

L'actualitat és tan complexa que el sindicat ha hagut de treballar força en els darrers anys el tema de les infraestructures. A causa dels darrers esdeveniments que tots coneixem, els darrers mesos hem treballat força menys perquè les infraestructures han deixat pas a la situació de crisi i als problemes que tenim al nostre país derivats d'aquesta crisi. M'agradaria parlar des de la perspectiva sindical tot donant una visió de caràcter general.

En primer lloc, vull dir que la UGT de Catalunya ve reclamant des de fa anys la necessitat d'arribar a un gran pacte nacional d'infraestructures. Creiem que les infraestructures han d'estar al servei del país, han de comptar amb un consens ampli i no poden variar de manera substancial en funció de les majories que s'articulin al parlament. Per això, com que creiem en aquesta transversalitat de polítiques en infraestructures, creiem també que és necessari un acord transversal per traçar els eixos fonamentals del país que volem dibuixar pels propers vint o trenta anys. Hem reclamat, no només amb el govern actual sinó també amb els anteriors, un gran pacte d'infraestructures nacional. Aquesta és una de les mancances que hem tingut i per això s'han produït desequilibris territorials, i per això l'àrea metropolitana —sóc dels que ho pensa—, s'ha convertit en un nyap, perquè no hi ha hagut suficients expectatives per crear infraestructures a mig i llarg termini. D'aquí, la importància d'un pacte que englobi la majoria de forces polítiques i socials, perquè doni coherència i puguem visualitzar un país sense desequilibris que tingui en compte necessitats com l'aigua o l'energia.

Si això era necessari fa vuit anys, avui encara ho és més. No hem d'oblidar que un dels efectes més importants de l'Estatut és l'addicional que obliga al govern de l'estat a invertir a Catalunya proporcionalment al PIB. Això ens dóna un seguit de recursos que nosaltres creiem que fora bo que estiguessin consensuats amb les forces polítiques i socials, amb el territori i que es poguessin desenvolupar amb el mínim conflicte social. Un dels problemes que genera la manca d'acord és que quan a Catalunya es vol desenvolupar una infraestructura, sempre apareix en el territori alguna organització o l'administració de torn que genera una convulsió que fa que infraestructures no gaire discutibles des del punt de vista del país, s'aturin per raons inexplicables, d'oportunitat política. El CIM del Penedès és emblemàtic, està tot preparat, els terrenys expropiats i, en canvi, està aturat. Els que s'han venut els terrenys encara conreen les terres perquè no es desenvolupa i l'activitat continua. O el Quart Cinturó, crec que és una necessitat imminent pel país, fins i tot poc discutible des del punt de vista mediambiental, si tenim en compte les cues es produeixen per no tenir el cinturó. Això està aturat per qüestions d'oportunitat més que d'eficàcia. Així doncs, començo la meua intervenció reclamant un gran pacte nacional per les infraestructures.

Parlar avui d'infraestructures vol dir demanar a les institucions que encapçalin el procés de recuperació econòmica. Aquest és un element nou, però amb la crisi, l'estat, sigui Generalitat o ajuntaments o altres organismes, té l'obligació d'encapçalar el procés, no aturant cap de les infraestructures previstes i, si és possible, accelerant l'execució del Pla d'Infraestructures, perquè és la millor manera de crear ocupació i deixarà infraestructures que han de servir per fer el canvi de model productiu. Aquest canvi té molt a veure amb les infraestructures. Infraestructures que són les clàssiques: viàries que generin els eixos d'unió físics que ens han d'ajudar al moviment de persones i mercaderies i també a la vertebració del territori. Estem molt interessats en el reequilibri del territori, és un país que no pot créixer només al voltant de les grans ciutats. Si el país no vol patir de manera greu el que ja ha patit en els darrers anys, s'ha de reequilibrar el territori perquè la gent d'aquest territori pugui tenir les mateixes oportunitats i els mateixos serveis. I també perquè les empreses es puguin desenvolupar al territori i no

