XVI JORNADA DE DEBAT
INFRAESTRUCTURES

UNIVERSITAT OPINA

ASSOCIACIÓ D'AMICS UAB

/ fragments 15

Els textos d'aquesta publicació són extractes de les ponències que van pronunciar els conferenciants de la jornada Infraestructures, celebrada el dia 26 de febrer de 2013.

XVI Jornada de debat organitzada per l'Associació d'Amics de la UAB

26 de febrer de 2013
Col·legi de Periodistes de Catalunya (Barcelona)

▸ PRESENTACIÓ I MODERACIÓ

Antonio Franco,
periodista i president de l'Associació d'Amics de la UAB.

▸ INTERVENCIONS

■ **Salvador Curcoll**,
economista.

■ **Xavier Fageda**,
professor de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona.

■ **Anna Matas**,
professora d'Economia Aplicada de la Universitat Autònoma de Barcelona.

■ **Joaquim Nadal**,
professor de la Universitat de Girona i exconseller de Política Territorial i Obres Públiques.

UNIVERSITAT OPINA

PRESENTACIÓ

ANTONIO FRANCO

Senyores i senyors, bona tarda a tothom en nom de l'Associació d'Amics de la UAB. Els agraeixo de manera particular la seva assistència, tant als ponents com a vostès.

Aquesta vegada els Amics hem pensat que després de la inauguració del nou tram de l'AVE –l'Alta Velocitat Espanyola, cap a França– possiblement era un moment oportú per fer una reflexió en l'àmbit acadèmic del tipus que ens agrada fer a nosaltres: sobre la situació de les infraestructures, sobre la compatibilitat i la rendibilitat, sobre tot el que té una relació directa amb el transport de les persones i les mercaderies, en aquest moment i també de cara al futur i sobre el que podríem anomenar els dibuixos, els conceptes i els plantejaments generals que hi ha sobre aquesta matèria a l'Estat espanyol i a Catalunya. Perquè també és veritat que amb motiu d'aquesta inauguració del nou tram de l'AVE han tornat a aparèixer a l'opinió pública, en general, les anades i tornades de la política respecte al tema, de tipus estratègic, de tipus pressupostari, però també respecte a les qüestions que ja pertoquen a la manera d'arrodonir el servei, ja que, en definitiva, el que és important és concretar el servei que de cara al futur necessita el nostre país en aquesta matèria.

Per intentar fer una aproximació a totes aquestes qüestions hem invitat quatre persones que crec que són complementàries, totes quatre de nivell i de força coneixement sobre la matèria. D'una banda, Joaquim Nadal, catedràtic de la Universitat de Girona actualment, però que ha estat conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, és a dir, l'encarregat de pensar sobre tot el tema de les infraestructures, sobre la seva utilitat, la seva viabilitat, i també sobre la possibilitat de realitzar-les. Hem invitat, també, l'economista de la Universitat Autònoma de Barcelona Salvador Curcoll perquè ens doni l'aproximació d'un sector molt important, que és el de les infraestructures aeroportuàries. Fa la impressió que aquestes són les que estan més obertes de cara al futur, per mancances en el disseny espanyol general, però també, possiblement, per falta de voluntat política de prioritzar la seva incardinació en el conjunt de les xarxes de transport d'aquest país.

També és aquí amb nosaltres Jordi Fageda, professor de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona, i que és una persona que ha estudiat bastant a fons tota la problemàtica ferroviària: la de l'alta velocitat i la de la prestació ordinària de rodalies, així com també les infraestructures ferroviàries altament convencionals. I hem invitat també Anna Matas, catedràtica d'Economia Aplicada de la UAB, perquè ens faci una aproximació al conjunt del mapa final resultant que tenim i al conjunt del mapa possible que pot necessitar el nostre país en els propers anys.

Si els sembla bé, el plantejament d'aquesta taula rodona serà de quatre intervencions inicials dels ponents i després una ronda entre ells d'aclariment o de precisions respecte a algun creuament de punts de vista realitzats. Demano al meu amic Joaquim Nadal que faci les primeres reflexions ■

1a RONDA

JOAQUIM NADAL

Moltes gràcies, i gràcies als Amics de la Universitat Autònoma, que en un cert sentit és la meva. Jo em vaig formar com a professor, no pas a la Universitat de Girona, sinó a la Universitat Autònoma.

La brutalitat de la crisi econòmica ha fet créixer la distància que separa la realitat concreta del nostre paràmetre d'infraestructures de l'horitzó necessàriament utòpic que estableix la planificació. La distància s'ha fet tan gran que, en el panorama polític de Catalunya i potser també de tot Espanya, hi ha hagut la temptació de desacreditar i desprestigiar la planificació: s'ha planificat a l'engròs, s'ha planificat per damunt de les nostres possibilitats, s'ha dibuixat molt més del que mai podrem fer i, sobretot, pagar, i no calia.

La brutalitat de la crisi econòmica ha fet créixer la distància que separa la realitat concreta del nostre paràmetre d'infraestructures de l'horitzó necessàriament utòpic que estableix la planificació.

Home, la veritat és que quan, l'any 1935, Victorià Muñoz Oms va fer el Pla d'obres públiques de Catalunya, segurament pensava que un context més favorable li hauria permès convertir en realitat l'horitzó de la seva pròpia planificació: en carreteres, en trens, en telèfons, en clavegueram, en aigua, en producció d'energia... Molt més de pressa del que finalment ha passat. Igual que tots podem dir que els antecedents històrics de l'Eix Transversal van molt més enrere que el mateix Victorià Muñoz (el dibuix de l'Eix Transversal és de Victorià Muñoz Oms), i en l'estructura i secció actual no ha estat una realitat fins fa quatre dies. Però si no hi hagués hagut aquella planificació, probablement ara no estaríem parlant d'un esquema, d'una xarxa, de les característiques que ara coneixem en el nostre país.

