

Infraestructures i programa electoral del Partit dels Socialistes de Catalunya

Sr. J. Nadal

Necessàriament he de fer un preàmbul de caràcter general que no pot obviar un fet fonamental que és que estem exercint responsabilitats de govern: les exercim a Catalunya i les exercim també com a Partit Socialista a nivell de l'Estat, compartint projectes. Tot i que evidentment avui la nostra presència aquí és en la nostra condició de candidats: en José Montilla com a cap de llista per Barcelona i candidat a la presidència de la Generalitat, i jo mateix com a cap de llista per Girona. Però és cert que hi ha una frontera poc destriable, tot i que miraré de deixar clar què és el que correspon a l'esfera de govern, què és el que assumim d'aquesta esfera de govern, i com ens situem en una esfera programàtica i de compromisos polítics de cara a la campanya electoral que és a punt de començar. Pel que fa concretament a l'esfera de govern, vull referir-me a fets singulars d'avui mateix perquè entenc que són d'una especial importància i significació. Avui, a les vuit del matí, al meu departament, jo he signat l'aprovació inicial del Pla Director Urbanístic del Bages, i l'aprovació inicial del Pla Territorial Parcial de les Terres de Ponent. I ara mateix, en aquests moments, el consell d'administració de GISA, i per això determinades persones amb responsabilitats a GISA no ens acompanyen —jo crec hauria estat convenient que ens haguessin escoltat pel que fa a les nostres propostes programàtiques—, estan adjudicant obres d'infraestructures per un valor aproximat de 300 milions d'euros. Quin és, doncs, el marc de referència, el context general, en el qual nosaltres abordem ara la recta de la campanya electoral i el conjunt de les propostes? Sobre la base que tenim quatre àmbits temàtics en matèria d'infraestructures en relació al territori, que són: primer, les polítiques territorials, segon, les polítiques urbanístiques, tercer, les polítiques de mobilitat, i quart i base fonamental i matriu de totes les altres, la política d'infraestructures. Naturalment ens referirem d'una forma preferent a les infraestructures però les infraestructures es produeixen en el territori i en un territori d'unes característiques determinades.

Pel que fa als plans territorials, el compromís del govern i el compromís del Partit dels Socialistes de Catalunya és culminar l'aprovació dels set plans territorials parcials i revisar a fons el Pla Territorial General de Catalunya de l'any 1995. Tots aquests plans territorials no són documents d'estudi fets en un laboratori de sociòlegs, geògrafs, economistes, etc., per guardarlos en una prestatgeria, sinó que són documents d'intervenció en el territori que determinen quins són els espais naturals a protegir, quina és l'àrea verda a preservar, quins són els espais agrícoles i forestals d'interès, com són i com han de ser en el futur els assentaments humans i com han de créixer, i quina és la dimensió crítica del creixement dels pobles i ciutats de Catalunya. Es tracta de veure com podem donar consistència a aquestes qüestions i, per tant, en el model de creixement territorial hi encaixem també les infraestructures de la mobilitat responnent als criteris i exigències de la llei de mobilitat que és naturalment d'obligat compliment per part de tothom. No són coses que puguin anar a part i que es puguin delimitar separadament, sinó que hi ha permanentment vasos comunicants entre territori, creixement

econòmic, convivència, cohesió social i ordenació de les infraestructures. I és per això que els plans territorials des del mateix departament incorporen, consensuen i acorden les infraestructures que s'hi inclouen. No hi ha contradicció entre la planificació territorial i la planificació de les infraestructures, sinó que són dues peces d'un mateix projecte que intenta analitzar globalment el conjunt del territori de Catalunya.

La segona qüestió és l'urbanisme. Vostès saben que la llei d'urbanisme de 2002 creava la figura dels plans directors i que la llei d'urbanisme de 2004 completa el procés de revisió normativa de la legislació urbanística de Catalunya i estableix definitivament un marc nou a través del text refós i del nou reglament que desplega la llei d'urbanisme. Aquest volum que acaba de sortir i que inclou la llei d'urbanisme en el seu text refós i el reglament de la llei d'urbanisme és, en aquest sentit, la Bíblia de l'urbanisme de Catalunya. Això, mai tan ben dit, va a missa, dona seguretat jurídica i és la superació de deu reglaments vigents des de 1992 algun d'ells: sis d'àmbit estatal i quatre d'àmbit català. És un text extens però substitueix deu textos diferents vigents. I el nostre compromís és l'aplicació d'aquesta normativa: l'atorgament de seguretat jurídica a la ciutadania i als operadors amb sòl i habitatge. Tothom a partir d'aquí ha d'entendre que les polítiques d'habitatge són naturalment les d'habitatge protegit, però a més a més, si l'habitatge protegit és com en els termes d'aquesta llei, amb reserves de sòl del 30%, aleshores, les polítiques d'habitatge ho són pel 100%: 70% lliure i 30% protegit. La política d'habitatge d'un govern ha de concernir no només al grau d'interès que atorga a l'habitatge protegit —que és molt important i estratègic—, sinó al conjunt de les polítiques d'habitatge pel que fa a tot al territori i al desplegament dels operadors en aquesta matèria.