hagin d'anar a buscar sempre les àrees metropolitanes. Parlem dels eixos coneguts, però vull citar-ne un de bàsic, en una zona que s'ha tingut poc en compte en els darrers anys: l'Eix de l'Ebre. Les comunicacions a l'Ebre tenen mancances i retards importantíssims. La reacció de la gent de l'Ebre en relació al transvasament té com a eix fonamental el retard de la zona. Fins feia poc hi havia carreteres on els cotxes s'havien d'aturar quan passaven tràilers, a la zona de la Sènia, a la zona del moble, on hi treballen més de 2.000 persones. Es pot parlar de l'Eix del Llobregat, el conseller en parlava ahir, però sense dates, crec que s'han de posar dates i que els francesos facin la seva feina. No ens hem d'enganyar, amb aquest, com amb d'altres temes, els francesos volen que el sud miri cap a París i no cap a Barcelona, i per això no serà un tema fàcil.

També les infraestructures ferroviàries són una necessitat imperiosa. Celebro que avui ja tinguem 400 milions d'euros per posar al dia Rodalies. Em sembla que aquestes inversions, que poden semblar immenses tenen una mancança: l'extensió de més quilòmetres. Les vies de Barcelona no s'han tocat en els darrers anys i hi ha molts nuclis nous de població que han de tenir tren, s'ha de fer un esforç més enllà dels 400 milions. De la mateixa manera, no podem obviar la línia orbital Vilanova – Mataró, que enllaça els dos Vallès.

Aquesta setmana passada es va celebrar una reunió dels sindicats de la regió euromediterrània per reclamar que no s'aturi el desenvolupament de l'Alta Velocitat. Els sindicats francesos, catalans i valencians han fet força perquè es mantinguin els terminis i es pugui enllaçar la frontera i França. Però no ens hem quedat aquí, nosaltres i els francesos volem estendre la xarxa dins dels nostres països i reclamem de manera insistent l'Alta Velocitat al corredor mediterrani. Creiem que el tren d'alta velocitat és una necessitat que no es pot aturar. Els mitjans públics de transport, públics o de mercaderies han d'estar al servei de la gent, no al servei del model d'estat. Massa sovint és així, pensant en el quilòmetre zero i no en la gent que vol unir-se. Veiem com l'Euromed està saturat, ja no és possible trobar un bitllet d'Euromed per anar de Barcelona a València, Castelló o Alacant. Si la gent vol circular pel corredor del Mediterrani, no pot ser que no hi hagi els mitjans necessaris perquè ho faci o perquè ho facin les mercaderies. Els companys francesos reclamaven el tren fins a Toulouse o el corredor del Mediterrani per interès del sud de França. Aquesta és una de les qüestions que té més sentit dins del marc europeu, fora de l'àmbit dels estats, el desig de les persones de formar una comunitat.

Pel que fa als ports, és evident que han de continuar el seu desenvolupament, més pensats per sumar sinèrgies, no per fer-se la competència. El treball que s'ha fet és important, però cal fer-ho més a fons perquè els ports tinguin una visió complementària.

D'altra banda, continuem somiant amb l'aeroport del Prat. És la nostra gran infraestructura i ho serà més en el futur. La nova terminal és excel·lent. El dia que s'obri, les persones veuran que és una infraestructura excel·lent. Hem de fer un pas endavant perquè l'aeroport esdevingui una gran infraestructura al servei del país. S'ha de constituir una administració de l'aeroport amb una majoria catalana. Quedarà molta feina per fer, perquè la infraestructura per si mateixa no resol les connexions, com la manca de sortida de vols transcontinentals directes. No serà fàcil poder fer que Barcelona es converteixi en un hub ara –Madrid tampoc no es convertirà en un hub. La Generalitat de Catalunya ha d'avançar en la creació de l'ens de gestió dels aeroports. L'obertura de l'aeroport d'Alguairre és un altre pas important. La coordinació i la gestió pública dels aeroports ha de ser important de cara al futur.

