

# **Infraestructures i model de mobilitat impactes de la Covid-19 i propostes de reconstrucció**

Barcelona, a 10 de juny de 2020

## Aproximació a una diagnosi i previsions de futur

**Les infraestructures i el model de mobilitat són elements centrals en la reconstrucció de la nostra economia i el nostre teixit productiu.** D'una part, poden contribuir a la cohesió social i l'equilibri territorial, i, d'altra banda, la inversió en certes infraestructures i en mobilitat més sostenible i segura es fan totalment imprescindibles davant problemes com el canvi climàtic, en un escenari de transició ecològica.

El futur post-Covid a les nostres ciutats passa sens dubte per **la potenciació del transport públic**, especialment el ferroviari. Les actuals circumstàncies generaran un increment de la mobilitat individual, que haurà de satisfer-se buscant alternatives diferents al vehicle privat com seran els desplaçaments a peu (el més sostenible de les "maneres de transport"), la bicicleta i les motocicletes elèctriques.

En relació amb el vehicle privat es tracta d'aprofitar l'oportunitat per a **potenciar una indústria de l'automoció amb vehicles no contaminants** (hidrogen, elèctrics...) i per tant "descarbonitzar" la nostra economia. També caldrà considerar nous modes de transport a partir de l'aplicació dels dispositius mòbils, el que permetrà compartir vehicles (fins i tot busos d'empresa) i millorar la intermodalitat amb el transport públic.

**L'aposta pel ferrocarril** no és un element de mobilitat de persones en exclusiva, també és un element que fa més competitiu el nostre territori i les nostres indústries. És sostenible, atrau la inversió d'empreses de la cadena de valor de la indústria ferroviària, genera ocupació de qualitat i no és deslocalitzable en l'àmbit de la indústria ferroviària, però també en el sector del transport públic. Per tant, infraestructures com el Corredor Mediterrani, el compliment del Pla de Rodalies, la rehabilitació d'estacions ferroviàries i trens, la finalització de la L9 del metro o l'ampliació del TRAM ( Baix Llobregat, Diagonal o Badalona) són inversions que estan en la línia de les noves necessitats urbanes, que ajuden a combatre el canvi climàtic, que milloren la nostra competitivitat industrial, milloren la nostra qualitat de vida cohesionant el nostre territori i generen ocupació estable i de qualitat.

**En l'àmbit de l'energia**, Catalunya és una de les zones d'Europa amb més dependència energètica. Importem el 75% de l'energia que consumeix. El pes de l'energia d'origen nuclear en el mix català és molt superior a la mitjana europea i de la resta d'Espanya, i suposa un 55% de la generació d'energia elèctrica a Catalunya. Gran part de la resta de la potència instal·lada és de combustibles fòssils, que tenen els costos de producció més elevats. Estem a la cua de l'Estat espanyol en instal·lacions renovables (la generació d'energia eòlica és només del 6,7%). Només és rellevant la d'origen hidràulic que suposa un 12% de la potència instal·lada. Per tant, **avançar en la penetració de renovables i en la transició energètica, és també una necessitat de primer ordre** en la situació actual per assolir els reptes i objectius que s'han establert a nivell català i internacional.

A dia d'avui tenim el **Pla Nacional Integrat d'Energia i Clima (PNIEC)** que ens marca com hem de fer l'adaptació **cap a la descarbonització del nostre planeta i compliment dels objectius definits a nivell internacional a la Cimera del Clima a París**, tenim **la llei de canvi climàtic**. La futura llei de transició energètica a Catalunya, l'agenda urbana de Catalunya, el pacte nacional per la

renovació urbana, el PNI, el pla de Rodalies, l'acord metropolità per a la nova mobilitat de l'AMB i tot un seguit d'acords i normatives que haurien d'actuar com a palanques pel canvi de model i que en la major part dels casos no es desenvolupen per problemes de finançament. En altres, cal més projecció i voluntat política pel canvi de model que necessitem. Per tant, cal dotar-los amb finançament suficient i que puguin actuar de manera efectiva, i **millorin Catalunya en relació al canvi climàtic, la potenciació del nostre teixit productiu, amb més indústria, més eficiència, més transport públic, més treballs i millor qualificats, i una millor qualitat de vida.**

## Propostes de reconstrucció

### Impuls a la mobilitat més sostenible i segura

Cal reduir els impactes socials i ambientals de l'actual model de mobilitat, alhora que es fa necessari reduir la nostra dependència de la importació de combustibles fòssils i modernitzar els sistemes per fer els desplaçaments. Es tracta de principis recollits en diversos programes, directives, lleis i plans que, en molts casos, porten importants endarreriments en la seva aplicació concreta. Per això proposem activar:

