Crònica jornada 'Debat infraestructures'

26 de febrer

L'Associació d'Amics de la UAB va organitzar el dimarts 26 de febrer una jornada de reflexió sota el títol **'Debat infraestructures'**. **Salvador Curcoll**, economista i conseller de Gestió i Promoció Aeroportuària (GPA); **Xavier Fageda**, professor de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona; **Anna Matas**, catedràtica d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona i **Joaquim Nadal**, catedràtic de la Universitat de Girona i exconseller de Política Territorial i Obres Públiques van ser els ponents de l'acte, que va tenir lloc al Col·legi de Periodistes de Catalunya. **Antonio Franco**, periodista i president de l'Associació d'Amics va ser l'encarregat de presentar i moderar l'acte.

Antonio Franco va remarcar la idoneïtat del debat després de la inauguració del nou tram d'AVE en direcció a França, un moment oportú per fer una reflexió a nivell acadèmic sobre la situació de les infraestructures a l'estat espanyol i a Catalunya, una valoració de la seva rendibilitat, adequació i els reptes de futur.

Joaquim Nadal va defensar la planificació d'infraestructures, malgrat que en temps de crisi aquests plans estiguin encara més lluny de la realitat que en altres moments, ja que, en definitiva, són un esquema del que hauria de ser.

Va explicar que en les infraestructures de carreteres és on s'ha invertit i avançat més. En matèria ferroviària, però, la distància que separa l'enorme inversió que ha representat l'alta velocitat i el dèficit d'actualització de la xarxa de rodalies marca un punt difícil, perquè és evident que tot i que hi ha una alta demanda de l'alta velocitat a Catalunya, més alta que en altres punts d'Espanya, es pot discutir la relació inversió-amortització-rendiment del servei. Nadal accepta que l'alta velocitat drena una quantitat de recursos molt importants, que segurament dificulta la necessària actualització la xarxa de rodalies a Catalunya, que és molt més deficitària que la xarxa de Madrid i que planteja molts problemes de mobilitat a l'àrea metropolitana.

Va parlar de les crítiques del model de la transferència de rodalies que es va realitzar, d'un canvi de titularitat sense una gestió efectiva.

Per últim, l'exconseller va acabar dient que la frontera competencial marca una ratlla insalvable, que fa que, per exemple, les carreteres que han sigut competència de la Generalitat

estiguin fetes i acabades, a costa d'endeutar-se, i les que competien a l'Estat espanyol estiguin aturades des de fa anys.

Salvador Curcoll va parlar de les infraestructures de l'aeroport que segueixen l'últim pla director del 1999. La projecció d'aquestes infraestructures es va fer pensant que s'assolirien els 50 milions de passatgers l'any 2015 i s'arribaria a 70 milions en un futur. Es plantejaven la tercera pista de l'aeroport, àrees terminals, una futura àrea satèl·lit de la Terminal 1, la previsió d'una ciutat aeroportuària de 50 hectàrees amb un vial fins el casc urbà del municipi d'El Prat, tot això estructurat amb hotels i centres de convencions. També està previst un recinte de càrrega i un parc industrial de 50 hectàrees del que ja s'han fet actuacions com la construcció de l'hangar de manteniment d'Iberia, que pot tenir una gran rellevància estratègica per Barcelona.

Les mancances més importants, allò que és més urgent de compensar són els accessos. L'aeroport està ben comunicat per carreteres però no ferroviàriament, la xarxa de rodalies és de via única i només permet un tren cada mitjà hora, no hi arriba el metro, ni l'alta velocitat, tot i que la Terminal 1 està ja preparada per rebre al seu subsòl les vies dels trens d'alta velocitat. També està previst que arribin les rodalies a les dues terminals.

En segon lloc, l'economista va parlar del màrqueting aeroportuari. Barcelona va tancar l'exercici del 2012 amb un increment de passatgers del 2,2% respecte al 2011, s'han superat els 35 milions de passatgers. Els de Barcelona i Bilbao són els dos aeroports espanyols de més 1 milió de passatgers, que el 2012 han tingut un creixement positiu, gràcies a l'increment de vols intercontinentals. Madrid Barajas ha tingut una caiguda d'aproximadament el 9%.

Curcoll va remarcar la importància de tenir una companyia aèria basada a Barcelona i que aposti per la ciutat, perquè Barcelona sigui un punt de parada entre vols internacionals que van del continent asiàtic a l'americà. Es necessiten aquests vols per potenciar les fires de Barcelona, perquè Mercabarna sigui un *hub* alimentari important i per ajudar a la indústria a poder participar de projectes globals.

