

En infraestructures, la mesura de temps té una unitat indiscutible: la dècada. El període de maduració d'una infraestructura no compta des que algú suggereix que cal fer una nova infraestructura ni des que sorgeix un col·lectiu disposat a impulsar-la. El període s'inicia quan hi ha una ferma voluntat política de dur-la a terme. L'exministre de Foment, el Sr. Álvarez Cascos, explicava que, des que s'inicia la tramitació d'una nova carretera fins a la seva construcció, calen entre 8 o 10 anys. I no pas perquè s'allargui el període constructiu, que pot durar 2 o 3 anys, sinó perquè el procediment d'autorització administrativa requereix, pel cap baix, 5 o 6 anys. Al Departament de Política Territorial i Obres Públiques, vam analitzar el temps crític que requeria l'esmentada tramitació i el resultat va ésser 36 o 42 mesos. Per tant, avui, a més de dedicar-nos a executar allò que va ésser concebut fa més de deu anys i a desencallar infraestructures imprescindibles, però aturades, hem de dedicar-nos a pensar allò que potser cal ara mateix, però que sabem que no s'endegarà fins la propera dècada.

Amb relació a aquesta qüestió, vull comentar les xifres amb què el Ministeri de Foment ha intentat fer front a les crítiques d'inacció a Catalunya que se li han formulat: unes inversions en ferrocarrils de 764,9 milions d'euros el 2004, que seran 1.412,3 milions enguany. En aeroports, les xifres són 355,6 milions el 2004 i 320,8 milions el 2005. En ports, 173 i 253,7 milions, respectivament. I en carreteres, el 2004, van ésser 197,8 milions i, enguany, 257,6 milions. El ministeri també diu que les inversions de l'any passat van significar el 19,17% del total espanyol (el percentatge del PIB espanyol que suposa el PIB català i que és la xifra que, tradicionalment, s'ha reclamat des de Catalunya). Parlem dels anys 2004 i 2005, amb inversions multimilionàries al TGV, als ports i a l'aeroport, i unes xifres greument insuficients pel que fa a la xarxa viària.

Ara bé, aquestes són intervencions fruit de la conjunció de dos elements. En primer lloc, fruit de l'impuls donat pel Govern de la Generalitat a projectes que s'endegaren al final de la dècada dels vuitanta i a inicis dels noranta. Van ésser propostes formulades per dos destacats tècnics, l'Albert Vilalta i en Joan Anton Solans. Ells van aportar la "idea" i van fer possible que des de Catalunya es pogués dissenyar un model (p. e. de TAV) que ens servís a nosaltres i servís a tota Espanya. Sense acció política, l'administració de l'estat no hauria endegat unes inversions tan ambicioses com les esmentades. Com vostès saben, es va produir el "Pacte del Majèstic" amb què es va fer possible el clima d'acord per desencallar quatre temes claus: la racionalització dels peatges de les autopistes de Catalunya, l'aeroport, la gestió autònoma dels ports i la nova política ferroviària. Aquells acords del 96, del 97 i del 98 han madurat i han esdevingut, ara, inversions. Sens dubte, les obres d'avui són fruit de la feina feta a la dècada dels noranta.

Voldria, però, centrar-me en el futur més que no pas en el passat i formular una sèrie de qüestions: quines han d'ésser les actuacions en infraestructures que cal idear? Com les farem possibles? Quin processos de reflexió teòrica, de consens cívic i quins acords polítics ho poden fer possible? Per examinar totes aquestes qüestions, em centraré en el cas de l'Eix de la Mediterrània i començaré amb una reflexió, si volen metodològica, entorn dels eixos i les xarxes. És un fet que el món globalitzat del segle XXI és el món de les xarxes. Per això, en aquest univers de les xarxes, del *global networking*, sembla difícil parlar d'una peça aïllada de la xarxa, d'un eix. Ara bé, les xarxes no són homogènies ni els seus racons són tots igualment accessibles, perquè determinats elements de la xarxa són més rellevants que altres. Alguns nusos (ciutats) són molt potents i les vies que uneixen aquests nusos han d'ésser capaces d'engolir fluxos més grans. A més a més, les xarxes estan en procés de constitució (o de reconstitució, en el cas del ferrocarril). Per tant, tot procés de formació d'una xarxa té una seqüència en la qual hi ha uns elements que es construeixen abans que altres. També la geografia condiona la forma de la xarxa i dificulta o no uns determinats arcs: entre Saragossa i Tolosa, els fluxos de transport serien uns altres si en lloc dels Pirineus hi hagués una immensa plana.