1. Implantació definitiva i integral de la T-Mobilitat. Es tracta d'un canvi que representa un avenç tecnològic però que permet establir un model tarifari que superi els dèficits del sistema de corones (que discrimina a la població amb pitjor servei) i que beneficiï als usuaris/àries més recurrents (persones treballadores, estudiants).
2. Impuls als Plans de Desplaçament d'Empresa. Aquesta eina permet modificar la forma d'accedir als centres de treball amb participació sindical, reduint la dependència del vehicle particular, fomentant el transport col·lectiu, l'ecomobilitat, l'optimització dels recursos. Actualment existeixen administracions, empreses i fins i tot operadors de mobilitat que no han realitzat el seu PDE, tot i estar obligats per la llei.
3. Millora de les àrees de servei a les vies d'alta capacitat: espai de descans pels treballadors/es (sector del transport, comerciants, etc.), noves prestacions (connectivitat, esbarjo, higiene...). L'aplicació de les directives sobre l'Eurovinyeta permet obtenir nous recursos per aquestes inversions.
4. Millora de la seguretat i del manteniment de la xarxa de carreteres: la darrera recessió econòmica va acumular mancances en aquests tipus d'inversions. L'Eurovinyeta podria contribuir al seu finançament.
5. Infraestructures de recàrrega vehicle elèctric arreu del territori (benzineres, àrees d'activitat, intercanviadors, via pública...).
6. Millora de l'accessibilitat a peu i amb bicicleta BCN-entorn (iniciativa AMB: Badalona, Sant Adrià de Besòs, Badia del Vallès)
7. Reurbanització C-245 (iniciativa AMB: Cornellà-Castelldefels)

8. Creació definitiva de xarxes per la connexió a peu i amb bicicleta dels municipis de Catalunya, seguint el model d'altre Estats de la UE
9. Millora en xarxa d'autobusos:
  - Renovació d'autobusos obsolets, amb la dotació de més serveis i de major accessibilitat.
  - Actualitzar les marquesines de la xarxa d'autobusos (moltes vegades en situació precària, o insegura, sense cap servei o desconnectada del tram urbà).
  - Millorar la velocitat comercial dels autobusos públics i de transport d'empresa, a partir de l'ampliació de carrils bus a les ciutats, del disseny de carrils BUS-VAO (el que afavoreix compartir vehicle) i de l'establiment de prioritats semafòrica per a aquest vehicles públics.
10. Ubicació de més aparcaments per a bicicletes, així com de punts d'autoreparació a la via pública (model kit RACC).
11. Ampliació dels serveis de bicicleta pública, compartida entre diversos municipis.

## **Impuls específic al sector ferroviari**

12. La xarxa pública de ferrocarril és bàsica pel desplaçament quotidià de milions de persones. La continuada manca d'inversions i de voluntat política per a millorar la seva capacitat de servei s'han de corregir amb urgència per millorar la qualitat de vida i incrementar la competitivitat de la nostra economia. Es requereixen reactivar propostes ja planificades com:
  - Accessibilitat a les estacions de metro i Rodalies (ara al 70%), connectivitat amb l'entorn
  - Tramvia per la Diagonal i perllongament pel Baix Llobregat i Badalona, tot garantint la prestació i gestió pública del servei.
  - Construcció de la via doble de Montcada a Vic i d'Arenys de Mar a Blanes
  - Construcció del tercer túnel per a Rodalies a Barcelona,
  - Noves estacions i intercanviadors: l'Hospitalet de Llobregat i Sant Andreu Comtal –Sagrera.
  - Nou servei ferroviari (tren-tram) entre l'Hospitalet de l'Infant i Port Aventura
  - Millora del servei a la demarcació de Lleida: Rodalies, AVANT
  - Soterrament del tram urbà de Rodalies a Sant Feliu de Llobregat i Montcada i Reixac
  - Finalització tram central L9 i estudi d'obertura de noves estacions
  - Reforma integral de l'estació de Rodalies del Prat (amb servei d'AVE i millors connexions amb Tarragona)
  - Desenvolupament definitiu del Corredor Mediterrani fins a la frontera amb França.
  - Millora dels accessos als ports de Barcelona i Tarragona.

15. També és necessari aproximar-se cap els percentatges de la UE en transport de mercaderies per ferrocarril (estem només al voltant del 5%) i analitzar la viabilitat de nous projectes:
- Línia Orbital de connexió de les comarques del Garraf, Alt Penedès, Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental i Maresme
  - Ampliació de la xarxa de metro.
  - Adaptació de les andanes de Rodalies per permetre la circulació de trens amb doble composició.
  - Noves implantacions de tramvia: Lleida, Girona, Tarragona, Reus, Manresa, Vic...
16. És fonamental modernitzar el material rodant ferroviari, especialment en el cas de Rodalies (hi ha unitats molt antigues). Cal considerar el factor de la proximitat i de les condicions de treball a l'hora d'adjudicar la compra de nou material. També és important millorar el manteniment de les infraestructures, de les estacions i dels mateixos vehicles.