La tercera qüestió fa referència a la política de mobilitat. El govern va aprovar la setmana passada les directrius nacionals de mobilitat. Aquestes directrius despleguen la llei de la mobilitat i hi introdueixen tots aquells elements normatius —complexos, no són fàcils— que són d'obligat compliment i que plantegen la qüestió en uns termes molt senzills. Això és, qui vulgui créixer, qui es vulgui implantar, aquella nova implantació comercial, esportiva, d'oci, de lleure, d'activitat terciària, aquell nou polígon industrial, aquella nova superfície comercial,... no pot néixer del no-res i no pot aparèixer del no-res en el sòl no urbanitzable, s'ha de constituir en coherència amb la lògica territorial i ha d'analitzar prèviament els riscos i les oportunitats pel que fa a la mobilitat. Com hi anirà la gent? Si ha d'anar-hi en cotxe privat i això genera una mobilitat induïda sobrecarregada, el que fem és afegir problemes sobre els problemes. Per tant, del que es tracta és que en les anàlisis de les polítiques de mobilitat es compleixin les directrius de mobilitat i es tingui molt clar que és fonamental avaluar quins fluxos es genera en matèria de mobilitat, tant en transport públic com en vehicle privat, i de quina manera ho fem assumible i ho incentivem. La mobilitat és un valor, és un dret, i els riscos per a la mobilitat atempten contra el dret individual i col·lectiu de les persones. Per tant, hem de garantir i fer possible que la compatibilitat entre transport públic i ús del vehicle privat, predomini de la carretera i importància creixent del ferrocarril, sigui l'adequat, en un procés gradual que, per altra banda, no ens pot fer perdre de vista que, com que partim de molt avall, durant anys i anys i anys el transport per carretera serà predominant d'una forma absoluta. I això no ho pot oblidar la

política d'infraestructures. Podem doctrinalment dir: intel·lectualment som capaços d'entendre que el ferrocarril ha de guanyar pes i paper. Ara, les infraestructures ferroviàries —l'eix transversal, per exemple, la línia orbital ferroviària, la via dedicada i l'ampla europeu— triguen dos, tres, quatre o cinc anys a fer-se, i en alguns casos deu i quinze com el tren d'alta velocitat. Cal, doncs, entendre que, per exemple, el programa d'autovies que el govern de Catalunya està desplegant i continuarà desplegant, és un pla que dóna resposta a dèficits acumulats històricament que no ens podem permetre no atendre. La política d'autovies que està desplegant ara el govern de Catalunya i que el nostre partit es compromet a continuar és un pal·liatiu pel dèficit històric acumulat, no és un sobreafegit en el territori que posi en risc el territori: simplement recuperem el temps perdut i ja és prou important. Aquesta és una qüestió crucial a l'hora d'entendre i valorar l'equilibri i la relació entre el transport ferroviari que ha de créixer, el transport de mercaderies que ha de créixer pel ferrocarril, i el paper de la carretera que no és menystenible, sinó tot el contrari. En aquest sentit, des del nostre punt de vista, les polítiques de manteniment (millora de la infraestructura, de reforços de ferm, de senyalització, de garanties de seguretat) en les carreteres de Catalunya és un esforç que s'ha de continuar fent i en el qual s'ha de dedicar molts diners per assegurar que el parc de carreteres de Catalunya sigui un parc en permanent estat de revisió i que hauria de poder passar tot tipus d'auditories de seguretat viària i de prestacions viàries a l'hora de ser analitzat. No passa encara del tot, però estem en la direcció de fer-ho i ens comprometem a continuar fent això per garantir i assegurar que les coses es plantegen en termes d'una jerarquitització del sistema que dóna a cada carretera el paper que li correspon i que, naturalment i d'una forma gradual, n'obté les màximes prestacions possibles.

Finalment i en darrer punt, em centro en les infraestructures. El govern ha aprovat el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya. És un pla publicat i vigent. Pensem aplicar-lo. Hi ha qui diu "hem de fer un gran Pacte Nacional d'Infraestructures" o "hem de consensuar parlamentàriament un Pacte d'Infraestructures". Però el Pla d'Infraestructures del Transport normativament no ha de passar pel Parlament, l'aprova el govern, ja l'ha aprovat. És veritat que en una moció hem acceptat tots plegats que estarà bé que tingui el contrast de la via parlamentària, perquè quants més grups polítics assumeixin la filosofia d'un Pla d'Infraestructures del Transport més garanties tindrem que l'horitzó a vint anys que es planteja aquest pla 2006-2026 sigui de compliment. Però és evident també que no podem entretenir-nos, i que la vigència d'aquest Pla d'Infraestructures del Transport és la garantia que en un any es completi un text refós que sigui l'autèntic gran Pla d'Infraestructures de Catalunya: terrestres, viàries, ferroviàries i logístiques, marítimes, ports, aeroports, i heliports. Són tres plans d'infraestructures (terra, mar i aire) i un gran text refós que seran l'horitzó a acordar políticament i a projectar per la Catalunya del 2026, i a fer d'una forma compartida amb els recursos que l'Estat ha d'esmerçar a Catalunya i amb els recursos que el govern de la Generalitat ha d'esmerçar a Catalunya. Estic segur que el candidat Montilla els explicarà amb una mica més de detall els compromisos financers que això representa, però a hores d'ara estem en condicions de dir que a Catalunya, en els propers deu anys, ha de ser possible gastar cada any,