Cal, doncs, parlar d'eixos. Eixos que estructurin una determinada regió de la xarxa. Eixos que, per la geografia o la geopolítica, han assolit unes determinades característiques de dimensió o de funció. Eixos que sovint s'han vist congestionats pel creixement dels sistemes urbans que uneixen. Eixos dels quals emanen altres arcs que estenen la influència de l'eix mateix molt més enllà de la seva pròpia linealitat. I així doncs, quan parlem de l'Eix de la Mediterrània, hem de tenir present la xarxa transeuropea, atès que aquesta xarxa és una peça estructural d'aquest eix.

En aquest sentit, els estudis realitzats recentment per l'associació FERRMED aporten unes dades molt rellevants: a l'entorn d'aquest eix, i de la seva prolongació centreeuropea fins a Hamburg, se situa una població de 90 milions d'habitants (el 20% de la població europea) i un 21% del PIB dels països de la Unió Europea. Hi ha, però, altres elements que, al meu parer, subratllen encara més la importància de l'Eix de la Mediterrània. En primer lloc, el fet que, en bona part del seu trajecte, d'Algesires a Avignon, sigui el darrer eix longitudinal de la xarxa (hi ha pocs fluxos que el creuen transversalment). En segon lloc, cal destacar la continuïtat de l'eix (més enllà d'Algesires i cap a Centreeuropa). En tercer lloc, cal mencionar la importància dels sistemes urbans que interrelaciona. Per últim, el fet que disposi d'un notable, encara que insuficient, estoc d'infraestructures al llarg de gairebé tot el seu traçat. Es pot concloure, per tant, que no és un eix gens prescindible. No té pràcticament alternatives, almenys, ara per ara. I molts dels eixos substitutius (p. e., València-Saragossa-Toulouse-París) tenen una gestió massa complexa.

Ens interessa, així doncs, que aquest eix funcioni bé, perquè el seu col·lapse significaria la ruptura d'un nombre de connexions massa gran per ésser reorientat cap a un eix alternatiu. No pretenc fer un diagnòstic ajustat de la situació de congestió en què es troben diversos trams d'aquest eix, però un breu repàs al seu tram català, ens pot permetre treure un seguit de conclusions. D'entrada i pel que fa al sistema viari, hi ha trams gairebé saturats. Per exemple, l'entorn de La Jonquera on es produeixen retencions habitualment. També tot el tram de Maçanet a Figueres on el nombre de carrils de l'AP-7 és clarament insuficient i crític a la ronda de Girona. I de Maçanet a Montmeló, on tampoc hi ha alternativa, pel fet que la N-II ha desaparegut immersa en el continu urbà del Maresme. Al Vallès, on una B-30 agònica, malgrat la reforma recentment executada, tampoc sembla suficient per a una IMD propera als 100.000 vehicles per dia, el 25% dels quals són vehicles pesants. De Martorell a Tarragona, ens trobem també amb una autopista insuficient i trasbalsada per massa barreres de peatge i per una N-340 sense capacitat real per al tràfic de pas. Així doncs, és un fet comprovable que, de La Jonquera a Castelló, hi ha un desajust evident, amb discontinuïtats i insuficiències del corredor viari en moltes de les seves seccions.

Si féssim la mateixa anàlisi del sistema ferroviari, obtindríem resultats semblants, tot i que, en aquest cas, les deficiències es mitigaran quan entri en servei la nova línia d'Alta Velocitat. Remeto a un excel·lent document, elaborat per la Cambra de Comerç i l'Autoritat Portuària de Barcelona, en el qual es diagnostiquen amb precisió els estrangulaments de la xarxa ferroviària des del port fins a la frontera. I em limito a recollir la urgència d'aplicar solucions al tram de la circumval·lació del Vallès, que serà un coll d'ampolla un cop entri en servei la LAV i els accessos ferroviaris al port.

