar-se'ls dues vegades per les desigualtats que genera i que, evidentment, paga el conjunt del país i no paga aquest territori específicament.

Què fem els sindicats quan parlem d'intervenir en el pla de mobilitat? Tenim bàsicament dos nivells d'intervenció. La negociació de la política de mobilitat general en l'àmbit institucional, a través d'acords estratègics, pactes de mobilitat, agendes 21 a determinats municipis. També la negociació en l'àmbit de les empreses i els polígons, que és la intervenció més directament lligada amb la mobilitat dels treballadors i treballadores.

El que intentem, com per exemple es va fer amb l'experiència de Gesmopoli a l'aeroport de Girona, és la redacció d'un pla de mobilitat específic, per reconduir i reorientar la forma de l'accés dels treballadors i treballadores al centre de treball. Actualment, s'està treballant en altres polígons industrials de Catalunya, per reconvertir-los, traspasar-los a altres modes, a les quals no necessàriament tot es basa en el transport públic, sinó en el cotxe compartit, en la bicicleta, o fer accessible polígons que en aquests moments no ho són, perquè d'aquests gairebé 2.000 polígons industrials a Catalunya, n'hi ha que encara no tenen ni enllumenat ni voreres, i per tant, és molt difícil fer polítiques per a vianants. Aquesta seria la llista de criteris que s'hauria de seguir a l'hora de fer el pla de mobilitat.

Altres polítiques i iniciatives dels sindicats són la creació de títols de transport que agrupin els diferents segments de població des del punt de vista social i de mobilitat, com poden ser la T-escolar, amb la gratuïtat que demanem nosaltres fins als 16 anys, o la T-social, per exemple, que es pugui estandarditzar i arribar a tot Catalunya. En aquests moments, només tenim política social de transport públic a una part de Catalunya a través de l'entitat Metropolitana del transport (18 municipis) i la resta de Catalunya... sí que hi ha la voluntat d'algun municipi amb iniciatives d'aquest tipus, però la resta de Catalunya no la té. Per tant, tenim avis de primera i avis de segona, perquè ens entenguem, o jubilats de primera i jubilats de segona, en funció del territori on visquin.

Què falta per fer política de transport públic? Una Llei de finançament del transport públic, prevista a la Llei de mobilitat del 2003, però s'han superat els terminis per a la seva elaboració i aprovació ja fa molt de temps i no s'ha fet. Aquests són els criteris que nosaltres pensem que la Llei de finançament del transport públic hauria de tenir, així com les figures que haurien de tenir present aquesta llei.

Pel que fa a la taxa de congestió destinada a l'aparcament, abans comentava el tema dels polígons industrials, a banda de que els treballadors arribin en transport privat al centre de treball, hi ha una vasta oferta d'aparcament gratuït que hi ha a destinació. Vasta oferta en 2.000 polígons industrials, això vol dir que entre el 25% i el 50% del sòl industrial d'aquest país està dedicat a aparcament. Això, des del punt de vista d'eficiència energètica o econòmica, és una barbaritat, és ineficient. És a dir, tenim una part del sòl, que són 2.000 polígons industrials, que està dedicat a aparcament exclusivament, no a activitat que generi riquesa, sinó a aparcament... Aquí tenim un gran problema, per veure com podem fer generador de riquesa aquest sòl industrial. Veiem un exemple d'un polígon industrial molt concret, que és el polígon industrial de la zona franca de Barcelona, són 6 milions de metres quadrats i 1,5 milions de metres quadrats està dedicat a aparcament, hi treballen 43.000 persones i hi ha 250 empreses. Si algú pot afirmar que això és eficient que m'ho expliqui, perquè és ineficient econòmicament, socialment, des del punt de vista de contaminació, i des del punt de vista d'un espai que no genera riquesa, sinó que és un llast, és un pes econòmic per a les empreses i per als treballadors.

Altres elements són la gestió sostenible dels peatges. Recollit en alguna mesura del darrer pla director de mobilitat, per tant, és un altre element que ha de permetre potenciar canviar el concepte de gestió dels peatges en clau de finançament, tal com funciona en aquests moments a Catalunya per un concepte de gestió dels peatges que permeti bonificar l'agrupació, el nivell d'ocupació dels vehicles, a través de la tarificació diferenciada entre vehicles amb un alt nivell d'ocupació i vehicles amb una sola persona.

Una altra proposta és la creació d'una central de reserves de cotxe compartit en l'àmbit de Catalunya, regional, o a cada consorci de transports. Que és, en definitiva, agafar models de centre-Europa, models anglosaxons que ja funcionen, amb els quals, el que pretenem, és que el nivell d'ocupació, d'eficiència, dels vehicles, per anar i tornar de la feina, tingui beneficis, i a través d'aquesta central de cotxes compartits agrupar, restar i dividir per dos o per tres el nombre de vehicles que estan en circulació cada dia per les nostres carreteres.

Això és una proposta a la qual nosaltres, CCOO, varem donar suport. Es tracta de la realització d'un carril bus, on les prioritats polítiques en matèria d'infraestructures no són necessàriament construir, doblar o ampliar més carreteres, sinó gestionar diferent la xarxa viària de què ja disposem i amb què podem permetre, a partir de correccions com han estat en el tram de la B-23, a l'Àrea metropolitana, que ha passat a partir de l'aplicació de la Llei de qualitat de l'aire de 120 a 80km/h, quan aquest tram ha passat a aquesta velocitat, permet la creació d'un carril bus, que actualment no té, i no haver d'esperar a un macroprojecte financer, econòmic, amb molt formigó... per fer un carril segregat, ja que l'espai ho permet, i per tant, hauria de permetre en aquests moments, que entrés ja directament un carril bus per la B-23, en concret per l'accés sud a Barcelona, i mantenir tres carrils de circulació a una velocitat reduïda, que és a 80 en aquests moments.

Altres carrils bus, serien una altra prioritat que caldria establir. Es tracta d'una relació de carrils bus principals que s'haurien de fer, molt centrats a l'Àrea metropolitana de Barcelona. Tramvies a Barcelona, però no toca aquí aquest tema perquè ja l'hem tractat. Intercanviadors, que seria l'altra manera de prioritzar les infraestructures de transport públic a nivell general. I el foment d'infraestructures ferroviàries, per descomptat. Però voldria centrar-me només amb altres novetats, a part del tema de l'accessibilitat; els aparcament dissuasoris és un altre tema penjat a qualsevol política de mobilitat, i els itineraris per a vianants i bicicletes. Són propostes o criteris, alguns ja explicats.

Són importants les rodalies a la resta de Catalunya, és una altra de les reivindicacions que aquest sindicat ha fet. En aquests moments només tenim rodalies en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona i el que estem fent és reclamar que les rodalies existeixin també, com a gestió diferenciada dels trens que només coneixen línies regionals en l'àmbit de Girona, Lleida i Tarragona. Aquesta és l'altra aposta necessària, un cop entrat el nou sistema ferroviari, que és el TAV, i permet, aleshores, utilitzar una part d'aquestes infraestructures ferroviàries convencionals, utilitzades bàsicament per regionals, per dotar de major accessibilitat al territori a través de la creació d'aquests nuclis de rodalies. Aquesta és la proposta que cal prioritzar sobre noves construccions ferroviàries, com les que s'estan fent, i aquesta serà inevitable, com és el TAV.

El camp de Tarragona és una altra proposta concreta a què també dona suport aquest sindicat i el tram de la línia de les Gavarres. Tot i que ja s'ha defensat per altres entitats, i està recollida en el PIC, des de fa temps (Pla d'infraestructures de Catalunya), aquest sindicat defensa i prioritza aquestes infraestructures davant d'altres noves construccions ferroviàries. El que cal és un canvi de model, de paradigma, en el qual aquest esquema que fins ara ha funcionat en aquest país, deixi de funcionar, no sigui prioritari, i apostar per elements sostenibles; per tot allò que hem explicat de les externalitats que genera el sistema actual i que perjudica d'una manera específica a les condicions de treball dels treballadors i treballadores.

Gràcies per la vostra atenció.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Moltes gràcies Manel pel teu discurs i moltes gràcies a vosaltres però no preguntarem res més per tal que puguem continuar amb el Sr. Ricard Riol, president de president de l'Associació per la promoció del transport públic. És una institució prou important a Catalunya, que gira en torn als temes de la mobilitat. Fundada per una persona a qui tinc molt de respecte, el Sr. Pau Noi, succeït pel Sr. Ricard, que està continuant el seu bon treball, fent que els polítics de tots els àmbits, nacional, provincial i municipal, ens adonem de les necessitats reals dels ciutadans en els temes de la mobilitat sostenible. Ricard, benvingut i endavant.

RICARD RIOL, president de l'Ass. per a la promoció del transport públic
(idioma original: català | transcripció directa)

Bé, gràcies en primer lloc a l'organització, per haver-nos donat veu aquí a Figueres, prou important pel seu emplaçament, i sobretot en una conferència que té l'objectiu d'una mobilitat sostenible en un termini realista.

S'ha explicat abans que els projectes de canvi social de la mobilitat tenen molts anys. Nosaltres portem 15 anys reivindicant un model de mobilitat més just, sostenible i democràtic. Com a associació hem aconseguit crear un peti *lobby*, perquè en transport públic són petits els *lobbies* que es creen, però s'han aconseguit coses importants: vàrem impulsar la construcció del primer tramvia modern de Catalunya a Barcelona, que ha estat el més gran èxit d'infraestructura de transport que es recorda en els últims anys a la ciutat. S'ha convertit en el transport més ben valorat per la ciutadania, entre 90.000 enquestats, és un transport que supera la puntuació dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que com sabeu és una empresa pública de la Generalitat creada per

gestionar els serveis ferroviaris de rodalies a Barcelona i que no opera a Girona perquè, entre altres coses, es va tancar tota la xarxa ferroviària secundària...

Per tant, explicaré en tres parts, caracteritzarem com és la mobilitat al conjunt del nostre país, també aplicarem uns principis bàsics de mobilitat sostenible, una espècie de lleis per triomfar, perquè per aconseguir un nou model de mobilitat, no és suficient amb posar molts diners sobre la taula, sinó amb fer-ho bé. És més important l'eficiència, a vegades, que la inversió.

És una llàstima que hagi marxat l'alcalde perquè li portava bones notícies per transformar la seva mobilitat urbana. No cal que construeixi una línia de metro, ni cap túnel, en el cas de transport urbà, en qualsevol cas ho explicaré a la resta d'assistents perquè crec que és important tenir clar com podem canviar de forma eficient la mobilitat.

En tercer lloc, intentaré plasmar aquestes lleis de mobilitat sostenible en un cas polèmic que es dona aquí a l'Empordà, que és la ubicació de l'actual estació del ferrocarril. Actualment es troba molt a prop del centre urbà i està previst traslladar-la a una distància de dos quilòmetres del centre.

La nostra mobilitat, a Catalunya, té tres nivells: la ciutat de Barcelona, que és una de les ciutats on millor es mouen els seus ciutadans, només un 19% dels seus ciutadans es mouen en transport privat, només un 19% utilitzen cotxe o moto, la resta van a peu, bicicleta o transport públic per moure's dins de la ciutat, i ningú nega que Barcelona sigui una ciutat pròspera econòmicament i amb certa qualitat de vida. No sé si us adoneu de la quantitat d'anuncis que es roden a la nostra ciutat i ara, fins i tot, amb la "Vicky, Cristina, Barcelona", intenten exportar encara aquesta qualitat de vida que malauradament viu sota una bombolla de contaminació. La veritat és que és un model urbà que està prioritzant a poc a poc la bicicleta, els transports públics en superfície, etc. I això està tenint un resultat, per tant, el model de mobilitat sostenible que volem, no és una utopia, no solament es dona a Barcelona, sinó que es dona a moltíssimes ciutats europees i amb major eficiència.

Quan sortim de Barcelona, el transport públic a la resta de Catalunya, gairebé desapareix; arriba a una participació, respecte al barcelonès, que és d'un 40%, a un 14%, i això és una mitjana, vol dir que potser en aquesta comarca estariem per sota del 10% d'ús del transport públic.

Si ho mesurem en viatgers per quilòmetre, que és la mesura real de la mobilitat, no el nombre de desplaçaments, ja que no contribueix igual un desplaçament curt que un de llarg, el transport públic es queda en un 15% i la mobilitat individual assoleix un 81%, per tant, tenim un problema greu, que ja ha explicat el company Manel Ferri, i el que intentem és donar mesures eficients que realment ajudin a canviar això. De moment, Espanya no planifica mobilitat ni serveis, només planifica construcció de grans infraestructures. Som el que s'anomena a Europa la cultura del "ladrillo", no del servei.

Quan fem això ens equivoquem, no estic dient que no s'hagi de construir res, sinó que s'ha de construir amb uns objectius de mobilitat sostenible i, això, encara no ho fem. Per aquest motiu tinc confiança en jornades com les que avui estem celebrant.

Aquests són els quilòmetres d'infraestructura per cada milió d'habitants comparant la demarcació de Girona, de Catalunya i d'Europa. Sempre que ens comparem amb Europa, els catalans, no arribem a donar la talla en matèria ferroviària, però en canvi en autopistes superem tots els rècords. Per tant, respecte la mitjana europea,

Catalunya tindria un 40% més de quilòmetres d'autopista per habitant, i un 30% menys de ferrocarril per habitant.

Jo recomano als constructors, a la febre de la construcció, que primer se satisfaci construint infraestructures sostenibles, ferroviàries i de transport públic.

La nostra associació va elaborar el primer atlas de transport públic de Catalunya, és a dir, quants transports públics tenen els ciutadans segons la comarca on viuen. Les comarques de Girona estan totes per sota de la mitjana catalana, i la mitjana catalana només es superada per les comarques del Barcelonès, on està Barcelona, i la del Baix Llobregat. Però això, mesurat per habitant, no en servei brut de transport. Per tant, cal rectificar aquests desequilibris per ajudar a la gent que no viu a Barcelona a no dependre del vehicle privat com succeeix actualment. Per fer-ho creiem molt important explicar uns principis bàsics de mobilitat sostenible. No hi ha cap ciutat d'Europa que hagi triomfat en la seva mobilitat si no ha aplicat tres principis de forma simultània per organitzar la seva mobilitat.

Primer, racionalitzar l'ús del cotxe. Si aconseguim que el cotxe aparqui i circuli per on vulgui, no tindrem cap tipus de marge de maniobra per promoure mitjans més sostenibles. És obvi que si volem més bicicletes i un transport en autobús que funcioni, hem de prendre espai al cotxe. Si no, no hi ha manera de progressar. Aquells que pensaven fa molt anys, cada vegada menys gent..., que el transport públic havia d'anar sempre soterrat en el cas del metro urbà a les ciutats, han fracassat les seves polítiques, i les ciutats que van ofegar-se econòmicament construint només línies de metro ara estan construint tramvies i autobusos amb el seu espai protegit.

Una peça molt important, apart de la protecció d'aquest transport públic i de la racionalització del vehicle privat, és generar un urbanisme responsable, que barreja els usos de la ciutat (residencial, comercial i fins i tot el productiu, aquell que no és nociu per a l'activitat humana), i un urbanisme dens, on tots estem a prop del transport públic, en lloc d'un urbanisme dispers, on tothom té lluny la parada de l'autobús i es triga molt més, no l'agafa ningú el servei. Per tant, si no combinem això, fracassarem. Això és una llei que no s'ha inventat la nostra Associació per a la Promoció del Transport Públic, sinó que ens diuen totes les institucions europees de la mobilitat sostenible, entre elles la Unió Internacional dels Transports Públics. Si aconseguim racionalitzar el vehicle privat, els transports públics seran competitiu; si aconseguim un urbanisme responsable, els transports públics seran accessibles i no estaran lluny de ningú, per tant no pot fallar cap peça.

A Espanya, òbviament, aquestes peces van fallar i tenim aquest poc ús de transport públic fora de les grans capitals. L'any 84 es va produir un dels tancaments ferroviaris més massius de la història, amb més de 10.000 km de xarxa clausurada d'un any per l'altre. Tot seguit va venir un pla d'autovies que ara, lògicament, fa que només portem un 3% de les tones quilòmetre en ferrocarril. Òbviament, l'oferta i la demanda estan unides, però des del punt de vista anti-promoció del mode ferroviari. Per tant, no és una llei natural en aquest cas, sinó que ha estat propiciada per un govern que creia que el futur venia només amb el sistema de carreteres. Això ha fracassat.

Quan s'inaugurava la primera autopista d'Espanya i primera de Catalunya, el mateix any es tancava una de les més grans xarxes de tramvies del sud d'Europa, la de Tramvies de Barcelona SA. Podeu imaginar el que va passar amb els carrers de Barcelona, cada cop menys gent viatjava en autobús i cada cop més en vehicle privat. Avui en dia, Barcelona es troba ofegada i té una qualitat de l'aire tan dolenta que no supera els mínims de l'Organització Mundial de la Salut, ho diuen els metges.

A Girona va passar una cosa semblant. Es va tancar tota una xarxa de ferrocarrils secundaris, molta gent reia perquè eren ferrocarrils que no funcionaven, però els mateixos ferrocarrils en mal estat a Barcelona van donar origen a una de les millors companyies de ferrocarril d'Europa, que és Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. En paral·lel a aquests tancaments ferroviaris massius, Girona es convertia en la província espanyola amb més vehicles per habitant d'Espanya, després de les Illes Balears. Respecte a Catalunya, sí que tenim el rècord total. I això és una situació que no canvia, perquè entre altres coses el Govern de Catalunya està desdoblant tota la xarxa de carreteres, les converteix en autovies, mentre que el transport públic no té cap projecte, a part de l'AVE, que no és mobilitat quotidiana per anar i tornar de la feina a diari.

Hi ha un tractament molt injust i molt diferenciat entre les infraestructures de carreteres i de transport públic. Mentre les de carreteres s'estimulen, allò que en diuen *pull demand* (les carreteres són impulsades pel govern abans que hi hagi demanda, i prova d'això va ser la construcció en sèrie del 600 abans de tenir compradors); en canvi, el transport públic se'l fa funcionar diferent, amb el *push demand* (quan molts usuaris fan servir un transport i el saturen, llavors se li dona una infraestructura una mica més gran). Aquest greuge comparatiu encara dura. Això és bastant injust perquè tenim una ocupació del territori i un model de transport molt ineficient. Tenim models de transport públic que superen amb pocs diners la capacitat del vehicle privat; per exemple, un carril bus amb un bus articulat cada dos o tres minuts supera qualsevol carril de cotxe que us pugueu imaginar, tant en zona urbana com interurbana. Per tant, no és cap malbaratament d'espai públic pintar una línia de carril bus, això sempre i quan després posem servei. No fem com a Barcelona, on hi havia carrers on es pintava carril bus perquè sobrava espai i allà on calia un carril bus no es posava. Podeu imaginar que això no és un bon criteri de dimensionament de la xarxa de transport d'una ciutat.

Per tant, qualsevol mitjà de transport públic adequadament protegit dona més capacitat que altres mitjans privats. Només el vianant podria superar-ho, òbviament a una altra velocitat.

Considero molt important aquesta imatge que mostrem ara. En aquesta província estem desdoblant tota la capacitat només amb sistemes viaris, que es quedaran petits, que no l'interessin ni a l'empresari ni al ciutadà que cada dia vol anar a la feina. Per tant, per què no ens esforcem a Girona a reservar almenys cinc metres d'infraestructura lineal per al transport públic, si comencem en via única, o si som una mica generosos i trobo que ho hauríem de ser, dotze metres per una via doble ferroviària, i abandonem certs projectes de vint-i-cinc, trenta i quaranta metres d'amplada que es tornen a col·lapsar de seguida.

La PTP va fer un estudi del consum energètic. Abans s'ha qüestionat, o m'ha semblat sentir-ho, l'eficiència del mode ferroviari. És veritat que aquest mode transporta més tones per moure una mateixa mercaderia o viatgers, però també li costa menys energia funcionar. Si tinguéssim el mateix pes per transportar en ferrocarril que en carretera, l'esforç per arrossegar un vagó de mercaderies és de 10 vegades menys que un vagó amb pneumàtic. Dit d'una altra manera, si pesessin el mateix, amb un burro podríem arrossegar un tren, però no un tren amb pneumàtics. Això es posa de manifest moltes vegades en estacions de classificació de vagons de mercaderies, que funcionen per gravetat; això seria impossible fer-ho amb camions. Per tant, tenim menor consum unitari per viatger i per tona transportada.

Aquí ho vam demostrar amb el tramvia, comparant les persones que podia portar; el tramvia només consumeix una cinquena part d'energia per viatger transportat, i

el tren de rodalies que no s'atura en semàfors com si la passa al tramvia, encara consumiria menys; els vagons del metro de Barcelona van entrar amb la força dels treballadors, perquè no hi havia energia a la zona de cotxeres. Per tant, això és una demostració que el ferrocarril, inventat al segle XIX, encara no ha trobat competidor energètic, per tant l'hem d'aprofitar molt més.