És exactament el mateix –salvant totes les distàncies– que es produeix justament aquests dies que s'ha inaugurat la línia d'alta velocitat: la línia entre Barcelona i Figueres, passant per Girona, quan el president de la Generalitat de Catalunya s'ha vist en l'obligació política i moral de recordar que aquesta inauguració arribava molt tard, pel que fa a les necessitats objectives de Catalunya, i molt més tard si atenem al fet que vint-i-cinc anys enrere el govern de la Generalitat, de la mà del president Jordi Pujol i de Joan Antoni Solans, van fer les reserves urbanístiques i de planificació prèvia que havia d'anticipar, des d'una planificació autonòmica, i aplanar el camí, de la construcció de la línia d'alta velocitat Lleida - Tarragona - Barcelona - frontera francesa. Però, atzars del destí, tot es comença per baix; en comptes de començar per Europa cap a Espanya, comencem d'Espanya o Andalusia cap a Europa i l'últim enllaç, el trencament de l'aïllament físic de les xarxes, no es produeix fins fa quatre dies, després d'haver enxarxat mitja península Ibèrica, hi hagués demanda, o no –aquesta és una qüestió que ja tractaran d'altres–.

Sobre quin sentit té això, més enllà de les línies que sí que tenen una demanda clara, més enllà de la rendibilitat econòmica i l'amortització d'una inversió tan forta com és l'alta velocitat, no ho discutiria respecte a Catalunya, sinó respecte al conjunt de la xarxa espanyola. Evidentment, pel que fa a Catalunya, discutiria la proporció entre les inversions fetes en la línia d'alta velocitat i la necessitat d'actualitzar una xarxa de rodalies que és deficitària, infraestructuralment parlant, des de fa molt i molt de temps.

Pel que fa a Catalunya, discutiria la proporció entre les inversions fetes en la línia d'alta velocitat i la necessitat d'actualitzar una xarxa de rodalies que és deficitària, infraestructuralment.

Una altra qüestió que val la pena de plantejar és que durant la República, i a cavall de dues conjuntures polítiques diferents (governs d'esquerres i governs de dretes i la Generalitat amb plens poders i la Generalitat intervinguda) es produeixen dues planificacions que en aquells anys són confrontades i que nosaltres hem intentat lligar. Els germans Rubió i Tudurí, en el *Regional Planning*, parlen de la «Catalunya ciutat» i intenten dibuixar un país de nodes urbans en què els intersticis i allò que els lliga té poca importància. Victorià Muñoz Oms fa el contrari: parla de les xarxes que uneixen, però no parla tant dels nodes. De fet, ideològicament parlant, durant la República aquest és el debat entre la Catalunya dels enginyers i la Catalunya dels arquitectes. Els arquitectes i urbanistes dibuixaven un horitzó més del tipus Le Corbusier (habitatge social, *Regional Planning*, casa o bloc, etcètera) i els enginyers de camins deien que no,

UNIVERSITAT OPINA UNIVERSITAT OPINA UNIVERSITAT OPINA

que si no hi ha carreteres, si no hi ha trens, si no hi ha autopistes, tot això no serviria de res.

S'havia de fer la fusió de les dues coses. El Pacte nacional d'infraestructures i el Pla d'infraestructures del transport (són dues coses lleugerament diferents) confluïen en el mateix horitzó –sobretot en el mateix horitzó cronològic– i van aconseguir un amplíssim consens, amb l'excepció d'alguna qüestió minoritària que no va ser acceptada del tot, però l'amplíssim consens va néixer del reconeixement que el dibuix que feien, pel que fa a la xarxa d'infraestructures del transport, era un horitzó raonable i desitjable per a la Catalunya del futur, si volia ser competitiva.

Quin és el matís? Nosaltres fem el Pacte i el Pla d'infraestructures del transport i per això agrupem ports, aeroports, carreteres i trens, però, evidentment, els conceptes *infraestructures* i *equipaments* els hauríem d'entendre massa restrictius si ens circumscrivíssim a les infraestructures del transport. I, ¿per què no hem de considerar *infraestructures* la xarxa de polígons industrials, de parcs logístics o de centres de recerca i tantes altres coses que, evidentment, juguen també a construir l'entramat bàsic del país que entre tots hem traçat? Ara bé, el Pla i el Pacte crec que potser patien un dèficit inicial, que era que els números explotarien. I, per tant, la periodització que es feia era del tot inassolible, però no ens ho semblava tant en el moment que el fèiem. Després ha resultat així, perquè la caiguda dels ingressos ho va convertir en un horitzó totalment utòpic. Però si no ho haguéssim fet d'aquella manera, per exemple, el nivell de recuperació de rendiment que s'ha produït –i ja em perdonaran la petulància– pel que fa a la xarxa de carreteres, no s'hauria produït.

És a dir, amb el mateix sentit d'anticipació que quan Joan Antoni Solans va dibuixar i va fer les reserves urbanístiques per a l'alta velocitat a Catalunya, el conseller Collell, l'any 1984 va dir: «L'any que ve tindrem el desdoblament Vic-Ripoll». I vint-i-cinc anys més tard vam tenir el desdoblament Vic-Ripoll. Però no li passaré factura al conseller Collell per haver-se equivocat de vint-i-cinc anys, sinó que simplement diré que hi ha hagut una distància entre les promeses i la realitat. Pel que fa a la xarxa de carreteres, s'ha fet un esforç d'actualització en el manteniment, que és una qüestió transcendent en tot el que és l'estructura de la verticalitat nord-sud en un sentit abusiu. Avui la C-14, la C-15, la C-16 i la C-17 són carreteres d'unes prestacions que fa deu anys eren absolutament inimaginables. La C-15 és una realitat que ningú no se la creia, la C-16 i la C-17, tampoc; i aquí estan! I aquells que ens negaven el pa i la sal quan dèiem «això es farà», ara l'únic que poden dir és: «Qui ho pagarà?». Tenen raó, però ja està fet.

I, ¿per què no hem de considerar infraestructures la xarxa de polígons industrials, de parcs logístics o de centres de recerca i tantes altres coses que, evidentment, juguen també a construir l'entramat bàsic del país que entre tots hem traçat?

Deixem les carreteres de banda, perquè segurament és on s'ha avançat més i on les coses estan més clarament resoltes. En matèria ferroviària és veritat que la distància que separa la brutal inversió que ha representat l'alta velocitat i el dèficit d'actualització de la xarxa de rodalies marca un punt que fa mal. Hi ha una gran demanda a la xarxa d'alta velocitat, després potser podrem discutir l'autoritat i la relació inversió/amortització/rendiment d'aquesta infraestructura concreta. Però pel que fa a la demanda real que satisfà, no hi ha color entre el Barcelona-Madrid, el Barcelona-Girona o el Barcelona-Figueres i, per exemple, el Madrid-Toledo. Fins i tot, no hi ha color si ho comparem amb el Madrid-València o el Madrid-Alacant, i alguna línia més.