## Millora del cicle de l'aigua

L'aigua és un element fonamental per al funcionament de tota la societat i dels ecosistemes naturals. Catalunya ha avançat força durant les darreres dècades en la garantia del seu abastament a la població i a l'activitat econòmica, així com en el sanejament d'aigües residuals. Però durant els darrers deu anys la planificació

17. Construcció de depuradores urbanes pendents al PSARU
18. Ampliació i millora d'infraestructures de garantia del servei:
- Potabilització (dessalació, recuperació de pous i aqüífers, etc.), com a sistema de seguretat davant de grans episodis de sequera
  - Reutilització (domèstica i industrial), a partir d'acords amb grans consumidors (com a l'AEQT) i per dotar la demanda industrial i agrícola
  - Renovació de xarxes municipals d'abastament (reducció de fuites que estan arribant al 50% en certs casos)
  - Intervencions per millorar l'aportació hídrica al medi natural: cabals de manteniment als rius, recàrrega d'aqüífers, recuperació de sèquies...
  - Impuls al reaprofitament d'aigües pluvials als edificis per a usos secundaris

## Atenció a noves demandes de la construcció

El sector de la construcció s'ha caracteritzat majorment per prioritzar el grau de quantitat d'obra executada, per sobre de la seva sostenibilitat econòmica, la innovació en materials/producte o ambiental. La construcció ha de superar el concepte de generar benefici i ocupació per si mateixa, i plantejar una adaptació a les noves demandes de la societat:

19. Acord amb els agents socials sobre un pla per a la rehabilitació energètica i funcional del parc d'edificis de Catalunya. Donada l'obsolescència de la majoria d'habitatges (al voltant d'un 16% es troben directament en mal estat) i bona

part dels centres de treball, es tracta d'una mesura amb un gran potencial per reduir consums energètics, millorar l'accessibilitat i la seguretat, aprofitar aigua i energia renovables, etc. Alhora, requeriria d'una gran quantitat de mà d'obra<sup>1</sup>. Es podria autofinçar parcialment, a partir de préstecs que es podrien retornar amb els estalvis generats. I significaria la millora de la competitivitat de petites empreses i de la qualitat de vida de persones en risc d'exclusió (amb estalvis també per als serveis socials donada la reducció de consums). Hi ha algunes experiències a municipis de Catalunya (experiència Rubí Brilla).

20. Reforma i l'aprofitament d'edificis ja construïts per atendre noves demandes (habitatges, indústria urbana, oficines...)
21. Intervencions en edificis públics davant la necessitat d'establir noves mesures de seguretat davant la COVID-19 i l'adaptació al canvi climàtic (hi ha una directiva UE que obliga a això).
22. Creació d'un parc públic d'edificis tutelats per a persones amb necessitats especials: gent gran, dones que han rebut maltractament, persones amb disminució, etc. Comptarien amb els serveis adients, i podrien ser edificis reformats. El finançament podria ser a partir d'aportacions dels usuaris/àries (vescanvi d'ús de propietats, mensualitats, etc.) i dels serveis socials.
23. Adequació dels edificis públics a les directives europees sobre consum, accessibilitat, confort, etc.
24. Formació de les persones treballadores per ampliar les seves competències a la rehabilitació i reforma pel estalvi energètic i la gestió dels edificis públics i els seu manteniment.

## Un nou model energètic més sostenible

El model energètic espanyol i català presenta importants dèficits amb relació als seus costos, als impactes ambientals, a la dependència exterior, a la manca de diversificació, etc. El Govern de Catalunya, en consonància amb l'estratègia de la UE sobre el canvi climàtic, i amb la finalitat de reduir les emissions de GEH i afavorir la transició cap una economia neutra en emissions va aprovar **la Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del Canvi Climàtic**.

Aquesta llei configura els elements essencials per a la regulació de les accions i per garantir la coordinació de totes les administracions públiques catalanes. El seu desplegament es troba en una fase força alentida. Així mateix el govern de Catalunya compta amb una Llei de transició energètica que ha de facilitar el desplegament de les infraestructures de generació renovable i la gestió de l'eficiència energètica que requereix el paquet integrat europeu d'energia i clima. Per tant es fa necessari:

---

<sup>1</sup> A l'Estat espanyol el nivell de rehabilitació d'edificis és d'un 2%. Aproximar-nos als percentatges de països del nostre entorn (4%) implicaria generar 100.000 llocs de treball a Catalunya