No hi ha transport més segur. En general, l'autobús és 9 vegades més segur que el cotxe i el ferrocarril és 44 vegades més segur que el cotxe. Jo crec que la seguretat és un dels patrimonis que hem de cuidar, sobretot en un país on la primera causa de mort juvenil és l'accident de cotxe. No podem perdre un dels principals actius que és la joventut, i no ho dic perquè jo encara no tingui 50 anys, sinó perquè si no tenim població jove no podrem mantenir les pensions dels que vindran. Cal que cuidem la joventut des de qualsevol punt de vista.

Aquesta és la bona notícia que li portava a l'alcalde, però també li porto al regidor de Medi Ambient perquè es tracta d'una bona notícia per als municipis. Si analitzem la mobilitat de les àrees metropolitanes més importants d'Europa, ens adonarem que la mobilitat sostenible és més sensible a la gestió que fem dels carrers que a la presència de grans infraestructures. Les grans capitals amb menor trànsit individual són Cracòvia, Budapest, Varsòvia, Praga i Amsterdam. Cap d'aquestes grans ciutats són conegudes per la seva xarxa de metro, més aviat al contrari. Gairebé totes elles tenen prioritats de circulació per a autobusos i tramvies. Això vol dir que l'objectiu de mobilitat sostenible per Figueres és possible, perquè es basa en la gestió del que tenim, en la transformació dels carrers i en la prioritat i protecció dels mitjans que són sostenibles, i això és just fins i tot des del punt de vista de demanda.

Aquest gràfic que mostro ara és el repartiment dels usuaris de transport públic d'aquestes ciutats. El pes del tramvia i de l'autobús és molt més gran que el de mitjans soterranis o aïllats del sistema urbà. Només hem d'anar a ciutats com Barcelona i Madrid, que creiem que no són els millors exemples a seguir, per trobar que el pes de la mobilitat subterrània en transport públic supera a la de la superfície. Òbviament, a ningú amb dos dits de front se li ocorreria pensar en el metro per a la resta de ciutats de mida mitjana. Això va passar a la història, el futur és gestionar la superfície a favor del vehicle públic.

No és fàcil dir això en un país que està obsessionat per la construcció d'infraestructures. Som una associació molt crítica amb el model actual de desenvolupament, que es basa només en construir túnels, i a vegades algun pont si tenim sort. La proporció entre el cost d'infraestructura i la seva capacitat en matèria de transport públic es perd quan apareix un túnel, i es guanya quan invertim en ferrocarril en superfície. Per tant, és important que limitem els trams de túnel, que gestionem al màxim que puguem la superfície de cares al transport públic i si no ens queda més remei que soterrar, almenys que tinguem una ciutat a dalt, i no el Castell de Sant Ferran.

Per distàncies petites ens val amb un mitjà accessible, per distàncies llargues, normalment, haurem de combinar un mitjà accessible amb un mitjà molt ràpid. No descobreixo res, però m'ajuda a desmitificar la figura del transport subterrani de passatgers.

Què necessita el transport públic per ser competitiu respecte el vehicle privat? Sobretot ser accessible. Que el ciutadà el tingui a prop de casa, això s'aconsegueix amb un urbanisme adequat, i que sigui competitiu. No podem anar amb el clàssic autobús que para a totes les estacions, o amb el clàssic tren que para a totes les estacions i que, a més a més, és difícil accedir-hi. Entre d'altres coses estem lluitant contra un transport privat que normalment aconsegueix anar de porta a

porta. Per tant, no solament hem de fer un transport públic eficient, sinó que hem de regular aquell transport privat. Si garantim el porta a porta amb el transport privat serà difícil competir amb el transport públic. Si regulem l'aparcament, posem un tipus de taxa a l'aparcament, el transport públic guanya molt punts, encara que no el toquem.

Així doncs, les polítiques han de ser transversals. En mobilitat no es pot actuar només en una xarxa de transport públic sense tocar la privada. Al cap i a la fi, el ciutadà escull el camí més fàcil; es mourà igualment, i si podem fer que es mogui en transport públic eficient comparativament amb el vehicle privat molt millor. Hem de reduir al màxim possible el nombre de transbordaments, sobretot en trajectes curts i especialitzar els serveis. Hi ha d'haver transports ràpids, semidirectes, combinats amb els que s'aturen a tot arreu. No podem dissenyar els transports, sobretot en zona interurbana, només per la població captiva que és la que no té accés al vehicle privat. Hem de pensar com va la gent en cotxe per dissenyar el transport competitiu, amb màxima accessibilitat.

Els nostres aliats en transport públic són: la bicicleta, el vianant i l'autobús urbà. El cotxe fins l'estació funciona poc, si es compara amb el servei de bus i bicicleta. En el cas de Ferrocarrils de la Generalitat, que es van gastar molts diners en comprar sòl urbà, que és molt car, per generar aparcaments, van fracassar. Es van gastar més diners que en altres experiències paral·leles de crear xarxes ràpides i d'altra freqüència d'autobús cap a l'estació. Per tant, cal tenir clar quins són els aliats. A banda que en algun moment puntual també es pugui crear un *park & ride*, òbviament.

A Espanya batrem dos rècords, la xarxa d'alta velocitat més gran d'Europa, que no servirà absolutament de res, i la xarxa de metro que més ràpidament ha crescut del món, Madrid. Madrid no ha aconseguit reduir l'ús del vehicle privat en l'accés a la ciutat. Òbviament, estem fent competir un metro que s'ha d'aturar cada 600 m amb una autopista, per vehicles privats, construïda en paral·lel a un autovia que no era de pagament. Amb aquests rècords d'infraestructures, per si sols, no anem enlloc. Òbviament s'ha de construir infraestructura de transport públic, però amb una visió transversal no solament ocupant-nos d'un dels agents que hem dit.

A més a més, a Espanya es va cometre un dels crims urbanístics més grans que es coneixen, que és considerar tot el sòl no programat urbanísticament com a sòl urbanitzable en la legislatura, per cert, del Partit Popular, que ara no és la que toca. Això ha fet un mal a la costa bastant conegut fora de les nostres fronteres. Per tant, les tres potes de la mobilitat s'han de tenir en compte a l'hora de planificar: urbanisme, racionalització del vehicle privat, promoció dels mitjans de transport públic.

He volgut fer una conferència a Figueres, i noto que aquest tema, tan d'actualitat i a la vegada tan crític, seria una pèrdua d'una oportunitat per la mobilitat sostenible. Actualment Figueres, aporta una estació que a la gent que no té cotxe, com jo, ens ha permès acostar-nos a Dalí, ens ha permès visitar una ciutat noucentista que és una meravella, sense haver de dur el nostre vehicle fins a aquesta ciutat i aparcar-lo de mala manera o en les rodalies. És molt important que el transport públic sigui accessible per reduir el nombre de transbordaments necessaris per part de la majoria de la població.

Actualment, Figueres té una de les estacions de passatgers amb més èxit de tot Catalunya, en part perquè té un servei competitiu, un Catalunya exprés, ràpid, i un servei accessible. L'estació està a 600 m de la Rambla. Es construirà una nova estació per al tren d'alta velocitat, que ningú discuteix, però hi ha un segon projecte de portar l'estació del tren convencional també a l'oest de Figueres, a

2.000 metres de la Rambla, és a dir a dos quilòmetres i mig del seu emplaçament actual.

Aquest projecte ha general bastant de controvèrsia perquè allunya l'accessibilitat encara que el transport continua sent competitiu. Si allunyem l'accessibilitat, corre el perill de no ser un transport eficaç comparat el vehicle privat. Això ha passat en altres indrets del territori. Ha França hi va haver una època on s'estimulava molt la construcció d'estacions perifèriques i, al final, els serveis TGV han acabat tenint més passatgers en les estacions centrals que s'han mantingut. En el cas de Tarragona, es va crear una estació situada en zona interurbana, lluny de Reus, de Tarragona i de Valls, i l'únic que s'ha aconseguit és que cada cop que arriba un TGV, 200 cotxes es posin en marxa simultàniament. El servei d'autobús, com que surt d'una zona urbana i ha d'anar a una zona perifèrica, ha hagut de reduir el seus serveis perquè no l'utilitza gairebé ningú, en el cas de l'estació del camp de Tarragona. L'accessibilitat a peu no existeix perquè l'estació està al mig del camp. No és el cas de la de Figueres, però ens indica que alguna cosa hem fet malament.

Ara tornaré a aquesta imatge per parlar de Freiburg, però abans vull que veieu la foto del Camp de Tarragona, feta pel millor invent de finals del segle XX, que és el Google Earth. Aquí teniu una manera de poder seguir com es fan les intervencions sobre el territori. Òbviament, aquí l'autobús no té una bona situació per competir. Quan es va promoure aquesta estació des del Ministeri de Foment, que és el que executa les obres públiques a Espanya, va dir que seria una estació de referència per un radi de 150 km, des de Tortosa fins al Vendrell; doncs no hi van ni els de Tarragona a agafar el tren per anar a BCN. Queda molt lluny de totes les ciutats importants, en alguns casos a més de 10 km; accedir a aquest tren amb autobus suposa perdre temps respecte el tren de tota la vida, el Catalunya Exprés que surt, encara, des del centre de Tarragona. A més a més, és més car, perquè s'han de comprar dos bitllets i suportar un temps de transbordament.

Tornaré enrera, per destacar un gran èxit, que és una estació típica centreuropea, una estació, la de Freiburg, a Alemanya, l'exemple que hem vist abans, que està situada a 500 metres de la catedral de Freiburg. Una estació on arriba el tramvia urbà. L'estació en mig de tots els barris i no en la perifèria d'un dels barris, a on s'hi pot anar en bicicleta, s'hi pot arribar a peu, i a més, hi ha una estació d'autobusos, com la que tenim aquí Figueres, actualment, al costat de l'estació de tren. El moviment de passatgers és incansable en aquesta estació, és un focus de vida, hi ha un aparcament i un taller de bicicletes, hi ha un centre comercial, discoteques i restauració, hi ha vida al costat del centre. A l'estació del Camp de Tarragona van fer una pizzeria que ha tancat. I només aguanta la cafeteria perquè no hi ha massa freqüència de trens encara.

Figueres és l'estació més important de regionals a Catalunya, per tant, hem d'estudiar molt la seva supressió abans de continuar amb aquesta planificació del Ministeri de Foment. El Ministeri de Foment, des que està construint el tren d'alta velocitat de Catalunya, s'ha comportat com "un elefante en una cacharrería". Cada cop que ha construït un quilòmetre nou d'infraestructura ha destrossat part de la xarxa preexistent reduint-li la capacitat per transportar mercaderies i per fer trens de rodalies. Tenim un plànol, no l'he dut avui, amb les afectacions de reducció de capacitat de la xarxa bàsica, la que porta rodalies, regionals i mercaderies. A cada quilòmetre que construeixen hi ha alguna afectació severa. Varen començar per Lleida, seguint per Camp de Tarragona, Vilafranca del Penedès i el Prat de Llobregat, on s'ha construït una estació d'alta velocitat on encara no ha parat cap tren.

A Figueres volem formar part d'una xarxa de trens de rodalies amb alta freqüència que ens connectin amb Portbou i amb Girona, que és la gran capital de referència.

Aquestes xarxes de rodalies són conegudes com a S-Bahn a Alemanya o com a RER a París, a una escala més petita. Aquests trens de rodalies ja funcionen a Barcelona amb un gran èxit. Gràcies als trens de rodalies, la meitat dels accessos des de l'exterior a dins de Barcelona es fan en transport públic; l'altra meitat en vehicle privat.

Per a aquestes noves línies que es volen fer a Girona, cal tenir present que a Barcelona la immensa majoria dels viatgers accedeixen a peu, en bicicleta i en bus urbà a les seves estacions. Aquí tenim un gràfic on només un 13% van en cotxe, i la meitat dels que van en cotxe no l'aparquen a l'estació, sinó que fan allò que en diuen *kiss & ride*, es fan el petonet, s'acomoden i el cotxe continua cap a una altra destinació. Per tant, el màxim aliat del transport públic és la mobilitat sostenible, l'accés a peu i en bus urbà a les estacions, però no en una zona perifèrica, sinó en una zona central.

Les estacions que mostrem ara són les més importants en nombre de passatgers fora de Barcelona; ara passem unes fotos d'on estan situades aquestes estacions de rodalies. Aquí tenim l'estació de Cerdanyola del Vallès, al centre urbà; és més fàcil sortir en tren de Cerdanyola que accedir en cotxe. El mateix passa a Gavà, molt a prop de Barcelona. A Martorell, on a més hi ha un túnel urbà, perquè el tren no talli les funcions a banda i banda de les vies; per cert, a Martorell el tren d'alta velocitat passa allunyat per aquesta banda i ningú va demanar traslladar l'estació de rodalies a una zona perifèrica; si algú ho hagués demanat, els alcaldes d'aquests municipis haguessin dimitit; us puc assegurar que si algú demana la supressió d'una estació de rodalies a Barcelona, l'alcalde serà acomiadat del seu càrrec; tots els alcaldes de rodalies a Barcelona demanen o més estacions o el soterrament de la traça actual. Molins de Rei. Sant Feliu de Llobregat, que l'any que ve comença les obres de soterrament per mantenir l'estació central, on arribarà el tramvia i l'autobús urbà. Sitges, un dels municipis que menys utilitza el cotxe de Catalunya, perquè té l'estació al centre i l'autopista a uns quants quilòmetres. Vilanova i la Geltrú, un cas similar a Sitges; a més els trens d'aquesta línia són molt ràpids. I també a Ferrocarrils de la Generalitat, aquesta xarxa de rodalies secundària, ha soterrat el ferrocarril al nucli de Pallejà, un poble molt més petit que Figueres en dimensió econòmica i demogràfica. Sant Andreu de la Barca, que té dues estacions. Sant Vicenç dels Horts, un poble minúscul comparat amb Figueres, però té dues estacions.

I ara una mica el projecte que tenim a Figueres... Mentre tothom vol un ferrocarril accessible i ben connectat, aquí el portem a 2,6 quilòmetres del centre, en lloc d'integrar-lo en la traça existent. Sortim de la zona cèntrica, la zona d'interès i més densament poblada. El teixit administratiu, turístic i comercial de la ciutat es troba al voltant de l'estació actual. La funció comarcal que podria tenir el ferrocarril de rodalies que es demana es pot perdre si allunyem l'estació del centre. La integració és la millor solució per al transport públic, no l'expulsió. A més, la variant que es vol fer al tren de tota la vida és més llarga que tot el seu soterrament, una variant de 1.200 metres de via. Per tant, dubtem de l'equilibri financer de l'operació del trasllat ferroviari. Aquí tenim el traçat de la línia actual que s'hauria de soterrar només en aquest tros que assenyalo, i tot el túnel nou que s'hauria de fer per sota del Castell de Sant Ferran, on estem ara. L'accessibilitat de l'estació actual, a 10 minuts a peu, és gairebé total. Hem dit que Figueres es podia recórrer a peu; des de l'estació actual es pot accedir fàcilment a tots els barris; en canvi, des de la nova estació, només a un dels barris.

Els guanys que podem tenir amb el tren d'alta velocitat podrien quedar reduïts a zero si comptem el temps d'accessibilitat degut al nou emplaçament de l'estació. Totes les ciutats similars a Figueres i les capitals han integrat el ferrocarril. Lleida va aprofitar per integrar la línia d'alta velocitat al centre, al costat de l'estació actual.

Tarragona ha mantingut l'estació de tota la vida, que té més èxit de passatgers que no pas la nova, on per cert els trens d'alta velocitat només porten 19 passatgers cada dia entre el Camp de Tarragona i Barcelona, mentre que els Catalunya Express ofereixen 400 places cada hora, normalment sempre plenes. A Girona s'està substituint aquest viaducte que no dividia, simplement s'havia d'arreglar una mica; el substitueixen per un túnel per mantenir l'accessibilitat.

Aquesta és la llista de túnels urbans que s'han planificat a Catalunya, amb projectes comparables al soterrament de Figueres, com és el cas de Vic, Vilafranca del Penedès, Sant Feliu o Mollet del Vallès. Hem de dir que Catalunya és el país d'Europa on hi ha més febre d'infraestructures subterrànies. No s'ha soterrat tant de ferrocarril a Europa com a Catalunya, en part perquè hem tingut un dels pitjors creixements urbanístics d'Europa, gràcies a la dictadura franquista. En qualsevol cas, Figueres surt de la majoria de ciutats que integren el ferrocarril.

Aquesta que és la última diapositiva vol plantejar quatre preguntes als assistents del The Figueres Conference: Cal sacrificar el tren de rodalies per enllaçar-lo amb el tren d'alta velocitat, si tenim en compte que el 80% dels usuaris de ferrocarril a Catalunya són de rodalies i regionals i no d'alta velocitat? Cal sacrificar un tren cèntric per enllaçar-lo amb trens que potser no pararan mai a Figueres, com està succeint al Prat de Llobregat? Perdem l'oportunitat a Figueres d'esdevenir capital comarcal d'un servei de rodalies, si ens allunyem del centre administratiu i del propi Dalí? Perdem l'oportunitat de fomentar l'accés en bicicleta, a peu i en bus urbà des del centre per culpa d'una estació situada al costat d'una autopista? Són les preguntes, sense assenyalar culpables, que la PTP vol generar en el debat. Moltíssimes gràcies per la vostra atenció.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Moltes gràcies Ricard, que és una persona molt coherent i sempre capaç de fer unes preguntes molt importants i essencials, especialment en aquests moments. Si hi ha alguna pregunta, endavant.

<<< torn de preguntes >>>

La pròxima persona que parlarà és el Sr. Manuel Herce, que és un expert en mobilitat de la Universitat Politècnica de Catalunya. Ha estat el responsable de la redacció del Pla de mobilitat de Figueres recentment.

MANUEL HERCE, membre de la Universitat Politècnica de Catalunya
(idioma original: castellà | transcripció directa)

Bon dia, vull aclarir primer que no sóc el responsable de la redacció del Pla de mobilitat de Figueres, sinó que ajudo a l'Ajuntament en la redacció. Intentaré parlar en 10 minuts perquè tots teniu gana i, per tant, qui parla poc i ràpid ha de dir les coses amb massa contundència, per això demano disculpes per avançat.

En realitat, aquest fòrum s'inscriu dins del que jo entenc que és una realitat: la reivindicació del dret a la mobilitat. És un dret ciutadà, ja que en ell descansen les possibilitats de connexió, d'informació, de realització de les oportunitats que la ciutat dona als ciutadans, i per tant descansa en ell la cohesió social i la igualtat de la ciutadania, que és el que de debò ens ha de preocupar.

En aquest marc del dret a la mobilitat s'inscriuen les polítiques que estan duent a terme l'administració local, fonamentalment els Ajuntaments, anomenades de mobilitat sostenible. A mi no m'agrada gaire aquesta paraula, perquè hi ha una confusió de la mobilitat com a igualtat social i la mobilitat que sorgeix de la contaminació atmosfèrica, que són temes que poden coincidir però que no són el mateix, i m'estranya que l'amic Manel de Comissions Obreres no l'hagi posat de relleu. En qualsevol cas, crec que són els ajuntaments els que estan movent tot això, i ho fan perquè defensen la mobilitat, mentre que la resta de l'administració, la central i l'autonòmica, parlen de transport, que és una altra cosa. El transport és una part de la mobilitat, la part de la mobilitat que requereix gastar diners en fer infraestructures, en combustible, en gestió, etc. I on hi ha diners hi ha negoci, i on hi ha negoci hi ha grups de pressió. Per tant, és una confusió fer veure al ciutadà que els problemes de transport resolen tots els problemes de mobilitat, només en resolen alguns. Són els ajuntaments els que han posat de relleu que hi ha altres formes de mobilitat no ateses per ningú perquè no són negoci, aquesta és la veritat. Són els ajuntaments els que estan forçant aquestes formes de mobilitat.

Per posar de relleu aquesta diferència, l'Ajuntament de Figueres està tramitant ara, negociant amb els seus ciutadans en un procés exemplar, el pla de mobilitat en què hem col·laborat diversos tècnics de la UPC, Pere Espelt que està aquí i dos tècnics més. El pla gira, com tots els plans de mobilitat sostenible d'altres ajuntaments europeus i espanyols, no molts per desgràcia, entorn a les mateixes peces: restricció del vehicle privat, que vol dir itineraris alternatius per a pacificar el centre; polítiques d'adaptació de l'espai públic a la mobilitat no mecanitzada (caminar i anar en bicicleta); i sobretot polítiques ambicioses de transport col·lectiu, de les quals són proves l'inici de compra d'un determinat tipus d'autobús, les negociacions que estem fent amb l'empresa sobre canvi de cobertures, de freqüències, etc.