Però, és clar, l'alta velocitat drena una quantitat de recursos molt important, i segurament entorpeix el que representa la necessitat d'actualitzar la xarxa de rodalies a Catalunya, que és molt més deficitària que la xarxa de Madrid. Una assignatura pendent que planteja molts problemes pel que fa a la mobilitat de l'àrea metropolitana. Ara, hi ha qui discuteix també el model de la transferència de rodalies que es va fer. En defensa d'una transferència efectiva de la titularitat del servei, he retret als que a mi m'han retret la forma com està feta la transferència, que com que és una qüestió d'autoritat, la qüestió és exercir-la o no exercir-la; si t'hi poses de cul i dius «això no és meu», el govern ho veu d'una manera diferent, te'n desentens, te'n rentes les mans i s'ha acabat. Ara, si t'arremangues i t'hi poses, i vols canviar horaris, serveis, trens, incorpores nous combois, modifiques, fas

la gestió del servei –més enllà de la titularitat de la infraestructura en un context en què Europa està liberalitzant la infraestructura–, entenem que, probablement, l'exercici d'aquesta autoritat avui ens hauria pogut produir millors resultats dels que finalment ha produït.

Ara, hi ha qui discuteix també el model de la transferència de rodalies que es va fer.

I, una última qüestió: després ja entrarem en moltes més, que em sembla que poden ser objecte de polèmica o de discussió. És evident que la frontera competencial marca una ratlla insalvable. Malgrat el que he dit de l'actualització de la xarxa de carreteres, la Nacional 230, la Nacional 240, la Nacional 260 i la Nacional 2 estan aturades des de fa quinze o vint anys, a diferència de la C-15, la C-16 i la C-17, que són de titularitat de la Generalitat de Catalunya. A quin preu? A costa d'endeutar-nos, sí senyor. Però les que són competència de la Generalitat de Catalunya estan fetes i acabades i les que són competència de l'Estat estan en molt mal estat. Totes. La carretera que puja a la Vall d'Aran des de la frontera, que va entrant i sortint d'Osca i de Catalunya, és un desastre. Ara hi ha hagut una actualització, però en qualsevol cas, ho torno a dir, la 240 (a part de la B-40, que després explicarem una història sobre això), la 230, la 260 i la Nacional 2 són una vergonya que ens interpel·la. És així. Com és exactament igual el fet que el procés de transferència i reconeixement de determinades competències en matèria ferroviària a la Generalitat de Catalunya passava per fer efectiu aquest principi de la transferència en el servei i la gestió de les rodalies, perquè si no, ningú no sabia de què estàvem parlant.

La Nacional 230, la Nacional 240, la Nacional 260 i la Nacional 2 estan aturades des de fa quinze o vint anys, a diferència de la C-15, la C-16 i la C-17, que són de titularitat de la Generalitat de Catalunya. A quin preu? A costa d'endeutar-nos.

Ferrocarrils de la Generalitat té la xarxa que té i, per a la resta, tots els trens, excepte el tren de la Pobla, eren de titularitat, pel que fa a la infraestructura i la gestió, de l'administració de l'Estat, que hi ha anat desinvertint, d'una forma acumulativa, durant dècades. Aquest és el nostre panorama i aquesta és la raó per la qual, malgrat que ara la crisi ens acosta a la necessitat d'haver d'aprofitar millor allò que ja tenim, segueix essent una assignatura pendent la manera com recuperem l'endarreriment que hem acumulat en els darrers cinquanta anys, si em permeten l'expressió ■

SALVADOR CURCOLL

A mi els organitzadors, el senyor Antonio Franco, em van demanar que parlés de les infraestructures aeroportuàries catalanes, i em fa l'efecte que el millor és, amb el poc temps que tenim, centrar-nos en l'aeroport de Barcelona, perquè, de fet, és el deslllorigador de tot. Si resolem el tema de l'aeroport de Barcelona, els altres aeroports catalans segurament seguiran. Quan vaig pensar com enfocaria aquesta petita intervenció, em va semblar bé fer-ho anant des de la part, podríem dir, amb més pes, que és la mateixa infraestructura, cap a aquelles coses més lleugeres: el màrqueting de l'aeroport, la regulació, alguns comentaris sobre la importància de tenir una companyia aèria que cregui en el projecte de l'aeroport de Barcelona, i, finalment, fer alguns comentaris sobre el model de gestió que, aquest 2013, podria fer un pas més cap al canvi.

Començant per les infraestructures, cal recordar que l'actual Pla director es va fer l'any 1999, quan Albert Vilalta era secretari d'estat d'Infraestructures i es va saber aprofitar molt bé aquesta avinentesa, ja que es va ubicar en el mateix aeroport l'oficina que l'havia de desplegar i, a més, totes les previsions sobre com s'havia d'ampliar aquesta infraestructura es van fer des d'un coneixement i una idea molt clares de les necessitats que teníem. La projecció d'aquestes infraestructures es va fer pensant que s'assolirien els 50 milions de passatgers l'any 2015, i que s'arribaria a 70 milions en un futur. Les infraestructures que es plantejaven eren una tercera pista, unes àrees terminals, una futura àrea satèl·lit de la T-1 –de la terminal nova que tots coneixem– que entraria en funcionament un cop se superés aquest llindar dels 50 milions de passatgers l'any.

Les infraestructures que es plantejaven eren una tercera pista, unes àrees terminals, una futura àrea satèl·lit de la T-1 –de la terminal nova que tots coneixem– que entraria en funcionament un cop se superés aquest llindar dels 50 milions de passatgers l'any.

Però després hi havia la previsió d'una ciutat aeroportuària amb 150 hectàrees, amb un vial que estructuraria tota aquesta ciutat on hi hauria hotels, centres de convencions i tota mena d'equipaments de serveis, un vial que aniria fins a l'interior del nucli urbà del municipi del Prat. Un recinte de càrrega que s'amplia, on ja s'hi han fet actuacions, i un parc industrial de cinquanta hectàrees, on també s'hi ha fet alguna actuació interessant, com és la construcció de l'hangar de manteniment d'Iberia, que és una infraestructura que pot tenir una importància estratègica molt important per a Barcelona. Dit això, què falta per fer d'aquests plans? Crec que el que és important, des del punt de vista de les mancances i que seria urgent de compensar, són els accessos terrestres. L'aeroport de Barcelona està ben connectat amb la xarxa de vies d'alta capacitat, d'autopistes, però, en canvi, ferroviàriament té una via única d'ample ibèric, que relliga només amb la terminal 2 de l'aeroport, és a dir, l'antiga; no arriba a la terminal 1. I, a més, en ser via única només permet una freqüència de trenta minuts de pas dels trens. No tenim metro, i no tenim alta velocitat, tot i que la terminal nova, la T-1, ja està preparada per rebre en el seu subsòl les vies dels trens d'alta velocitat.