Un altre tipus de riscos que tenim els catalans amb relació al nostre tram de l'Eix de la Mediterrània són riscos vinculats a la pròpia xarxa: l'aparició d'itineraris alternatius que, sumats a la congestió del nostre tram de l'eix, ens puguin excloure de la centralitat de la xarxa. Per exemple, la potenciació de l'Eix Madrid-València i del port d'aquesta ciutat constitueix una evident competència als itineraris Madrid-Catalunya-França. Un altre risc és la potenciació de l'itinerari València-Saragossa, amb la construcció molt avançada d'una autovia i la previsió d'una línia d'altres prestacions ferroviàries, que desviaria molts fluxos cap a passos occidentals o centrals dels Pirineus, especialment si s'endegués la travessia central ferroviària dels Pirineus.

No cal dir que, si bé els nous eixos poden contribuir a descongestionar alguns trams catalans, tota pèrdua de fluxos que aquests trams experimentin té alhora un efecte devastador sobre les nostres expectatives d'esdevenir el gran centre logístic del sud d'Europa. Serà difícil oposar-se a la progressiva construcció de nous arcs de la xarxa aturant projectes que formen part de l'estratègia territorial de l'Estat (recentment, el propi Ministeri de Foment feia bandera de l'agilització de l'Eix de la Plata). Caldrà, doncs, bastir les nostres respostes i aprofitar els avantatges de la xarxa, sense perdre competitivitat quan aquesta es vagi completant. Per dir-ho d'una altra manera, hem d'ésser més eficients en el nostre tram de la xarxa i més àgils actualitzant-la que els nostres competidors.

Ara bé, fer més eficient la nostra part de xarxa no vol dir que haguem de fer créixer indefinidament les nostres carreteres o autopistes. Cal tenir en compte la sostenibilitat. Parlar de sostenibilitat, en el cas d'un eix que travessa una regió densament poblada, no només no ha de significar un increment desmesurat de l'ocupació del territori, sinó que vol dir basar-se en criteris de racionalitat de l'ús del sòl i en el respecte al medi ambient. L'assoliment de la sostenibilitat en el sistema de transports requereix unes eines que estan perfectament definides per la política de transports de la Unió Europea. De totes elles, cal destacar-ne una que és el foment de la multimodalitat com a eina especialment adient per a la resolució de la problemàtica de l'Eix de la Mediterrània. La derivació de tràfics des de la carretera cap al ferrocarril o cap a la via marítima, amb la potenciació del *short sea shipping*, constitueix l'objectiu que s'ha d'assolir.

Potser s'entendrà millor la importància d'aquesta visió si fem referència a l'Informe Becker emès per la Missió Pirineus per encàrrec de l'estat francès. En aquest informe, es quantifiquen les capacitats reals i potencials dels diversos eixos existents que travessen els Pirineus. Tot seguit, esmentaré algunes de les conclusions a què arriba aquest informe i que hem de considerar com a peces clau de l'estratègia que cal aplicar: "L'evolució de la situació és preocupant a mitjà termini", afirma. I afegeix: "El repte, de cara als propers vint anys, és la redistribució modal de 100 a 120 MT del tràfic suplementari (que són 18.000 camions més que ara) que s'espera de l'increment dels intercanvis entre la península ibèrica i la resta dels països de la Unió Europea (el tràfic, el 2002, era de 1.16'7 MT; a La Jonquera, ara passen 8.500 camions al dia). En l'esmentat informe, s'afirma també que és possible dirigir de manera significativa els tràfics de mercaderies cap al mode ferroviari i marítim (aquesta és més una qüestió d'organització, de simplificació i d'integració de cadenes de transport, que no pas de grans inversions). Ara bé, per a afavorir un nou repartiment entre modes, cal parar esment als equipaments logístics i a les plataformes multimodals. Malgrat això, l'informe francès acaba recomanant que, a 20 anys vista, es construeixi un nou corredor ferroviari de gran capacitat per a ús exclusiu de mercaderies: el corredor central dels Pirineus.

Però, d'aquest document, també cal destacar-ne les constants referències a dos conceptes clau: la sostenibilitat i l'acceptabilitat social. Aquests dos conceptes fonamenten la política europea de transport.