i gastar bé, i executar del tot, inversions per valor de 6.000 milions d'euros cada any: 3.500 milions l'Estat i 2.500 milions la Generalitat. Això només en infraestructures, no hi comptem els equipaments (hospitals, comissaries, equipaments judicials, educatius,...). És una inversió al servei del creixement i de la cohesió social. I sobre això voldria afegir el següent. En el seu moment, al mes d'abril – maig, quan va començar a saber-se que podia acabar-se de forma anticipada aquesta legislatura, la Cambra de Contractistes va fer un advertiment dient que la licitació se'n podia ressentir pels temps electorals. Doncs bé, l'última nota de la Cambra de Contractistes ha hagut de reconèixer que el ritme de licitacions, adjudicació i execució d'obra pública a Catalunya no se ha ressentit. Vull dir que hem deixat a punt el Pla Econòmic i Financer de GISA per a l'any 2007: aprovat, finançat, amb els projectes preparats i en condicions de continuar licitant al mateix ritme sense solució de continuïtat tan bon punt prengui possessió el nou govern. Per tant, queda clar que, a diferència d'altres moments en què ni el volum de projectes preparats ni el volum de recursos econòmics a punt donava garanties d'una continuïtat absoluta de la licitació —entre altres coses perquè s'acabava de produir l'episodi de la línia 9, adjudicat sense finançament, i la garantia del finançament l'ha hagut de proveir successivament en els contractes amb els banc i també amb els compromisos pressupostaris l'actual govern de Catalunya—, aquest govern deixa a punt, preparat, un Pla Econòmic Financer, aprovat pel govern, finançat, pressupostàriament garantit, perquè GISA el desembre, o el gener, continuï licitant allò que ja forma part del seu Pla Econòmic Financer i que respon al Pla d'Infraestructures del Transport. No hi ha, doncs, tampoc, risc del segon advertiment que formula la Cambra de Contractistes que diu que pot haver-hi una parada postelectoral. Tampoc no hi serà, i nosaltres ens comprometem a què no hi sigui, i aspirem a poder-ho administrar i a governar, i a fer amb aquests recursos, i amb aquest Pla d'Infraestructures, i amb tota la planificació territorial, urbanística i de mobilitat, la definició d'un model d'infraestructures pel futur de Catalunya que, a més a més, garantim que administrarem com ho hem fet en els darrers tres anys, en el mercat més obert d'obra pública que hi ha a tot Espanya. I això és bo, tot i que té la seva contrapartida: que les empreses mitjanes i petites de Catalunya a vegades se'n ressenten. Però, vam fer l'opció per la transparència, i mantenim aquesta opció per la transparència i la llibertat de mercat, i és garantia perquè els processos licitatoris permetin la creació d'empreses de guix de seu i de matriu catalana en processos de fusió que hem d'impulsar. Això ha de permetre que, en l'àmbit de l'explotació de les concessions i licitacions d'obra pública per la construcció, vagin agafant massa crítica aquelles empreses catalanes que tenen avui una capacitat mitjana, però que tenen també capacitat financera per fusionar-se, per créixer, per assumir el mercat d'obra pública que estem posant damunt de la taula, i no per fer de l'obra pública un objectiu en si mateix, sinó per fer de l'obra pública un instrument més del catalanisme social. Ja m'ho han sentit dir això alguna vegada. Nosaltres proclamem la vigència d'un nou catalanisme, que és el catalanisme social. El catalanisme social és aquell que posa per davant de tot les polítiques dedicades a les persones i que vol donar resposta a les necessitats en matèria de salut, d'educació, de benestar, de dependència, de prestacions socials a les persones i a les famílies. És a dir, vol donar resposta a les expectatives creixents

d'una societat que està canviant. Però, per garantir i mantenir les prestacions de l'Estat del benestar: un, s'ha de crear riquesa, dos, això vol dir que s'ha de créixer i créixer bé, perquè és garantia plena de generar ocupació com està passant ara, i l'ocupació és la millor medecina i la millor garantia de la cohesió social. Per tant, la primera política social, la més singularment important, la més estructural, perquè és la de més envergadura, és la de mobilitat, la de transport públic, la d'inversions en infraestructures, i la d'ordenació del territori i el creixement mesurat, de tal manera que no sigui possible que en les anàlisis que es fan en la discussió del model de creixement urbanístic es pugui dir, no des del camp dels tècnics de l'urbanisme, aquest és un model que falla. Què ens hem trobat aquest estiu? Que es posa en discussió el model de creixement difús, escampat, d'urbanitzacions de baixa densitat per tot el territori de Catalunya, no tant per arguments territorials ni per arguments urbanístics o sociològics, com per arguments de prevenció i extinció d'incendis o seguretat. Ja ha aparegut l'alarma en relació als incendis forestals, perquè si hem de garantir les propietats de les persones cremarem més bosc perquè haurem de dedicar els recursos a prevenir o a garantir la integritat dels bens de les persones prop del bosc —hi ha moltes cases enmig del bosc a Catalunya! I l'altre cas, recordin aquest estiu la campanya en relació a una certa cadena de furts en urbanitzacions de la perifèria i disperses que es queixaven que hem fet un model urbanístic que ara no podem vigilar. No és veritat, el podem vigilar, però el que no podem és permetre que es continuï creixent de la mateixa manera. Avui la densitat és un valor diferent de com l'havíem mitificat fa vint o trenta anys a l'hora de parlar d'un urbanisme, que en aquells moment havia generat una concentració d'edificació en alçada que naturalment a tots ens feia mal d'ulls. Però, a dia d'avui, les anàlisis de la realitat amb la que ens trobem ens porten a pensar que tot plegat és més complex i que la densitat ben entesa és un valor, i és garantia de bons serveis públics i de prestacions altes dels equipaments: biblioteques, centres d'assistència primària, residències per la gent gran,... tot això és més operatiu i efectiu en poblacions mitjanes i grans que creixin, que no disperses en el territori i posades enmig del bosc. Aquest és el nostre plantejament general, el marc de referència, el context de la continuïtat amb l'obra de govern, la situació amb la que ens trobem. Amb això acabo i passo la paraula al nostre candidat José Montilla.

Sr. Montilla

La meua serà una intervenció breu per dues qüestions: l'estat de la meua veu, que com es pot comprovar no és la millor, i perquè crec que la intervenció del Sr. Nadal ha situat molt bé els reptes que com a país tenim en el camp de les infraestructures i en el marc d'una política més global d'ordenació del territori, de la política urbanística, i de les infraestructures al servei de la mobilitat i del creixement econòmic. Un país sense una economia dinàmica i competitiva difícilment podrà construir l'estat del benestar que volem: és la Catalunya social que preconitzem. D'aquí, precisament, la importància que nosaltres donem als elements que han de fer possible una economia competitiva: la recerca, el desenvolupament, la innovació, la formació, l'educació, la internacionalització i les infraestructures. I he de dir que jo sóc optimista