L'aeroport de Barcelona està ben connectat amb la xarxa de vies d'alta capacitat, d'autopistes, però, en canvi, ferroviàriament té una via única d'ample ibèric, que relliga només amb la terminal 2 de l'aeroport.

Per tant, què falta fer? La via de rodalies; si no ho recordo malament, l'obra va ser adjudicada l'any 2010 i està completament aturada, i diria que per dos motius. En primer lloc per les reduccions pressupostàries que tenim, i, en segon lloc, perquè hi ha diferències de criteri entre dos organismes del mateix ministeri de Foment, com són ADIF (Administrador d'Infraestructures Ferroviàries) i AENA (Aeroports Espanyols i Navegació Aèria). Aquesta via ha de passar per sota de la pista principal de l'aeroport, i hi ha molta por que qualsevol incident que hi hagués en aquesta obra obligués a clausurar la pista. Davant d'això, s'ha produït també la paràlisi. És veritat –diran vostès– que hi ha molts aeroports que tenen vies i carreteres que passen per sota les pistes, però sembla que, en tots els casos, les pistes i els passos inferiors van ser construïts alhora.

En tot cas, és una qüestió prioritària el fet que arribin les rodalies a les dues terminals tal com està previst, i, en aquests moments, no hi ha data per tenir-ho. La línia 9 del metro ha d'arribar a les dues terminals i, en aquests moments, es pensa que les obres que oficialment estan

en procés d'execució s'acabaran el 2016. I, finalment, un vial interessant –perquè relliga el port i l'aeroport– és un vial que en aquests moments també correspon a la Generalitat de Catalunya. Rodalies és administració central, metro és Generalitat de Catalunya i aquest vial torna a ser Generalitat. Un vial entre port i aeroport que és molt interessant, perquè connecta o connectarà aquests dos grans nodes. En aquests moments s'està construint un pont sobre el Llobregat, a l'altura de Mercabarna, i, per tant, és una obra que, malgrat tot, va tirant endavant. Per tant, l'àrea de millora seria aconseguir uns accessos terrestres que fossin eficients.

Un vial entre port i aeroport que és molt interessant, perquè connecta o connectarà aquests dos grans nodes. En aquests moments s'està construint un pont sobre el Llobregat, a l'altura de Mercabarna, i, per tant, és una obra que, malgrat tot, va tirant endavant.

El segon punt que els deia és el màrqueting aeroportuari. L'aeroport de Barcelona ha tancat l'exercici 2012 amb un increment de trànsit, mesurat per passatgers, del 2,2% respecte a l'exercici 2011. S'han superat els 35 milions de passatgers. Juntament amb Bilbao són els dos únics aeroports de més d'un milió de passatgers/any que l'any 2012 han tingut creixements positius. El conjunt d'aeroports d'AENA ha tingut una caiguda del 5% l'any 2012 i Madrid-Barajas, molt relacionat amb la situació que està passant Iberia, ha tingut una caiguda d'aproximadament el 9%. Si mirem què pot passar el 2013 a l'aeroport, veurem que segurament tindrem uns resultats negatius; no es podran mantenir, des del nostre punt de vista, aquests 35 milions.

L'aeroport de Barcelona ha tancat l'exercici 2012 amb un increment de trànsit, mesurat per passatgers, del 2,2% respecte a l'exercici 2011. S'han superat els 35 milions de passatgers.

De totes maneres, crec que a qualsevol mercat hi ha pujades i baixades. El que és interessant és saber que els diferents components d'aquest trànsit del 2012, que ha sigut tan favorable, mostren o donen senyals que crec que s'han d'interpretar des d'un punt de vista d'un cert optimisme. Aquest 2,2% que els deia és el resultat d'una caiguda molt important del trànsit domèstic, és a dir, de les rutes interiors d'Espanya, fruit de la situació econòmica que tenim; d'un gran increment del trànsit amb els aeroports europeus (que és el veritable motor de creixement de l'aeroport de Barcelona) i d'un comportament significatiu, de forma positiva, del trànsit de llarga distància intercontinental, que l'any 2012 s'ha incrementat el 3,4%. És veritat que és una part petita del conjunt d'aquests 35 milions, perquè el trànsit intercontinental és aproximadament el 7% d'aquests 35 milions, però és un trànsit molt estratègic per a nosaltres. No només per a l'aeroport, sinó per al conjunt de la nostra economia, molt important per tenir la capitalitat del mòbil, perquè els nostres salons a la Fira vagin endavant, perquè la nostra indústria farmacèutica, per exemple, pugui participar en projectes d'investigació d'àmbit global, perquè Mercabarna pugui ser un *hub* alimentari important, etc. Per totes aquestes coses necessitem aquests vols de llarga distància.

Només esmentaré que tot això s'ha aconseguit gràcies a una col·laboració de caràcter institucional, a partir de la creació del Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries, que es va fer l'any 2005 a proposta de la Cambra de Comerç, i que està integrat per la Generalitat de Catalunya, per l'Ajuntament, per AENA i per la mateixa Cambra de Comerç. En el moment en què es va crear, només teníem el vol de Delta Airlines a Nova York. Amb l'atemptat de l'11 de setembre del 2001 s'havien perdut tots; Delta Airlines havia tornat, però des de llavors, gràcies a aquesta feina conjunta de promoció i de captació de companyies aèries, tenim vols a Singapur, a Mèxic, als Estats Units, als Emirats, etcètera.

Una pinzellada només del tema de mercaderies: en aquests moments s'està fent un esforç també institucional perquè l'experiència adquirida a estimular aquest trànsit de llarga distància la puguem passar a l'estimulació del trànsit de mercaderies, pensant també que és un bon instrument per a l'exportació. Molt ràpidament, amb el tema de la regulació del mercat aeri, els voldria remarcar –no entraré en el tema de les tarifes, que potser és més conegut– la importància de la concessió dels drets de trànsit. La concessió dels drets de trànsit la fan les autoritats d'aviació civil dels diferents països i, en el nostre cas, per tant, la direcció general d'Aviació Civil del ministeri de Foment. La meva impressió –no

em puc estendre ara aquí– és que no només a Espanya, sinó en el conjunt internacional, a causa de la història del sorgiment de l'aviació comercial, pesa molt el punt de vista de les companyies aèries i pesa molt poc el punt de vista dels aeroports. Crec que això ens penalitza bastant en el cas de Barcelona i, per exemplificar-ho, més que per fer una gran explicació, els explicaré el cas de Singapur Airlines.