Jo pateixo molt per les infraestructures energètiques. No sé si està dins del debat, però m'agradaria dir alguna cosa. Estem en un país que no és conscient del problema que té de manca d'energia. Tornem a estar relaxats, perquè com que hi ha crisi, tenim energia assequible, però en el moment que comenci a haver una recuperació general tornarem a tenir els mateixos problemes d'energia de sempre. Per això, tot reconeixent l'avenç de les energies alternatives, eòliques, fotovoltaica... —que és discutible—, algú li hauria d'explicar a la gent el preu que hauria de pagar si els costos fossin repercutits al seu rebut, molt sovint fem comparacions que no es poden fer. Si tota l'energia que consumíssim fos eòlica o fotovoltaica el preu es multiplicaria per molt. Dic això perquè, quan parlem d'aquest tema, l'eòlica i la fotovoltaica no poden ser les úniques energies que tinguin aquest país. Hem crescut en la generació d'energies en centrals de cicle combinat, que són un element positiu, es poden apropar al lloc de consum, però jo crec que és imprescindible obrir el debat de l'energia nuclear.

Aquest país no se'n sortirà si no és capaç d'anar a un procés de renovació de les centrals. Si tenim em compte les dificultats de renovar les centrals, ara és l'hora d'abordar el tema. Els riscos a Catalunya són els mateixos si les centrals són a França, si esclata una França és el mateix que esclati a França. El programa nuclear que hi ha en marxa al món preveu la construcció de centrals al nord d'Àfrica. Jo estaré molt més segur si les centrals són aquí que a Àfrica, per raons òbvies. Per tant, és necessari que es pogués posar en marxa tot això.

El nostre sindicat ha treballat molt sobre els polígons industrials. Els polígons s'han de renovar. Hem d'anar cap a un model de polígons que tinguin les infraestructures de les noves tecnologies, la xarxa, l'abastiment d'energia de qualitat. Alhora volem treballar amb la idea de polígons de caràcter integrat, que siguin cogestionats, i que incorporin serveis de caràcter social. S'hauria de poder instal·lar escoles bressol, ja sé que és un tema polèmic, hi ha pedagogs que diuen que no, potser amb coneixement de causa. L'escola bressol al polígon pot ser també un centre d'arrelament que tingui la seva dignitat, més que moltes escoles de barri. Hi hauria menys trànsit al barri, facilitaríem la vida a la gent que treballa als polígons, els homes es responsabilitzarien de la vida familiar i cogestionaríem les escoles bressol, no han d'estar només finançades per la via dels pressupostos, sinó que tinguin cogestió per altres agents, empreses, treballadors... Surten problemes com la universalitat de l'escola, però que es poden resoldre.

Pel que fa a les infraestructures socials, els centres per a la gent gran haurien de formar part d'aquestes infraestructures, així com les escoles de 0 a 3 anys, la formació professional... Un dels problemes del país és la manca de formació professional. Una de les coses que aquest país té com a manca de competència és la formació professional. Si hagués de triar una cosa per descriure el canvi de model productiu, triaria la formació professional. Dels dos-cents mil aturats nous dels últims sis mesos, el 70% només té estudis primaris, el 10% té estudis universitaris, i el 20 té formació professional. Farem un seguiment per veure qui troba feina i estic convençut que d'aquest 20% hi ha una part que ja ha trobat feina. Torno a dir: la manca més important del país és la manca de formació dels homes i dones, i aquesta és una assignatura que hem d'aprovar si volem fer el canvi productiu. Les empreses amb valor afegit, amb producció tecnològica no s'instal·len si no troben personal qualificat. Aquest és un país que no ha valorat la formació professional, a causa de la seva aposta per la universitat. No és cap drama, el fet de triar la formació professional, hi ha moltes sortides. S'ha de dir als nois i noies que després de la formació professional encara poden continuar estudiant. S'han de fer itineraris clars perquè tothom sàpiga què tindrà oportunitat de fer i què se li convalidarà quan entri a la universitat.