respecte al futur del país. Ara tenim nous instruments. A més dels que ens parlava el Joaquim Nadal, que són molt importants perquè la llei, el reglament, el pla, han tingut com objectiu simplificar i millora la nostra legislació, i les empreses i els empresaris necessiten una legislació millorada, simplificada, una administració més eficaç, i per tant, més facilitats per fer la seva tasca. Deia que sóc optimista perquè tenim els nous instruments per les polítiques que hem de desenvolupar a casa nostra, fonamentalment l'Estatut. Un nou Estatut que ens dona més competències, més recursos, més reconeixement de la nostra identitat, de les nostres institucions, i que, per tant, també ens dota d'aquests instruments absolutament necessaris per afrontar els reptes que l'economia catalana i la societat catalana té en l'any 2006. En les eleccions del dia 1 hi ha diversos escenaris possibles: un primer escenari seria el front de dretes, un altre el front nacionalista, i un altre pel qual treballem i n'estem convençuts és una victòria socialista. És la millor garantia de la cohesió del país, de la integració d'una Catalunya forta amb presència a Espanya i a Europa, una Catalunya no tancada en si mateixa, sinó tot el contrari, capaç d'afrontar els reptes que col·lectivament tenim en l'etapa que ens ha tocat viure. Jo crec que ens avala entre altres coses la tasca feta. Certament, aquesta tasca ha estat atapeïda i d'alguna manera ocultada per tot el debat estatutari, pel soroll que això ha provocat, per la crispació i la confrontació que algunes formacions polítiques han provocat, especialment fora de Catalunya, però en algun cas també a Catalunya; una confrontació i a una crispació que ha fet difícil que es pogués visualitzar l'acció de govern —alguns dels temes dels que ens parlava el Quim Nadal. I no m'estic referint exclusivament a aquelles decisions que s'estan prenent en els darrers mesos, sinó també a aquelles decisions i als fets produïts al llarg dels mil dies del govern de Pasqual Maragall, que s'han traduït en projectes importants, en fets, no en paraules, tampoc en legislació, en planificació o en convenis, sinó en quilòmetres construïts de ferrocarril o d'autovia, que s'han traduït en esforç en temes relatius a la mobilitat en el seu conjunt.

L'aprovació de l'Estatut ha donat els seus primers fruits. L'Estatut s'està desplegant. Va entrar en vigor el 8 d'agost, i en temes com la seguretat ja es va crear la Junta de Seguretat de Catalunya presidida pel president de la Generalitat. Ja s'ha reunit i ha dotat els mossos d'esquadra de més competències d'acord amb el que preveu l'Estatut: s'ha incrementat substancialment el número de mossos previst en el desplegament pactat pels anteriors governs. També s'ha traduït l'aplicació de la disposició addicional tercera de l'Estatut en el projecte de pressupostos de l'Estat que en aquest moment està a les Corts Generals. És un projecte de pressupostos que ja destina el 18,8% de la inversió en infraestructures de l'Estat a Catalunya, corresponent al nostre pes en el conjunt de l'economia espanyola, amb un increment important de recursos, que vostès perfectament coneixen, que és un volum de recursos que per al 2007 supera les inversions efectuades, pressupostades i executades per l'Estat en la primera legislatura de José Maria Aznar. Es tracta de 745 milions d'euros més que l'any 2006 en inversió en infraestructures de manera directa o en inversió en infraestructures associades, diners per autopistes i ferrocarrils, pels nostres ports i aeroports, per carreteres i per medi ambient. I també, com vostès saben, per reduir l'escreix de pagament de peatges de Catalunya amb la

resta de l'Estat, que és una de les nostres mancances, un dels problemes també a solventar amb el pas del temps, en la mesura que disposem de recursos per fer-hi front. Però és evident que amb això no és suficient, que el nostre país necessita més. El conseller Nadal no ha fet esment d'alguns dels instruments signats recentment de caràcter plurianual que impliquen i que sumen esforços entre l'administració general de l'Estat i la Generalitat de Catalunya, per exemple, el conveni en matèria ferroviària, signat molt recentment, o convenis que en aquests moments estan molt avançats, com el que fa referència al finançament de les infraestructures del transport metropolità o el que fa referència a carreteres.

Ara bé, deixant de banda això, i tractant de concretar les propostes que el nostre programa recull, especialment el que fa referència a infraestructures, podria fer un llistat molt resumit d'aquestes propostes. En primer lloc, plantejem la creació d'un consorci per la gestió de l'aeroport del Prat, amb una posició determinant de la Generalitat de Catalunya. La Generalitat no ha estat mai present en la gestió de l'aeroport del Prat, com vostès saben. Durant molts anys això ha estat una reivindicació del govern de Catalunya. Ara, amb el nou Estatut també s'obre aquesta porta, la porta singular a la creació d'aquest consorci, i la porta a rebre la transferència d'altres aeroports una vegada que estiguin desclassificats com aeroports d'interès general. Això és el que pensem fer, impulsar aquesta desclassificació i aquesta transferència a la Generalitat de Catalunya, que crearà una empresa gestora que, de fet, ja està en els seus inicis, per rebre aquesta transferència, per gestionar aquests aeroports, i per fer-ho comptant també amb la iniciativa privada. I en la creació i l'impuls d'aquest consorci hi ha absoluta predisposició per part de l'Estat perquè la Generalitat, repeteixo, tingui un paper determinant i, a més a més, hi hagi la participació del sector privat. No és cap novetat, nosaltres fa anys que venim defensant aquesta possibilitat. Pensem que, òbviament, donada l'execució de les obres de l'aeroport del Prat, estarem en condicions d'inaugurar la nova terminal de l'aeroport per assolir aquesta capacitat de 55 milions de passatgers: 33 a la terminal nova i 22 a la vella, i preparar també la terminal satèl·lit per programar un aeroport de 70 milions de passatgers, que és segurament l'òptim i la màxima capacitat que aquesta infraestructura pot tenir en el futur. En segon lloc, apostem per convertir el port de Barcelona en la porta logística del sud d'Europa, duplicar-ne la superfície, assolir la capacitat de 4,5 milions de tones per al 2008 i de 10 milions de tones al final de l'ampliació, i així poder equiparar-nos als ports més importants d'Europa. Apostem per crear el consorci d'àrees logístiques de Catalunya de manera molt singular, i també en el camp de les infraestructures del transport energètic apostem per fer realitat la connexió energètica amb França, quan les condicions polítiques a França ho permetin. En aquest moment, la part que és responsabilitat de les administracions espanyoles s'està fent, pel que fa a l'altra part caldrà esperar a les eleccions franceses. També voldríem definir, abans del maig de 2007, el traçat i les característiques de la comunicació entre Terrassa i Sant Celoni, aquest tram del quart cinturó absolutament fonamental per a la mobilitat del nostre país. També voldríem impulsar les ZAL de Tarragona i Barcelona, del consorci de la Zona Franca, dels centres logístics de l'eix transversal, la CIM del Camp de Tarragona i la segona CIM a la regió metropolitana de Barcelona, i impulsar també