Singapur Airlines volava set dies a la setmana entre Singapur i Barcelona, i l'any 2011, el mes de març, va començar a fer que tres d'aquests vols a la setmana s'estenguessin cap a São Paulo. De manera que feia Singapur, parada a Barcelona i continuació cap a São Paulo. Això va costar Déu i ajuda que la direcció general d'Aviació Civil ho autoritzés, i ho va autoritzar vinculant aquest vol a un codi compartit amb Espanya. Quan Spanair va fer fallida i, per tant, va desaparèixer la companyia, també va costar molt que a Singapur Airlines se li donés la seguretat que podia continuar volant en aquesta ruta. I en aquests moments que aquesta companyia té interès a fer els set dies a la setmana, començant de tres a cinc, i després de cinc a set dies a la setmana, amb aquest salt, Singapur-Barcelona, Barcelona - São Paulo, tornem a estar en una situació en què, per falta d'un procediment clar, hi ha moltes dificultats perquè aquesta companyia pugui prendre la decisió d'invertir el que necessita per fer aquest vol. Per tant, ha d'haver-hi una millora aquí, que el ministeri de Foment tingui un procediment clar per concedir aquests permisos de vol i no dependre tant de la discrecionalitat.

I aquí em referiré una mica a la importància de tenir una companyia basada en Barcelona. Spanair, entre moltes coses que significava aquest projecte en aquest exemple concret, va significar la possibilitat de tenir una companyia de primer nivell mundial que apostés per Barcelona, i que apostés per una cosa que per a nosaltres és estratègica, i és que Barcelona sigui un punt de parada dels vols, perquè els avions, per raons tècniques, no arriben, necessiten un punt de parada en els trànsits entre Àsia i Amèrica. En aquests moments tenim una companyia, que és Vueling, que crec que té una importància molt gran per al desenvolupament dels trànsits a Barcelona. Vueling té un model propi, s'ha allunyat molt del concepte de companyia de baix cost, ha entrat en les connexions –cosa que a nosaltres ens interessa, perquè ens interessa que aquestes companyies que fan els vols a llarga distància deixin de ser vols punt a punt i puguin rebre i deixar trànsit a Barcelona, i que vagin després a tot l'espai euromediterrani–. Vueling ha començat a entrar en aquest tipus d'activitat. Darrerament, crec que hi ha un equip directiu molt professional davant de la companyia que va anunciar, fa uns mesos, que a la propera temporada d'estiu s'incrementarien molt les destinacions des de Barcelona (arriben a cent), amb una cobertura molt important del mercat alemany, del mercat rus, etcètera.

Spanair, entre moltes coses que significava aquest projecte en aquest exemple concret, va significar la possibilitat de tenir una companyia de primer nivell mundial que apostés per Barcelona.

Tot això portaria a dir, per tant, que tenim una companyia que creu en el model Barcelona. Els aeroports sempre necessiten compartir la seva estratègia amb un gran transportista. Podríem pensar que estem generant aquesta companyia que està fent aquesta funció. No obstant això, el mes de desembre, l'hòlding que té British Airways i Iberia, com recordaran, va llançar una OPA a Vueling. Això, en aquests moments, sincerament no sé si farà anar el projecte endavant o el farà anar endarrere. Crec que podria ser interessant pel fet que Vueling tindrà participació directa en el mateix hòlding. Però si mirem els riscs que té, hi podria haver el risc que aquests propietaris canviessin el model de negoci i el volguessin orientar cap a una companyia simplement d'alimentació dels vols de British Airways i Iberia. I en aquest cas faríem, diguem-ne, un pas enrere.

I finalment, una pinzellada sobre el model de gestió. Al final del 2010, l'anterior govern de l'Estat, amb el partit socialista en el govern, va iniciar un camí cap a la descentralització del sistema aeroportuari. Es va arribar a obrir una primera fase i AENA, que és un organisme públic empresarial, va crear una societat anònima, que es diu AENA Aeropuertos S.A., de capital inicialment públic, però que posteriorment s'havia d'obrir a la participació de capitals privats. Però una cosa molt significativa és que hi havia un règim específic per als dos grans aeroports de l'Estat: per a Madrid-Barajas i per a Barce-

lona - El Prat. Estava previst que aquests dos aeroports es donessin en concessió a la iniciativa privada, i es va obrir una primera fase de manifestació d'interès, ja reglat, perquè a aquelles companyies que volguessin tenir accés a tota la informació tècnica i econòmica d'aquests aeroports –prestant unes fiances i amb uns compromisos de confidencialitat– se'ls posaria, per dir-ho així, tot sobre la taula perquè poguessin estudiar i fer l'oferta, que vindria en una segona fase.

Al final del 2010, l'anterior govern de l'Estat, amb el partit socialista en el govern, va iniciar un camí cap a la descentralització del sistema aeroportuari.

Sembla que després d'aquestes manifestacions d'interès i dels contactes que hi va haver amb el mateix ministeri, hi podria haver hagut una o dues ofertes per Barcelona, i, segurament, no n'hi havia cap per Madrid, ateses les condicions que s'havien posat. Per tant, aquesta iniciativa va topar amb aquest problema, la qual cosa va fer que, amb el nou govern del Partit Popular que va sorgir després de les eleccions, es posés un compàs d'espera a aquest concurs. Tant perquè l'èxit havia estat molt relatiu, com per les orientacions polítiques que pogués tenir el mateix govern. En tot cas, durant l'any 2012 s'han fet dos tipus d'accions. En primer lloc AENA ha renegociat totes les concessions comercials que ha pogut, i, en segon lloc, ha fet una reestructuració important de l'organització prenent diverses mesures de contenció dels costos, entre les quals –com tothom sap– els costos laborals, que és el que més ha transcendit.

