

Manifest de Barcelona i València per l'Eix Mediterrani

1. El nostre segle és el segle de les ciutats. Els salts tecnològics, econòmics, polítics i culturals tenen el seu origen en les ciutats, i , cada vegada que s'accelera el canvi en la humanitat, les ciutats augmenten la seua importància. **Barcelona i València comparteixen la idea que les ciutats han de promoure que la ciutadania pugua donar el millor de si mateixa.**
2. Les ciutats van a créixer. De manera diferent, menys extensiva que fins ara, però van a créixer mentre s'incrementa la població, els moviments migratoris i es concentre en els nuclis urbans. Açò aguditzarà els problemes de proveïments d'aigua i energia, els de mobilitat interna i externa, i els de gestió dels residus en un context de requeriment de, com a mínim, sostenibilitat econòmica i ambiental i amb l'aspiració de reduir l'impacte ecològic de la vida urbana en el planeta. L'agenda urbana, a més, es completa amb la necessitat d'atendre al fet que totes les persones puguen participar dels fruits i rendiments del canvi, no deixant a ningú enrere amb indiferència tecnocràtica.
3. Davant la importància d'aquests desafiaments, Barcelona i València es comprometen a cooperar en la resolució dels mateixos, compartint les seues idees, plans, experiències, innovacions, resultats, tècniques, aprenentatges i, també, les àrees de millora que puguen localitzar-se en els processos d'execució, en totes les matèries de responsabilitat o interès municipal o metropolità com són la seguretat, aigua, energia, mobilitat, espai urbà, turisme, cultura, exclusió social, migració, refugiats, etc., per a la qual cosa es signaran convenis i documents de cooperació
4. Quan prenen consciència de la seua importància, les ciutats tendeixen a configurar xarxes en les quals cada ciutat és un node. Les ciutats són espais d'intercanvi i les seues xarxes també ho són i amplifiquen les seues bondats contribuint al coneixement entre la ciutadania, a la seua relació cooperativa, a

portar més enllà, cap a l'amistat, una relació professional i econòmica, contribuint així a les bones relacions entre els pobles.

5. **Les nostres dues ciutats, com també Girona, Tarragona, Castelló, Alacant, Múrcia, Almeria i Màlaga formen part del fil lineal Mediterrani ibèric de la xarxa europea de ciutats..** Aquest fil ens connecta amb el nucli d'Europa i amb el fil itàlic del Mediterrani, però també, cap al Sud, amb una Àfrica que sembla trobar-se dins d'un salt de desenvolupament, que en les properes dècades ha d'eixir de la seua postració relativa i s'incorporarà al quefer global con un agent d'importància. També les nostres dues ciutats són ciutats portuàries, amb ports oceànics, a través dels quals ens connectem amb els altres continents, singularment amb les potències antigues i emergents d'Àsia. **Barcelona i valència compartim esta visió de ciutats-node connectades fent una xarxa global de pau i prosperitat compartides.**
6. Barcelona i València són ciutats dinàmiques. A les ciutats dinàmiques cal esperar una continua necessitat d'adaptació de les infraestructures i dels serveis públics que les posen en valor i donen resposta a les corresponents necessitats socials. Bé ho sabem els Ajuntaments, ja que una gran part de la nostra activitat quotidiana consisteix en dur a terme aquesta adaptació als canvis constants dels tipus de necessitats i adaptació tecnològica que es palesen en modificacions de normes i ordenances urbanístiques, ambientals, de circulació, de convivència, etc. Quan es tracta d'infraestructura municipal, la necessitat va acompanyada de la responsabilitat plena, de manera que els Ajuntaments no tenim més remei que planificar i executar els canvis sempre en un context de recursos escassos. Per a millorar en aquests aspectes, cal unir esforços per impulsar la millora del finançament local i de la contractació pública responsable, com ja han fet **Barcelona i València.**
7. Molt més complicat és planificar i executar els canvis i adaptacions que corresponen a infraestructures i serveis públics on la necessitat i la responsabilitat no van de la mà, com és el cas d'aquelles que depenen del Govern de l'Estat i, singularment, del Ministeri de Foment. En aquests casos és imprescindible la cooperació interinstitucional lleial i amb regles de joc clares i netes. Al llarg del temps han hagut períodes fecunds i erms. El temps més prometedori fou aquell en què aquest Ministeri tingué una Direcció General d'Actuacions Concertades amb Ciutats. El temps més decebedor, sens dubte, el període encapçalat per la ministra Ana Pastor, amb una gestió plena de