Catalunya és un dels països on hi ha més sensibilitat ambiental i on hi ha més contestació social a noves infraestructures (és el cas del IV cinturó, el túnel d'Horta, el túnel de Bracons, el TAV per l'Eixample, el transvasament o minitransvasament, la línia d'Alta Tensió entre Sentmenat-Bescanó-Baixas, el traçat del TAV pel Vallès, les presons de la Segarra i de Figueres, les centrals de cicle combinat, els parcs eòlic...). Per tot això, podem afirmar que qualsevol estratègia destinada a la implantació d'infraestructures ha de basar-se en dos elements: d'una banda, cal que respongui a uns criteris de sostenibilitat i, de l'altra, ha de tenir com a objectiu poder comptar amb uns nivells suficients de complexitat social.

Ara bé, cal precisar què vol dir creixement sostenible: sostenibilitat no és sinònim d'inactivitat. Al meu parer, n'és gairebé l'antítesi. És sostenible, per exemple, condemnar cada dia els 31.881 camions i els 97.270 vehicles que circulen per la B-30 a una congestió que provoca un consum excessiu de benzina, un increment exponencial de les emissions i estrès a les persones? És sostenible que les empreses de serveis ubicades als polígons del Vallès hagin de suportar la insuficiència de la C-58 i del nus de la Trinitat? Al contrari, és més sostenible un Túnel d'Horta reservat al transport públic i als vehicles comercials que, sumat a una potenciació de rodalies o de nous "serveis exprés metropolitans" per ferrocarril, faci possible la disminució del col·lapse que els comentava.

La sostenibilitat requereix que actuem. Per això, és hora de bastir una estratègia per a l'Eix de la Mediterrània o, almenys, pel tram d'aquest eix que transcorre per territori català. En aquest sentit, considero que, en primer lloc, cal una ferma decisió de posar fi als colls d'ampolla amb què es troben els diferents modes de transport. Pel que fa a la xarxa ferroviària, faig meves les conclusions de l'estudi ja esmentat de la Cambra i del Port. Emfatitzant, això sí, que em sembla més urgent, en el tram Castellbisbal-Mollet i en lloc de la instal·lació d'una via mixta, construir-hi una nova via d'ample UIC. Cal, també, emprendre altres mesures que l'excusa de la construcció de la nova línia d'AV no pot ajornar. Em refereixo, per exemple, a la conversió en ample UIC de la línia entre el Far-Vilamallà i Portbou. Una obra que es pot construir en un any i que permetria que, el 2006 (3, 4 o 5 anys abans que la LAV), poguéssim disposar de connexió d'ample internacional. Només cal voluntat política perquè això es dugui a terme. Hi ha un precedent que ho demostra: quan l'Albert Vilalta va idear l'oficina del "Plan Barcelona" com a eina tècnica descentralitzada per a l'ampliació de l'aeroport del Prat, es va encomanar a aquesta oficina la gestió de la construcció de la tercera pista i la nova terminal. Però a la vegada, i fins que aquestes no entressin en servei, l'aeroport havia d'anar-se adequant a l'augment de tràfic. D'aquesta manera, l'oficina va haver de fer front a necessitats immediates: es van construir les terminals regional i la nova internacional, es va ampliar la plataforma, es van construir dos edificis d'aparcament i es van actualitzar diverses infraestructures. Tot això ha permès, abans de la inauguració de la nova terminal, no perdre competitivitat i créixer per sobre de la mitjana estatal i de la majoria d'aeroports d'Europa. La construcció del futur no pot obviar la gestió a curt termini.

En el cas de la xarxa viària, però, es requerirà molta més feina. En les dades d'inversió pública a Catalunya del MIFO que he esmentat, es comprova la migradesa de les xifres: una inversió d'uns 200 milions d'euros a l'any, en la qual s'inclou el manteniment de la xarxa existent, no és un ritme que permeti resoldre la greu problemàtica de les nostres carreteres. Amb aquesta xifra amb prou feines es poden construir 20 Km d'autovia a l'any i en necessitem prop de 500. Una dada reveladora: la darrera licitació del ministeri a Catalunya, els 7,6 Km entre l'Hospitalet de l'Infant i Montroig del desdoblament de la N-340, s'ha adjudicat per 55 milions d'euros. O sigui que una autovia nova construïda en un terreny pla i sense massa obstacles costa més de 7 milions d'euros el quilòmetre. A aquest ritme, el 2030, encara no tindrem l'autovia desdoblada.

