

Josep Mateu, pres. FemCAT i director general RACCC
Presentació de Salvador Alemany

Nascut a Barcelona el 1944, Salvador Alemany és president d'Abertis i del Cercle d'Economia, i va ser director general de Saba i d'Acesa. Va ser directiu responsable de la secció de bàsquet del F. C. Barcelona. També va ser president de Creu Roja Barcelona i vicepresident de Creu Roja Catalunya.

Salvador Alemany, president d'Abertis
Planificació, dotació i gestió: proposta d'una reflexió global
sobre les infraestructures

M'ha agradat el tema de la Jornada, perquè és prepositiu. Jo també parlaré de les infraestructures de l'endemà. Aquesta setmana el Govern de Catalunya presenta el Pla Nacional d'Infraestructures i em temo que no acabarà tenint tot el consens desitjable, tot i ser un projecte d'Estat. No pot ser que en temes de país hi hagi desacords. No critico els partits, per no fer les coses que crec que s'haurien de fer; hi ha una certa immediatesa que ho dificulta. Ni qüestiono les resistències dels territoris a admetre infraestructures que els travessen. Però hem de treballar amb una planificació a llarg termini, i llavors bona part d'aquesta crítica estaria resolta.

Les infraestructures per a la mobilitat són, en bona mesura, el cor del desenvolupament econòmic i social dels països i dels territoris. Les infraestructures creen les bases i les condicions de possibilitat per a pràcticament tota l'activitat econòmica que coneixem. Recolzen un creixement menys depenent de factors conjunturals que en poden qüestionar la solidesa i la continuïtat. Hem de creure que tenim clars els objectius de connectivitat globals del país (també els energètics, etc.) i saber què volem prioritzar. Amb una consciència clara d'objectius de país seria més fàcil.

Hem de fer escenaris de futur per visualitzar les necessitats. Per exemple, el govern britànic ha demanat a l'aeroport de Luton, un dels més petits de Londres, quines previsions de creixement té per al 2030. Ens fem aquí preguntes així? Quina previsió tenim de l'aeroport del Prat per al 2030? Hem de pensar amb perspectiva i prendre decisions de futur, ara, no pas amagar el cap sota l'ala. Naturalment que el model s'haurà d'anar modificant amb el temps, però almenys tindrem un model clar.

Cap on va el sector aeri? Grans aeronaus o avions de dimensions més reduïdes? Un gran hub costa de moure, té moltes inèrcies. Una certa banalització de les dimensions de les aeronaus ho facilitaria. I l'aviació corporativa, cap on va? Ens ho plantejem a anys vista? Una previsió a 20 anys vista no planteja problemes polítics. Els plantejaria quan ens acostem al termini fixat, però llavors ja disposarem d'una bona base de respostes.

Fase de prioritats òptimes. A l'hora de prioritzar, hi pot haver components ideològics o polítics que influeixin. En especial, els aspectes de model de país i de sensibilitat per la sostenibilitat. Per sort, a Catalunya aquestes sensibilitats no són disperses, hi ha una convergència general en aquestes sensibilitats.

Mapa de grans implantacions. El 4t cinturó és necessari, és prioritari, i "ha de passar aproximadament per aquí". A ningú li agrada segons quina infraestructura prop de casa: és el NIMB (no pas al meu jardí). Cal un mapa clar i definit. Per exemple, l'AP7 passa per la mateixa via que ja feien servir els romans. En canvi, als Pirineus s'està acabant de fer un túnel ferroviari sense que se sàpiga quan hi arribarà el tren; això s'ha d'evitar disposant de mapes fets amb perspectiva. Catalunya està ben preparada per assumir els projectes concrets que deriven del Pla Nacional d'Infraestructures. Tanmateix, hi haurà desacords. No hi haurà diners, la iniciativa privada requerirà peatges, es pagaran amb diner públic... Els "peatges a l'ombra" no són una solució eterna. I el greuge comparatiu d'un model tarifari no equilibrat crea problemes. Fa 30 anys Catalunya tenia comparativament bones infraestructures viàries; ara no. Entre els fons europeus i el desenvolupament general, ens hem anat quedant enrere.

El procés d'integració, interacció i intercanvi entre les grans regions econòmiques del món, amb la demanda de capacitat de mobilització de fluxos massius de mercaderies, projecta una forta pressió sobre els nivells de dotació d'unes infraestructures que operen com a sistemes de xarxa que interaccionen i es potencien les unes a les altres.

No podem, doncs, contemplar les infraestructures de transport terrestre, aeri o marítim, les telecomunicacions, l'energia, les plataformes logístiques que gestionen les interfases mar-terra, aire-terra, carretera-ferrocarril, etc. com a sistemes que operen aïlladament els uns dels altres:

- Cal disposar de polítiques del territori que internalitzin aquesta visió de conjunt, interdependent i de coordinació territorial, no només local o regional. Una visió que hauria de ser la pròpia d'uns processos de planificació que demanden una perspectiva a llarg termini que ultrapassa el cicle polític característic d'una o dues legislatures i, òbviament el pressupostari (màxim 2-3 anys).

- Cal identificar el «mix» d'infraestructures (viàries, portuàries, ferrocarril, aeroportuàries, etc.) que ofereixi un millor balanç i resultat en funció dels objectius perseguits –també des de la perspectiva de la sostenibilitat i de l'eficiència en l'aplicació dels recursos tant públics com privats a projectes com les infraestructures de mobilitat molt intensius en capital amb retorns que es produeixen a llarg termini.

- Cal clarificar les responsabilitats, públiques i privades, en joc: prospectiva /planificació, decisió, finançament, execució i gestió.

- Cal definir els canals de decisió i assegurar el consens imprescindible — i a temps — en relació amb els projectes a realitzar i als mitjans necessaris a mobilitzar en la seva materialització.

- Cal apostar per la iniciativa privada en el finançament i gestió de les infraestructures, alliberant recursos públics que cal aplicar a demandes socials més urgents i immediates.

- Cal construir i harmonitzar amb Europa uns mecanismes coherents i previsibles de tarificació de la xarxa viària que assegurin la disponibilitat, a temps i en condicions, de les infraestructures que el país necessita en termes de competitivitat i sostenibilitat.

Hem de fer previsions a 10 i 12 anys vista, prendre decisions, debatre-les, explicar-les bé, consensuar-les i assumir-les. La societat civil ha de comprendre-les i els assumir-les –o plantejar-ne d'altres igualment a mig i llarg termini. Amb un treball previ ben planificat i ben fet podem fer les coses millor, perquè no hi ha ningú que tingui mala voluntat ni que vulgui fer malament les coses.