Una primera aproximació al cost que això suposa per a l'Ajuntament en els pròxims 7 o 8 anys és d'uns 30 o 40 milions d'euros, diners que l'Ajuntament no té, com tampoc en té cap altre ajuntament, perquè té altres obligacions; caldria afegir-hi els dèficits propis de l'explotació del transport col·lectiu, que a Espanya són brutals. El transport col·lectiu a Figueres pràcticament no existeix, només arriba a un 4% de la mobilitat quotidiana interna de la ciutat, la qual cosa fa riure. És per falta d'una oferta potent, i si es vol fer una oferta potent, a més de la inversió en material, canvis de xarxes, etc., cal una inversió quotidiana que la tarifa no cobrirà. A Espanya, la mitjana en les ciutats mitjanes espanyoles és d'escassament el 50% cobert per la tarifa, i les subvencions de l'Estat són de riure. Alguns municipis, com Pamplona, han aconseguit arribar al 75% cobert per la tarifa sense increments tarifaris o amb petits increments. Però sempre hi haurà un dèficit en el funcionament quotidià.

Doncs aquests 30 o 40 milions, que no inclouen el finançament del dèficit del transport públic, i que no sé d'on sortiran, hi estem posant imaginació com a tots els ajuntaments, són la meitat del cost que destinarà l'Estat a fer una autovia de variant per l'oest de la ciutat. Pot semblar demagògia, perquè cadascú té els seus àmbits de competència, però és una prova que a un li preocupa el transport i a l'altre li preocupa la mobilitat. I quan dic administració de l'Estat vull dir també la de les autonomies. La Generalitat no està fent res en matèria de mobilitat, i m'atreveixo a dir-ho així de contundent, malgrat que té una secretaria anomenada de la mobilitat, la qual cosa és una apropiació indeguda del nom.

Com acostuma a passar en tots els fòrums, jo no vull apropiarme de paraules dels meus anteriors ponents, que han estat excel·lents i per tant no tinc res a dir, a més és fàcil parlar l'últim i ficar-se amb els anteriors... No vull caure en aquest vici, però és cert que en fòrums de mobilitat hom es sorprèn trobant una excel·lent

intervenció del representant del *lobby* de transportistes, que només demana més carrils, i resulta que sembla que està parlant el representant de Comissions Obreres, o quan sent a parlar el representant de Comissions Obreres, que entre altres excel·lents coses, se li escapen coses que sembla que hom està sentint al conseller de Política Territorial, defensant el carril VAO aquest que no serveix per res. Hi ha una confusió de rols que a mi em preocupa.

La Generalitat, en aquesta Secretaria de Mobilitat, ha fet plans de mobilitat com el de l'àrea metropolitana de Barcelona, en el qual col·loca no sé quants zeros de milions d'autopistes i autovies, i per a desdoblaments i calçades laterals, i per equilibrar els comptes i demostrar que el transport col·lectiu també hi és present, col·loca la inversió en el tren d'alta velocitat com a política metropolitana. Et quedés aterrit. O també fa plans de mobilitat com els de les comarques gironines, que en aquests moments està en fase gairebé de lliurament, que són mers indicadors de bona voluntat: no contaminarem, serem bons, anirem en transport col·lectiu, però... inversions? Ningú les veu, ningú les troba, ningú troba lògica la postergació en el pas dels diners del transport públic al privat, que està subvencionat a base de construir autopistes.

També s'atreveix a treure un pla d'urbanisme metropolità a Figueres que gira entorn a dues coses: gastar-se una dinerada, que no es gastarà ningú, en moure una autopista que ja existeix, i treure una línia centenària de tren del centre de la ciutat per emportar-se-la qui sap on. Aquesta és la política de mobilitat que genera l'Estat, perquè no els preocupa la mobilitat, els preocupa el transport, i per tant, les infraestructures de transport, els preocupen els *lobbies* que estan darrere d'aquestes infraestructures. Dit així de bestialment, més clar i més brutalment no ho he pogut dir, disculpeu-me per la brevetat, si hagués tingut més temps hagués matisat millor les meves opinions, però els animo a col·laborar amb l'Ajuntament de Figueres, perquè és l'administració local, els ajuntaments, els qui estan ensenyant a fer mobilitat.

Les seves experiències a Europa i a alguns municipis espanyols estan mostrant l'eficàcia d'aquestes polítiques de transport públic, de mobilitat no mecanitzada, de pacificació del trànsit, i ho estan fent malgrat la trompeteria oficial dels estats i les administracions regionals o nacionals. Això es manifesta en lleis que diuen de tot una mica però que a la pràctica no són res, no canvien les maneres d'inversió. De totes maneres, que no els preocupi molt, perquè la batalla de la mobilitat ja està guanyada, serà llarga però s'acabarà guanyant. Assistim per desgràcia en aquest moment a l'enfonsament estructural del capitalisme i del sistema que hi ha darrere. Ho pagarem els pobres, com sempre, però així és.

[Per un error tècnic, el següent fragment no es gravarà correctament en el seu idioma d'origen i s'ha obtingut a partir de les traduccions simultànies a altres idiomes, per la qual cosa pot no ser completament fidel a l'original]

Per acabar, els recordo amb més optimisme, una reflexió del vell Sant Simon, una història de fa dos-cents anys, que diu que el futur serà allò que està latent en el present, el que està latent en el present serà el que defineixi el futur; no us preocupeu, perquè quan una cosa està latent en una societat, anys després acaba succeint. En la política de l'administració de l'Estat, es fan lleis i mecanismes per acceptar l'homosexualitat, el matrimoni, el divorci... La nova mobilitat, la mobilitat del ciutadà que no vol ser un empresari ni un directiu, la del ciutadà que vol tenir certs drets, acabarà vencent. Gràcies!

<<< torn de preguntes >>>

Jo volia fer un aclariment perquè abans he atacat al pobre Manel, que no té cap culpa, quan he dit que en algun moment breu de la seva intervenció em semblava que estava sentint al conseller de Mobilitat, sobre això dels carrils bus VAO. No serveixen per a res. Gastar-se els diners per enganyar-nos col·locant carrils bus VAO en les autopistes per als autobusos express... Si per allà no passen els autobusos comarcals! Serveixen perquè els turistes de Frankfurt arribin aviat a Barcelona! Els autobusos comarcals van per carreteres comarcals, no per carrils d'autopista. I sobre el carril aquest per a cotxe compartit, que també em sembla una altra enganyifa, els recordo l'experiència pilot italiana, on hi ha cotxes que s'han arribat a vendre amb un ninot inflable, és un mode d'innovació tecnològica. En qualsevol cas, no és que estigui en contra, és que em semblen ximpleries respecte al problema real de la mobilitat. Res més.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Hem tingut el punt de vista de l'empresari, el sindicalista, el d'un grup de pressió i el punt de vista acadèmic. Tots els punts de vista m'han semblat molt interessants i cadascú els ha exposat d'una manera molt vàlida i que val la pena escoltar. Ara ens falta escoltar també l'opinió dels representants a Espanya d'una empresa que fabrica autobusos elèctrics, que es diu Dilixi, però han tingut la bondat, gràcies Rebecca, d'esperar fins després de dinar. Després començarem la pròxima sessió amb l'opinió dels fabricants. Moltes gràcies.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Bona tarda a tothom. Presento a la Rebecca Pickart, que representa a una empresa que es diu Dilixi, que és importadora d'electro autobusos des d'Itàlia, una empresa en Bolonya que es diu BredaMenarinibus, i no és casualitat perquè aquesta empresa és fabricant de l'autobús que estem a punt de veure en els carrers de Figueres. Rebecca explicarà la perspectiva del gremi de productors de vehicles elèctrics.

REBECCA PICKART, representant de Dilixi
(idioma original: anglès | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

Tot i que sé parlar en castellà, perquè l'empresa Dilixi està constituïda a Catalunya i tenim la seu social a Barcelona, com que aquesta és una conferència internacional vaig decidir parlar en el meu idioma natiu, que és l'anglès.

En Richard m'ha demanat que expliqui l'opinió dels fabricants. Dilixi és el representant de Breda Menarini a Espanya i jo vull donar-vos la perspectiva del mercat des del punt de vista dels fabricants. La meua presentació es diu "L'opció elèctrica", sóc Rebecca Pickart i sóc la fundadora de Dilixi.

En primer lloc, tots som experts aquí, coneixem molt bé el mercat, però m'agradaria començar amb alguns fets. Com que parlo sobre vehicles elèctrics, hi ha diferents maneres de veure aquests vehicles. En aquesta presentació ens centrarem en els vehicles que circulen per dins de la ciutat, perquè n'hi ha d'altres. Alguns fets. Hi ha 74 milions de vehicles i 21 milions d'ells són vehicles comercials que es venen cada any. Aproximadament 1,3 milions d'aquests vehicles no poden anar a més de 25 km/h. Un cotxe normal emet 4 tones de CO₂ a l'any, hi ha 2,8 milions de tones emeses anualment i pensem que arribarem a 4 milions de tones al

2025. Són unes estadístiques sorprenents. Al 2050 molts dels estudis ja diuen que ens haurem quedat sense petroli. També hem de parlar d'aquests preus del petroli que estan pujant moltíssim; ara amb la crisi, el barril de petroli està a 85 dòlars, però segur que quan haguem passat aquest moment més dur, el preu del petroli tornarà a pujar un cop més.

Avui, per cada 1.000 persones als Estats Units hi ha 900 cotxes; és el nivell més alt de cotxes a tot el món. A Europa hi ha 500 vehicles per cada 1.000 persones. A la Xina hi ha 20 per cada 1.000 persones. Un cop més, són estadístiques bàsiques. La Xina i la Índia estan creixent enormement. Ara a la Xina tenim 1,3 mil milions d'habitants i a la Índia 1.000 milions; la població en els últims 10 anys ha crescut un 20% i sembla que continuarà augmentant. Si analitzem la quantitat de vehicles per persona a les economies occidentals i si veiem que això continua creixent a la Xina i a la Índia, veurem que no solament tindrem un gran problema de vehicles als carrers, sinó que no tindrem petroli i també hi haurà molts problemes de contaminació. S'han de trobar solucions. En els últims dos o tres anys ens hem centrat molt en les mesures que s'estan duent a terme perquè hi hagi un canvi efectiu. Per tant, el fet de tenir un vehicle en propietat està molt lligat al creixement del PIB. A la Xina el PIB està creixent moltíssim, per tant hem de tractar aquest tema, i això és el que estem fent a la meva empresa.

M'agradaria parlar d'un exemple que ens queda una mica més pròxim. El meu mercat és a Espanya, és el mercat que conec millor, i perquè tingueu una idea general de quina és la situació, us diré que el 90% de l'energia s'importa i d'aquesta un 50% és petroli, i d'aquesta el 40% va per al transport. Llavors, el transport encara el podem dividir més: el 50% del petroli importat va per als cotxes, un altre 45% va als camions i un 5% que és per als autobusos. Les emissions de CO₂ a Espanya, malgrat el protocol de Kioto i moltes altres iniciatives, està augmentant des dels anys 90. De fet, ha pujat un 58'3% i em sembla que tots estem veient ja els canvis, sobretot en el clima als nostres països, diem que fa més calor, que plou menys... Ja estem veient els efectes ara mateix i penso que molts dels resultats de tot això ens porta a la premsa i a la pressió que fa perquè canviem la situació.

Una iniciativa força interessant es va anunciar aquest estiu i diu que la importació de petroli a Espanya es vol reduir en un 10% l'any 2012. Això és una afirmació força atrevida, oi? No sé exactament si és massa realista. Però si analitzem el fet de quant importem i quin percentatge va al petroli i quin al transport, si hem de reduir la quantitat de petroli importada en un 10% i veiem el percentatge que va als cotxes, als autobusos i als camions, sembla que Espanya vol posar un milió de vehicles alternatius als carrers en els pròxims 4 anys. Estem tots aquí per parlar de què és realista, qui hauria d'ajudar a qui, què estan fent els fabricants, què estan fent les autoritats, i jo penso que aquest fet ja és un molt bon exemple de quina diferència hi ha entre el que entenen les administracions, el que saben els fabricants. De fet, no estem treballant conjuntament, perquè això no és realista. En els pròxims 4 anys no tindrem mil vehicles alternatius als carrers a Espanya, no és viable.

Per tant, què és el que s'ha fet? Com ja he dit, en els últims anys ens hem centrat molt en els canvis que es veuen al mercat, i hauríem esperat que els grans gegants automobilístics fossin els qui realment haguessin iniciat el canvi. Com el Sr. Padrosa ja ens ha dit a la seva presentació, està passant al revés, els gegants automobilístics no estan interessats en aquest canvi, no ho volen, ho estan endarrerint i estan comprant la tecnologia per reprimir-la d'alguna manera. Hem de parlar sobre els híbrids, el biodièsel, el gas natural i els diferents sistemes alternatius. Quina és la millor solució? No ho sabem de fet. Les empreses estan avançant en diferents àrees. N'és un exemple el Toyota Prius, un vehicle del quan

s'han venut un milió d'unitats, no és el millor cotxe del mercat, però és ecològic, no sabem si ho és de debò però s'ha venut d'aquesta manera; és interessant veure que el públic sí que vol canviar, perquè n'han comprat molts d'aquests cotxes.

Quines són les iniciatives que estan duent a terme entre les administracions? A Londres tenim la zona verda, hem de pagar per entrar a la ciutat; a Estocolm veiem el mateix; a Milà; i també s'està pensant de fer a Espanya una iniciativa d'aquest tipus. També hi ha els incentius d'impostos, si el teu vehicle contamina menys, hauràs de pagar menys impostos per aquest vehicle.

I relacionat amb allò que deia abans sobre els gegants automobilístics, que no han ofert unes alternatives viables per al públic, han sorgit diferents fabricants independents que estan creant vehicles per poder cobrir aquest forat que hi ha al mercat. Hi ha petits fabricants que han començat a crear els seus propis vehicles, la seva pròpia tecnologia i no han rebut gaire suport per part del mercat. Hi ha algunes d'aquestes empreses a Europa, n'hi ha unes poques a Amèrica, també heu sentit a parlar del cotxe esportiu Tesla, que té una velocitat i una autonomia molt elevades. Per tant, hi ha petits avanços.

També hi ha iniciatives com el projecte Better place, un lloc millor. Veiem, doncs, que hi ha molts fronts oberts per incentivar aquests vehicles elèctrics i d'altres d'alternatius. Si no coneixeu el projecte Better place, us explicaré que va començar a Silicon Valley, Shai Agassi va ser qui el va iniciar i en tan sols un any va recaptar 1.200.000 dòlars per crear tots aquests vehicles alternatius. Potser penseu que aquests diners es podrien haver destinat a altres coses, però el fet que Shai Agassi hagi començat a desenvolupar l'estructura per poder començar a fabricar aquests vehicles ja dóna la idea del canvi que vol la gent, que la gent es mou en aquesta direcció.

I ara què toca? Voldria tornar a la diapositiva que hem vist abans, on parlo del cas espanyol. L'àrea més difícil de tractar és el sector privat, recordem que hi ha un 50% del petroli que va cap a aquests vehicles privats; aquest sector està gestionat totalment pels gegants automobilístics, que no estan avançant. La següent àrea són els camions, on s'hi destina el 45%; en aquest cas sí, és un mercat diferent, però encara està en mans principalment dels grans gegants automobilístics, però els clients allà són les administracions, que fan servir cotxes comercials per, per exemple, recollir la brossa... pot pensar en aquest tema d'una manera diferent. Això fa que les coses siguin més senzilles perquè l'administració podria canviar la manera amb la qual compra els productes i el consumidor final podria imitar-ho. Si poguéssim concentrar-nos en aquest 45%, veuríem que això ja és una part important de tota la pol·lució que s'està causant i de tota la dependència del petroli, per tant, podríem millorar la situació d'aquesta manera, i un 5% els autobusos. Un cop més són les administracions públiques; o sigui, que si un cop més podem treballar en aquest sentit, a poc a poc anirem marcant aquesta diferència.

La opció elèctrica i el mercat comercial. Els vehicles disponibles a Europa ara mateix, bàsicament, són vehicles comercials. Sí que podem trobar petits camions de fins a 2 tones; poden fer fins a 100 km/h, potser 120 km/h. Estem avançant, millorant. En el mercat comercial també inclou els autobusos, i em centraré en aquesta àrea, que és l'àrea a on les empreses europees se centren en poder trobar alternatives de vehicles. Se centren en aquest mercat comercial perquè pensen que podem marcar la diferència més ràpid en aquest àmbit. Els beneficis de treballar en el mercat comercial és que no hi ha cap problema en aquest sentit perquè, moltes vegades, aquests vehicles poden crear punts de càrrega força importants i el que hauríem de fer és trobar diferents punts de càrrega i no hi hauria cap problema en aquest sentit.

Per això nosaltres volem treballar amb les administracions públiques perquè hi hagi prou punts de càrrega per aquests vehicles. El benefici d'aquests vehicles elèctrics és que, energèticament, no hi ha massa cost, perquè, és clar, l'energia és més barata per la nit. Es podrien carregar per la nit i el vehicle es podria utilitzar durant el dia.

La iniciativa s'hauria de concentrar en els centres de la ciutat. Ja he dit abans que poden anar des dels 100 als 120 km/h, però és clar, això depèn del vehicle i també de si fa servir l'aire condicionat, o la càrrega que porta. En els vehicles d'escombraries, per exemple, tenen com una mena de bossa automàtica que comprimeix la brossa i això consumeix moltíssima energia. Els vehicles disponibles ja s'han provat i tenen una tecnologia, que està testada, i un cost molt baix. No és una cosa nova, hi ha molta gent que diu que aquest vehicle elèctric és una cosa nova que acaba de sortir al mercat, però no, han estat disponibles al mercat durant més de 20 anys, de fet, molts d'ells s'han iniciat a Itàlia. Itàlia és molt avançada en aquests vehicles de gas natural i elèctrics, i ens últims anys, quan altres mercats europeus han vist que una de les maneres d'avançar és fer servir aquesta mena de vehicle, tots aquests mercats han anat a Itàlia perquè exporti aquests vehicles. La majoria de vehicles que hi ha d'aquesta mena en l'actualitat venen d'Itàlia.

Un problema bàsic que s'esmenta respecte aquests vehicles, és el cost que tenen, per això els gegants automobilístics no es van centrar en aquests vehicles. Alguns d'ells sí que tenien alguns projectes molt interessants per poder produir petits vehicles elèctrics però fa uns 5-7 anys van abandonar aquests projectes perquè van considerar que els preus de les bateries, de les piles, era massa car per al mercat. Cada vegada, però, hi ha més vehicles que surten al mercat, hi ha més innovació respecte la bateria. Els seus costos estan baixant, com podem veure en aquest gràfic. Per tant, el cost d'aquestes bateries ja no és un obstacle perquè hi hagi vehicles elèctrics en el mercat.

Ja he dit abans que els principals fabricants a Europa venen d'Itàlia i Dilixi és el distribuïdor, exclusiu d'Espanya i de Portugal, d'aquest autobús BredaMenarini. A excepció d'alguns exemples que he donat abans quan he dit que hi ha grans fabricants que no han invertit en crear aquests vehicles alternatius, cal esmentar BredaMenarini, que és el fabricant d'autobús més gran d'Itàlia. Té el 60% del mercat i se centra, principalment, a Itàlia, però ens els últims 7 anys ha estat desenvolupant un autobús elèctric. Com ja he dit abans, que en parli no és una coincidència; el primer autobús que entrarà en el mercat espanyol serà per a Figueres, i farem que aquest lliurament sigui oficial aquesta setmana. El donarem a l'Ajuntament de Figueres i en parlarem a Madrid.

Ara us donaré una mica més de detalls sobre les vendes. Aquí podem veure quines capacitats té un autobús elèctric d'aquesta mena. Aquí podem veure que es tracta d'un autobús ben petit que té 5,8 o 5,9 metres de longitud, té un petit motor, i podem veure que 7 llocs per seure, però hi ha molt lloc per estar dret, i és clar, també deixarem un espai per a seients que es pleguin i també per a cadires de roba. També podem veure que la capacitat màxima és 34 persones, potser semblaria un autobús petit però aquests autobusos faran una ruta molt concreta, les afores de les ciutats, el casc antic, petits carrerons estrets, perquè és molt important en aquests casos tenir vehicles que no facin soroll i que tampoc no contaminin.