Tot això ha fet que els resultats econòmics d'AENA hagin millorat i, per tant, que sigui més atractiu per a un possible inversor privat i pugui tenir més valor per a qui faci la cessió de la xarxa d'aeroports, és a dir, per a l'Estat. Per les pistes que ha donat la mateixa ministra de Foment, durant el 2013 es podrien seguir els passos següents. En primer lloc, reestructurar el deute d'AENA, que és de prop de 12.000 milions d'euros, i per això ja, a través d'un concurs, ha estat contractat un banc d'inversions per fer l'estudi i la gestió d'aquesta reestructuració del deute. En segon lloc, es passaran la majoria dels actius i passius d'AENA, organisme públic empresarial, a aquesta nova societat pública que es diu AENA Aeropuertos S.A., a la qual m'he referit abans. Fins aquí coincidirien els plans de l'actual govern amb els del govern anterior. On hi ha una diferència és que el govern anterior feia un règim específic per a Madrid i per a Barcelona, i el govern actual no el farà.

Què farà el govern actual? Un cop hagi passat tots els actius i passius a la societat pública d'Aeropuertos, pot posar en marxa un concurs per a l'entrada de capital privat en aquesta darrera companyia, amb la qual cosa passaríem a tenir una mena de monopoli públic-privat que, en una fase ulterior, segurament sortiria a borsa. En aquests moments, de forma paral·lela, el ministeri està treballant en una cosa que ja surt en algun text legal de l'etapa socialista, com són els Comités de Coordinación Aeroportuaria, comitès en l'àmbit autonòmic que haurien de servir per organitzar la participació de diferents grups d'interès en el desenvolupament aeroportuari, com poden ser les comunitats autònomes, l'administració local, les cambres de comerç, les organitzacions empresarials i altres.

En aquest punt, a mi la veritat és que se'm fa molt difícil contestar positivament les tres preguntes següents. Primer: ¿els interessos d'aquest monopoli públic-privat coincidiran amb els interessos catalans, amb els de la ciutat, amb els de les empreses exportadores, amb els del sector turístic? Segona pregunta: Barcelona, amb aquest nou model, ¿podrà competir lliurement amb altres aeroports, amb Madrid, amb Frankfurt, amb París, amb Amsterdam, amb Milà? Tercera pregunta i última: ¿serviran d'alguna cosa aquests Comités de Coordinación Aeroportuaria?

Per tant, diria que aquí treballem amb diverses variables, que són les que he anat tractant. Per fer un resum ràpid, les recordaré: el tema dels accessos, el tema d'una regulació que no juga a favor nostre i la possibilitat de tenir una companyia com Vueling que ens ajudi amb el projecte que tenim, però subjecta a aquests interrogants que abans els he expressat. I després, una marxa cap a un model de gestió aeroportuària que crec que no satisfà les nostres aspiracions; l'única cosa que penso és que, si mirem altres processos de privatització que hi ha hagut, per exemple al Regne Unit, probablement hi hagi alguns elements d'aquests que no siguin factibles de fer tal com estan previstos, a causa de les normes de competència de la Unió Europea ■

XAVIER FAGEDA

Jo a la meva presentació el que faré en primer lloc són unes consideracions molt generals de la relació entre infraestructures i impacte econòmic, i bàsicament ho faré per després avaluar el que ha sigut la política d'inversions del ministeri de Foment en ferrocarril. Crec que té sentit fer una consideració inicial, un plantejament general de la relació entre infraestructures i creixement econòmic, perquè la política d'inversions del ministeri de Foment en ferrocarril crec que és l'exemple paradigmàtic de mala pràctica en política d'infraestructures. Realment donaré una visió extremadament crítica amb el que s'ha fet, i crec que donada la magnitud dels recursos econòmics implicats, és una política que és preocupant, perquè a més a més, es manté.

Realment donaré una visió extremadament crítica amb el que s'ha fet, i crec que donada la magnitud dels recursos econòmics implicats, és una política que és preocupant, perquè a més a més, es manté.

Així, com a reflexió inicial, i una mica per concretar quin és el missatge que vull donar amb la meva presentació, el punt de partida d'aquest debat ha estat l'entrada en funcionament de l'AVE Barcelona-Girona-Figueres. La pregunta que ens hem de fer és: hem d'estar contents que s'hagi posat en marxa aquesta infraestructura? I la meva resposta és que més que estar contents el que hem d'estar és profundament preocupats. Aquesta és la meva resposta. Aquesta línia d'AVE ha costat 4.300 milions d'euros i l'ús diari que s'ha fet d'aquesta infraestructura durant el primer mes ha estat de 3.000 persones al dia, i no crec que augmenti gaire més. Hi ha un cost molt elevat amb un ús de la infraestructura realment molt baix. I aquesta desproporció entre costos i ús de la infraestructura crec que és la gran problemàtica que hem de criticar del que s'està fent amb la inversió en infraestructures.

Aquí ens podríem dir, «és que hem de ser més estratègics, perquè hem de mirar el futur, la connexió amb Europa, Barcelona-París, Madrid-París...». Per distàncies, el tren d'alta velocitat mai serà competitiu en relació amb l'avió. Així que, en realitat, encara que els francesos facin tota la inversió que s'ha de fer perquè hi hagi la connexió amb AVE de Barcelona a París, igualment el tren d'alta velocitat no serà competitiu en relació amb l'avió.

Tot això ho podem comparar amb el que està passant amb altres infraestructures, a les quals Joaquim Nadal ja s'ha referit. Per exemple, rodalies. Quant al tram Barcelona-Girona-Figueres, parlàvem de 3.000 persones al dia. La xarxa de rodalies de l'àrea metropolitana de Barcelona la utilitzen cada dia 282.000 persones; en canvi, la inversió que s'ha fet els últims anys a rodalies ha sigut –després us en mostraré algunes dades– testimonial. És veritat que no podem comparar dues infraestructures que al final es refereixen a territoris diferents, a propòsits diferents, hem de tenir diferents aspectes en compte, però realment la desproporció és espectacular. I hi ha una altra inversió en infraestructures, una altra problemàtica que tenim aquí a Catalunya i que reflecteix l'escassa orientació econòmica de la inversió en infraestructures, i és el que passa amb els accessos ferroviaris al port. A l'aeroport també; la planificació de la línia de rodalies als aeroports de Madrid i Barcelona es va fer al mateix moment, i la de Madrid fa anys que funciona i la d'aquí no tira endavant.