Fins ara, m'he referit a les mesures a curt termini per solucionar els colls d'ampolla de la xarxa viària, però les polítiques de curt termini no basten. Cal una visió més global. Per això, vull esmentar un segon paquet de mesures, les mesures de futur. En aquest paquet, els conceptes clau són dos: d'una banda, la constatació que la xarxa viària no pot continuar absorbint el 80% del tràfic com fins ara i, per tant, cal desviar tots els fluxos possibles cap a altres modes. I de l'altra, l'aplicació del concepte d'especialització funcional de la xarxa viària d'alta capacitat. Cal, doncs, reservar l'actual xarxa d'autopistes de peatge (AP-7 i AP-2) per als tràfics de llarg recorregut i, fins i tot, adreçar-hi els vehicles pesants quan els objectius de l'Eurovinyeta siguin una realitat. Paral·lelament, cal comptar amb una N-II i una N-340 desdoblades al llarg de tot el seu recorregut. Pel que fa al Maresme, una possible solució seria la construcció de calçades laterals en el tram Mataró-Montgat, actualment amb nivells de servei deficients, i la consideració del tram Mataró-Palafolls com a tram de peatge a l'ombra i, per tant, de continuïtat de la N-II. A la resta de la xarxa d'autopistes de peatge, la modernització del sistema de pagament amb la supressió de quasi tots els peatges troncats; la millora dels accessos a Figueres, a Girona, a Montmeló, a Castellbisbal i a Amposta; i l'augment dels carrils entre Reus i el Vendrell i entre Maçanet i La Jonquera, constituïria la posada al punt de la xarxa. Val a dir que totes aquestes actuacions podrien efectuar-se amb un sistema de compensació que no representés ni un increment de tarifes per sobre de les revisions contractuals ni allargaments del període concessional. Pel que fa a la xarxa que hauria de canalitzar la resta de tràfics, caldria afegir als desdoblaments de la N-II i N-340, el de l'Eix transversal, la construcció ineludible del quart cinturó i altres millores de menor abast. Tampoc es poden obviar les connexions amb el port de Barcelona i cal també iniciar l'ampliació de carrils de l'autovia A-2 entre Igualada i Martorell.

Pel que fa al ferrocarril, deixant de banda la construcció de la línia d'Alta Velocitat, cal concentrar els esforços en dos nous projectes. En primer lloc, cal que disposem d'una xarxa ferroviària especialitzada per a mercaderies. Iniciatives com ara el projecte "New Opera" o l'Eix FERRMED tenen en comú la voluntat de disposar d'una xarxa ferroviària pròpia per a ús exclusiu del transport de mercaderies. Tots dos projectes compten amb l'ampli suport del món empresarial, associatiu i, fins i tot, institucional. La xarxa "New Opera" a Catalunya podria iniciar-se a partir de trams de línies que tenen trànsits molt dèbils de passatgers; per exemple, el Manresa-Lleida, el Figueres-Portbou i el Reus-Casp. Per tant, existeix la possibilitat real de comptar amb un "New Opera" català a mitjà termini. L'efecte revulsiu sobre el sector que tindria aquesta intervenció seria extraordinari i Catalunya, com tantes altres vegades, hauria d'ésser pionera en aquesta matèria.

L'altre servei ferroviari que cal crear és l'anomenat "Servei exprés metropolità" que, a semblança del RER de París, complementaria les actuals xarxes de rodalies i faria que el temps de recorregut entre les principals ciutats de la regió metropolitana i Barcelona fos més competitiu. Per anar de Mataró a Barcelona, ara triguem més que no pas fa 100 anys: l'alta freqüència de la línia i l'elevat nombre d'estacions fan que no es pugui pensar en un increment de la velocitat comercial. L'única solució és un nou servei que, on hi hagi capacitat, pugui utilitzar la xarxa existent o la d'AV i, on no n'hi hagi, comporti un nou traçat ferroviari. A tall d'exemple, em permeto proposar una xarxa formada per les següents línies: Mataró-Granollers-Barcelona; Barcelona-Sabadell-Terrassa-Manresa; Vilanova-Vilafranca-Martorell-Barcelona i Igualada-Martorell. Alguns dels serveis poden aprofitar infraestructures existents, és el cas del túnel de la Meridiana que, després de l'entrada en servei de la Sagrera, quedarà lliure, o del tram Manresa-Terrassa actual que té prou capacitat per encabir combois directes. Altres serveis es prestarien en la línia d'AV; per exemple, de Granollers a Barcelona o de Vilafranca a Barcelona, almenys en una primera etapa. Només caldria construir els trams Vilanova-Vilafranca o Mataró-Granollers que servirien per completar el segon cinturó orbital ferroviari. L'oportunitat d'endegar la formulació del segon PDI de la Regió metropolitana de Barcelona, del 2010 al 2020, és una ocasió immillorable per a dissenyar aquest servei i, a la vegada, per a dirigir les grans inversions ferroviàries cap a la segona corona, un cop que el PDI vigent hagi completat la xarxa central amb inversions com ara la línia 9, la 12 o les prolongacions de les vies existents.