Pel que fa a la tecnologia de les bateries, us vull donar un exemple de BredaMenarini. Quan vam començar amb aquest projecte, ho vam fer amb unes piles concretes, que pesaven 1.500 kg. La màxima velocitat del vehicle eren 70 km/h i vam centrar-nos en desenvolupar vehicles d'aquesta gamma, però no comptàvem per exemple amb els turons que caldria pujar amb l'autobús, no comptàvem amb l'aire condicionat que es pot arribar a fer servir... I tot això s'ha de

calcular per a cada client, hem de saber quina ruta estarà fent el vehicle. El següent pas van ser les bateries de liti, amb la qual cosa el pes va baixar a 760 kg, gairebé la meitat, i l'autonomia era de 120 quilòmetres. Això és molt indicatiu dels canvis que s'han dut a terme en el món de les bateries. Ara mateix tenim bateries de polímer de liti, amb un pes de 500 kg i una autonomia de 140 quilòmetres. Podem veure que quant menys pesi la pila, més quilòmetres podrà fer el vehicle; abans només eren 70 quilòmetres i ara són 140, amb aire condicionat, sense que l'autobús perdi capacitat. Les característiques principals d'aquestes bateries de polímer de liti és la seva alta densitat d'energia, amb una vida més llarga, amb una recàrrega molt ràpida, la qual cosa és molt important per als vehicles elèctrics; abans durava 8 hores, ara ha baixat a 6 hores i aviat la podrem reduir a 2 hores. Tot i que 6 hores pot semblar molt temps, en les primeres 2 hores ja està carregada al 80% de la seva capacitat. Si un autobús ha fet 100 quilòmetres a l'hora de dinar, es pot aturar per recarregar-se i a la tarda continuar; per tant, el moment de recàrrega no ha de ser necessàriament a la nit.

També tractem temes de seguretat i de responsabilitat. Aquest autobús és adequat per a petites ciutats, els petits carrerons i la perifèria de les ciutats. Aquests són els canvis de la indústria i el que estem oferint és una versió elèctrica per poder cobrir les rutes d'aquestes zones. El fet que no fa soroll conjuntament amb que no contamina, fa que aquests vehicles siguin ideals per aquests petits carrerons dels centres de les ciutats. L'opció verda és una realitat, cada vegada hi ha més autoritats que volen tenir en compte una opció que sigui alternativa i bona amb el medi ambient. El que hem de fer, doncs, és oferir unes solucions viables al mercat. Els fabricants europeus estan innovant el mercat.

Fins fa poc, fa 5 o 7 anys, es deia que el vehicle elèctric no era el futur, que la solució eren vehicles híbrids o que la situació no canviaria fins que s'acabés el petroli, però ara veiem que la situació ha canviat. Els experts diuen que aquests vehicles no estaran ben instal·lats en el mercat fins d'aquí a 20 o 25 anys. Les coses sempre triguen més del que pensem i durant aquests anys necessitem millorar aquesta situació, i jo penso que els vehicles elèctrics són una bona manera de continuar, és una solució viable i té prou capacitat com per satisfer algunes de les necessitats del mercat. Les autoritats han de ser líders en el transport verd, han de demostrar que quan hi ha solucions disponibles es poden integrar. Tot i que els grans gegants no han fet això, sí que hi ha fabricants que han fet un pas endavant i estan fent que aquests vehicles estiguin disponibles per a tots nosaltres.

Vull concloure amb aquesta diapositiva dient que l'Ajuntament de Figueres està sent líder en la meua opinió. D'aquesta iniciativa que estan tirant endavant, a vegades diuen que no són innovadors, que no estan al capdavant del mercat, potser no, però a Espanya això és un gran pas endavant. Esperem que aquest sigui un model a seguir per part de totes les autoritats espanyoles. Sé que es vol introduir 5 autobusos elèctrics més a Figueres si tots els plans van bé. En lliurarem un la setmana que ve a l'exposició automobilística de Madrid i serà el llançament oficial a Espanya d'aquests vehicles elèctrics. Esperem que aquest cas marqui la diferència a les comunitats espanyoles i la gent sigui conscient que aquestes opcions estan disponibles, perquè aquest és un dels nostres grans reptes. Hi haurà una gran cobertura mediàtica en aquesta fira, tant per a la premsa nacional com internacional.

Volem una cooperació entre Dilixi i Figueres per promoure l'efectivitat d'aquesta opció, l'autobús elèctric. Ja he comentat que hi ha diversos fabricants a Europa i hi ha diferents vehicles elèctrics al mercat: autobusos, camions d'escombraries; també hi ha la gamma de Fiat i Microbet, que és una empresa italiana, i que tenen contractes exclusius per a Fiat i per al grup Iveco per poder fer totes les seves conversions. Aquest és un dels gegants automobilístics que no ha creat en sí el

desenvolupament per als vehicles elèctrics però sí que han cooperat amb l'empresa per fer aquestes conversions i els seus vehicles estan disponibles en el mercat. Podem veure que si hi ha Fiat és una garantia en aquest sentit, és una cosa que s'està tenint molt en compte a l'hora de promoure aquests vehicles, també pel que fa al servei post-venda.

Des del punt de vista dels fabricants no podem oferir solucions per tot però tenim solucions al mercat. El que hem de fer es fer-les servir d'una manera correcta i seguir innovant i donant suport aquestes iniciatives. I ara m'agradaria presentar-vos al meu company Fernando. Fernando treballa amb mi i parla en espanyol, per tant, si preferiu fer-li les preguntes a ell, o a mi, no hi haurà cap problema. Sé que anem una mica tard però estaré encantada de respondre preguntes vostres després, durant el sopar, aquesta nit, moltes gràcies.

<<< torn de preguntes >>>

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(*idioma original: català | transcripció directa*)

Ara tindrem la Debbie Hill, que és la responsable de temes de canvi climàtic a la Universitat de Leicester, a la Gran Bretanya.

DEBBIE HILL, responsable Oficina Canvi Climàtic de l'Ajunt. de Leicester
(*idioma original: català | transcripció a partir de la traducció simultània al català*)

Bona tarda senyores i senyors, gràcies per convidar-me. El meu nom és Debbie Hill, sóc la responsable de l'oficina de canvi climàtic, treballo a l'Ajuntament de Leicester, al Regne Unit. Us donaré una breu idea general sobre què és el que estem fent a Leicester sobre el transport sostenible a la ciutat. Llavors parlaré d'un projecte de la Comunitat Europea que es diu *Eco in home*, que és un programa per reduir la dependència del cotxe privat. També parlaré d'un programa que es diu *One Leicester*, que és una estratègia per a que Leicester fos en 25 anys, una ciutat de persones i no de cotxes, també quines són les accions que cal prendre per tenir més consciència del que tenim, la planificació del transport, els sistemes locals i el futur.

Ara parlaré d'*Eco in home*, que és un projecte fundat per la Comunitat Europea que va començar el gener de 2006 i que acabarà al final d'aquest any. El seu objectiu és reduir el consum d'energia a les cases i al transport, a través d'una anàlisi individual de cada llar, fer recomanacions i fer-ne un seguiment. Això donarà com a resultat un canvi de comportament i una reducció de les emissions de diòxid de carboni. Al projecte del consorci hi participen països europeus com Regne Unit, Bèlgica i Espanya. Aquesta és doncs la metodologia que fem servir.

Cada soci fa servir un instrument manual electrònic per calcular el consum energètic dels modes de transport que hi ha, després s'estima el consum energètic des de casa fins al final del viatge seguint unes recomanacions específiques. Després es fa un seguiment durant 12 mesos per veure quines mesures s'han adoptat i quins canvis hi ha hagut. Posteriorment hi ha una fase d'avaluació per identificar quins estalvis d'energia hi ha hagut en aquest període. Aquí tenim els resultats. En una ciutat del Regne Unit molt semblant a Leicester, el 55% dels participants han assolit un 5% de reducció a través de canvis de comportament senzills i 4 participants han canviat el seu cotxe per un de més eficient pel que fa a l'ús de l'energia. A Leicester hem fet un anàlisi dels estalvis en carbó i financers; hem calculat la mitjana d'estalvi que està en 0,23 tones per llar que suposen 91.40

lliures. Hem repetit qüestionaris a tots els països i hem vist que el 4% han canviat els seus costums canviant el transport privat pel transport públic.

Ara passem al context local. Pel que fa a la nostra tasca de reducció del transport en pro del medi ambient, hem adaptat el Pla de Leicester i aquí teniu els punts clau. Els que ens interessa és reduir els efectes del carbó i també promoure una ciutat sostenible. A Leicester les nostres emissions totals són de dos milions de tones i aquí podeu veure, al gràfic, com es divideixen en els diferents sectors. Podeu comprovar que la indústria i el comerç són responsables del 54% de les emissions, el sector domèstics el 31%, i la resta el transport per carretera i per aire.

Com podem fer front a les emissions? S'han celebrat una sèrie d'esdeveniments per generar més consciència, el 25 de setembre d'aquest any, hem presentat una pel·lícula americana sobre la nostra dependència del petroli i l'hem usat per mostrar vehicles elèctrics. Podeu veure que bàsicament són cotxes i algunes motocicletes. Ha tingut molt èxit, hi han participat més de 300 persones. Donat l'èxit d'aquest esdeveniment en celebrarem un altre en un centre comercial; preguntarem al públic què pensen dels vehicles elèctrics i comprovarem si existeix un mercat de vehicles elèctrics a Leicester o no.

Com a autoritat local tenim un equip de transport que treballa per crear els plans de transport per gestionar les emissions de diòxid de carboni resultants del transport. Hem instruït als alumnes de les escoles sobre maneres de treballar més sostenibles i més eficients de treballar sense emetre diòxid de carboni. Els beneficis d'aquest pla de transport són moltes vegades socials i econòmics, i també medi ambientals; socials són, per exemple, reduint el consum del cotxe, amb què també reduïm l'espai d'aparcament públic. Apostem per la salut, també, quan demanem a les persones que facin exercici, caminin i facin servir la bicicleta, aquests són els beneficis socials, i com a conseqüència els beneficis medi ambientals són la reducció del diòxid de carboni.

Un altre alternativa que hem llançat és el *car sharing*, per als casos en què dues o més persones treballin juntes i puguin fer servir un únic cotxe, reduint així els costos i el trànsit a les ciutats, afavorint la inclusió social perquè les persones viatgen juntes i poden parlar i conèixer-se millor. Aquest projecte de *car sharing* seguirà el 2008 també a les empreses, ha estat molt popular durant el 2007, moltes persones hi han participat. També tenim una pàgina web que és www.walkit.com, d'àmbit nacional, amb més d'onze ciutats que hi participen a més de Leicester. És un planificador de rutes, per anar caminant per exemple des d'una estació de tren fins a un centre comercial; calcula quant de temps es trigarà, quantes calories perdrà una persona per fer aquesta ruta, amb un seguit d'indicacions de com anar-hi i el diòxid de carboni que s'estalvia comparat amb fer aquest trajecte en taxi, autobús o cotxe.

Ara parlaré una mica dels plans de futur a Leicester. Com he mencionat abans, tindrem una exposició de vehicles elèctrics en un centre comercial el 30 d'octubre de 2008. Seguirem amb totes les activitats que ja tenim engegades pel que fa a la promoció de la bicicleta i de caminar. Com a regió també tenim noves iniciatives pel que fa a la eco-conducció, per ajudar les persones a conduir d'una manera més eficient, reduint l'ús del fre. Tenim una campanya amb les autoritats locals sobre la creació d'una xarxa de medi ambient per intercanviar opinions amb els col·legues; aquesta campanya era sobre l'ús de l'energia; la segona serà sobre el transport, com a autoritats locals. Un últim aspecte que també estem tractant és la implementació d'una estratègia a 25 anys, un pla de treball a llarg termini. En resum, això és el que fem. Moltes gràcies per la vostra atenció. Si teniu preguntes sobre com funcionem, podeu adreçar-vos al meu correu electrònic; també

disposem de dues pàgines web, www.econhome.eu, que conté informació no solament de Leicester sinó també sobre altres ciutats sòcies, i www.leicester.gov.uk.

PETER VAN DER HEUVEL, tècnic de mobilitat de l'Ajunt. de Midden-Defland
(idioma original: anglès | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

Moltes gràcies per la invitació. Vull començar convidant-vos a la Cittàslow de Midden-Defland, ara us explicaré què vol dir això. Bona tarda a tothom, sóc Peter van der Heuvel i estic al capdavant de tot el manteniment públic, les zones verdes i les infraestructures del poble de Midden-Defland. Fa 25 anys que hi treballo en diferents temes, com a enginyer tècnic i com a director en aquesta ciutat. He viscut diferents problemes pel que fa al desenvolupament, manteniment, logística, infraestructures i m'enorgulleixo de poder explicar-vos alguna cosa de Midden-Defland i d'Holanda. Si teniu alguna pregunta, després de la presentació tindrè un moment per parlar-ne.

Midden-Defland és un petit poble de 18.000 habitants, situat entre Rotterdam i la Haia. La comunitat de Midden-Defland, al juny de 2008 ens vam convertir en la primera ciutat Cittàslow dels Països Baixos. Cittàslow és una paraula italiana que vol dir "ciutat lenta" i forma part d'una xarxa internacional de ciutats que tenen menys de 50.000 habitants. Nosaltres volem treballar amb alguns objectius per poder millorar la qualitat de vida i per formar part d'aquesta xarxa hem de passar tota una sèrie de requeriments. Cittàslow és una manera de pensar, de viure en la ciutat, treballar en la ciutat i de visitar-la, es tracta de protegir el medi ambient, els béns locals i també els productes locals. Ara ho explicaré amb una mica més de detall a la presentació.

Per poder conèixer millor tot el paisatge meravellós de Midden-Defland us ensenyaré un petit vídeo abans de continuar. Dura uns 4 minuts... Aquesta és la meva ciutat.

Cittàslow és un moviment fundat a Orvieto, a Itàlia, l'octubre de 1999. La inspiració va ser una organització de "menjar a poc a poc", fundat per Carlo Patrinni, a Itàlia, per poder combatre el menjar ràpid, per poder preservar tota la cuina local i cultural, i tractar tota l'agricultura local i els temes de l'ecoregió. Al principi va formar part d'un moviment lent. Aquest moviment "lent" s'ha expandit globalment a més de 83.000 membres, a 122 països. Aquesta organització té a veure amb la qualitat del menjar, amb la manera de viure. Diguem que viure ràpid, ràpid, ràpid, no és el que volem. També s'estimula la nostra producció agrícola, i els nostres productes locals d'aquesta manera. Cittàslow és un pas més enllà d'aquest menjar lent perquè dona suport a la importància de viure a poc a poc. Actualment, aquest moviment té membres a Itàlia, Alemanya, Bèlgica, Austràlia, Dinamarca, Anglaterra, Japó, Nova Zelanda, Noruega, Àustria, i també a Espanya.

Els objectius de Cittàslow són millorar la qualitat de vida. Pretén poder reunir tota la gent de la ciutat i compartir idees i coneixement per tota la xarxa internacional. Té uns vincles ben estrets amb el "menjar lent" per poder difondre la idea de viure a poc a poc, menjar bé, tenir una bona hospitalitat, protegir el medi ambient i també promoure els valors i productes locals. No solament té a veure amb menjar i veure sinó que cobreix tots els aspectes de la vida, com per exemple la qualitat de viure, del paisatge, els productes de mercats locals, el medi ambient, la infraestructura i els valors culturals i històrics.

Midden-Defland, com a ciutat representant de Cittàslow als països baixos, volem viure lentament, volem aconseguir una qualitat de vida excel·lent. El moviment de

Cittàslow té estrets vincles amb el *slow food*, el menjar a poc a poc, que va començar a Itàlia a l'octubre de 1999; està obert a diferents ciutats, sobretot a les que tenen menys de 50.000 habitants i les organitzacions també poden formar-ne part. Al *slow food* es potencia la cultura gastronòmica de menjar als restaurants, es potencien els productors locals.

El Cittàslow també forma part d'aquest moviment de menjar lent, de respectar tota la gent que forma part de la cadena de producció, de protegir el medi ambient, i de que el menjar tingui molt bon gust. Pel que fa a la qualitat de vida, tenim cura dels grans, dels petits i del medi ambient, volem que l'espai públic sigui net, volem menys contaminació, volem potenciar l'ús del transport públic i de la bicicleta. També és molt important la qualitat del paisatge, la Cittàslow de Midden-Defland vol mantenir un paisatge de màxim nivell. Alguns exemples que tenim és un "fons verd", on les empreses locals donen diners per contribuir en el manteniment de la zona i per protegir els edificis municipals. Si un constructor vol fer una construcció a la nostra ciutat, ha de donar diners a aquest fons. També promovem la producció i el consum de productes locals. Som un lloc on els visitants es senten molt benvinguts, els respectem moltíssim, podeu venir-nos a veure, us donarem informació sobre totes les possibilitats que oferim a Midden-Defland. Mantenir el medi ambient al màxim nivell i establir una bona relació amb els habitants és molt important per a nosaltres. N'és un exemple la nostra recollida selectiva, estimulem el reciclatge, fem servir energia verda per il·luminar edificis, cases i carrers. Pel que fa a les infraestructures, la Cittàslow de Midden-Defland inverteix en sistemes de transport sostenible, promovem l'ús de bicicletes en lloc de vehicles motoritzats i invertim en transport públic com autobusos, tramvies i trens. Si cal fer servir vehicles motoritzats, estimulem que utilitzin sistemes alternatius; l'electricitat seria una de les possibilitats. Tenim un projecte per afavorir que els desplaçaments en bicicleta siguin senzills, de manera que evitarem el trànsit perquè es reduirà l'ús de vehicles motoritzats, sobretot en trajectes curts. Els valors culturals i històrics són de gran importància per a nosaltres. La Cittàslow de Midden-Defland vol tenir una identitat pròpia en aquest moment de globalització. El manifest original de Cittàslow pretén buscar ciutats on la gent tingui qualitat de vida, que es centri en els llocs públics, en edificis d'interès cultural, que faci servir productes locals; es tracta de gaudir de la vida en el centre de la comunitat. Cittàslow és un bon lloc per viure, un bon lloc per visitar. El nostre repte de futur es promoure una xarxa nacional de capitals de Cittàslow als Països Baixos. Gràcies.

<<< torn de preguntes >>>

MACIEJ LISICKI, tinent d'alcalde de Gdansk

(idioma original: anglès | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

Bona tarda a tothom i moltes gràcies per la vostra paciència. Faré una petita presentació sobre la nostra ciutat i sobre la nostra política de mobilitat. Segons les últimes enquestes independents, Gdansk és la ciutat on millor es viu de Polònia. Tenim 30 escoles, un mercat immobiliari molt important i molts grups espanyols i europeus que s'hi han instal·lat i tenim moltes inversions procedents de fons europeus. També tenim 40 centres comercials; n'hi ha que tenen llacs i cinemes, són al·lucinants. Aquesta és una molt bona ciutat per viure-hi. Tenim un accés molt fàcil al Bàltic i tenim contenidor d'aigua que és potser el més important, va ser construït per una empresa britànica. Voldríem ser la capital cultural del nord de Polònia, de fet serem l'any 2012 la capital cultural europea i els organitzadors dels campionats europeus de futbol.

El campionat del 2012 és un esdeveniment molt important per a nosaltres perquè ens obliga a organitzar moltes activitats i treballar sobre la nostra política de

mobilitat. M'agradaria mostrar-vos un petit vídeo del nostre nou estadi, que tindrà cabuda per a 44.000 espectadors.

Parlaré ara del transport públic a Gdansk. Els tramvies no s'han eliminat com ha passat a l'Europa occidental durant els anys 60, en què moltes ciutats van decidir transformar-se i fer servir autobusos en lloc de tramvies. Ara els tramvies estan tornat a les ciutats occidentals, i especialment a França. Nosaltres no tenim aquest problema perquè a la nostra ciutat, degut a raons econòmiques i polítiques, el tramvia segueix existint. A Gdansk tenim 19 línies d'autobús i 10 línies de tramvia. Tenim una autoritat de transport ferroviari que s'ocupa dels tramvies i una altra autoritat municipal del transport que s'encarrega de la seva coordinació. En aquesta fotografia podeu veure un tramvia molt modern, i aquí teniu un punt de connexió entre tramvia i autobús, és una inversió molt recent, de l'any passat; aquest tramvia va ser construït per Bombardier. Ara estem preparant noves línies de tramvia; en els 4 anys vinents crearem 2 noves línies, millorarem les línies existents i canviarem els vehicles que hi funcionen perquè són molt antics, alguns tenen més de 40 anys i no són molt segurs ni gaire confortables, en la meva opinió.

Hem decidit canviar aquests tramvies de dues maneres diferents. En primer lloc, hem comprat 45 unitats d'aquest model de tramvia alemany que podeu veure a la fotografia, de 18 anys, pel mateix preu que una sola unitat de tramvia nou de Bombardier; d'aquesta manera els modernitzarem. Així mateix, també comprarem 45 tramvies nous de Bombardier o de la marca que sigui. Això a banda dels 10 tramvies moderns que ja estan funcionant.

També hem introduït nous autobusos. Abans de final d'aquest any volem canviar tota la xarxa antiga d'autobusos per uns altres de nous que segueixen les exigències dels estàndards europeus per al transport públic. Volem que el transport públic sigui una alternativa real al vehicle privat.