els Logis de l'Empordà, de l'Ebre i del Penedès. Un comentari sobre un d'aquests Logis, el del Penedès. Després que el govern anterior es gastés prop de 9 milions d'euros en l'adquisició del terreny i el projecte, és curiós que ara les administracions locals controlades pel partit que governava Catalunya en l'any 2002 i 2003 —quan es va fer aquesta operació— estan fent una operació en contra d'aquesta infraestructura. Segurament per això que en un lloc es diu una cosa i en un lloc es diu la contrària.

Aquestes seran algunes de les prioritats en matèria d'infraestructures del meu govern. Són prioritats que han de venir acompanyades del desplegament i de la finalització d'altres infraestructures associades que ja tenim previstes de fer i en alguns casos d'acabar. Són mesures i compromisos que ens portaran a tenir les infraestructures que com a país necessitem i que com a país volem. Crec que coincidim tots plegats que volem un país que sigui sinònim d'excel·lència, de qualitat, de competitivitat; aquest és per a mi un compromís fonamental. Les infraestructures del país s'han de fer ja. A més, avui, les infraestructures es poden fer bé, es poden fer tenint present el respecte al paisatge: la sostenibilitat. Creixement econòmic i sostenibilitat han de ser perfectament compatibles, no es pot en nom de la sostenibilitat no fer les infraestructures que el país necessita per la seva compatibilitat i pel seu futur, i es tracta de trobar aquest equilibri perfectament possible. Per això, els puc assegurar que no defugiré la responsabilitat de tirar endavant el conjunt d'aquests projectes que els he descrit perquè són fonamentals per a les empreses del nostre país, per a la competitivitat i per al seu futur, i evidentment ho farem concertades amb les administracions locals quan calgui, i amb l'Estat, perquè volem que estigui implicat a Catalunya i no absent. La marxa de l'economia catalana és fonamental per als catalans però també per Espanya, i es tracta no d'estar al marge sinó de demanar implicació i compromís. Després, també, perquè pensem que a més d'aquesta complicitat amb el món local i amb l'administració general l'Estat, l'hem de fer d'acord i en col·laboració, en concertació, amb les empreses, amb el món econòmic de Catalunya. D'aquí, per exemple, aquestes fórmules de la gestió dels aeroports que de manera molt singular plantejem amb la participació i la implicació també del sector privat en el que sempre hem cregut com socialistes, almenys alguns socialistes, almenys el socialista que els parla.

DEBAT

Pregunta: —Quan parla del paper determinant en el consorci del Prat, ens pot dir si serà majoria? Ens pot concretar alguna cosa més? I després, vostè que ha estat a Madrid, ha estat ministre, quina és la sensació que té del fet que les infraestructures darrerament, sobretot des de l'Estatut, hagin estat una arma política? Per què hi ha aquesta sensació, aquesta reticència: els empresaris diuen que això és perdre el temps. Quina és la sensació i, si vostè guanya les eleccions, quin és el talant que pot influir o posar vostè perquè aquest debat no sigui tan crispat i visceral?

Sr. Montilla: —Participació determinant vol dir que cap decisió important al Prat es pugui prendre d'esquenes o amb l'opinió contrària del govern de Catalunya. De manera molt singular: les grans decisions poden ser iniciativa o han de tenir l'aval necessàriament de la Generalitat