El tema dels accessos ferroviaris del port és una problemàtica realment espectacular. Allà tenim una empresa xinesa que ha invertit 300 milions d'euros; tota la inversió que s'ha fet a la terminal són 500 milions d'euros, i tenen moltes dificultats perquè hi facin els accessos viaris i ferroviaris. Quant als accessos ferroviaris, estem parlant de 100 milions d'euros. El ministeri de Foment ha pressupostat 60 milions per al 2013, però es farà a molts anys vista, i ja s'està parlant que al final haurà de ser l'autoritat portuària de Barcelona qui financi el percentatge restant. És a dir, que realment s'haurà de pagar al final amb taxes pagades per l'usuari. Dels accessos viaris no està previst ni el pressupost; estem parlant de 180 milions d'euros, així que al final són xifres molt petites per a una inversió tan gran, que al final s'ha fet a nivell privat. Ja no només a nivell públic, sinó a nivell privat, i això genera una problemàtica important, perquè has fet una inversió amb la qual es duplica la capacitat de moure contenidors al port, i després no se li dóna sortida per terra.

I no se li dóna per dos motius. Primer hi ha els accessos viaris i ferroviaris o el que és la xarxa convencional, i després, quan entrem en la xarxa convencional, tampoc s'està fent gaire inversió, perquè el que es vol en realitat és que les mercaderies vagin per la línia d'AVE. I la línia

d'AVE no està feta per a mercaderies. Crec que tot plegat il·lustra que les orientacions de la política d'inversions en infraestructures no semblen les més idònies en termes d'impacte econòmic, i aquí realment el cas de l'AVE crec que és bastant espectacular. La meva visió de l'AVE és molt negativa, i aquí estem parlant de totes les línies. Des del meu punt de vista –aquí discrepo amb Joaquim Nadal– totes les línies de l'AVE no s'haurien d'haver fet. Probablement, el que hauríem d'haver fet és millorar la xarxa de prestacions, la línia convencional, millorar el que teníem, però no calia fer una inversió tan forta com la que s'ha fet.

Els bitllets de l'AVE amb prou feines són capaços de cobrir la línia Madrid-Barcelona o la línia Madrid-Sevilla, que són les més rendibles. Amb prou feines són capaços de cobrir els costos d'exportació, i no els cobreixen. Però si hem de tenir en compte el que són les infraestructures, estem parlant d'uns costos desorbitats.

Per tal de fer l'avaluació d'una manera, diguem-ne, més sistemàtica del que és la política d'infraestructures, la primera pregunta que ens hem de fer és com es trasllada l'impacte de la inversió de les infraestructures sobre el creixement econòmic. I aquí hi ha diferents enfocaments que es poden utilitzar, però un primer enfocament és un enfocament agregat i aquí hi ha el típic debat entre els keynesians i els neoclàssics. Les infraestructures poden tenir un efecte sobre el creixement econòmic, en termes de xoc de demanda. Si en el procés mateix de construcció necessites materials per a la construcció, necessites contractar treballadors a l'obra, i tot això genera una demanda, perquè aquests treballadors tindran uns salaris amb els quals compraran altres productes, les empreses que serveixen altres materials també tindran uns ingressos que podran utilitzar per comprar altres recursos, i tot això genera una demanda a curt termini. Però això és un efecte a curt termini. Un cop la construcció està feta, l'impacte en termes de xoc de demanda, desapareix. És molt més important l'efecte en termes de xoc d'oferta. I el xoc d'oferta té a veure amb l'ús de la infraestructura, amb la reducció dels costos de transport que les persones i empreses que utilitzaran aquella infraestructura poden aconseguir amb la posada en funcionament de la nova infraestructura. I això redunda en una millora de la productivitat, etcètera.

En aquest sentit, crec que una de les possibles explicacions de per què s'han destinat tants recursos econòmics al tren d'alta velocitat és que hi ha hagut un cert biaix cap al que seria l'enfocament de la demanda. Si realment la inversió en AVE, quan s'està fent, genera molta activitat econòmica, ajuda també el sector constructor, que sabem que és tan important en aquest país. Però després, un cop s'ha fet la infraestructura, si no s'ha tingut en compte el que és l'ús d'aquesta infraestructura, l'impacte econòmic serà limitat. Crec que un dels problemes de l'AVE parteix d'aquest biaix, diguem-ne, cap al xoc de demanda: donar més importància al que és la construcció, i menys al que és l'ús de la infraestructura.

Hi ha aquest enfocament agregat, però després hi ha un enfocament més *micro*, més centrat en els projectes. Els economistes, els enginyers, fem l'anàlisi postbenefici. Des del punt de vista de l'anàlisi postbenefici, aquí comparem costos amb beneficis socials dels projectes. I els beneficis socials poden tenir una quantificació econòmica dels impactes mediambientals, però els principals estalvis tenen a veure amb l'estalvi de temps de viatge d'usuaris que abans agafaven un mode més lent i ara passen a utilitzar un mode més ràpid. Aquest és un dels primers avantatges. Però realment, quan una infraestructura té un impacte realment important sobre el territori, és quan genera demanda addicional agregada. Per exemple, si tu poses una línia d'AVE el que fas és desplaçar trànsit del tren convencional o de l'avió cap a l'AVE; en aquest cas, doncs, l'impacte econòmic real és petit. Tens un impacte econòmic important quan generes un creixement del trànsit en aquell corredor del 10, el 15, el 20 o el 30%.

Quan una infraestructura té un impacte realment important sobre el territori, és quan genera demanda addicional agregada. Per exemple, si tu poses una línia d'AVE el que fas és desplaçar trànsit del tren convencional o de l'avió cap a l'AVE; en aquest cas, doncs, l'impacte econòmic real és petit.

I en el cas concret de l'AVE, el que s'està constatant és que el que fa és desplaçar trànsit des d'altres modes, però el que no fa és crear demanda addicional. En la demanda addicional que està creant l'AVE estem parlant de xifres del 4 o 5% en molts casos, és a dir que són

xifres irrisòries. Aquest és un dels elements que et fan pensar que en totes les anàlisis postbenefici que s'han fet de les línies d'AVE, incloses la Madrid-Sevilla i les de Madrid-Barcelona, que són les més rendibles (més rendibles des del punt de vista social), surt sempre un resultat negatiu.