propaganda, canvis de criteri, incompliments i cortines de fum. Barcelona i València fan **una crida conjunta perquè el Ministeri de Foment, amb el nou ministre Íñigo de la Serna al capdavant, canvie la política del de la seua antecessora respecte de les infraestructures en les ciutats**, les actuacions en les quals són ara considerades marginals, merament complementàries i no formen part de l'agenda prioritària de Foment, a no ser que les ciutats costegen completament o parcialment les inversions.

8. D'aquesta problemàtica és un bon exponent la situació del ferrocarril a les nostres ciutats, tant en la seua vessant de Rodalia, com de Llarga Distància i Transport de Mercaderia. **Els problemes ferroviaris que tenim en comú són la connexió amb les ciutats i els ports, així com la integració urbana del pas del ferrocarril per les ciutats. Tots tres pateixen el menyspreu acumulat pel Corredor Mediterrani.** Aquesta situació injusta i injustificable des de qualsevol punt de vista, que només s'explica per una discriminació política arrelada, ha de ser corregida amb el corresponent esforç reparador, sense el qual, el gestos d'acostament poden quedar-se en noves cortines de fum. **Coneixem les dificultats generals però no acceptarem la persistència de la discriminació.** Barcelona i València **no volen ser més que ningú, però tampoc menys.**
9. València i Barcelona donen suport conjunt a les prioritats del Corredor Mediterrani, particularment:
 - a. **La substitució de la via única entre Vandellòs i Tarragona per la variant que es troba en construcció des de ja fa anys i anys, i la disponibilitat d'ample internacional des de Barcelona fins Algeciras,** possibilitant el pas directe de mercaderies cap al centre d'Europa i dels viatgers en temps i serveis competitius de nivell europeu.
 - b. Aquestes millores en la connexió entre les ciutats suposaria un avantatge clar de la mobilitat sostenible ferroviària front a la mobilitat per carretera, molt més costosa en seguretat viària i negatiu impacte ambiental i sobre la salut.
 - c. **També recolzem conjuntament la connexió a la xarxa dels Ports de Barcelona, Tarragona, Castelló, Sagunt, València, Alacant i Algeciras i la disponibilitat de suficient capacitat de servei per a mercaderies i rodalies al llarg del Corredor en aquells trams on**

calga superar disfuncions entre uns tipus de trànsit i altres com és el tram entre Sagunt i València, sempre preferint una millora en la gestió a la nova infraestructura i desdoblant la infraestructura, quan ja no es puga evitar, amb el menor impacte possible sobre el territori.

10. Aquesta proposta conjunta té com a referent les noves tendències europees en cohesió, sostenibilitat i transports, on cada vegada se li dóna més importància a la mobilitat sostenible, en modes ferroviaris i marítims, exemples de la qual tenim en la xarxa transeuropea, el mecanisme CEF o els fòrums europeus dels corredors. A més, la inclusió dels nodes urbans i els ports com a elements clau de la xarxa de transport europea TEN-T (nous fòrums específics per ambdós assumptes), recolzen la importància que tenen en la mobilitat i competitivitat europea les ciutats portuàries. Cal una coordinació que permeti una retroalimentació entre la xarxa transeuropea, la mobilitat sostenible metropolitana i regional, i el trànsit intercontinental marítim.
11. Així doncs, **Barcelona i València considerem que cal capgirar l'enfocament de la política de ciutats del Ministeri de Foment, assolint la igualtat de prioritat, si més no, amb les polítiques modals i interurbanes.** Particularment la prioritat que tot l'*establishment* de Foment atorga a les operacions intraurbanes, particularment d'integració urbana del ferrocarril. De seguir pel camí actual no arribarem enlloc. Cal formular una altra política d'infraestructures estatals a les ciutats. Una política basada en el fet que les ciutats són el lloc on viu la gent i l'origen i la destinació dels viatgers; que el ferrocarril no és un tramvia, que sovint suposa una barrera, una font de soroll i un espai degradat i brut entre l'ocupat per les vies i les seues zones de protecció; i que, per tot això, el titular de la infraestructura no pot inhibir-se de com interacciona la ciutat i el ferrocarril.