de Catalunya, i això no té a veure amb percentatges de participació en un consorci. Es tracta que sigui un consorci que no sigui una ficció, sinó que sigui per gestionar realment tots els temes importants de l'aeroport, excepte els que estan reservats a aviació civil i a Brussel·les. La segona qüestió, les infraestructures com a arma política. Jo crec que això fonamentalment ha vingut donat per la convocatòria electoral. Crec que hi ha un àmplia coincidència —per això figura a l'Estatut— entre les formacions polítiques catalanes, entre la societat catalana, però també sobre la base d'una consciència del govern d'Espanya, que hi ha un dèficit d'infraestructures a Catalunya, que hi ha hagut poca inversió en Catalunya en els darrers anys, i que s'ha de resoldre aquest dèficit. I per això la disposició addicional tercera recull aquest increment d'inversió durant un període de set anys. En fi, només cal repassar les hemeroteques de quan es va discutir aquesta disposició addicional tercera de l'Estatut, i el que deia tothom. Nosaltres continuem dient el mateix, ara com el mes gener, quan es discutia aquesta disposició. I per tant, convido que es repassin les hemeroteques perquè hi ha gent que juga amb això, perquè la memòria és fràgil. Si ho mirem, no hi hauria la polèmica. Per cert, la polèmica queda ofegada perquè les xifres i les dades són contundents. Jo crec que respecte a les infraestructures, el conseller Nadal feia esment a formacions polítiques catalanes que reclamen pactes d'àmbit nacional. És evident que tot el que sigui sumar és molt interessant, és molt convenient, però els governs han de prendre responsabilitats i decisions. Hi ha, per exemple, infraestructures que no es poden endarrerir en funció de processos, de negociació, de concertació, de diàleg, perquè està bé fer-ho però tot té un límit; si busquem unanimitat per la construcció de determinades infraestructures d'aquest país mai les farem. Jo sempre dic, quan escolto algunes crítiques com que l'aeroport de Madrid s'ha fet abans que el d'aquí, i aquí la inversió és més petita i arriba després, que és obvi que és així, i que segurament el govern del Partit Popular hi té molt a veure, i també les formacions polítiques que van donar suport als pressupostos que han possibilitat l'ampliació de l'aeroport de Madrid. Cal mirar en quins exercicis això ha estat, què havia pressupostat per Barcelona i què havia pressupostat per Madrid, i qui va donar suport a aquest pressupostos. Ara bé, dit això, també hi ha una part important de la responsabilitat que és nostra. Si sempre pensem i anem amb el xip que la culpa és de Madrid, que és dels demés, i que aquí som collonuts, i que és que no ens volen, no anirem enlloc. Una part de la responsabilitat que l'aeroport del Prat s'hagi fet ara, en els darrers dos o tres anys, és nostre. I alguns ho hem viscut. Quants estudis hem fet? Quants estudis, i estudis sobre l'estudi i sobre l'estudi? Quantes vegades les administracions catalanes —i no dic exclusivament el govern de Catalunya que és qui tenia la principal responsabilitat— no hem volgut prendre decisions? Tots som conscients que l'espai on està ubicat l'aeroport del Prat no és el de Madrid. El de Madrid es troba en una terra erma, i aquí és un territori sensible: hi ha el mar, la pineda, els aiguamolls, el nucli del Prat,... és obvi que és complicat. Ara, cal reconèixer que hem perdut massa temps, nosaltres. Si no reconeixem això, la part de responsabilitat que tenim, també malament.

Pregunta: —Perdoni, però reincideixo en el tema de l'aeroport. I ho faig perquè jo mateix vaig tenir dues intervencions en aquesta mateixa sala sobre aquest tema que per a mi és molt

sensible. Com a urbanista i des d'una visió global, entenc que el bon urbanisme descansa sobre dos eixos: l'economia i la qualitat urbana i territorial. L'economia és important: si l'economia no va bé, va malament l'urbanisme. I l'aeroport és un element fonamental de l'economia. Per tant, em permeto tornar a preguntar sobre aquest tema. I la meua pregunta concreta és: què vol dir posició determinant? És d'un 51 %? És que si no és així no me'n refio: a gat escaldat, de l'aigua tèbia fuig. Per altra banda, estic bastant d'acord amb les idees del conseller Nadal amb algunes matisacions.

Sr. Montilla: -Jo crec que del que es tracta és de fer possible aquesta conciliació entre creixement econòmic i sostenibilitat, que en definitiva vol dir qualitat de vida. Però, sense creixement econòmic no hi ha qualitat de vida, això també és així. I és difícil, doncs, la sostenibilitat. Perquè fins i tot per les polítiques lligades a la sostenibilitat calen recursos. I si l'economia no funciona, no hi ha recursos, ni per les polítiques de benestar ni per les polítiques de sostenibilitat. I això cal tenir-ho present. Afortunadament, l'economia catalana va bé: les dades són absolutament inqüestionables. Estem davant d'un creixement de l'economia catalana sense precedents, el més alt dels darrers sis anys. Són les darreres dades de creixement que hi ha; amb una inversió en bens d'equip molt important, que vol dir que és un creixement sòlid, que assegura el futur de les empreses i de la seva competitivitat. Quant a la segona qüestió: ser determinant en la gestió de l'aeroport vol dir que es sigui determinant. Si algú pensa que ara, perquè sí, ens diran el 51 % i vostès decideixen, i l'Estat passarà a ser un convidat de pedra. Això no és realista. I no és realista sobretot quan ho formulen formacions polítiques que no s'han preocupat d'aquest tema durant molts anys, quan tenien majoria absoluta i eren determinants a Madrid, aleshores la prioritat de la gestió de l'aeroport no existia. Cada cop més, en un Estat com el nostre, que és un Estat compost, és necessari la concertació, la negociació, el diàleg i l'entesa. I això no es pot plantejar amb un "jo tinc el 51 i tu tens el 49", sinó amb mecanismes que necessàriament obliguin a pactar. I això és perfectament possible en els grans temes que afecten a l'aeroport. Sobre la base, després, d'una gestió professional de l'aeroport, en tot allò que pugui ser privatitzat —les administracions no estan per gestionar segons quins aspectes de l'activitat aeroportuària—, quan ho poden fer ho han de fer les empreses. Jo en això crec en la màxima participació del sector privat en la gestió aeroportuària. No es tracta de substituir uns funcionaris per uns altres, i de substituir una legislació per una altra legislació. És una temptació que a vegades tenim: reproduir en més petit allò que té l'Estat, i normalment amb els seus vicis, que són molts. Evidentment, no és aquesta la meua aposta. Hem d'aprofitar per fer coses noves, més àgils, més modernes, més d'acord amb els temps que ens toquen viure.