L'habitatge és una altra de les mancances del país. Si el 40% de la població no arriba als 1.000 euros de salari, no pot triar on ha d'anar a viure en funció de la feina que li ofereixen. Aquesta és una política que s'ha de desenvolupar. Més encara en una situació de crisi. No és cap contradicció. A Catalunya hi ha 50.000 habitatges construïts que estan buits, amb l'obra aturada o sense vendre. Crec que la construcció d'habitatges protegits pot donar molta ocupació i solventar molts problemes. Som l'única organització amb pes que s'ha oposat a l'lei de l'habitatge. Avui el temps ens ha donat la raó, és una llei que no serveix per donar a la gent un habitatge, en propietat o en lloguer. La mesura dels 90 anys que preveu la llei és un dels impediments que patirem de manera dramàtica al país. Avui ja l'estem patint. La Conselleria d'Habitatge ha intentat comprar 500 habitatges per poder rehabilitar-los, però no ha pogut ser, només a Lleida. La diferència entre el preu lliure i el protegit és molt petita. Algunes entitats situen la baixada al voltant del 40% quan la situació es normalitzi, aleshores encara serà molt més difícil. Si un pot triar entre un habitatge privat i un de protegit amb una diferència del 15% o 20%, que serà el que quedarà, un amb 90 anys i l'altre lliure, difícilment l'habitatge protegit se'n sortirà. S'hauria de revisar i actualitzar la llei. S'han de fer polítiques per l'habitatge protegit, que també ajudarà a crear ocupació.

He fet una intervenció telegràfica perquè volia tractar tots aquests punts. M'agradaria acabar de la mateixa manera que he començat. Aquest país necessita un gran acord d'infraestructures. Sense un gran acord no ens en sortirem, no dibuixarem el país del segle XXI, la Catalunya reequilibrada territorialment, amb infraestructures de primera. L'acord és necessari, perquè només amb un gran acord social es podran desenvolupar les infraestructures que necessitem. Arribem amb retard respecte altres comunitats, de vegades mirem a Madrid i sentim enveja. Arriben al cinquè cinturó, però nosaltres tenim la nostra responsabilitat. Hi ha infraestructures que han trigat per manca de consens, com el desdoblament de la N-II. El consens és la primera pedra, i sabem que no hi haurà un consens total, però aquest consens ens ha d'ajudar a superar els problemes del territori, que s'han de tenir en compte, però això no vol dir que les infraestructures no es puguin desenvolupar. S'han de desenvolupar respectant el medi ambient, però s'han de desenvolupar.

DEBAT

Pregunta: —Faré alguns comentaris. La valoració global és molt positiva. No van darrere seu els partits perquè els aconselli? Hi ha una petita mancança, el tema de l'aigua. Pel que fa a la resta, només volia assenyalar dos o tres punts. El debat sobre energia nuclear, ja és hora que n'hi hagi, és imprescindible. Tenia dubtes sobre l'energia solar, per l'opinió general. Després de llegir el científic britànic James Lovelock, veig que hi està a favor, amb el benentès que sigui una solució transitòria, fins a trobar una solució millor. La formació professional també és molt necessària. Els polígons s'han de replantejar, des del meu punt de vista com urbanista és força important. S'ha d'evitar la seva proliferació. L'habitatge és un tema candent, no només s'ha de pensar en construir habitatge sinó en fer ciutat.

Sr. Alvarez: —No tinc ningú darrere meu, i puc dir les coses, com que no les he de posar en pràctica... podem fer aquest treball de franc tiradors! Hem de ser valents per situar debats. No he parlat de l'aigua perquè volia parlar de l'equilibri del territori. No podem portar més aigua a l'àrea de Barcelona. S'ha de produir una certa descongestió, si no ho fem no tindrem aigua suficient. És una demanda que genera més demanda. No seria raonable plantejar-se grans transvasaments permanents. Ha estat un error no fer la canonada fins a Tarragona. Que tinguis aixeta no vol dir que la tinguis oberta. S'ha de controlar la població a l'àrea de Barcelona, però és important tenir una aixeta en cas necessari. Cal

treballar a fons les polítiques d'estalvi. Aquí podríem parlar de per què hem fet la nova terminal al Prat i per què no l'hem fet en alguna altra part que obri l'àrea metropolitana; per què quan parlem de rodalies no pensem més enllà; en el transport metropolità... Tot perquè hi hagi una expansió que ens reequilibri. Si fóssim capaços de traslladar el preu de l'energia i el cost de transport veuríem la fal·làcia que és plantejar que podem viure de la fotovoltaica o l'eòlica. El cost de producció de la fotovoltaica és sis vegades la nuclear, tres vegades l'eòlica. Sense entrar en el fons de les condicions meteorològiques i del consum. No dic que no es tingui en compte l'alternativa, però no podem aturar el país. La nuclear, en els propers 20 o 30 anys els residus tindran una reutilització. L'urani podrà ser reutilitzat.