Jo sóc tinent d'alcalde des de fa dos anys i he creat una nova política de mobilitat a la nostra ciutat. La primera cosa que he fet ha estat un canvi tarifari; aquí teniu un gràfic molt interessant que mostra la ràtio del preu del bitllet individual comparat amb els bitllets individuals de transport públic a Europa. Pel que fa al bitllet mensual, equival al cost de 94 bitllets individuals; en canvi a Múrcia equival al cost de 36 d'individuals. Ara us mostro un altre gràfic sobre la percepció de la qualitat del transport públic a 75 ciutats europees; la primera posició és Helsinki, després hi ha Viena, Hamburg, Munich, Estrasburg i altres ciutats alemanyes; les pitjors són les ciutats xipriotes. Vaig començar a estudiar les tarifes dels bitllets en les primeres 15 ciutats d'aquest gràfic, on els seus ciutadans pensen que el seu transport públic és excel·lent, i la majoria d'elles tenien les mateixes característiques: el bitllet individual era relativament car, els bitllets mensuals eren de 30 o com a màxim 40 vegades el preu d'un bitllet individual. El que he fet a la meua ciutat és pujar el cost dels bitllets individuals i baixar el cost dels bitllets mensuals. El resultat va ser molt ràpid: vaig vendre molts més bitllets, vaig tenir molts més viatges i vaig ingressar molts més diners; l'any següent vaig repetir l'operació, vaig baixar encara més el preu dels bitllets mensuals i el resultat va ser el mateix. La tarifa és molt important, ja que podem canviar la seva percepció i el seu comportament; amb una bona tarifa "els obliguem" a fer servir el transport públic. Una altra cosa molt important a la nostra ciutat és que tenim un planejament que preveu el desenvolupament del transport públic. Des del passat comunista de Gdansk, utilitzem l'espai públic per al transport públic; tenim un espai reservat per al tramvia. Amb això ens evitem un cost, ja que si necessitem espai per al transport públic, no hem de comprar els terrenys.

En aquesta fotografia podeu veure un altre tipus de transport públic que són els troleibusos, que funciona a una ciutat veïna que es diu Gdynia. És un tipus de

transport bo per al medi ambient perquè és elèctric, però en aquesta ciutat no van reservar uns carrils per al troleibús. Llavors, quin sentit té utilitzar aquest autobús que fa servir electricitat si sempre està ficat en embussos i no es pot moure? Hem de tenir una bona política de mobilitat, no solament comprar coses noves, hem de donar facilitats per a que aquests vehicles es puguin moure.

Hem de pensar en el futur. Per exemple, aquests tramvies es van acabar l'any passat i van haver d'esperar 25 anys per poder-se desenvolupar, però el terreny hi era; quan van arribar els diners de la Unió Europea es va poder fer en un any. Sabeu que moltes vegades hi ha problemes per adquirir els terrenys, sobretot si són de propietaris privats.

Estem fent un altre projecte entre tres municipis: Gdansk, Sopot i Gdynia; estem parlant d'uns 800.000 habitants. Això és el que anomenarem una llarga via verda, amb un sistema electrònic que gestionarà 100 punts de creuament als carrers de la ciutat. L'impacte mediambiental que tindrà és obvi, ja que els cotxes es mouran més lliurement, podrem gestionar els embussos i la direcció del trànsit. La reducció del trànsit comportarà també una reducció de les emissions de diòxid de carboni i altres millores mediambientals. Aquest projecte també serà una realitat en els pròxims 4 anys.

També tenim una política d'aparcaments públics; una cosa que hem fet enguany és apujar-ne les tarifes. A Polònia, segons la normativa de l'Estat, les tarifes estan regulades i hi ha un preu màxim que es pot aplicar. La majoria de les ciutats no pugen les tarifes perquè tenen por que els ciutadans s'empipin i els polítics no tornin a guanyar les eleccions. Només a dues ciutats de Polònia, la segona és Gdansk gràcies als meus esforços, hem arribat al sostre que ens permet la llei pel que fa al preu dels aparcaments públics. Hem de fer fora als cotxes del centre de la ciutat i la política de preus és molt important, per obligar les persones a fer servir el transport públic. Si el preu d'aparcar el cotxe al centre de la ciutat és alt, i un millor preu per utilitzar el transport públic, llavors tindrem efectes molt positius.

Us ensenyo aquesta altra diapositiva, perquè us pot donar una idea sobre la política de la mobilitat a la ciutat. Tenim un problema a Polònia, la llei diu que cada municipi ha de donar llicència per a conduir un taxi, n'ha de decidir el nombre i el preu dels taxis. A Gdansk hem obert el mercat als taxistes, hem posat molt poques limitacions per a l'entrada de nous taxistes, ara tenim molts més taxis que l'any passat. No sé si és o no una bona idea. Si es fa servir un taxi, s'està fent servir un cotxe. Potser no als països més avançats, però a Polònia quan diverses persones s'han de reunir, cadascuna va amb un taxi, però a la tornada, tornen totes plegades en un sol taxi. Això representa una millora comparativa respecte a l'ús del cotxe privat i això comporta menys contaminació. A més, la majoria dels taxis a Gdansk no utilitzen benzina sinó gas, i això també representa una millora pel que fa a les emissions, una millora per al medi ambient.

Gdansk també és la primera ciutat a Polònia pel que fa a la implantació de carrils bici. És molt interessant perquè no van ser els polítics els que van decidir fer-ne tants, sinó que van ser les persones de les ONG. Hi ha una associació ecològica que va venir a l'Ajuntament i ens va dir que si gastàvem un milió de dòlars per crear carrils bici, podríem demanar una subvenció al fons d'ecologia de les Nacions Unides per aquest mateix import. Això ho vam fer fa sis anys i va comportar una modernització dels carrers de Gdansk. Ara tots els nous carrers tenen carrils bici, i tots són segregats, no estan enmig del carrer. Hem millorat la qualitat i les normes dels carrils bici, són de color vermell; de fet, aquí tenim la primera rotonda europea exclusiva per a bicicletes. Abans teníem carrils bici segregats, però la separació es feia amb unes totxanes especials i això no era gaire convenient per als ciclistes, que volien uns carrils més pràctics. Llavors els vam canviar i vam fer el que es fa a

moltes ciutats europees... S'agafa una mica de pintura, es pinta una línia al carrer i ja tenim un carril bici! A Gdansk hem abandonat completament aquesta idea. Ara els quatre anys vinents tindrem 150 quilòmetres de carrils bici completament segregats, serem els líders absoluts a Polònia en aquest sentit.

També hem decidit crear més zones per a vianants. En aquesta fotografia mostro un carrer que va ser tancat als cotxes i va ser obert als vianants. Segons l'experiència de Copenhaguen, van crear més zones per a vianants, més aparcaments públics i el resultat van ser més hotels, més serveis, més restaurants i més oci per a les persones, va ser molt positiu. Per això, al casc antic farem més zones de vianants per poder-ne millorar la qualitat. La majoria dels projectes estan finançats amb fons europeus, és un privilegi que tenim. Qualsevol modernització, qualsevol nova infraestructura a Gdansk està acompanyada amb un carril bici segregat, d'una qualitat molt alta.

Vull comentar algunes coses abans d'acabar. Us parlava de les polítiques de mobilitat. Hem canviat els impostos per als mitjans de transport: els que són bons per al medi ambient, com per exemple els autobusos que segueixen la norma EU 4 i 5, paguen menys impostos. També hem acceptat les bicicletes al transport públic; qualsevol ciclista pot fer servir l'autobús i el metro gratuïtament, si hi ha lloc, és clar.

En els quatre anys vinents crearem una nova línia de metro lleuger. La ciutat de Gdansk no estava gaire convençuda de fer-la, haguéssim preferit el tramvia, perquè està més a prop de les persones i ens permet fer més parades. Des del punt de vista econòmic, construir el tramvia hagués estat més econòmic i hagués tingut més usuaris que el tren lleuger però, per raons polítiques, potser aquí a Espanya també passen coses així, els polítics van triar l'opció del ferrocarril per connectar l'àrea metropolitana, especialment per a la connexió entre Gdansk i el seu aeroport. És clar que aquest tren llançadora serà molt útil, però tindrà menys parades, potser no ha estat la millor solució. Però el ferrocarril és competència del govern central; en canvi, el transport dins de la ciutat és competència del municipi.

També volia parlar de les nostres polítiques i fer-ne publicitat perquè aquesta manera de fer sobre el transport públic i el vehicle privat no és molt comuna a Polònia. Encara hi ha moltes ciutats que tenen molta por a crear normatives contra el cotxe privat, perquè pensen que cada vegada hi ha més gent que té diners i, per tant, té accés a cotxes i volen fer servir el seu vehicle. Per això els polítics tenen por dels seus ciutadans, per no perdre vots.

Moltes gràcies per la vostra atenció, si teniu qualsevol dubte estaré més que encantat de contestar-vos.

ÀNGEL LÓPEZ, responsable de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
(idioma original: català | transcripció directa)

Bona tarda. Gràcies a l'Ajuntament de Figueres per pensar en Barcelona per explicar-vos les nostres experiències. Parlarem d'una anècdota de Barcelona que crec que va en la línia d'allò que espereu. Es tracta de l'1% de la mobilitat de la ciutat, però parlarem de 55.000 desplaçaments al dia. Ha estat un succés molt interessant, encara que sigui més una voluntat política de desenvolupar el transport en bicicleta, que no pas un fet que hagi de canviar la vida a la ciutat. Us vull presentar el sistema de transport públic individual en bicicleta, l'hem anomenat *bicing*, per aquells anglicismes que pel nostre complex d'inferioritat sempre fem servir, però també perquè és l'acrònim de Barcelona, BCN afegint unes lletres més.

Quan ens vam plantejar potenciar l'ús de la bicicleta, mai l'havíem pensat com un mitjà de transport que hagués de quedar deslligat dels altres. De fet, s'han d'integrar tots els mitjans de transport, cadascun d'ells té una part important en la cadena modal. La bicicleta ha d'estar dins d'aquesta intermodalitat entre mitjans de transport "tous" i mitjans de transport més "durs". Jo voldria destacar que he esmentat que aquest era el mitjà de transport més petit de Barcelona, l'1%, però el mitjà de transport més important a la ciutat és el caminar, amb més del 50%. Dificilment anar en bicicleta podrà superar a un mitjà de transport com el metro o l'autobús, però seguirem apostant per ella.

Quan ens plantejar la potenciació de la bicicleta teníem molt clar que havíem d'aconseguir una major intermodalitat, havíem de complementar la bicicleta i el transport públic mútuament. Amb això estic en desacord amb en Mateu, el meu anterior ponent, d'intentar aconseguir que la bicicleta pugui al transport públic. Penso que és una aposta que no ens porta a cap lloc, només ens porta a omplir el transport públic, o bé ens portaria a omplir-nos de *park&ride* de bicicletes, i en tenim models a moltes ciutats que han desenvolupat el model de bicicleta en el transport públic, que acabem amb dificultats que són equivalents a les del cotxe com a vehicle privat. En definitiva, aquests aparcaments, aquesta que mostro és l'estació central d'Amsterdam, ens recorda als grans aparcaments de *park&ride* dels cotxes. Per tant acabaríem, tot i que amb una dimensió diferent, en una dinàmica del mateix estil. Per fer un desplaçament combinat entre la bicicleta i el transport públic, o bé deixo la bicicleta a l'estació i llavors a l'altre extrem del meu desplaçament no tinc bicicleta perquè l'he deixat a l'estació d'origen, o bé pujo la bicicleta a l'autobús, la qual cosa significa un temps d'aturada, un temps d'espera a la parada, que minven molt l'eficàcia del transport públic. De la mateixa manera, en els ferrocarrils i els metros lleugers pujar la bicicleta no deixa de ser una ocupació d'espai que, tal i com van els nostres transports públics, més val reservar per als viatgers individuals sense bicicletes. Per tant, encara que també estem adoptant mesures d'aquest tipus, vam pensar que en lloc de parlar de la bicicleta en el transport públic, havíem de començar a pensar en la bicicleta com a un transport públic.

L'Ajuntament, doncs, havia de crear un transport públic, havia de crear una empresa que posés la bicicleta a disposició del públic. Aquí sorgeix una dificultat semàntica per a molts estrangers, a França per exemple se'n diu transport en comú; és clar, un transport en comú individual és contradictori en sí mateix; per a nosaltres no és gens contradictori, un transport públic significa una oferta pública a disposició del ciutadà, però que en aquest cas és d'ús individual, combinant la llibertat d'ús de cada ciutadà amb l'oferta pública per part de l'administració. No cal dir que l'eficiència d'un sistema en què es comparteix la bicicleta és molt més alta, però a més té uns beneficis enormes de cara a la utilització de l'espai públic. Les bicicletes no s'estan estacionades tot el dia, sinó que s'arriben a utilitzar de l'ordre de 10 vegades al dia, la qual cosa significa que pràcticament no estan aturades.

La principal característica d'un sistema de transport públic en bicicleta és que cal dirigir-lo a la mobilitat urbana diària, no estem parlant d'un préstec de bicicletes per l'oci o per l'esport. Per això ja hi ha empreses que lloguen bicicletes que ho fan molt millor que nosaltres. El nostre client són persones que busquen transport públic per al seu treball o les seves gestions. L'objectiu fonamental del transport públic en bicicleta és la seva integració amb l'oferta global de transport públic de la ciutat, no pot ser una oferta deslligada d'altres sistemes de transport; la bicicleta cal considerar-la com a una etapa més del sistema de transport, que potencia els sistemes de transport existents, que amplia l'àrea de cobertura de cadascuna de les estacions. Els tècnics sempre diem que cada estació, cada parada d'autobús o de ferrocarril, pot abastar 300 o 400 metres, perquè sempre pensem en què l'aportació de viatgers es fa a peu. Si pensem que l'aportació es pugui fer en

bicicleta, la cobertura de cadascuna de les estacions s'amplia 1, 2 o fins a 3 quilòmetres. Per tant, la multiplicitat d'opcions que un usuari té per accedir a les diverses estacions que té a 1 quilòmetre de distància es multiplica i, per tant, millora el treball en xarxa dels transports públics, que és el que fa que siguin eficients. Cal dotar-se d'una xarxa important d'estacions de bicicletes que coincideixi amb la xarxa de transport públic, per millorar així la intermodalitat. En el nostre cas, com que tenim una xarxa ferroviària important (tramvia, metro, Ferrocarrils de la Generalitat i Rodalies Renfe), evidentment la vam tenir en compte per dissenyar la nostra xarxa d'estacions de bicicletes. En altres ciutats que han tingut èxit també ho han fet així. Els criteris d'ubicació de les estacions són que estiguin a prop de les estacions de transports massius de passatgers, a prop d'equipaments importants o fins i tot aparcaments públics, que funcionessin com a introducció de conductors de vehicles a la xarxa de transport públic.

Evidentment que no sortíem des de zero, però les experiències anteriors tenien les seves dificultats. A l'any 68 apareixen les bicicletes blanques d'Amsterdam, que era una aposta per posar bicicletes al carrer i que la gent les utilitzés; això significa que es fa una oferta de bicicletes però no es manté, ni es regula, ni es controla, ni pot tenir una continuïtat al llarg del temps. Aquesta és una iniciativa que s'ha anat diluint, convertint-se en una bicicleta privada; no podem dir que a Amsterdam els vagi malament, és una molt bona iniciativa, però ha deixat de ser una iniciativa de l'administració i no té perquè tenir cap relació amb el transport públic. En el 95 a Copenhaguen, amb una primera iniciativa de regulació per compartir la bicicleta, s'instal·len bicicletes que funcionen amb una moneda com els carros del supermercat. Avui en dia tot ha evolucionat, de la mà d'unes empreses de publicitat, creant una sèrie de tecnologies que permeten parlar de sistemes intel·ligents de bicicletes compartides. En particular, les primeres a les què podem fer referència són les impulsades pels ferrocarrils alemanys, per la divisió de mobilitat sostenible i de lloguer, que són les *call a bike*, implantades a Berlín, Frankfurt i Colònia, fonamentalment pensades per a la interrelació entre els usuaris de les S-Bahn, les rodalies alemanyes, per tal que es poguessin acabar de desplaçar amb un transport sostenible. Són bicicletes que s'accionen per GPRS aprofitant la xarxa de telefonia mòbil i que es poden deixar a qualsevol lloc de la ciutat. Tenim doncs una primera regulació, comencen a ser bicicletes de pagament, es tarifen en funció de l'ús, a través del cost en el telèfon mòbil. L'èxit d'aquesta mesura ha estat relatiu, entre altres coses perquè la possibilitat de deixar la bicicleta a qualsevol lloc no permet després la redistribució de les bicicletes; és un sistema que ha de confiar en sí mateix per a la redistribució, no hi ha cap garantia que hi hagin bicicletes en un lloc.

La primera experiència amb èxit sorgeix a Lió, anomenada Velo'v, amb tecnologia de l'empresa de publicitat JCDecaux. Van inaugurar el sistema el maig de 2005 i en data d'avui tenen 4.500 bicicletes, 250 estacions, entre 6 i 10 usos al dia per bicicleta (en funció de si el dia és més plujós o més fred), amb uns usos de 15 minuts i 2,5 quilòmetres de mitjana. Per tant, és la primera vegada que un sistema encerta amb els objectius que comentàvem abans. El seu sistema d'abonament ha fet que tinguin 55.000 abonats anuals, amb una xifra similar d'abonats setmanals. Hi ha una mica la percepció que la gent no acaba de comprometre's amb el sistema, però van renovant el seu abonament setmanal de manera ocasional. En tot cas, aquest sistema a Lió ha fet que es dobli el percentatge d'ús de la bicicleta a la ciutat, que ara mateix està en el 4%.

Al juliol de 2007, París inaugura el sistema Vélib' que és un sistema evolucionat del de Lió. Acabaran amb 20.000 bicicletes i 1.500 estacions. Significa que a data d'avui tenen ja 210.000 abonats anuals, és a dir, 210.000 ciutadans parisencs s'han compromès a utilitzar el Vélib' amb un cost de 29 euros. Ha estat una altra de les revolucions.

Oslo és un cas precedent als casos de Lió i París, amb 700 bicicletes, i on tenien la previsió d'estendre fins a 1.500 unitats i 120 estacions. Al ser un servei estacional que es muntava a l'abril i es desmuntava al novembre, perquè els hiverns allà són molt durs, ha provocat que no es creï un hàbit, cada any han de recuperar els clients de l'any anterior. Amb tot i això, amb 700 bicicletes aconseguen cada any 33.000 abonats per a penes 6 mesos d'utilització; aconseguen mig milió de viatges l'any 2005 i mantenen més o menys aquestes xifres.

I tot això com es paga? Ciutats com Lió, París i Oslo han basat el finançament d'aquestes bicicletes, que tenen un cost important, no solament per l'adquisició de la bicicleta, sinó també per la instal·lació de les estacions i el sistema de control i per la redistribució d'aquestes bicicletes mitjançant camionets o furgonetes que van ressituant les bicicletes allà on el sistema ha quedat desequilibrat.

El model de Lió, París i Oslo, és un model basat en un contracte de publicitat que regala com a compensació un sistema de bicicleta pública. En el nostre cas vàrem pensar que això no era la millor manera de contractar. A mi m'agrada contractar i pagar, sobretot si hi ha el diners, evidentment, perquè, si no pagues no controles, i si no pagues no pots exigir. És el que està passant a Lió. Lió ha desenvolupat un sistema fins a 4.500, voldria seguir-lo desenvolupant, però com que estan lligats per un contracte de publicitat, la publicitat ja no dona per a més i no poden créixer.

En el nostre cas vàrem apostar per invertir diners, despesa pública, per pagar les 6.000 bicicletes que tenim funcionant. Les administracions s'estan adonant que és un model molt més àgil, més flexible, i que permet conèixer el funcionament del sistema. Es va licitar un contracte de serveis públics, es va encarregar a una empresa. L'empresa que va guanyar és Clear Channel, que també ho està fent a Oslo. Aquesta empresa fa la feina, nosaltres li paguem cada mes, més o menys en funció del seu nivell de servei, i nosaltres ens encarreguem de treure tot el profit que podem al sistema; ja sigui mitjançant publicitat, cosa que encara no ho hem fet, als abonaments, al cobrament de tarifes... al que calgui. En aquest moment tenim un retorn del 30% del cost. El cost actual és de 10 milions d'euros a l'any, per 6000 bicicletes, dels quals 3 milions recuperem a través dels abonaments i tarifes.

Ressalto el cas de Brussel·les 2. Brussel·les va ser una de les ciutats que van començar amb un sistema de finançament basat en el regal (compensació per publicitat) i que, a la vista dels resultats, han cancel·lat el contracte de publicitat i estan, ara mateix, licitant un contracte de prestació de serveis. Sidney està copiant el model de Barcelona. En tot cas, al final, els diners han de sortir d'algun lloc i, en aquest sentit, estic molt d'acord amb l'amic Mateu, un altre cop, sobre que als centres de les ciutats s'ha de fer pagar. No als residents, estic d'acord que s'ha de suavitzar la mesura als residents però, clarament, els que sou de Figueres ho sabeu, quan vas a Barcelona et toca pagar. Et toca pagar per l'autopista, evidentment, però et toca pagar per aparcar al centre de la ciutat. Això, correspon a un cercle virtuós on ens hem posat per objectiu una mobilitat segura, equitativa, sostenible socialment i eficient, la qual cosa vol dir que hem de regular el vehicle privat. La manera més senzilla que hem trobat, la menys arriscada, sense recórrer a *congestion charge*, grans inversions de control, és a dir, un sistema de regulació que requereix tanta inversió en control que al final s'acaba menjant el rendiment de l'actuació, a mi no em sembla gaire interessant. Vàrem pensar que el més senzill era regular l'estacionament. L'estacionament a Espanya, afortunadament, no té un límit màxim de pagament, Barcelona és la ciutat més cara per estacionar, i no m'importa, n'estic molt content, perquè estem aconseguint que només del 18% dels desplaçaments es facin en cotxe, per tant, si això s'ha de fer cobrant l'aparcament, endavant...