La meva intenció, però, no és presentar un programa d'actuació ni una alternativa a les determinacions del PEIT del Ministeri de Foment. Pretenc només posar sobre la taula unes quantes idees que puguin ajudar-nos en uns moments claus per al futur del nostre país. Les propostes que he formulat recullen la feina feta per molta gent. Ells i molts de vostès són els protagonistes que faran possible la construcció d'aquest futur. Per això, he volgut que siguin els primers receptors d'unes propostes tan innovadores com les que m'he permès formular avui: un Túnel d'Horta reservat al servei públic, una especialització funcional de la xarxa viària amb propostes per a la seva racionalització i, sobretot, dues propostes en el camp del ferrocarril, el "Servei exprés Metropolità" i el "New Opera" català. I, malgrat tot, caldria encara parlar de moltes altres qüestions: els altres modes de transport, la gestió de les infraestructures i el món de la logística.

Debat

Sr. Miquel Nadal (director de la Fundació RACC): —*Penso que el seu diagnòstic és impecable i la teràpia que proposa ha quedat molt clara, però li vull preguntar per què, si sabem què hem de fer, no ho fem o triguem tant a fer-ho. És un problema de recursos o de manca d'inversió de l'administració central a Catalunya? És que no es troben fórmules adequades per a la participació del sector privat en el finançament d'aquestes infraestructures? És que no som prou eficients a l'hora de treure recursos de la Unió Europea? En definitiva, és un problema de recursos o no és res d'això i més aviat es tracta d'un problema de sostenibilitat o d'acceptació social? Quin problema pesa més, és a dir, qui és el culpable d'aquesta situació?*

Sr. Pere Macias: La meva pretensió avui no era trobar culpables. La meva intenció era contribuir a crear un clima d'opinió, com el que es va crear amb els Jocs Olímpics, en què es pensi que l'important és construir i construir bé. Avui, a Catalunya, aquest clima no existeix. M'agradaria contribuir a generar un ambient de grans consensos socials. En primer lloc, cal compartir el diagnòstic de dèficit amb què ens trobem, però aquest diagnòstic no és meu. És el diagnòstic del PEIT (correcte, llevat quan no diu que el mapa de vies d'alta capacitat d'Espanya està totalment desequilibrat, amb uns que paguen i uns altres, no) o de la Cambra. I el que cal fer a partir d'aquest diagnòstic és trobar els punts en comú per ser capaços, la societat civil i les forces polítiques, de tornar a recobrar aquell clima. Per tant, el que volia era establir elements per al consens. Hem d'entendre que, per exemple, a algú que té un negoci de reparacions en un polígon industrial de Sentmenat, no podem castigar-lo, per entrar a Barcelona, amb dues hores més de treball perquè està bloquejat al Nus de la Trinitat i perquè pensem que el Túnel d'Horta no és sostenible. Això no és admissible. Tothom, especialment, els sindicats, hauria d'entendre que el Túnel d'Horta és imprescindible, sense que això comporti que usuaris habituals del tren utilitzin a partir d'aleshores el cotxe, perquè es pot fer que sigui només per a vehicles comercials i autobusos. Per tant, necessitem dos elements que he provat de subratllar: un diagnòstic compartit i uns objectius

respectuosos amb les prescripcions de la política europea de sostenibilitat, sempre tenint present que política sostenible no vol dir aturar-ho tot. Com a resposta a la seva pregunta, doncs, puc dir que totes dues causes expliquen la situació en què ens trobem, però que la solució és crear aquest clima en què s'entengui que sostenibilitat no és sinònim d'inactivitat, tot al contrari. Sota una falsa idea de sostenibilitat, estem castigant molts ciutadans i el medi ambient; Cal crear, amb fórmules com les que he esmentat, sortides reals i concretes (no n'hi ha prou només amb bones intencions) que puguin ser pactades per tothom.