Pel que fa als polígons estic d'acord, no cal que proliferin tant, cada poble no pot tenir un polígon. Per això parlo de polígons pensats en una direcció determinada. La norma ha de tenir alguna cessió, perquè hi ha empreses que no tenen produccions que contaminin, que volen situar-se en algun lloc concret. Aquests temes s'han d'estudiar perquè no hi hagi especulació urbanística.

Nosaltres som partidaris de l'habitatge protegit de lloguer. Hem insistit al govern perquè faci habitatges i els llogui. Per què he de pagar una hipoteca d'un habitatge que no serà meu, que serà seu? Després de 90 anys només el podré vendre a la Generalitat. Posin al mercat pisos de lloguer a un preu raonable.

Una de les coses que hi ha darrere la crisi és que hem viscut per sobre de les nostres possibilitats. El pis de propietat ha de ser un bé que forma part de la nostra cultura. Jo vaig arribar a Barcelona l'any 1975 i vaig comprar el pis el 1990. Ara la gent creu que el pis és un bé necessari immediat i la realitat és que un pis de lloguer pot ser, sense especulació, sense pensar en el valor que es multiplica, un bon negoci, li pot sortir a compte en relació amb la seva renda salarial. Hi ha una dada curiosa: la caiguda de la venda d'automòbils és el doble de la caiguda a la UE, que era el diferencial de vendes que hi havia. Ara amb la caiguda hem perdut més nosaltres, el diferencial. En aquests moments, malgrat la caiguda, en realitat, estem en la mateixa situació de venda d'automòbils.

Pregunta: —Torno al tema de l'aigua. Vostè ha demanat un pacte que en el tema de l'aigua és molt necessària. L'aigua pot ser motiu d'enfrontament. Portem molts anys sense prendre decisions en el tema de l'aigua. Comentaré una sèrie de punts que avalen aquest pacte:

- L'aigua com a factor de producció. El turisme és molt sensible a l'abastament d'aigua, i al litoral li manca, aquesta garantia.

- Els domicilis. No hi ha marge per estalviar aigua a l'àrea. Estem per sota dels 110 litres per habitant i dia. Una altra cosa és el reequilibri de població.

- A Lleida hi ha altres debats, com els dels regs poc eficients, en comptes de destinar l'aigua a l'agroalimentària.

Amb això el que vull dir és que cal pensar molt bé què se'n fa, amb l'aigua, cal que hi hagi consens, per evitar l'enfrontament territorial. Cal planificar la política de l'aigua. A Califòrnia la política energètica està lligada a la planificació de la política hídrica. Aquí el 13%-15% el consum d'energia elèctrica està integrat al cicle vital de l'aigua. Califòrnia està al 18 %. Aigua i energia estan vinculades.

Sr. Alvarez: —Crec que un pacte de l'aigua si és sinònim de transvasament, em fa l'efecte que és difícil. Els enfrontaments territorials i polítics estan servits. Aquest és un tema que s'ha d'anar fent i s'ha de tenir consens. No sóc dels que pensen que li hem de dir a la gent que ha d'anar a viure a un altre lloc perquè no hi ha aigua. La gent viurà on vulgui. Amb ubicació d'activitat fora del Mediterrani, que és ple des de Portbou fins les Cases d'Alcanar, podem començar a visualitzar un problema de l'aigua d'una naturalesa diferent. Però és evident que els turistes van on volen. Si els turistes volen venir a Barcelona,