Els aparcaments a Barcelona són de 3 €/hora, passat a minuts. L'Aparcament en superfície està a 2,80 €/hora. Són preus interessants que després invertim en modes més sostenibles com el *bicing*. D'on surten aquests 10 milions? No surten de la publicitat; evidentment l'Ajuntament té ingressos per publicitat, però els ingressos que rebem de la operació d'Àrea verda (de la regulació dels de l'estacionament) són els que després aboquem a la potenciació de sistemes de transport més sostenibles com el *bicing*.

La instauració d'un sistema de transport públic, evidentment, no pot ser una actuació aïllada, s'ha de fer una política molt important, prèvia, de conscienciació, de posar a disposició dels ciutadans xarxes de carrils bici segura, molt més segura de la que tenim, començar a tenir criteris de regulació de l'espai per a la bicicleta, cosa que no tenim costum de fer, per tant, hi ha una aposta important per al planejament basat en la bicicleta. La bicicleta amb el seu carril separat, segregat i segur. Els carrils bicicleta simplement pintats en una ciutat com Barcelona no és suficient. La gent encara no està segura d'anar en bicicleta. No tenim la cultura d'Amsterdam on la bicicleta és un vehicle com una vaca o és a l'Índia. Aquí no és un vehicle sagrat, respectat, és un vehicle menor. Per tant, per ara, haurem d'ajudar a garantir la seguretat dels ciclistes. És per això que tenim un procés de creació de nous carrils bicicleta en què passarem de 128 a 160 km de carril-bicicleta. Tenim el pla d'acabar el 2012 amb 300 km de carril-bicicleta segur i, sobretot, el desenvolupament de zones tranquil·les, "zones 30". En aquest mandat, és a dir, el 2011, volem tenir 300 km de carrers amb limitació de velocitat a 30 km/h. Barcelona té 1.300 km de carrer, estem parlant de 300 carrers amb una limitació i amb unes condicions per a que siguin zones tranquil·les per circular.

Com funciona el *bicing*? L'usuari entra a la web, es registra i demana ser membre del club del *bicing*. Per ser membre del club has de donar el número de la teva targeta de crèdit. Després d'uns dies reps la targeta, amb un número, entres a la pàgina web, actives la targeta i en aquell moment es produeix el càrrec a la targeta de crèdit. Amb això tens una targeta de *bicing* que t'identifica com a usuari del sistema i en el cas que hi hagi algun càrrec va a la targeta de crèdit. És una targeta sense contacte, podria ser una targeta magnètica, és el mateix. T'identifica i et lliga amb una targeta de crèdit. Un cop la targeta està validada t'apropes a l'estació que tingui més a prop. Tot ciutadà de Barcelona té una bicicleta a menys de 300 m, per tant, hi ha accessibilitat a peu. Apropes la targeta, t'assigna una bicicleta, l'agafes, la utilitzes i la tornes a l'estació que més et convingui. Normalment una estació de transport públic o un equipament. Deixes la bicicleta i com que el sistema identifica quina és la bicicleta que estàs deixant pot calcular el temps que has trigat des que has agafat la bicicleta fins que l'has deixat. Si aquesta bicicleta es perdés o es robés se sap qui és l'últim ciclista que la va agafar i per tant hi hauria un càrrec de 150€, simbòlic, contra aquell que ha perdut, robat o descuidat aquella bicicleta.

L'ús del *bicing* és gratuït fins a 30 minuts. Essent usuari es pot usar durant 30 minuts la bicicleta tantes vegades com es vulgui, però només 30 minuts. L'ús de la bicicleta no és per al lleure, per fer una passejada, si no per combinar-la amb altres modes de transport. Persequim combinar l'abonament del *bicing* amb una targeta de transport públic, amb l'ATM, però les coses són complicades i, de fet, encara el transport públic no té una targeta sense contacte que és el que hauria de tenir perquè es pogués fer la combinació.

Vàrem haver de pensar molt per trobar el lloc on posar les estacions. No cal dir que en una ciutat com Barcelona, amb 14.000 habitants/km², on l'espai dedicat al vianant ja és del 50%; l'espai disponible per posar més enginys era difícil de trobar. Hi va haver, una altra vegada, una aposta clara, treure l'espai al cotxe. Vàrem agafar 3 o 4 places de zona blava i en aquell lloc vàrem col·locar les places de les

bicicletes, per tant, hi havia un altre missatge subliminal de que anem restant espai al cotxe i oferint alternatives més sostenibles. Vàrem tenir una preocupació especial per la seguretat dels ciclites en el moment d'agafar o deixar les bicicletes i les vàrem posar a prop dels passos de vianants i en la senyalització dels carrils adjacents, fins i tot, una marca vermella perquè fos més notori que allà hi ha un punt on un ciclista podria estar fent maniobres de pujar o baixar de la bicicleta.

El sistema és operatiu tots els dies de l'any. Hi ha 5 hores a la nit de no prestació del servei, per les tasques de manteniment. La nostra intenció és que el servei acabi sent de 24 hores, però com després veurem, anem tan ofegats per l'èxit del sistema que ens reservem aquestes 5 hores per poder acabar fent la redistribució de bicicletes i el manteniment.

Bé, les tarifes de l'abonament anual és de 24€, l'any que ve seran 30. La primera hora és gratuïta i qualsevol altra mitja hora a partir de la primera són 0.30 cèntims. Hi ha una penalització a partir de les dues hores perquè no hi hagi ningú que s'excedeixi. Després de 3 excessos de dues hores es dóna de baixa a l'usuari i se'l penalitza a no poder-se donar d'alta al *bicing* fins passat un any.

Amb el pack de benvinguda es replica tota l'ordenança de circulació. Intentem que sigui un servei respectuós amb els vianants; tenim conflictes amb els vianants, sobre això, si hi ha alguna pregunta en parlarem... I el que és important és que el *bicing* té la seva assegurança de responsabilitat civil, tant pel cas que un usuari malmeti el sistema involuntàriament, com perquè provoqui d'anys a una altra persona o a un altre vehicle. És un sistema protegit per l'administració.

El sistema de redistribució. Els sistemes de transport públic basats en estacions, en la teoria són ideals, es posen 6.000 bicicletes a disposició, utilitzen 10 persones cada bicicleta, per tant, es poden fer 60.000 usos al dia i no hi ha consum de cap energia que no sigui la dels usuaris que pedalen. Malauradament, el sistema no està equilibrat absolutament, i les bicicletes de la muntanya apareixen al mar mentre que les bicicletes del centre apareixen a les universitats a hores que no corresponen. El sistema es desequilibra. Entre un sistema absolutament equilibrat que no requeriria cap distribució i un sistema absolutament desequilibrat que seria que totes les bicicletes de la muntanya anessin al mar, estaria el punt de sostenibilitat del sistema. No és un sistema perfecte. S'ha d'avaluar el nivell de reequilibris que caldrà fer. Pensen en la situació extrema, que estiguéssim posant un sistema de bicicleta amb dos estacions i que tots els usuaris anessin de l'estació A a la B. Què hauríem de fer perquè el sistema es mantingués? anar fent viatges amb la furgoneta i dur les bicicletes de la B a la A. Amb la qual cosa tindriem gent que va amb bicicleta de la A a la B i furgonetes que irien de la B a la A. Si hem de posar una furgoneta per dur les bicicletes, el millor seria posar un autobús que la gent viatgés en ell. Per tant, cal prestar atenció al nivell d'ineficiència dependent de la distribució de la ciutat. A Barcelona, afortunadament, tenim una distribució molt policèntrica, amb densitat de usos i mixtura d'usos, cosa que permet que en desplaçament d'uns 3 km la gent pugui gaudir d'aquest sistema, però tant en un sentit com a l'altre, és a dir, que hi hagi tanta gent que va de A a B, com de B a A, i com a conseqüència, no seria necessari l'ús de furgonetes. A Barcelona, tenim 14 furgonetes funcionant i ens permet, més o menys, reequilibrar l'oferta per assolir una demanda que sempre va per davant nostre.

La pàgina web és www.bicing.com, poden entrar-hi i veure la filosofia del sistema. Un any després, és a dir, al setembre d'aquest any 2007, hem aconseguit les 6.000 bicicletes i 400 estacions, aquest era el pla de creixement, un creixement tranquil, i aquest es el creixement dels abonats; el gràfic està fet expressament. Els abonats eren uns 60.000, 70.000, i havíem pensat fer un gràfic de 100.000, però la xifra està pujant fins a 175.000 abonats. Insisteixo, no són 175.000 usuaris, són

persones que han pagat 24€ per ser abonats del *bicing*, per tant, el que no es pot negar d'aquest sistema és que és creïble. Més d'un 10% dels ciutadans de Barcelona (Barcelona té 1.600.000 habitants), s'han abonat, han pagat 24€, i han donat la seva targeta de crèdit com a garantia del servei. La credibilitat del sistema és indubtable i ha sobrepassat de llarg allò que nosaltres ens pensàvem.

De fet, estem ara mateix en 1.200.000 usuaris al mes. El creixement, com veuen, acompanya el nombre de bicicletes que hem anat col·locant a la ciutat. I aquest seria el número resum: 175.000 abonats, 6.000 bicicletes, amb 376 estacions; ens queden per col·locar 30 estacions finals; amb 13 milions d'usos, és a dir, amb 13 milions de desplaçaments en bicicleta, amb uns 3 km recorreguts en cada desplaçament, amb 10 utilitzacions al dia per bicicleta, i això significa que en un dia assolellat, o simplement, no plujós, tenim 40 o 45.000 utilitzacions al dia, dia laborable. Els dies festius, i això vol dir que el sistema s'està fent servir pel que estava pensat, aquesta xifra baixa a 15 o 20.000 usuaris. És a dir, que el sistema s'està usant per anar a treballar, no per anar a passeig. Seguim amb 250 altes cada dia, encara a data d'avui. És un sistema que respecta el gènere amb un 50 % homes i un 50 % dones, està equilibrat. Fins i tot, respecte la professió o el nivell cultural també està molt distribuït, no és la bicicleta de l'estudiant, ni del radical sostenibilista per al medi ambient. No, la gent usa el *bicing* perquè li és més còmode, més ràpid o perquè li és més econòmic.

Més de la meitat dels usuaris tenen més de 30 anys, no estem parlant d'un sistema per a joves, sinó d'un sistema per a tothom, per a totes les classes socials i gèneres.

Com els avançava abans, les durades mitjanes són de 17 minuts, 3 km. El temps d'espera a recollir una bicicleta, en el cas que l'estació no en tingui, està entre 3 i 5 minuts, i el temps d'espera al tornar una bicicleta està en un minut. Les hores puntes són les hores puntes de la mobilitat ocupacional, la mobilitat que anomenem obligada, per tant, respon clarament a la mobilitat de treball. Aquesta mobilitat suposa més d'un 50 % dels desplaçaments dels usuaris de la bicicleta.

Els moviments amb *bicing* amb què es combinen? Els he comentat que la nostra intenció era potenciar el transport públic afegint un nou transport públic. No ens n'hem sortit del tot, ja arribarà... espero que la targeta metropolitana ens pugui donar més intermodalitat. Ara mateix, el 71% dels desplaçaments són exclusius de *bicing*, és a dir, hi ha gent que ha deixat el transport públic col·lectiu i usa el transport públic individual. El 28% restants ho combina amb altres medis de transport, i ho fa fonamentalment (això sí que ho havíem dissenyat) amb els modes ferroviaris: metro, tren, ferrocarrils de la Generalitat o el tramvia. Suposa, per tant, quasi el 70 % del percentatge d'intermodalitat.

Acabant ja, només vull dir-los una xifra perquè se'n vagin vostès amb una idea de què està fent el *bicing*. El *bicing* ha donat ja 1.000 voltes al món. 13 milions d'usos a 3 km per ús són 39 milions de km en un any, és a dir, que, en un any, donem 1.000 vegades la volta al món. Això és tot gràcies.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Moltes gràcies, Àngel, per parlar d'un projecte que ha tingut un èxit excepcional. Demà tenim una sessió molt interessant, tenim l'opinió d'una representant de Salvem l'Empordà i també la perspectiva de la mobilitat sostenible de dues persones que han fet l'esforç de venir des de la Toscana, una regió que sovint fem servir a l'Empordà com l'exemple en què ens volem emmirallar. Vull aprofitar l'ocasió per

agrair a l'empresa Sarfa que ens hagi facilitat l'autobús gratuït que ara us portarà fins a l'Hotel Ronda. Moltes gràcies a tothom.

RICHARD ELELMAN, regidor de Medi Ambient de l'Ajuntament de Figueres
(idioma original: català | transcripció directa)

Bon dia, moltes gràcies per ser aquí un diumenge a aquestes hores. Espero que us trobeu bé i que podeu estar aquí les pròximes dues o tres hores. Estem contents perquè, passat aquest temps, tindrem ocasió de debatre tot el que hem escoltat durant aquest dos dies.

Primer, però, tenim una intervenció molt interessant d'un a organització que des de fa 25 anys ha lluitat d'una manera desinteressada pel benestar del medi ambient i la situació ecològica de l'Empordà. L'Empordà és una zona que, tradicionalment, ha estat considerada de gran bellesa, si haguéssim tingut més temps els nostre convidats podrien haver dut fotografies d'alguns paisatges que són esplèndids amb les muntanyes dels Pirineus al darrera i amb la costa també, a l'altre costat. Però no tenim temps de tot. El que és important saber és que no només és un lloc de gran bellesa sinó també un lloc amenaçat per tota mena d'accions humanes: ja siguin infraestructures, accions industrials i sobretot també accions urbanístiques. És una batalla que molt poca gent, fa 25 anys, estaven pensant en fer, però els fundadors de Salvem l'Empordà, foren els primers en dur aquests temes als diaris, foren un crit en el desert en molt anys. Han tingut els seus èxits i els seus moments de derrota, però mai han deixat de lluitar pel benestar ecològic i medi ambiental de la nostra comarca.

Estic molt content de poder presentar a Montse Pascual, representant de l'IAEDEN, (Institució Alt Empordanesa per a la Defensa i l'Estudi de la Natura) que va donar lloc a Salvem l'Empordà. Us deixo doncs, amb Montse Pascual.

MONTSE PASCUAL, representant de la IAEDEN
(idioma original: català | transcripció directa)

Hola, bon dia a tots. Com us ha presentat en Richard, nosaltres tractarem una mica la visió crítica de la mobilitat a l'àrea urbana de Figueres. Potser aquesta xerrada seria més encarada a gent que ja conegués el territori, per això ho intentaré fer de manera molt resumida per no atabalar-los amb temes de carreteres, i que no sigui farragós en general.

Vinc de part de dues entitats, una és l'IAEDEN, Institució Altempordanesa per a l'Estudi i la Defensa de la Natura. És una entitat comarcal, per tant, té un àmbit de treball petit i des del 1980 està treballant en temes de medi ambient. Va començar, sobretot, per la protecció d'espais naturals, intentant que és promulguessin aquestes figures de protecció a la comarca i, a partir de l'any 2002, va derivar cap a una plataforma anomenada Salvem l'Empordà, en la qual el que es fa és intentar aturar el desgavell urbanístic que venia.

Com ahir es va estar comentant, l'Empordà és una zona amb una alta taxa de segona residència, amb la qual cosa hi havia un boom de construcció bastant elevat que podria anar en detriment dels valors naturals, patrimonials, etc.

L'Alt Empordà està situat ben bé al nord-est, amb una capital al centre de la plana que seria Figueres. Com podeu veure des d'aquí al Castell, l'Alt Empordà és una gran plana amb costa i amb l'entrada dels Pirineus, per tant, en un territori molt petit, estem parlant d'una gran variabilitat de paisatges. L'Empordà és una comarca

privilegiada, en aquest sentit, tenim molts paisatges diferents. Un 25% del territori de la comarca està protegit sota alguna figura de protecció natural: espais natural, paratges d'interès nacional; per tant, això denota aquest reconeixement.

També és un punt molt important en l'àmbit cultural i històric; tenim des de restes prehistòriques, a tota la zona del terra-prim, a restes de grecs i romans, com és la zona de l'Escala i Empúries, o a restes medievals. Tenim una gamma de patrimoni molt interessant. Però també, i ja entrant més en matèria d'infraestructures, tenim uns condicionats: un és que som una terra de pas, claríssimament. El pas de La Jonquera és un pas cap a Europa, cap a França. Això genera una sèrie de transports i de vehicles que no vénen directament del motor de la comarca, i llavors tenim un segon condicionant molt clar, i és que tenim costa. Aquesta costa condiona a que, durant dos mesos a l'any, aquests municipis estan multiplicant entre 5 i 10 la seva població. Amb això, a l'estiu, la població s'està disparant cosa que també condiona molt la planificació d'infraestructures i tot el que hi ha previst.

Ara intentaré fer una mica d'introducció a quines són les infraestructures que tenim, quines són les que s'estan preveient, i què és el que demanem nosaltres.

Ens centrarem amb l'àrea urbana de Figueres. Això és Figueres, el pintat en vermell és la línia actual de Ferrocarril, d'aquesta línia en vàrem estar parlant ahir vastament. Actualment, a Figueres hi ha una estació. A tot l'Alt Empordà només hi ha 3 municipis que tinguin més de 5.000 habitants i el més important és Figueres. És el centre i és capital de la comarca.

Centrant-nos en l'estació de Figueres. Com molt bé va comentar ahir en Ricard Riol, està situada en un centre poblacional. Si mirem el radi en el qual una persona caminant 15 minuts accedeix a l'estació, tindríem pràcticament el 80% de la població, per tant, és una situació bastant bona. És la 3a estació de regionals de Catalunya més utilitzada. Rodalies de Barcelona no compta, estem parlant de regionals. A davant tenim, Girona, capital de província, Tarragona, capital de província, Figueres, capital de comarca, i per darrera nostra, Lleida, que torna a ser capital de província. Per tant, és una de les més utilitzades en tot Catalunya. Estem parlant de 3.000 viatgers diaris, i si fem proporcionalment la seva utilització en base a la població que té la ciutat, seria la més utilitzada de Catalunya, ja que les capitals de província tenen una massa de població que no és comparable a aquesta d'aquí.

Actualment, en construcció, tenim la línia del TGV, que passa per la banda oest de Figueres, al municipi de Vilafant. Aquest projecte no és nou, fa molts anys que se n'està parlant, tot i que ara, tot just, n'estan fent la construcció; i seria la connexió Barcelona-Montpellier. En el projecte inicial no hi havia prevista estació de TGV a Figueres. Hi havia previst un lloc d'avançament de trens, anomenat PAE. Des de l'Ajuntament, en aquell moment, es voler que hi hagués una estació de TGV i es van presentar al·legacions en aquest sentit. Per escrit no hi ha res que digui que hi haurà estació de TGV. Posem en dubte que sigui possible una estació de TGV perquè es troba a 40 km de Girona, capital de província, on hi haurà estació de TGV, i a 50 km de Perpinyà, on també hi haurà estació de TGV. Llavors, com a molt, podem aspirar a que pari algun TGV, algun... però no havent estat escrit, ni previst, no es té clar.

Entrem en el projecte de variant. Des de Madrid es pensa en una variant per traslladar l'estació. Actualment en construcció tenim aquesta variant sud. La intenció d'aquesta variant sud la van proposar des de Madrid i, a més a més, han iniciat la construcció i la paguen des d'allà. La seva intenció és unir aquestes dues línies per tal de desviar trens de la línia convencional a la línia de TGV, que passin pel túnel del Portús i paguin peatge a la concessionària. Això és admès per tothom i d'aquí ve la pressa de la variant. Això deriva d'uns acords comercials que si no

s'hauria d'indemnitzar l'empresa del túnel, etc. A partir d'aquí hi ha una variant nord, i la supressió de l'estació actual. Això des de Fomento, sí que ho han dibuixat i aprovat, però no es té clar quina és la finalitat; si s'ha fet perquè l'Ajuntament ho va demanar en el seu moment... Nosaltres no ho veiem clar. La intenció: fer una estació intermodal aquí... però si hem dit que no paraven gairebé TGV, tampoc s'entén gairebé quin és l'objectiu de tot plegat.

Des de la Generalitat preveuen una nova variant est, per donar resposta als creixements industrials que s'han de donar en aquesta zona. Creixements que actualment no hi són; hi ha un petit polígon industrial que s'ha de desenvolupar.