25. Desenvolupament dels objectius dels Plans d'Energia i Clima de la UE. Catalunya no està avançant en aquesta línia, i es troba molt per darrera d'altres comunitats autònomes en la generació d'energia renovable. Cal:

- Impulsar decididament les instal·lacions d'energia renovable, especialment eòlica (incloent la marina) facilitant el desenvolupament territorial i la autosuficiència energètica.
- Bonificar fiscalment les fonts renovables als edificis
- gravar l'ús de combustibles fòssils (obtenint recursos pel canvi de model)
- Planificar la reconversió de les comarques dependents de l'energia termonuclear davant l'aproximació de la data del seu tancament
- Estendre el sector de la biomassa per tot el territori català, tant pel seu potencial domèstic i industrial com per la seva contribució a la prevenció d'incendis forestals i al manteniment de la qualitat dels boscos.
- Desenvolupar una campanya per a la reducció de consums d'energia: pla "renove", acords amb els agents socials (formació, canvi d'hàbits, mobilitat sostenible...).
- Potenciar la hibridació de les instal·lacions. D'aquesta manera podran evacuar l'energia elèctrica utilitzant el mateix punt de connexió i la capacitat d'accés ja disponible (sempre i quan es compleixi amb els requisits tècnics preceptius) i l'augment de potència dins de la capacitat màxima d'accés.

26. Electrificació de la mobilitat: polítiques per a l'evolució de l'automoció cap a motoritzacions elèctriques, renovació de flotes d'autobusos (híbrids i elèctrics), distribució urbana de mercaderies amb vehicles nets (furgonetes i bicicletes de càrrega amb motors elèctrics), foment dels taxis i les flotes de car-sharing elèctrics, reconversió de trams ferroviaris amb locomotores dièsel (cas de FGC)

27. Impuls a la generació energètica distribuïda, per reduir pèrdues durant el transport d'electricitat.

28. Potenciar l'autoconsum, tant a nivell industrial, com a nivell de domèstic.

29. Bonificar el consum d'energia verda, ja sigui d'electricitat certificada com d'energies renovables (biomassa, minihidràulica, termo-solar...).

## Entorns urbans i industrials

**La digitalització i el concepte emergent de nova indústria** que combina béns manufacturats amb intangibles indèstriablement, és a dir **que fusiona producte i serveis** formant part de la mateixa cosa i en conseqüència de la mateixa cadena de valor, projecta unes noves i diferents formes de produir amb requeriments en els entorns de les àrees d'activitat econòmica.

El que substancia ara el concepte indústria és el *sistema* com a conjunt complex d'activitats, de béns i de serveis indèstriablement lligats de forma que sense els uns no existirien els altres. Matèries primeres i coneixement alimenten unes cadenes de valor que desborden els límits sectorials, de forma que suavitzen els contorns de la clàssica segregació sectorial. Avui, per exemple, parlem de les indústries de la construcció o de les indústries de salut que engloba les farmacèutiques, activitats

industrials d'electrònica, tèxtil i altres, amb serveis hospitalaris i centres universitaris de recerca, biomedicina, etc. La indústria és el conjunt.

**Els clàssics polígons industrials allunyats dels centres urbans necessiten ser repensats** perquè les activitats de la nova indústria demanen unes altres infraestructures. Hi ha demanda d'edificis en altura més que en planta, amb més densitat i més proximitat urbana. Hi ha demanda de localitzacions en teixit urbà complex i mixte. Alhora també hi ha activitats que requereixen gran superfícies de sòl, amb infraestructures energètiques renovables, amb transports de mercaderies per ferrocarril i pols logístics ben connectats.

En resum, cal repensar avui a Catalunya les àrees d'activitat econòmica tant en la seva quantitat, localització i qualitat. Per això es proposa una llei de polígons que endreci i alhora faciliti la governança més enllà de gestió de la parcel·lació urbanística, i permetin gestionar les activitats econòmiques, amb les seves interaccions i les interaccions d'aquestes amb el medi i l'entorn.

30. Modernització dels polígons industrials i les àrees d'activitat econòmica: establiment d'un nou model de governança amb la participació dels agents implicats (empreses, ajuntaments, sindicats, operadors, altres AAPP...) per optimitzar recursos, compartir serveis, millorar les comunicacions i els accessos, etc. Per tant, és necessari que Catalunya concreti un projecte de Llei de Polígons Industrials i Àrees d' Activitat Econòmica tal i com estableix el PNI.
31. Racionalització i planificació de la ubicació dels polígons i les àrees d'activitat econòmica, superant les visions locals i fent compatible la producció de béns i serveis amb altres usos del territori (residencial, agrícola, natural...).
32. Catalogació definitiva dels polígons industrials. Millora de la informació i de la senyalització, a partir d'una base de dades d'accés públic.