la ciutat ha d'estar preparada per donar als turistes els elements perquè tornin, ha d'oferir qualitat. La marxa enrere que es va donar amb la canonada va ser una equivocació: el mal ja estava fet i ara tindríem una infraestructura —amb totes les claus, garanties i normes— amb la garantia que no tornarem a veure els vaixells descarregant aigua. Això no és un abastiment com cal. Crec que s'ha d'anar amb la línia del consens. Pel que fa al Segarra-Garrigues, que s'ha fet amb els impostos de tots els catalans, independentment d'on visquin, ha de tenir alguna utilitat més que l'agrícola, encara que sigui amb gota a gota. Aquesta infraestructura va més enllà de les possibilitats que donarà la idea originària. Ha trigat tant de temps que les infraestructures canvien d'utilitat. Crec que el nivell de crispació de Lleida no és comparable amb el de les Terres de l'Ebre. El document de Lleida és un document seriós que s'ha de tenir en compte perquè és l'opinió del territori.

Quan pensava en energia nuclear, pensava en les dessaladores. Consumeixen molta energia, i quan es posi en marxa la dessaladora del Prat, el consum energètic pujarà. També hi haurem de posar límits, sóc conscient de la proporció de consum tan baixa de l'àrea metropolitana. Molt més baixa que a molts països amb més cultura de l'aigua, no es podrà baixar més, però no hem de baixar la guàrdia. Senties com la gent reutilitzava l'aigua i pensaves que era una pràctica que es mantenia per la psicosis de la sequera. S'han de mantenir les canonades, per evitar fuites. No ho dic per les que han sortit als mitjans, però en la xarxa de distribució cal fer moltes millores. Potser hauria d'haver parlat més de l'aigua.

Pregunta: —Veig que els sindicats surten en defensa dels convenis i dels llocs de treball. No veig que això que ha dit avui surti a la premsa. Vostès tenen una força moral que no tenen les cambres de comerç i això que ha dit ho signaria igualment el president de qualsevol cambra de comerç. Per què no és possible una pinça entre cambres de comerç i vostès per tirar endavant coses concretes, l'Eix de l'Ebre, per exemple?

Sr. Alvarez: —Si vol puc parlar de salaris i del preu de l'acomiadament. I segurament els mitjans es fan més ressò de les coses pròpies que de la posició sindical sobre el model de país. Som entitats que no som d'obligada afiliació i tenim menys mitjans per treballar alguns temes. En tot cas, nosaltres estem disposats a donar la cara per un pacte nacional d'infraestructures. Hem estat la primera organització que ho ha proposat. Quan parlo d'acord penso en les dues grans forces, els altres si hi són, millor, però aquests dos són necessaris per anomenar-ho acord nacional. Estic pensant també en les organitzacions patronals i sindicals que són fonamentals per tirar endavant aquest pacte. Crec que si una infraestructura té un acord d'aquest abast, la seva implementació hauria de tenir menys dificultats. Aquesta és la gran virtut d'un acord com aquest. La gent del territori té les seves raons i s'han de contraposar a la conveniència general. Jo crec que el territori s'ha de convèncer de la importància que aquella infraestructura té per aquell territori i, si no la té, se l'ha de compensar perquè la tingui. Si hi ha alguna infraestructura que no comporta el suficient desenvolupament al territori, se li ha d'explicar què comporta i donar les compensacions necessàries. Darrere, però, d'alguns projectes, no hi ha res contra el territori, no hi ha elements en contra. Per exemple el CIM del Penedès; per què va en contra? Potser sí que hi ha gent que viu d'una manera determinada i no vol veure afectat el seu nivell de vida, però això forma part de la vida i de les necessitats col·lectives. Vostè no pot triar qui viurà en un bloc que es construirà prop d'on viu. Vagi a viure en un illot. Vostè ha de conviure en un societat determinada. De vegades hi ha interessos econòmics.

Comentari: Per afegir una informació, volia dir que UGT de Tarragona s'ha pronunciat a favor de la plataforma logística del Penedès. Si que hi ha hagut aquest pronunciament. Voldria felicitar en Josep Maria Álvarez per la seva intervenció i perquè UGT ha entès el paper de les infraestructures, del transport de mercaderies, de la logística, com un dels motors econòmics del país. Cal felicitar-los.