Tot això seria el que hi ha previst per Figueres, el trasllat de l'estació de tren convencional, desviant-lo del centre poblacional, clarament. Nosaltres posem en dubte que hi hagi d'haver estació de TGV, tot i que aquí hi ha un debat molt llarg. I al final, doncs, queda una anella de 30 km ferroviària al voltant de Figueres, un panorama molt diferent del que hi ha ara.

Què demanem nosaltres? Que es mantingui l'estació al centre, i a més a més, que sigui soterrada. Actualment, un dels grans problemes de la ciutat, tal com valoren els ciutadans, és que hi ha passos a nivell, a nivell alçat, amb la qual cosa es para el trànsit a la ciutat cada vegada que passa un tren. Si aquest és el problema hi ha altres solucions, es pot soterrar, es pot semisoterrar... perquè no s'hagi d'aturar el trànsit.

S'hauria de replantejar el creixement industrial a l'est de la ciutat i llavors fer-hi arribar les infraestructures ferroviàries. Entenem que hauria de ser al revés del que hi ha ara. El creixement industrial s'hauria de posar en un lloc ben comunicat, no qualificar uns terrenys i llavors fer-hi arribar les infraestructures i la resta dels serveis necessaris.

L'única cosa que queda una mica diferent, i que ara comentaré, són els trens Avant. Estem parlant de que en la línia convencional, actualment hi passen trens, la línia TGV serà una connexió Barcelona-Montpellier, però per rendibilitzar-la, el que s'està fent és fer-hi circular trens comercials que fan més parades, aquests són els trens Avant. El que sí que està clar, és que Figueres seria inici i fi dels trens Avant amb la connexió amb Barcelona. Per a nosaltres, això no és cap impediment per mantenir l'estació al centre. Amb tot això, la variant sud que s'està construint serà bidireccional, i amb uns quants retocs a les entrades i sortides, si Figueres és principi i fi d'aquests trens Avant, tranquil·lament podrien entrar i sortir de l'estació-centre, si no haguessin de fer connexió més cap a Portbou o un altre lloc. Essent així, ens estalviàriem aquesta variant nord que, per cert, passa pel costat del Castell, i igualment tindriem tots els serveis que hi ha. A més a més, si algun dia parés algun TGV, es tracta d'una estació que no dóna un servei quotidià i qui vulgui el pot anar a buscar igualment, però al menys, amb això, no caldria treure aquesta estació que està donant servei i sabem que funciona.

Tot això, pel que fa al tema ferroviari... Si entrem en el tema viari: tenim connexions nord-sud, amb la N-II, la variant de la N-II i l'AP-7 que es de pagament. Això confirma que som una comarca de pas, tal com he comentat. També hi ha l'A-26 que dóna servei a les comarques de l'interior i unes carreteres que donen servei cap a la costa: les de Llançà, Roses i l'Escala. Finalment, una ronda interna de Figueres, que actualment està inacabada.

Això és el que tenim actualment construït, ara començarem amb el que està en projecte. En projecte hi ha una nova carretera de servei d'aquesta connexió nord-sud, seria la nova A2. Vindria desdoblada amb uns carrils 2+2, per tant, estariem parlant de 4 carrils. A més a més, la Generalitat ha elaborat un pla on preveu totes

les carreteres que s'han de fer. Actualment, aquest pla, es troba en exposició pública, i tracta de l'àrea urbana de Figueres exclusivament. En aquest pla es preveu que en aquesta mateixa carretera s'hi desplacin part de les ampliacions que han de venir de l'AP-7. Bé, no voldria confondre... es tracta d'una nova carretera nord-sud, de pas, és a dir, que hi serà. També preveu: unes connexions per la banda nord d'aquesta ronda, i llavors, amb el trasllat de l'estació a l'oest, proposen un allargament de la nova carretera per arribar-hi, ja que actualment a aquell sector no hi arriben infraestructures. Per tant, tot un seguit de carreteres cap a la nova estació, una d'elles tancaria la ronda urbana de Figueres prevista en el planejament per a la mobilitat de Figueres. S'ha previst aquest allargament amb un túnel per sota el castell per donar servei a la nova estació. També una nova avinguda o rambla per fer arribar a la nova estació. Una nova àrea de desenvolupament comercial i industrial al costat de la nova estació, tres viaductes per sobre l'autopista, TGV i tren, per donar connexió i una nova variant des de les comarques internes per donar accés a la nova estació.

La qüestió és que s'està preveient un desenvolupament d'infraestructures bastant important a la zona de Figueres. Gran part d'aquestes infraestructures vénen condicionades perquè són de pas, però gran part perquè es mou l'estació. Així doncs, aquest trasllat de l'estació implica tot aquest desenvolupament de carreteres per donar accés i servei a aquesta nova estació. El plànol que s'ha previst i que està en exposició pública és aquest (mostra document en pantalla), impressiona de tantes noves carreteres.

Ara em centraré en explicar el trasllat de l'estació de tren. En aquest tema i ha hagut molta oposició ciutadana. Es demana que l'estació es mantingui al centre, que se soterrí, cosa que s'ha reclamat durant molts anys a Figueres. Amb aquest moviment d'oposició i va haver una recollida de signatures de figuerencs, és a dir, gent del municipi amb dret a vot, demanant una consulta popular sobre aquest tema. Sembla que 6.000 signatures, en una ciutat de 40.000 persones no és excessiu, però es tracta de 6.000 persones amb dret a vot. Per donar unes dades, el grup polític que actualment ocupa l'alcaldia, va guanyar amb 4.500 vots, el segon grup, que és al govern, va tenir 3.000 vots; en aquest cas hi ha 6.000 signatures de ciutadans amb dret a vot que han demanat una consulta popular sobre el tema. De moment, no s'ha fet aquesta consulta popular. L'Ajuntament, en el seu moment, va aprovar una moció al Ple donant suport a l'idea de que Figueres mantingués l'estació i que hi hagués una nova estació, per tant, dues estacions; però en les últimes declaracions de l'Ajuntament sembla que reafirmen el trasllat d'aquesta estació.

Mentre tant, i alhora, s'ha començat el procés del Pla de mobilitat urbana de Figueres. L'Ajuntament ha obert un procés de participació ciutadana, val a dir que aquests plans són de redacció obligatòria per a les capitals de comarca. Però en aquest cas, sí que hi ha participació ciutadana i sí que ens inviten a parlar. Mentre tant, en els diaris sembla que les decisions importants ja estan preses.

Així mateix, també se'ns dóna veu, se'ns invita a aquestes jornades Figueres Conference i a parlar de mobilitat sostenible. És clar, evidentment, no podem deixar passar l'ocasió per explicar el tema de l'estació.

Què entenem nosaltres per mobilitat sostenible? Entenem que primer ha de començar per una bona ordenació del territori i una planificació urbanística. Entenem que amb el trasllat de l'estació i totes les carreteres que hi ha previstes, com heu vist, per donar servei a aquesta estació, no es comença bé; és un punt de partida dolent. Ahir va quedar àmpliament demostrat que si s'estimulava l'ús del cotxe privat, evidentment, s'usava el cotxe privat, i amb la planificació que s'està fent, sembla que es doni per fet que a la nova estació s'hi anirà amb cotxe.

Aquesta ordenació ha de facilitar l'accés al ciutadà al transport públic, prioritzant vianant i bicicleta, evitant la concentració d'activitats comercials, de serveis i d'oci a les afores de Figueres, a les entrades de Figueres. Això es podria barrejar amb una mixtura de residencials, d'usos comercials o més d'oci per evitar aquesta mobilitat. No ens inventem res, això tots ho coneixeu.

S'ha de seguir per una gestió de la demanda. Aquí continuem amb aquesta política de construcció de noves infraestructures enlloc de parlar de mobilitat. Són coses diferents, i entenem que la solució a la mobilitat no són totes aquestes infraestructures previstes. Hi ha maneres d'incentivar el transport de mercaderies per ferrocarril, de desincentivar el cotxe, més transport públic, amb més freqüència i preus més competitius.

Un segon punt molt important és la participació ciutadana. Hi ha habitants que viuen dia a dia els impediments d'accessibilitat... és això el que s'ha de resoldre, aquests problemes. Aquests plans de mobilitat han de recollir i solucionar les necessitats reals.

Un cop fet això entrariem en una escala de detalls, que també és important, tot i que va per darrera de les altres. Això vol dir que, un cop definida una planificació, s'ha d'anar al detall, millorar l'espai per al vianant, carrils bici, espais per a bicicleta, autobusos menys contaminants –molt interessant el tema dels autobusos elèctrics d'ahir–, sistemes de pacificació del trànsit. No entenem que tot això sigui menys important, des de la nostra entitat hi ha gent treballant molt per potenciar la bicicleta i pels carrils bici a Figueres i entorns; també la pacificació del trànsit a Figueres no és un tema menor, però sí que creiem que tots aquests assumptes van després i han d'anar acompanyats de tota la resta. I bé, això seria tot...

RICHARD ELELMAN, regidor de l'Ajuntament de Figueres

(idioma original: català | transcripció directa)

Moltes gràcies Montse. Tinc ara el plaer de presentar a Mauro Palombrini que és un expert en vehicles elèctrics en la regió de la Toscana i que ha estat últimament treballant amb el govern de la Toscana. Em sembla que al mateix temps en Fabio Rogilliani també serà aquí, o potser després, no ho sé, com vulguin... és el president de la Comissió de salut de la Toscana, és a dir, és la Marina Geli però sense la seva expressió permanent a la cara.

MAURO PALOMBARINI, expert en vehicles elèctrics de la Toscana

(idioma original: italià | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

Avui més que en el passat la tracció elèctrica, tan pública com privada, creiem que és la nostra solució als problemes de mobilitat sostenible. Això durarà molts anys encara probablement. Hi haurà nous dipòsits d'energia, bateries noves, etc. Però diguem que l'estructura del vehicle elèctric serà la mateixa perquè, el vehicle elèctric, és un mitjà molt més eficient que els mitjans que circulen actualment pels carrers. Creiem que el vehicle elèctric s'ha d'introduir de totes maneres i no pretén reemplaçar altres mitjans de transport com la bicicleta, el tren, l'autobús, cadascú d'ells té una tasca específica, excel·lent per la seva finalitat. Aquests mitjans s'han de lliurar a l'administració pública amb una doble finalitat: en primer lloc, donar exemple, i després, contribuir a la difusió en forma de lloguer, o gratuït, per donar un incentiu a les administracions. Els beneficis seran de caire ambiental i de cartera perquè els mitjans elèctrics, segons un estudi, són quatre vegades més eficients

que els motors de combustió. Això representa beneficis per al medi ambient i econòmics.

A començament dels 90, van sortir alguns models al mercat, amb resultats que podem dir modestos, per tal que el vehicle elèctric esdevingués un mitjà definitiu de transport. Alguns models continuen circulant i es produeixen encara. Després vam veure uns prototips, al començament dels 90, força interessants, de diverses marques: General motors, BMW, Volvo, etc. Alguns es van produir, però a les mateixes empreses probablement no van creure fins al final en aquests projectes i, potser per raons polítiques.

Alguns estudis, per exemple el d'Irlanda, mostren l'estalvi en el cost d'un mitjà elèctric comparat amb el del petroli. El cost inicial de compra potser és més elevat, en un vehicle elèctric, però el cost d'utilització és molt més baix. Per tant, hi ha benefici immediat utilitzant el mitjà elèctric.

Aquesta tecnologia predomina respecte els motors de combustió quant a eficiència, la qual és 3 vegades superior a la dels motors de benzina, i té una característica important. La funció de recuperació d'energia quan el vehicle desaccelera, és a dir, quan frena o baixa una baixada, el vehicle recupera energia i aquesta tecnologia només és possible amb un vehicle de tracció elèctrica. Aquesta energia que s'emmagatzema a les bateries es reutilitza per alimentar el mitjà, per tant, l'eficiència és molt superior. Aquest és un aspecte bàsic i exclusiu dels vehicles elèctrics.

En altres tecnologies, fins i tot les híbrides, que actualment s'estan proposant, no hi ha la possibilitat de recuperar l'energia si no és directament a través d'un motor de tracció. Aquesta comparació serveix per veure l'eficiència del vehicle des del pou a les rodes. Diguem des del pou perquè la comparació es fa a partir del petroli, però en el cas d'un vehicle elèctric és essencial que surti de fonts renovables. A d'alt veieu que per obtenir 60 kWh és necessari obtenir 79 kW d'energia primària, que degut a algunes pèrdues fan que arribi als 60 kW, el qual és un resultat extraordinari, de totes maneres, sobretot si es compara amb la producció d'un vehicle amb fuel, i té una capacitat molt semblant a la dels vehicles de combustió interna alimentats per petroli. Aquí veieu que per produir la mateixa energia a les rodes necessitem una energia molt superior a l'energia necessària per al vehicle elèctric.

Aquest és un altre diagrama, on es mostra l'eficiència del vehicle, també en aquest cas, des del pou a les rodes, comparat amb altres tecnologies. S'analitzen totes, gas natural, hidrogen, diesel, gasolina, híbrid. Respecte a tots els altres vehicles, estem en una mitjana de 3 o 4 vegades major eficiència.

Altres solucions. Jo crec que no són prou interessants. Com els híbrids, pels cotxes, perquè, en tot cas, podem arribar al 40-45% d'eficiència, mentre que amb el vehicle elèctric, d'entrada té el doble d'eficiència. Per tant, no té sentit trobar solucions alternatives quan ja tenim la tecnologia per moure un vehicle tan eficient. Per nosaltres només és una manera de confondre les idees i ajornar la introducció de vehicles de bateria.

La cosa canvia pels camions mitjans o pesats. Perquè actualment, degut a la poca energia disponible amb bateries, no hi ha alternativa a l'híbrid. L'híbrid que es fa en tracció elèctrica, bateria i una generador auxiliar per recarregar quan la potència de les bateries baixa del 70%, per coherència amb el sistema en què creiem, el generador no pot, i no ha de ser, un commutador de combustió interna, si no tornàrem a l'antiga tecnologia, encara que el cubitatge sigui reduït.

Hi ha solucions disponibles molt més eficients i molt menys contaminants. Creiem que el govern central i local tindran una tasca molt feixuga per adoptar les solucions adequades. Hi ha exemples diversos per tot arreu a Europa i més enllà. Es va fundar un grup interessant a Israel, amb cooperació de Dinamarca, i Portugal més tard. Aquest projecte és una iniciativa molt interessant, perquè s'ocupa també d'infraestructura, és a dir, dels punts de recàrrega. Proposa molts distribuïdors d'energia en dos modalitats: la primera forma és una recàrrega tradicional elèctrica del vehicle, la segona, és la substitució del pack de bateria per a viatges més llargs. És molt important saber que la compra del vehicle no inclou el cost de les bateries, que és gran en els vehicles elèctrics. Es paga una tarifa energètica que inclou el lloguer, no a partir dels kW, sinó dels quilòmetres recorreguts.

L'anglès Gordon Brown, com sabeu, ha promogut el tancament al tràfic i el canvi dels mitjans de combustió per altres iniciatives; està promovent el món dels vehicles elèctrics.

El ministre Sebastian també ha fet un anunci interessant, ha dit que abans del 2014 vol promoure la compra d'un milió de vehicles elèctrics a Espanya. Més allà de les xifres, que són importants entre altres coses perquè ara el mercat elèctric no té aquesta potencialitat, però n'hi ha prou amb la voluntat perquè, si volem, d'aquí al 2014, podem produir aquests vehicles. És un projecte interessant perquè aquí es planteja el problema, no solament de la difusió del mitjà, si no també de la infraestructura. Està clar que per ser acceptats, aquests mitjans necessiten un sistema coordinat, pàrkings reservats, punts de recàrrega, etc. Ja ho veurem amb detall.

A les ciutats, el vehicle elèctric consumeix menys energia de la que habitualment gastem amb els mitjans tradicionals. Fa molt menys soroll, potser massa poc i tot. tenen emissions locals molt baixes que poden arribar a 0, si l'energia es produeix amb sistemes renovables. Nosaltres tenim com a objectiu la utilització de les energies renovables per a aquests vehicles.

Cal afegir que escalfen molt poc. Tothom coneix el problema dels cotxes, sobretot a l'estiu, que després d'un viatge molt llarg, escalfen moltíssim les nostres ciutats, que esdevenen un forn i contribueixen a l'escalfament global del planeta. Aquests cotxes són molt més senzills de conduir perquè no tenen velocitats i són molt més fàcils d'utilitzar per persones que tenen invalideses. Així mateix, permeten estalviar molts de diners. L'únic problema és l'energia disponible. No és un problema sense solució, ara comptem amb la tecnologia disponible per respondre a les nostres exigències, només cal voler-ho fer.

S'ha demostrat amb molts estudis que la majoria dels transports, el 90% aproximadament, estan per sota dels 100 km d'autonomia, objectiu que un mitjà elèctric pot assolir fàcilment. Tot així no n'hi ha prou per eliminar la necessitat d'autonomia dels mitjans. Per tenir aquesta tranquil·litat, han de poder arribar a destí i tornar sense por de quedar-se a mig camí. Aquesta és una tasca important que s'ha de treballar. Ara no hi ha solucions que tinguin l'energia específica de la benzina en kWh, però hi ha alternatives molt viables que, combinades amb l'eficiència i lleugeresa dels vehicles, pneumàtics de baixa resistència, etc., ens apropem molt a aquestes prestacions. Quant a les bateries, ahir també se'n va parlar, es van fer preguntes al respecte. Jo volia afegir, a tall d'informació, que hi ha més paràmetres importants, a més de l'autonomia, són: el cost, l'ús de materials respectuosos amb el medi ambient, la seguretat, la fiabilitat, la possibilitat de recarregar en temps curts i la demanda de potència per trajectes breus i el cicle de vida.

Les bateries modernes són reciclables al 95%, i la seva eliminació, o tractament, ha de ser organitzat per empreses especialitzades i no representen un perill per al medi ambient. La durada de bateries de liti pot variar segons la tecnologia de la bateria i de la profunditat de descàrrega; què significa doncs que si una bateria es descarrega al 80% de la seva capacitat té uns 2.000 cicles de vida útil, si la descarrega al 70% en tindrà 2.500, al 50% 3.500... és a dir, la vida de la bateria puja molt. En km què significa, doncs que si l'autonomia del vehicle es de 100 km, 100 km per 2.000 cicles fa 200.000 km de vida útil de la bateria, i aquest és l'indicador que diu que la bateria, abans de 200.000 km no s'ha de canviar. És molt probable que es canviï el cotxe abans que la bateria. Aquest és un paràmetre molt important perquè el cost dels acumuladors representa una part significativa dels vehicles elèctrics.

Hi ha pocs avenços en recerca i desenvolupament per recàrrega ràpida (5 minuts). Quina és la classe de bateria més adequada? Qui estigui interessat en aquest tema pot buscar solucions a Internet, n'hi ha diverses, no n'hi ha una només. N'hi ha algunes que són excel·lents candidates a substituir les bateries actuals.

Nosaltres creiem, i el sistema també ho ha detectat, que les bateries de liti eren el producte adequat per retardar la introducció dels vehicles elèctrics en el mercat, degut als interessos de les empreses petrolíferes, i crec que això ens ha fet perdre el tren també per introduir aquests vehicles. Intentem no perdre aquest tren també.

El mercat, a Internet, proposa vehicles que potser no són els més adequats per a la seva confirmació definitiva. Alguns vehicles tenen una autonomia limitada, suficient només per a usos urbans; 64 quilòmetres en un itinerari mixt d'anada i tornada són pocs. Hi ha prototips que són per a salons d'exposició i tenen preus de VIP: 295.000 euros, per exemple. Hi ha uns excel·lents prototips que es carreguen en només 32 hores. És una quantitat d'energia important, però si es carrega a casa, per exemple, a EUA utilitzen 110 W en 32 hores, per 6-7 hores necessita el doble de tensió: 220 W i un amperatge superior. També hi ha bateries en circulació amb un efecte de memòria, o que afecten al medi ambient. A qui li poden agradar aquests vehicles? Hi ha propostes, que no crec que s'hagin de nomenar solucions, que no són correctes. No serveixen perquè s'afirmi el vehicle elèctric com a mitjà de transport, són simplement un malbaratament de diners, temps i energia. És una contradicció convertir vehicles o cotxes esportius en elèctrics, perquè l'energia en les bateries sempre és limitada.

El projecte de la regió de la Toscana es basa en que si volem que els vehicles elèctrics entrin al mercat, no cal anar a Mart. Qualsevol en aquesta sala, i qualsevol que tingui sentit comú, sap què ha de fer. És important prendre decisions junts, està d'acord en això, per millorar el nostre futur. Hem de tenir valentia, coratge. Hem formulat un pla per a la distribució de vehicles elèctrics a la Toscana que és molt interessant i consta de dues bases:

La primera, amb la Sanitat Toscana, la Conselleria de Salut ha pres una decisió important d'estalvi energètic i de cura al medi ambient. Els vehicles de la Conselleria de Salut es mouran amb electricitat pels desplaçaments a la ciutat i amb gas natural GPL, pels trajectes extraurbans.