Sr. Llorenç Serrano (Secretari de Salut, Ambient i Treball; CCOO): —*En primer lloc, voldria fer una reflexió entorn de l'acceptabilitat social de les infraestructures. Crec que ens trobem, d'una banda, amb un rebuig cap a les infraestructures generat perquè aquestes, tradicionalment, s'han dissenyat de manera no equitativa, ni socialment ni territorialment; i de l'altra, un rebuig perquè hi ha molta gent que considera que la seva part de territori es devalua quan s'hi construeix una infraestructura. Crec que les organitzacions que aspirem a articular el país no ens podem permetre un discurs que estigui en funció d'interessos locals i, per tant, cal arribar al pacte que vostè demanava. En segon lloc, crec que hi hagut un endarreriment d'algunes infraestructures sobre la necessitat de les quals hi havia consens. Ara bé, potser, en alguns casos, estem reivindicant infraestructures que ja no responen al model de producció que voldríem de cara al futur i em pregunto fins a quin punt no hi ha un mimetisme de la societat catalana respecte a infraestructures que s'han fet, per exemple, a Madrid i que no són tan beneficioses com es pretén. Sobre els escenaris i les necessitats, vull dir que els escenaris amb què treballem accepten la tendència com a norma i no es plantegen que la demanda pugui deixar de créixer al ritme actual. Això ens duu a escenaris com el que s'ha comentat: 18.000 camions més on ara en passen 9.000. Penso que cal una reflexió prèvia sobre si, pel que fa a les nostres infraestructures viàries, una part de les nostres necessitats no es deu a la nostra condició de país de pas i, fins a quin punt, d'això en volem fer un avantatge, perquè això té determinats costos que no sé si ens podem permetre. Per exemple, tenint en compte l'escassetat de sòl i la poca generació d'ocupació que genera aquesta activitat, l'aposta per ser un país de pas de mercaderies que formi part d'aquest eix que s'ha descrit, no sé si és una bona alternativa. En tercer lloc, i pel que fa al suport social i polític que es demana per al disseny de les nostres futures necessitats, vull dir que, conjuntament amb els companys d'UGT i com a fruit de l'acord estratègic, ens hem dirigit al govern per demanar un espai d'infraestructures que concreti allò que aquest acord estratègic no concreta. No comparteixo la valoració segons la qual aquest acord no té concreció; té buits, però com qualsevol altre acord, perquè sense un espai específic d'infraestructures és impossible acordar segons què. Però, per exemple, pel que fa a les autovies, hi ha compromisos clars sobre quin és l'escenari que desitgem. En tot cas, i des de la nostra perspectiva de sindicat signant, un cop arribats a aquest acord estratègic, crec que cal un espai que permeti concretar totes aquestes necessitats de les infraestructures amb la idea que, un cop tancada aquesta reflexió, ens puguem trobar amb problemes socials i locals, però no amb incoherències per part dels qui hem d'articular una visió de conjunt del país. Per últim, voldria dir que totes les seves propostes em semblen raonables, fins i tot, els suggeriments respecte al Túnel d'Horta.*

Sr. Pere Macias: —*El rebuig a moltes infraestructures és cert que sovint s'explica per fets històrics. Pel que fa al pacte estratègic, estic d'acord que cal aquest espai per al pacte, però cal també pactar coses concretes. Això vol dir que, quan es pacta una infraestructura, el líder d'una organització que ha signat l'acord no pot manifestar-s'hi en contra més tard. També vull dir-li que, a vegades, el mimetisme amb Madrid el necessitem. Per exemple, la revista del Ministeri de Foment diu que, a les autovies lliures d'entrada a Madrid que són del Ministeri, hi faran 200 Km de carril bus. Em va sorprendre saber que el Parlament ha aprovat que la Generalitat pugui fer, amb peatge a l'ombra, però pagant la Generalitat, dos carrils bus: un sobre la C-58 que és titularitat de la Generalitat i que, per tant, té sentit, però l'altre, sobre la B-23, que és titularitat de l'Estat. Per tant, mentre a Madrid fan 200 Km i ho paga l'Estat, a Catalunya, on només hi ha una carretera en què l'Estat pugui pagar, la Generalitat s'ofereix per costejar-ho. En casos com aquest, hem d'aplicar el mimetisme i dir-li, a la Generalitat, que no esmerci els seus recursos en les infraestructures que no són seves. Sobre el model que cal seguir, penso que cal aprofitar la nostra situació estratègica i renunciar al projecte de ser un pol logístic molt important em sembla un acte temerari. Ara, per exemple, estem multiplicant per dos el port de Barcelona perquè això sigui possible. Aquí és, de tot l'estat, on hi ha més espais logístics i on estan més consolidats. I si fem les coses ben fetes, si bé la logística no ha de representar una agressió al territori. A més a més, la logística directament no genera un nombre espectacular de llocs de treball, però darrere la logística hi ha les noves tecnologies i altres serveis avançats que sí que en generen. En tot cas, estic d'acord que cal debatre tots els temes que vostè proposa i que cal fer-ho en marcs adients.*