Pregunta: —*Ha comentado antes la apuesta aeroportuaria, pero a mi me gustaría que me concretase y profundizase un poco más en esa apuesta de impulso del puerto de Barcelona para compararlo con otros puertos de Europa, y sobretodo también el tema del desarrollo logístico de Catalunya. Los últimos estudios apuntan que existen, comparados con los países más cercanos del centro de Europa, diferencias importantes en materia de precios y requisitos que demandan las empresas. ¿Podría concretarme estas dos apuestas?*

Sr. Montilla: -Jo he fet un esment molt per sobre de les propostes que tenen per objectiu que el nostre port sigui la porta logística del sud d'Europa, amb les ampliacions que en aquest moment estan en curs i amb les que es faran. Jo crec que afortunadament aquí també cal dir que és bona la gestió concertada, perquè no deixa de ser concertada. No ha estat precisament una rèmor per al desenvolupament de l'aeroport, estic convençut que no ho és tampoc per la seva competitivitat, ni tampoc per la participació, i la gestió es porta de manera important pel sector privat. Aquest és el camí. També el conseller ha fet també esment, a més a més, a algunes infraestructures associades a l'aeroport i a la gestió de l'aeroport que, especialment, pel que fa a mercaderies, són fonamentals. En aquest moment, es troben, afortunadament, a la fase final, abans que realment es puguin licitar les obres i començar-les. De fet, els Pressupostos Generals de l'Estat també recullen algunes partides precisament per implementar aquestes obres, com és l'accés de mercaderies de manera molt singular. Respecte a la logística, jo he parlat de la necessitat de crear un consorci que agrupi les àrees logístiques que ara hi ha en funcionament, les que hi ha en construcció i les que hi ha projectades. Això és important per aprofitar sinergies, economies d'escala, i per afrontar el repte que tenim de disposar d'aquests espais per l'àmplia demanda de les empreses. I també per la competència que tenim i que tindrem, encara de manera més important, a mesura que comencin a funcionar a tot rendiment les àrees logístiques de més dimensió que s'estan fent a comunitats autònomes properes, com per exemple, la de Saragossa. Nosaltres difícilment podem localitzar en el nostre país —el territori és el que és— una àrea d'aquestes característiques, i per això hem de ser capaços de competir amb un sistema que és més diversificat i menys centralitzat, que és pel que apostem.

Sr. J. Nadal: —Respecte aquesta pregunta, voldria afegir una cosa. El conveni de ferrocarrils a què ha fet referència el Sr. Montilla, que vam firmar la ministra de Foment i jo mateix fa una setmana, explicita el següent: un, la Generalitat de Catalunya està invertint en el seu sistema de metro i transport públic de caràcter ferroviari 5.000 milions d'euros; dos, el govern estatal està gastant en la seva xarxa ferroviària d'alta velocitat en l'àmbit de Catalunya 6.000 milions d'euros; tres, apart de les inversions que cadascuna de les dues administracions està fent pel seu compte, acorden conjuntament aportar 3.563 milions d'euros més a l'objecte de fer, en una proporció de dos terços - un terç entre el govern de la Generalitat (un terç) i el govern de l'Estat (dos terços), més inversions en infraestructures ferroviàries que contenen concretament per primera vegada una quantificació dels corredors ferroviaris d'entrada al port de Barcelona. I per primera vegada, una concreció econòmica del corredor ferroviari que, des del port de Barcelona, i a través de la línia Papiol – Mollet, ens ha de portar fins a la frontera francesa, i que contenen una quantificació dels apartadors de 750 metres en la línia d'alta velocitat d'ampla europeu per permetre que, mentre passen els trens de passatgers de gran velocitat, els trens de càrrega es puguin apartar amb una dimensió i llargada crítica suficient com per ser competitius. Tot això està quantificat, planificat i la vigència del conveni és de sis anys_ 2006 – 2012. Per als accessos ferroviaris al port, crec recordar, quasi 300 milions d'euros. I hi ha el calendari. De tal manera que, pel que fa a què entenem nosaltres per garantir

el creixement del port, entenem el següent: un, completar bé l'ampliació, ja pràcticament garantida, de tal manera que, després de l'últim concurs, l'entrada de Hutchison, el paper de TerCat, el reposicionament de TCB significa una nova geografia portuària d'una gran envergadura, amb dues grans terminals de contenidors, una de 90 hectàrees i l'altra de 80 hectàrees —parlo amb números rodons, i el president de l'autoritat portuària em perdonarà si en la improvisació no afino prou amb els números. Però, a més a més, el Port de Barcelona està avui en condicions de fer amb totes les peces que el componen un joc de moviment de les diferents concessions que el posi en el primeríssim nivell pel que fa a la capacitat de càrrega, pel que fa al valor afegit de la càrrega que mou, pel que fa en el comparatiu amb, posem per cas València – Algeciras. Es tracta d'un volum de contenidors plens, no de contenidors buits, que marcaria la diferència en el sistema d'un i altres ports, i que naturalment es requereixen, quan ens situem en el 4 milions i mig de tones, i quan ens situem en un horitzó més ampli dels 10 milions de tones, per ser un port que sigui el primer port de la mediterrània i que competeixi en termes d'una certa aproximació als grans ports centreeuropeus (Hamburg, Rotterdam, Anvers,...). Hem de tenir el sistema d'accessos en terra, i tot l'aparellament de la logística de l'entorn portuari en terra, ben ordenat. I per portar-ho a terme, hi ha la feina que s'està fent ja amb el transport, la feina que es farà amb la reordenació de les àrees en terra del propi port, tot el que representa la ZAL i tot el que representa el replantejament del consorci de la zona franca pel que fa a la utilització del seu sòl. Tot això situa el sòl de l'entorn de Barcelona i també de l'aeroport —que és un sòl molt car- en una posició excel·lent per abordar unes àrees de negoci que puguin selectivament no gastar més sòl del compte en simple emmagatzemar i situar l'emmagatzemament de llarga durada en altres punts d'una certa importància logística però de menys valor afegit. Tant és així, que el Port de Barcelona, en una posició intel·ligent —per això es presenta a Madrid— diu: jo tinc uns braços en terra, tinc braços en mar que em comuniquen amb Gènova, amb el nord d'Àfrica, amb tota la mediterrània, i amb orient, concerto amb les grans operadors de contenidors del món a través de les empreses que es posicionen al meu port, per exemple Hutchinson; tinc tot això, però, a més a més, vull posar un peu a terra a Toulouse, a Saragossa, a Montpeller; així que compro terreny i situo un últim braç, una terminal logística del port, i capto càrrega en una àrea d'influència que va molt més enllà del que representa estrictament Catalunya. Com deia José Montilla, la logística comporta una prima d'oportunitat, de posició, i de moviment favorable en els termes de la intermodalitat. I no sempre és fàcil trobar la dimensió crítica per a àrees logístiques de la mida de les que estan apareixent en determinades zones. Dit això, a Catalunya què està passant? El govern de la Generalitat promou àrees logístiques ben situades en el corredor mediterrani d'una dimensió mitjana. Aleshores, els privats —grans empreses de transport—, que estan intuït el que està passant, estan comprant i negociant amb la Generalitat i posicionant-se en els nous corredors ferroviaris que s'estan constituint a Catalunya. I saben que poden tenir peces singulars, per exemple, les grans platges de cotxes que poden ésser necessàries per substituir determinats emmagatzemaments en els sòls cars de, per exemple, el consorci de la zona franca, i així s'estan posicionant a peu de les vies del nou corredor de mercaderies que s'està construint. No