L'objectiu preferent d'aquesta política hauria de ser resoldre l'execució de les actuacions d'integració del ferrocarril que es troben pràcticament bloquejades reduint la frustració ciutadana. Actuacions nascudes de la necessitat de pal·liar els efectes de frontera interior que es produeixen al voltant de les instal·lacions ferroviàries en la ciutat existent, tot aprofitant la remodelació d'aquestes per efecte de l'adaptació de les preexistents a l'alta velocitat i de la superació de les limitacions de coll de botella acumulades al llarg dels anys i de la modernització d'instal·lacions obsoletes. Una política que atenga el fet que les estacions són fites urbanes de primer ordre que configuren espais públics centrals accessibles per mitjans que contribueixen a la sostenibilitat, de manera

que la seua modernització interessa a la ciutat i al ferrocarril. Cal una política que assumisca que els costos de les actuacions en la ciutat existent es disparen per diverses raons, com ara les necessitats de millor funcionalitat ferroviària, per l'execució de les obres mantenint el servei als viatgers i per l'afecció a la infraestructura urbana en funcionament. Que accepte que en la ciutat existent el ferrocarril ha d'estar obligat a millorar la situació actual i mantenir una integració raonable. El contrari és excitar la reivindicació ciutadana de solucions costoses com els soterraments. L'herència de "desintegració" és antiempàtica i la ciutadania acaba per rebutjar el ferrocarril.

12. **Per a Barcelona, el projecte clau d'integració urbana del ferrocarril i punt neuràlgic de connexió al Corredor Mediterrani de la pròpia ciutat i de tota l'Àrea Metropolitana és l'estació de Sagrera.**
13. **Per a València, el projecte d'integració urbana és el de conversió de l'Estació València Nord, actualment l'única del tronc del Corredor Mediterrani, que és terminal, obligant a rebotar totes les circulacions, en una estació passant, superant així el coll de botella de capacitat i de funcionalitat actual i millorant de forma radical la integració del ferrocarril en tota la ciutat i en els barris del sud en particular.**
14. En eixe sentit, **València i Barcelona remetrem simultàniament aquest Manifest al ministre de Foment, reclamant el canvi de política, la igualtat, si més no, de prioritat de les infraestructures intraurbanes de competència de l'Administració Central, així com de les operacions d'integració pendents en les dues ciutats, i proposant:**
 - a) Les operacions urbanes impulsades per necessitats funcionals ferroviàries i d'integració urbanística en la ciutat existent han de ser obres amb la mateixa prioritat i tractament que les obres interurbanes en els plans d'infraestructura del Ministeri de Foment i efectuar-se principalment amb càrrec a les autoritats ferroviàries. Les ciutats podran afavorir aquestes operacions ferroviàries urbanes facilitant la seua planificació i inserció al planejament municipal i, si com a conseqüència de les mateixes, hi ha terrenys alliberats d'ús ferroviari, les ciutats han d'afavorir al màxim els ingressos urbanístics en favor de les autoritats ferroviàries.

- b) En la mesura que es redreça la resolució de forma continuada dels problemes encetats, com per exemple, a Sagrera i a València Nord, es podria desenvolupar un acord relatiu a criteris de planejament urbanístic, de programació i de gestió urbanística en el sòl no urbanitzat, enfocats a evitar la creació de situacions que pogueren requerir solucions d'integració urbana del ferrocarril més dures i cares *a posteriori*, així com directrius de disseny de la separació de seguretat entre la ciutat i la línia ferroviària per a evitar la creació d'espais marginals i de manteniment de la qualitat paisatgística de la zona ocupada pel ferrocarril i de la ciutat observable des dels trens.
- c) Celebrar una jornada de treball amb la participació de totes les ciutats europees naturalment implicades, amb l'objectiu de visibilitzar amb claredat la confluència d'interessos, posar en comú els respectius projectes d'integració urbana i exigir els canvis i els compromisos necessaris del Ministeri de Foment.
- d) Reunir el màxim de suport entre les instàncies europees competents en matèria de desenvolupament regional i sostenibilitat.

Barcelona, a 20 de juliol de 2017

Joan Ribó Canut
Alcalde de València

Ada Colau Ballano
Alcaldessa de Barcelona