En la segona fase, difondrem els vehicles elèctrics per tota la regió. Ara tenim el 100% d'adhesió dels municipis que s'han informat de la nostra iniciativa i l'han acollit amb entusiasme. El projecte contempla que els vehicles elèctrics es donin en règim de lloguer a les administracions amb infraestructures necessàries com ara: punts de recàrrega, lliure accés a la zona de trànsit limitat, aparcaments reservats, coberts amb sostres solars... incentius com el car sharing.

La nostra empresa s'ocuparà de les fases posteriors a la introducció del projecte, és força simple com a formulació, i es pot ampliar arreu si es considera una bona solució. Estem disponibles per a qualsevol informació i aclariment.

Ara passo la paraula a Fabio Rogiolanni, president de la Comissió de Salut de la comunitat autònoma Toscana, que us parlarà amb detall d'aquest projecte.

FABIO ROGIOLANNI, president de la Comissió de Salut de la Toscana
(idioma original: italià | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

Gràcies. Mauro Palombarini ho ha dit tot i jo ja no tinc prou matèria per seguir parlant... tot i així, he descobert el motiu pel qual he vingut, per conèixer en Richard Eelman, que és una persona amb el vici de somniar; i trobar-ne un altre a Europa és prou important. Tanmateix, ja sé que hi ha un problema, amb els somnis i prou no podem convèncer a ningú, ni tan sols amb amenaces, per tant, quant als canvis climàtics, objectivament, al nostre poble no li importa gens. L'únic interès que podem despertar a la nostra població són alguns elements de por, molt objectius, per desgràcia.

Però hem de convertir l'energia renovable en alguna cosa que interessi, que sigui convenient des del punt de vista econòmic. Hem de demostrar que la fase de l'economia ecològica, del Sol, del vent, de l'aigua, és molt més convenient, interessant, no només perquè ens dóna una altra oportunitat de vida en el planeta com a humanitat, si no perquè ens dóna una altra oportunitat d'economia a nivell internacional. Mai com ara, en aquests dies, veiem amb claredat meridiana el desastre d'una economia falsa, de paper o virtual, està produint a nivell internacional. Les propostes d'energia renovable i de desplaçaments, de transport i mobilitat renovable són les úniques oportunitats que tenim.

Amb la nostra capacitat de treballar amb les mans, la capacitat d'inventar i la capacitat d'espavilar-nos que són característiques nostres, hem treballat, jo personalment amb l'anterior govern italià, per la realització del compte energètic, que és l'eina bàsica financera amb la qual esdevé absolutament barat posar energia fotovoltaica, eòlica, renovable... i per tant, estalviar energia que està a la base de tot plegat. Fent de manera que resulti més barat, avui podem proposar els vehicles elèctrics com un canvi que resulta econòmic, a cadascú de nosaltres, a la col·lectivitat, tot reforçant l'autonomia de cadascú i de les col·lectivitats locals. El model energètic de transport que nosaltres proposem no està fet solament de grans infraestructures, és a dir, no solament les artèries. Sabem que el model energètic en què pensem està fet, sobretot, de connexions amb forma de rusc, allà on les abelles, en les diverses celes, s'intercanvien energia. Aquesta solidaritat fa que el rusc esdevingui una estructura extremament forta. Això es ben diferent d'un sistema centralitzat amb centrals nuclears, fins i tot el dia que esdevinguessin segures, convenients i boniques –tot això està lluny d'arribar–.

L'actuació d'un país estranger que bombardegés 4 o 5 centrals nuclears deixaria el país absolutament a les fosques. L'energia renovable faria, en canvi, que el mateix país fos invencible. El mateix passa amb els sistemes de transport. Per descomptat, no crec que les energies es puguin generar només, avui en dia, amb les renovables, però es podrà fer tota l'energia que necessita el planeta amb elles; i jo he escrit un parell de llibres, on he demostrat que aquesta possibilitat és real. Creiem que abans del 2050, amb els coneixements actuals que tenim, el planeta es podrà moure, exclusivament amb energia renovable. Les energies renovables, avui, no es poden utilitzar per sí soles, es necessiten altres eines, i això passa també amb el transport. És evident que ens calen trens ràpids, que necessitem grans

infraestructures. Jo us aconsello que treballem a fons perquè quedi clar que si passa l'alta velocitat us deixi una estació, si no, només pagareu el preu i no tindreu cap benefici, perquè en el futur aquesta qüestió serà més important i bàsica. No és difícil imaginar un futur de crisi total del transport aeri atès a les pujades tan ràpides dels costos.

Aquestes coses, qualsevol administració ha de començar a contemplar-les i a calcular-les. També és evident que sense la infraestructura local, sense el tren, que serveix totes les estacions i que no fa com diguem a la Toscana, evita les estacions... nosaltres necessitem que es mantingui viva aquesta interconnexió, si no passarà el que ha passat a Itàlia, nosaltres ens desplaçem amb una hora i mitja de Roma a Florència, però després, per anar a 30 km de Florència necessitem una hora i mitja més. És a dir, que la situació esdevé ridícula, ja que la majoria del país no viu a les àrees metropolitanes, si no que en viu fora.

Actualment, estem construint un sistema de transport que només serveix a les àrees metropolitanes, escurça l'espai entre aquestes àrees, però de forma paradoxal, alenteix la velocitat de qui no viu en elles.

Això què te a veure amb Figueres? Bé, esteu parlant d'això i volia dir que aquest debat també està molt encès a les nostres ciutats i en aquest sentit, opino que entre qui s'estima el medi ambient, i aquí hi ha molta gent em sembla, hem de trobar bones solucions. Solucions correctes perquè hem de tenir en compte que el problema no es resol amb una bona solució només, en necessitem moltes, i encara que en un moment donat hi hagi la més correcta, hem de tenir la intel·ligència de saber que, un sistema global, és necessari. En el cas ferroviari, hem de pensar que les petites estacions no tenen trens i no es connecten, esdevenen petites estacions fantasma, i per tant, ja no és suficient mantenir una estació, sinó que hem de procurar que en aquesta estació s'hi aturin els trens.

En aquests anys, m'he dedicat a moltes propostes. La primera és fer que les energies renovables siguin més barates, fent, per exemple, que a tots els aparcaments de qualsevol lloc del planeta, es posin cobertes que produeixin energia, amb l'esperança de que per incentivar l'ús d'un mitjà elèctric, durant tot un període, es pugui oferir als ciutadans que estacionin a sota d'aquestes cobertes l'energia gratis per poder-se moure. Crec que una implantació d'aquest tipus ja seria important per apuntar al canvi que nosaltres volem.

La segona proposta, des de fa uns anys treballo en un programa. Ja és possible modificar l'alimentació dels camions dièsel mitjançant el metà líquid, el criometà, que es pot utilitzar en els busos i camions dièsel augmentant de forma molt important la seva autonomia i reduint de forma important la contaminació.

Vaig trobat extraordinària la proposta d'ahir de Comissions Obreres, la del bus que té el camí reservat. Jo allà hi veig el camió, el camió amb el carril reservat que només circula per aquell carril, un carril únic, amb velocitat baixa, que no provoca accidents, que dona seguretat en els lliuraments, que garanteix la vida dels transportistes i també dels conductors de cotxe. Hem de pensar també en les autopistes, perquè la solució marítima o la solució ferroviària, fins i tot si ho fem de la manera més eficient i coherent, preveiem que no podrà cobrir ni tan sols la pujada del transport de mercaderies, encara que avui en dia és dubtós que hi hagi aquestes pujades perquè l'increment del preu petroli ja ha provocat una caiguda del transport del 3%. És la primera vegada que hi ha una inversió en aquest sentit.

La regió de la Toscana, per això, ha produït fa poc un pla energètic regional que planteja tot l'aspecte energètic. No volem ni energia nuclear, ni provinent de carbó o petroli. Apostem per assolir el 50% de la nostra energia per fonts renovables

abans del 2020 i, per tot això, apliquem lleis aprovades el juliol de 2008, són molt recents. A l'hora intentem coordinar els diversos plans regionals per assolir aquest objectiu. Els transports representen el 50% de l'energia que consumim, i amb quanta estupidesa! Penseu què significa desplaçar un ésser humà, que fins i tot, quan és gras com jo, pesa poc més de 100 kg, en un mitjà que pesa més d'una tona. Som subscriptors de la Shell, BP i finançadors d'aquesta gent i ho fem amb una extraordinària consciència. Estem feliços de fer-ho. Som útils idiotes d'un sistema que ens està traient energia i diners. Amb el pla sanitari regional hem decidit començar a comptar perquè la salut és un bé per a tothom. Pocs sabem, però, quant ens costa el medi ambient pel que fa a la salut. Jo, que sóc un comptable i no un doctor, he estudiat tot això. Al pla sanitari de la Toscana, gastem cada any 7.000 milions d'euros en el pressupost sanitari, per una població de menys de 4 milions d'habitants. És a dir, més de 1.200 milions els gastem per assumptes medi ambientals. El medi ambient depèn de les necessitats de l'estil de vida.

A banda d'allò que ja sabeu, viure a les ciutats molt contaminades, la pols hostil, canvis climàtics, imagineu també tot el que representa la sinistralitat pel trànsit; quants accidents provoca un sistema de transport que té un cost en vides i invalideses terrible. Penseu que abans hi havia la invalidesa per poliomelitis, catàstrofe, desgràcia o grans epidèmies que hem derrotat. Avui, molta gent minusvàlida és jove i tenen aquesta inamovibilitat per a tota la vida. Són els joves que es queden destrossats, sobretot en moto, o en cotxe, i que tenen una perspectiva d'invalidesa de per vida. És realment una societat molt curiosa aquesta.

Nosaltres, com a Conselleria de Sanitat, he decidit adoptar el nostre rol. Tot el pla sanitari l'he escrit jo, parcialment, però hi he treballat molt a fons. Aquest pla analitza tot el que podem fer, una d'aquestes coses, i arribo a la peça clau de la qüestió, és veure com es mou el sistema sanitari. El sistema sanitari ha d'estalviar energia. Cada hospital haurà de produir la seva pròpia energia; amb turbogas, o altres alternatives, com bioenergies, si hi ha biomassa. Cada superfície útil s'ha transformar en fotovoltaica. Hauran de canviar l'estructura interna i externa, buscant un estalvi energètic molt elevat i també una reducció del soroll, per tal que es pugui dormir millor... Aquest matí m'ha despertat una persona que feia un treball de neteja del jardí, si tingués doble vidre hagués pogut dormir, per en fi... Més enllà de l'acudit, es poden millorar les condicions de vida a dins dels edificis.

En el camp de la sanitat ho volem fer. Com? Concretament, la sanitat de la Toscana té 3.000 vehicles. Si mirem quant contaminen ens hauríem d'avergonyir. Hem decidit provar la vergonya i hem vist que el 90% d'aquest vehicles fan desplaçaments urbans. És a dir, que fan una quantitat de quilòmetres cada dia en un espai molt limitat i que, per tant, podem convertir-los en vehicles elèctrics. La majoria, no els vehicles d'emergències, ni les ambulàncies, ara us explicaré... però és un canvi realitzable. Hem fet comptes i hem vist que, fins i tot, hi guanyem, el que ha dit Mauro Palombarini, és absolutament cert. Ahir volia interrompre la venedora d'autobusos que ens donava elements negatius, però bé, és una persona molt honesta intel·lectualment tot i que ens parlava d'elements menys importants. En canvi el que ha dit Mauro, és importantíssim. Hem fet comptes i estalviem moltíssims diners. Només amb el primer canvi, dels 700 primer vehicles estalviem 580.000 euros anuals. Aquest és l'estalvi que farem. Els primer milions d'euros que hem fet en l'estalvi energètic, produiran un estalvi anual d'un milió d'euros. Tot això pagant les inversions i les amortitzacions. Llogarem els primers 100 vehicles elèctrics; per què llogar-los? Perquè ens ensenya a utilitzar el vehicle elèctric de manera diferent. Si ara som idiotes desplaçant-nos amb mitjans que pesen 4 tones per dur gent de 100 kg com jo, o gent que pesa la meitat com vosaltres, alguns, no tots... és genial que cada família tingui dos cotxes. Un d'aquests cotxes és mou molt poc, té un cost increïble per donar-nos una utilitat marginal. Sabem que el

segon cotxe, en els països occidentals, pot ser tranquil·lament substituït per un cotxe de lloguer, que pots agafar amb la facilitat de l'experiència del bicing de Barcelona, o una facilitat semblant.

Podem modificar el paradigma d'una societat, que vol esdevenir la societat del futur. Ens trobem al final de totes les matèries primeres, des de l'acer per fer els cotxes, el petroli té 40 o 50 anys per acabar-se amb aquest ritme de consum. Xina potser en donarà un cop de mà per accelerar-ne el ritme. Entrem en una fase en què vendrem quilòmetres i no cotxes. Ja està arribant, la crisi fa que la demanda sigui diferent per part del públic. A partir d'ara, hem de pensar doncs, en l'ús que es fa dels cotxes, per exemple, no en la propietat de les coses. Penseu en el desastre de les hipoteques. Perdoneu si parlo d'aquestes coses. A nivell mundial, hem arribat al punt que, no solament volem la propietat de la casa, si no també de la terra sobre la qual es construeix, i tots els països occidentals que han generat aquest desastre estan travessant una crisi terrible. Per exemple a Suïssa, que és molt difícil tenir la propietat dels terrenys, té molts menys problemes financers que la resta del planeta, actualment. Encara que sigui el centre bancari que és.

És a dir, l'assumpte, és que el cotxe elèctric també pot esdevenir un nou paradigma. I la sanitat amb aquests 3.000 vehicles elèctrics, esdevé una orientació, una indicació per a tots els ciutadans. A més a més, agafarem uns cotxes amb espais dedicats a publicitat, per fer comunicació social. Tot això representa un canvi radical d'estil de vida. Hi creiem molt. Fins a tal punt, que del nostre regidor, o ministre de sanitat, com dieu aquí, m'ha vingut l'encàrrec de passar a la primera fase d'aquest projecte. Desitgem que neixi així un sector elèctric capaç de recollir el repte. A Itàlia ja hi ha algunes empreses i d'altres s'estan introduint en el mercat. Esperem cotxes millor, més eficients i, si pot ser, també més bonics perquè, realment, els fan lletjos, cosa increïble, no entenc per què no el poden fer bonic... bé, considerem que ja amb la tecnologia actual podem desenvolupar els projectes.

Amb el consens del ministre de Medi Ambient hem parlat amb els municipis de la Toscana i tots estan d'acord amb aquesta operació, és a dir, no malbaratam recursos públics, perquè l'era de les renovables, és l'era en què s'estalvien recursos financers. És una era en què potser no puja el PIB però pot créixer la riquesa individual. Aquesta és la paradoxa d'aquest moment, que tanmateix representa una oportunitat extraordinària.

La idea bàsica, en definitiva, és que per fi, la sanitat, no sigui solament la que recull les destrosses d'una societat insostenible, la que cura les nafres d'una societat insostenible –això ho haurà de seguir fent–, si no que també prengui la iniciativa per fer tal com feien els emperadors xinesos amb els metges, als qui pagaven no solament quan estaven malalts si no quan no els deixaven emmalaltir.

Gràcies.

<<< torn de preguntes >>>

RICHARD ELELMAN, regidor de l'Ajuntament de Figueres

(idioma original: anglès | transcripció a partir de la traducció simultània al català)

Bé, m'agradaria concloure aquesta conferència, vull agrair-vos a tots la vostra presència i la vostra participació, ja fos passiva o activa. Voldria fer un parell de comentaris finals.

Vaig entrar en el govern local fa un any, vaig començar parlant amb els funcionaris i els experts que han de posar a la pràctica tot el que volem fer realitat. La primera

cosa que em vaig adonar és que un polític no sap res, hem d'escoltar als ciutadans, hem d'escoltar als experts, un polític ha de ser l'intermediari entre aquestes dues parts.

Un polític que només pensa en les pròximes eleccions, aquí a Figueres es fan cada quatre anys, a Alemanya em van dir que era una vegada cada cinc o vuit anys; bé, sigui quin sigui el marc temporal, si un polític només pensa en les pròximes eleccions mai podrà establir una política coherent i ecològica, és impossible, necessitem temps i paciència. El que ha de fer un polític és crear consens i la única manera de fer-ho, la qual cosa assegura una aplicació total d'una política ecològica, és aprendre a escoltar, aprendre a explicar molt clarament les coses, com ja heu dit alguns de vosaltres aquí. Si no hi ha consens, hem d'intentar aconseguir una altra via per aconseguir el mateix objectiu, perquè sense el consens un cop cada quatre anys es començarà de zero quan el pròxim polític pugi al govern i continuï amb les seves pròpies idees; estic parlant en àmbit municipal, regional, nacional i internacional. No ens podem permetre el luxe de dictar coses a la gent ni obligar a fer coses. La gent ha d'estar plenament informada dels debats que s'estan duent a terme, siguin els que siguin, i també hem d'escoltar als professionals, que són els qui han d'aplicar totes aquelles coses. Si hi ha un consens entre totes aquestes parts, us garanteixo que un període de 15 o 20 anys, no solament aquí a Figueres, sinó també a l'àmbit nacional i internacional, podrem dir veritablement que si no hem aconseguit una situació utòpica i meravellosa, com a mínim podrem dir que anem molt ben encaminats.

Ahir vaig dir que Figueres és com qui té un problema d'alcoholisme, que la primera cosa que ha de fer com a ciutat és reconèixer que té un problema. Aquest govern reconeix que la ciutat té un problema, aquest regidor de Medi Ambient reconeix que tenim moltes coses per fer i que no s'ha fet res, sóc el primer que accepto aquesta responsabilitat després d'haver estat un any al govern. Nosaltres estem començant, però no n'hi ha prou. Per a algú que ha entrat tan recentment a la política com jo, és sorprenent veure com és de lent el procés, i això encara em convenç més de que jo no tinc el dret d'imposar les meves idees, però tinc el dret d'intentar convèncer, tinc l'obligació de crear aquest consens, de manera que no solament jo mateix, sinó també el meu successor, i el successor del meu successor, seran capaços d'aplicar una política totalment coherent i ecològica que ens doni una forma sostenible de transport, no únicament en aquest país, sinó també a l'àmbit internacional.

L'ajut que necessitem com a ciutat és el mateix que necessiten altres ciutats. Necessitem cooperació, necessitem gent que ens escolti i que ens pugui explicar coses. Això és el que ha significat aquesta conferència per a mi, com a persona encarregada dels temes mediambientals aquí a Figueres. És la possibilitat de poder escoltar la gent amb experiència, d'escoltar gent que vol moure's en la mateixa direcció, gent amb molts punts de vista diferents, que a vegades fins i tot entren en conflicte entre ells, però tenim l'obligació d'escoltar-los tots d'una manera civilitzada i constructiva per poder trobar aquest consens, per poder treballar conjuntament, ja no ens podem permetre més de no fer-ho.

Una de les primeres coses que vaig fer va ser crear la Xarxa mediambiental de l'àrea urbana de Figueres. Aquí tenim a alguns representants dels pobles d'aquesta àrea urbana de Figueres, que formen part d'aquesta xarxa. Aquesta xarxa és essencial perquè hem de treballar conjuntament. Voldria aprofitar per dir que aquesta xarxa s'hauria d'ampliar per incloure totes les ciutats que estan presents aquí avui. Volem treballar amb tothom, volem mantenir el contacte amb tothom, no volem que això es converteixi en un esdeveniment que tingui lloc un cop a l'any, ni que diguem totes aquestes paraules tan boniques i que després marxem i continuem cometent els mateixos errors any rere any. Jo espero de debò que la ciutat de Figueres apliqui moltes de les coses positives que hem escoltat i alhora

espero que, en un futur, les ciutats de Midden Defland, de Gdansk, de la zona de la Toscana, de Leicester, no solament siguin amigues de la ciutat de Figueres, sinó que puguem treballar de manera pràctica, formant grups de treball, anant a la Comissió Europea plegats per trobar fons per poder aplicar les polítiques que els ciutadans ens estan demanant i que tantes vegades no podem oferir-los-les, ja sigui a causa d'ineficiència o falta de fons.

Moltíssimes gràcies per estar aquí, ha sigut una experiència meravellosa i estic molt feliç que hagueu pogut estar aquí. Finalment també m'agradaria donar les gràcies a les dues persones que s'han encarregat de tota l'organització d'aquesta conferència, en Jordi Sánchez que és el meu expert administratiu, i en Xavier Turró que és el cap expert en temes de medi ambient. Moltíssimes gràcies a tothom.

Finalment, abans que es desconnectin, també voldria donar les gràcies al tècnic de so i als traductors simultanis que ens han estat escoltant, esperem no haver-los avorrit. Moltes gràcies.