vull citar noms. Però ho poden intuir perfectament de què estic parlant i de qui estic parlant a l'hora d'invertir intel·ligentment en logística des del sector privat amb la tutela, la cooperació, la col·laboració, i l'impuls del govern de la Generalitat, però no fiant-ho tot a la iniciativa del govern de la Generalitat. I crec que en això estem avançant molt. I per altra banda, com deia el Sr. Montilla, el territori és el que és, dóna pel que dóna, i haurem de triar que determinades coses no es puguin fer aquí i s'hagin de fer en un altre lloc. Però, em sembla que la logística, que no és altra cosa que una forma de transportar intel·ligent i aprofitant el màxim totes les possibilitats i potencialitats i tots els modes de transport, té naturalment un valor en si, però sobretot un valor instrumental. I de moment el que ha passat a Catalunya és que tot allò que neix amb vocació logística acaba amb vocació terciària. Per raons diverses de mercat que vostès coneixen. I la singularitat estrictament logística es guanya en el mercat, i es produeix o no es produeix segons que el mercat ho demani. I ara el mercat ho podria estar començant a demanar i per això algunes empreses de transport es posicionen com es posicionen.

Pregunta: —Una reflexió molt ràpida. Hi ha una pila de diners pressupostats, hi ha una pila de projectes preparats, hi ha una pila d'ens a constituir (el consorci del Prat, el consorci per les infraestructures ferroviàries), i hi ha, en conseqüència, la pregunta de si no seria el moment d'enlairar-se una mica, de pujar un graó, perquè en aquest trencaclosques de les infraestructures del transport no tornés a fallar una cosa que ha anat fallant que és la coordinació. És a dir, es pot córrer molt en determinades infraestructures, unes altres quedaran endarrerides i, per tant, la funcionalitat de les que han corregut es perd. Aleshores, no seria hora de pensar en l'organització i constitució una agència catalana de les infraestructures del transport que aglutinés els departaments de PTOP, d'Economia i Finances, de Medi Ambient, representants de les entitats locals, perquè hi ha també una pila d'operadors que han d'actuar en infraestructures, que fes un seguiment d'aquesta coordinació de les infraestructures que s'han de començar i d'executar alhora, en temps adequat, que pogués proposar les encomanes de gestió necessàries per descentralitzar l'execució? S'han plantejat aquesta possibilitat d'enlairar-se per sobre d'aquest trencaclosques per garantir la coordinació?

Sr. Montilla: -Bé, això és francament difícil, i tu com a coneixedor de manera molt especial de la complexa legislació del nostre país, de Catalunya, i també de la legislació estatal i comunitària, ho pots intuir. Jo crec que respecte això va suposar un pas molt important la creació d'un gestor d'infraestructures com l'empresa GISA. Però, hi ha els passos previs a la decisió i al pressupost de tot el que comporta la construcció d'una determinada infraestructura que és molt difícil que es puguin agrupar d'una manera realista, si no es vol crear una suma de tres o quatre conselleries. I això és una cosa que, els que portem uns quants anys dins de l'administració, sabem que és difícil. Jo crec que el que cal sempre dintre d'un govern és millorar la seva coordinació. A més a més, hi ha determinades qüestions que afecten a conselleries d'una administració, però també a les administracions locals, i també hi ha infraestructures que executa l'Estat, i hi ha també condicionants cada vegada més grans de la legislació comunitària. Francament, entenc perfectament el que seria desitjable, però jo sóc realista, i crec que avui per avui això és molt difícil. Això sí, del que es tracta és de no perdre el

temps, i quan hi ha unes decisions del govern clares, no s'ha marejar la perdiu. Per això no calen agències, sinó acció de govern decidida. I si hi ha la decisió de fer una infraestructura, el problema no és de l'agència sinó la decisió del govern. I això és el que crec que és i serà més necessari que mai: una vegada que es tinguin clar els projectes i les infraestructures tenen la dotació pressupostària corresponent, el que cal és executar-les i no marejar la perdiu, que això ja ha passat molt en el passat. I això no ho arreglen les agències.

Sr. J. Nadal: —Jo crec que, com diu en José Montilla, el pragmatisme porta a dir: està projectat, fem-ho, i que cadascú prengui les seves responsabilitats. Hi ha, crec, una única possibilitat que no és tan com la plantejaves tu, cap avall i per coordinar Catalunya endins, com el fet de, davant la complexitat de la presència de diferents administracions en un nucli concret d'infraestructures, repetir models tipus Pla Delta. Si en aquell moment el govern de l'Estat i el govern de la Generalitat van concertar —i això és ja de fa temps— tot el procés d'infraestructures mediambientals a l'àrea del delta del Llobregat per construir la gran depuradora i per intervenir en el desviament del Llobregat, i el govern de l'Estat aportava els diners i els projectes i va cedir la gestió a l'agència catalana de l'aigua ja que estava en millor condicions per fer-ho, aquest model que va funcionar per alguns casos singulars ha de tornar a ser possible.