Per últim, l'economista va fer un repàs al futur més immediat d'Aena. Segons les pistes que ha donat la ministra de Foment, durant el 2013 es podria reestructurar el deute d'Aena, que ascendeix als 12.000 milions d'euros, ja que a través d'un concurs ha estat contractat un banc d'inversions per fer l'estudi d'aquesta reestructuració. Es passaran la majoria d'actius i passius de l'Aena organisme públic empresarial a una nova societat pública, que es dirà Aena Aeropuertos S.A.

Fins aquest punt, afirma Curcoll, coincidirien els plans del govern actual amb els de l'anterior, la diferència és que el govern anterior feia una règim específic per Barcelona i Madrid i l'actual no. El govern actual, un cop hagi traslladat tots els actius i passius a la nova societat, podria obrir un concurs per l'entrada de capital privat a la nova companyia amb la qual cosa es passaria a tenir una espècie de monopoli público-privat, que en una fase ulterior, afirma l'economista, segurament sortiria a borsa.

De forma paral·lela, Curcoll va explicar que el ministeri treballa en els 'Comités de coordinación aeroportuaria', que ja surten en algun text de l'etapa socialista. Són comitès a nivell autonòmic que haurien de servir per organitzar la participació de diferents grups d'interès en el desenvolupament aeroportuari: cambres de comerç, organitzacions empresarials, comunitats autònomes, administracions locals, etc.

Després de totes aquestes dades, l'economista va plantejar tres qüestions al públic assistent per a reflexionar: els interessos del nou monopoli público-privat coincidiran amb els interessos de Catalunya, amb la ciutat, amb els interessos de les empreses exportadores? Barcelona amb aquest nou model podrà competir amb d'altres aeroport com Madrid o Frankfurt? Serviran d'alguna cosa els comitès de coordinació aeroportuària?

Xavier Fageda, de la mateixa manera que Nadal, va parlar de la diferència abismal entre la inversió realitzada als trens de rodalies i a l'AVE, una inversió molt més forta en la llarga distància amb un impacte molt més baix que els trens de rodalies. Les inversions en política d'infraestructures no són, doncs, les millors segons el professor de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona. Fageda va explicar que per decidir les inversions cal abans tenir en compte el concepte d'ús. L'impacte econòmic té lloc quan es crea demanda addicional, i no quan simplement, els passatgers es desplacen de l'ús d'un mitjà de transport a un altre. L'AVE ha comportat només un 5% d'augment de la demanda.

Fageda va afegir que al voltant de les parades d'AVE no hi ha parcs empresarials en la majoria dels casos, ja que malgrat la creença popular, tenir grans infraestructures, no genera per sí mateix, activitat econòmica.

A l'hora de realitzar les inversions en infraestructures cal tenir en compte tres aspectes: l'eficiència, la redistribució i la equitat. I en el cas espanyol, l'eficiència no ha sigut el criteri imperant, sinó la equitat. Aquesta idea ha comportat, per exemple, la creació d'aeroports a moltes capitals de província, sense que aquests siguin eficients.

D'altra banda, Xavier Fageda va mostrar algunes dades. Malgrat l'enorme inversió realitzada en les línies d'alta velocitat, la carretera continua sent el mitjà de transport amb més d'un 90% dels passatgers per quilòmetre. Les polítiques diuen que cal reduir els transports per carretera, perquè tenen més impactes negatius sobre el medi, però no s'aconsegueix, ni en els transports de passatgers ni en el de mercaderies.

Anna Matas va començar la seva intervenció recalcant la importància de la valoració dels projectes abans de realitzar inversions i grans infraestructures. Una avaluació que no sigui considerada com un pur tràmit, un obstacle més a superar, sinó una vertadera a valoració de la relació entre impacte i equitat i de la rendibilitat social del projecte. Caldria, segons la catedràtica d'Economia Aplicada de la UAB, un únic organisme avaluador per tots els mitjans de transport i amb un criteri únic, i també una separació entre l'organisme que avalua i l'organisme que finalment decideix quins projectes es duren a terme.

Matas va afegir que cal transparència i publicitat en els projectes i les inversions públiques en infraestructures i també que cal tenir present que la competència en els transport públics és possible, però no són perfectament compatibles. Sí que s'ha de poder impulsar algun tipus de competència entre ells, però amb un ens regulador, com per exemple en el cas del transport ferroviari de mercaderies.