

## QUINA POLÍTICA D'INFRASTRUCTURES?

GERMÀ BEL

Universitat de Barcelona

(Publicat a ARA, 2 de desembre de 2010)

Diguem-ho de bon principi: la quantitat d'inversions ja no és –en general- el principal problema ni a Catalunya ni, encara menys, a Espanya. La inversió a Catalunya ha estat molt important en els darrers anys. Val a dir, tanmateix, que la part del lleó de la inversió s'ha aplicat a l'expansió del aeroport de El Prat, que es recuperarà amb les taxes pagades pels usuaris, i en la línia radial d'AVE Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Això darrer dins del projecte estel·lar de la política espanyola d'infraestructures: connectar totes les capitals de província amb Madrid, com va declamar José María Aznar el 25 d'abril de 2000 al Congrés.

Aquestes prioritats han tingut com a conseqüència que la inversió en molts altres modes i serveis de transport s'hagi postergat, amb efectes perjudicials pel sistema productiu i el benestar general. Un exemple el tenim en la xarxa de rodalies ferroviàries a l'àrea de Barcelona, que va col·lapsar a finals de 2007, i que només recentment ha començat a rebre l'atenció que fa molts anys demandava. Un altre exemple és el retard –que acumula dècades- del corredor mediterrani, sobretot en els serveis ferroviaris de mercaderies i la seva connexió als grans ports. Tampoc s'ha resolt la connexió ferroviària de passatgers, sistemàticament postergada en benefici de les línies radials que convergeixen a Madrid.

Així doncs, la modernització integral del corredor mediterrani és la primera gran prioritat de la política d'infraestructures. Tot i que això es surt del marc competencial del govern català, serà necessària una política activa de cooperació i acord amb la resta de governs autonòmics del corredor, per aconseguir que la modernització del corredor no acumuli encara més retards.

L'altra gran qüestió pels propers anys és la reforma del model de gestió dels aeroports a Espanya, tot passant d'un model centralitzat a un altre individual, si més no pels aeroports a Catalunya. Això no implica que el govern català en tingui el control; de fet, el resultat podria conduir a un model de gestió tipus AENA, però en l'àmbit català; la llei d'aeroports de Catalunya no hi és gens lluny. I els models de gestió centralitzada tampoc són bons a escala regional. Un paper ben important de les autoritats locals i les entitats econòmiques dels territoris en cadascun dels aeroports seria desitjable.... clar que desitjable no vol dir probable. El que coneixem fins ara sobre els propòsits de reforma del govern central indica que no es pensen fer canvis substancials. Una empresa pública central –parcialment privatitzada ara, que acabarà sent totalment privada- seguirà controlant les decisions estratègiques en taxes, inversions i política comercial. En alguns aeroports, com el del Prat, es deixarien a organismes a nivell d'aeroport decisions en qüestions menors i no estratègiques. En aquest organisme hi hauria participació territorial minoritària, i la majoria seguiria en mans del poder central. ¡No era això! El govern català hauria de ser conscient que 'res' és millor que acceptar i avalar un 'quasi res'. La diferència política és substancial; també el respecte que ens devem a nosaltres mateixos en els àmbits en que no podem decidir.

Hi ha, per acabar, els àmbits on el govern de la Generalitat pot exercir les seves competències. No vull fer un llistat de projectes que el govern hauria d'impulsar; de fet,

un dels problemes és que a la política catalana s'ha pensat molt més en projectes que no pas en models. Per això, és del tot urgent –aprofitant per altra banda les restriccions fiscals dels propers anys– aturar-se, reflexionar i redefinir la política d'infraestructures pròpies. Cal abandonar la idea que ha d'haver-hi de tot a tot arreu; això no es fa enlloc (fora d'Espanya), no té cap sentit, i a més no s'han pensat bé les conseqüències. Mirem els cas del tramvia: els Plans Territorials en preveuen un per Vegueria, amb l'excepció del Pirineu. No és només un problema d'irracionalitat econòmica en generar uns greus dèficits futurs d'operació i manteniment que ningú ha previst com finançar. A més, un tramvia amb una demanda d'ús escassa (i així ho serien tots) no compensaria durant la seva vida útil les emissions de CO<sub>2</sub> causades en la fase constructiva. Quina paradoxa: projectes argumentats per la defensa del medi ambient en realitat el perjudiquen! Pensem-hi.

En resum, la política d'infraestructures a Catalunya necessita –abans que qualsevol altra cosa– (1) entendre que (encara que sempre ens mancarà alguna cosa) el nostre ja és un país relativament madur en infraestructures; (2) comprendre que la gestió és més important que el ciment; (3) abandonar l'obsessió per les llistes inacabables de projectes on tothom ha de veure's retratat. I sobretot, (4) donar prioritat absoluta a tres preguntes que mai s'haurien d'haver oblidat quan es consideri qualsevol projecte: ¿Quant costa?, ¿Què fa?, i ¿Què aconseguiríem invertint aquests recursos en un projecte alternatiu? Ben mirat, segur que les restriccions que ens tocarà viure ens ajudaran a fer una política més ben pensada i encertada. I és que tota crisi comporta oportunitats.