Sr. Javier Vidal (President de l'AEEP): —*Ha fet referència al short sea shipping i al fet que Catalunya és pionera en molts camps, també en aquest. Tots sabem que el short sea shipping representa treure camions de la carretera. A Barcelona, ja funciona i és previsible que creixi. Però sabem del cert que suposa? Traurem realment els camions de la carretera? Si té l'èxit que esperem, què passarà en el port de Barcelona? Desviarem els camions de l'Eix de la Mediterrània? D'altra banda, voldria dir-li si pensa que hi ha prou connexió entre qui decideix les infraestructures i qui decideix la política econòmica.*

Sr. Pere Macias

Una estratègia per a l'Eix de la Mediterrània

Sr. Pere Macias: —El *short sea shipping* és un dels temes que, al proper curs del Cercle d'Infraestructures, serà protagonista. Sobre si hi ha connexió entre qui decideix les infraestructures i qui decideix la política econòmica, penso que n'hi hauria d'haver. Si alguna cosa positiva té el PEIT del Ministeri de Foment és que planteja això a partir d'una visió estratègica i, per tant, el debat del PEIT no és si cal alguna peça concreta (una carretera, per exemple), sinó quin model social i econòmic es vol.

Sr. Alfred Molinas (Fundació CETMO): —*Ha plantejat que l'eix Saragossa-Tolosa ens pot treure protagonisme i activitat industrial. Des de la fundació de la qual en sóc membre, ens ocupem d'atreure els tràfics mediterranis cap a la nostra zona. No només perquè a partir d'aquí passin a la resta d'Europa, sinó també com a base de molta activitat industrial aquí mateix. Hi ha un projecte de connexió per ferrocarril més fàcil, amb aquesta línia transversal als Pirineus. L'aprofitament d'aquesta connexió, a través d'Osca i per la zona central dels Pirineus, és molt important. També ho és no deixar de pensar en Puigcerdà, en la connexió ferroviària cap a Tolosa. Els problemes que hi veu el govern actual de Catalunya (les diferències de pendent, per exemple) tenen solució. Ens interessa no quedar, com a transportistes, només amb una única connexió. Per tant, aquelles connexions són fonamentals.*

Sr. Enric Ticó (President de FETEIA): —*Per tal de crear un clima de consens, crec que no hauríem d'oblidar la qüestió de la gestió de les infraestructures. A Espanya, hi ha exemples d'infraestructures que podrien funcionar molt bé, però que amb el sistema de gestió actual tenen les ales tallades. Per tant, la gestió és un element que cal considerar.*

Sr. Pere Macias: —Pel que fa a la primera intervenció, diré que la xarxa inevitablement es va completant i això és bo per a tothom, però quan apareix un element nou de la xarxa, hem de tenir capacitat de resposta, perquè ens beneficiï i no ens afecti negativament. Estic d'acord que Puigcerdà és una peça complementària, però per a molts transports, pujar moltes tones és una limitació i, d'altra banda, tant al nord de Catalunya com al sud de França, hi ha una gran pressió que fa que aquests nous eixos costin molt. Pel que fa a la segona intervenció, he intentat tenir una visió integral, tot i que és veritat que no he tractat una qüestió que afecta al col·lectiu que vostè representa i als qui gestionen infraestructures en general, però la gestió és un tema que el Cercle es proposa també tractar més endavant pel seu paper fonamental.