I el tercer element que s'ha de tenir en compte és que les infraestructures també són importants a l'hora d'influir en la localització d'empreses. Les empreses, abans de decidir si s'implanten en un lloc o en un altre, tenen en compte diferents factors, evidentment. Per exemple, les condicions del mercat de treball són importants, o els salaris. Però un element que és molt important és la dimensió del mercat, l'accés al mercat que els permet la ciutat on es localitza. I això té a veure amb la localització geogràfica, té a veure amb com de gran és la ciutat on et localitzes, però també té a veure amb els nivells de connectivitat que t'ofereix aquella nova infraestructura. En aquest sentit, en localització d'empreses, si fem referència a l'AVE, crec que només cal veure què s'està fent a l'entorn de les estacions de l'AVE. A l'entorn de les estacions de l'AVE no s'estan fent parcs empresarials, sinó que s'estan fent parcs-habitatges. De fet, la Sagrera es volia finançar amb el parc d'habitatges que es volia fer a la zona. I aquesta zona ha quedat una mica parada, perquè amb l'esclat de la bombolla immobiliària això de la Sagrera no es pot finançar.

En localització d'empreses, si fem referència a l'AVE, crec que només cal veure què s'està fent a l'entorn de les estacions de l'AVE. A l'entorn de les estacions de l'AVE no s'estan fent parcs empresarials, sinó que s'estan fent parcs-habitatges.

I després, des del punt de vista regional, hi ha també un altre element que vull tenir en compte, i crec que és important perquè també explica un dels problemes de la política d'infraestructures a Espanya, que és la idea que la inversió o la millora de connectivitat entre dos punts afavorirà la convergència regional, és a dir, reduirà les disparitats regionals. Si els territoris més pobres tenen millor accés als territoris més rics, tindran un creixement econòmic més elevat i s'aniran reduint les disparitats entre regions. Pel que fa a aquest aspecte, la literatura sobre el tema no és clara. Ni des del punt de vista teòric ni des del punt de vista empíric no és clar que la millor connexió entre dos punts, un de més ric i un altre de més pobre, o un de més poblat i un altre de menys poblat, afavoreixi necessàriament el menys poblat o el menys ric. No és clar.

Un dels problemes de la política d'infraestructures a Espanya és la idea que la inversió o la millora de connectivitat entre dos punts afavorirà la convergència regional, és a dir, reduirà les disparitats regionals.

Des del punt de vista de l'AVE, sí que és clar que és negatiu. Si tu connectes un punt més ric, per exemple si connectes Madrid amb Lleida, és la gent de Lleida que se'n va de compres a Madrid, i no la gent de Madrid que se'n va de compres a Lleida. L'audiència diu que no, però les dades ho deixen molt clar. No us les ensenyaré aquí, però sempre (i això passa a Espanya i passa a tot arreu, i no és una opinió, són les dades) és més gent que va del territori petit cap al gran que no del gran cap al petit.

A partir d'aquí, crec que hi ha tres coses que no es tenen en compte moltes vegades en la inversió d'infraestructures, o que es tenen en compte de forma errònia. En primer lloc, el fet de pensar que una millora de l'oferta de les infraestructures de transport, tenir unes infraestructures de luxe, tenir un aeroport impressionant, tenir una estació d'AVE espectacular, tot això per si sol generarà activitat econòmica. Crec que això és un error que es detecta bastant en, per exemple, la proliferació d'aeroports a cada capital de província. Es tendeix a pensar que pel sol fet de posar aquella infraestructura, allò per si sol generarà activitat econòmica.

Al final, la demanda dels serveis de transport depèn molt de les característiques del territori, depèn molt del nivell de població, de la localització geogràfica, del tipus d'activitat econòmica que tens, etcètera. La infraestructura realment generarà més demanda o tindrà un impacte sobre la demanda si s'elimina un coll d'ampolla o si se satisfà una demanda potencial que hi havia. Però si aquella demanda potencial no hi és, per molt que facis la infraestructura, no generes activitat. Per això ens trobem amb moltes infraestructures que estan completament buides.

L'altre element són els costos d'oportunitat. Jo crec que una cosa que ha distorsionat ha estat la gran quantitat de recursos que hem rebut de la Unió Europea per finançar infraestructures. I això a vegades distorsiona una mica la presa de decisions. Com que els recursos públics són escassos (ara particularment, però sempre són escassos), si tu tens uns diners per dedicar a una cosa, no els pots dedicar a una altra; per tant, hi ha un cost d'oportunitats, perquè deixes de fer altres coses. I en el cas concret del tren d'alta velocitat, és clar que tots els recursos que van destinats a l'AVE no van destinats a rodalies, a mercaderies, etcètera.

Pensar que una millora de l'oferta de les infraestructures de transport, tenir unes infraestructures de luxe, tenir un aeroport impressionant, tenir una estació d'AVE espectacular, tot això per si sol generarà activitat econòmica, crec que això és un error.

Però després hi ha un altre element molt important, els costos de manteniment. Una infraestructura, un cop l'has construïda, no només ha tingut un cost a l'hora de fer-la, sinó que té uns costos de manteniment després, que són significatius. En el cas concret del tren d'alta velocitat, estem parlant que els costos de manteniment són de 100.000 euros per quilòmetre. Si ara tenim a l'entorn de 4.000 quilòmetres d'AVE, tenim unes despeses anuals de manteniment que seran de 400 milions d'euros, i això amb el pas del temps s'anirà ampliant. Aquest tema de les despeses de manteniment s'ha de tenir en compte a l'hora de posar en marxa les infraestructures.

Jo crec que una cosa que ha distorsionat ha estat la gran quantitat de recursos que hem rebut de la Unió Europea per finançar infraestructures. I això a vegades distorsiona una mica la presa de decisions.

I després hi ha la qüestió de si hi ha altres alternatives de transports: hi ha la tendència a pensar que tots els territoris han d'estar connectats amb carreteres de gran capacitat, amb línies d'AVE, amb aeroports, etcètera. Sempre poso l'exemple, i no és que els tingui cap mania, de Logronyo. ¿Per què fas un aeroport a Logronyo quan estàs molt ben connectat amb tren i carretera amb Madrid i Barcelona? I l'únic vol que podria ser viable és el de Madrid a Barcelona. En aquest sentit, un cas paradigmàtic on no es tenen en compte les alternatives de transport és el de les autopistes radials de Madrid, on no s'ha tingut en compte que tens unes autovies, al costat, gratuïtes, amb les quals arribes més ràpid al lloc. Evidentment, aquella inversió acaba sent ruïnosa. És a dir, que el tema de les alternatives de transport s'ha de tenir en compte.

I ja per acabar aquest plantejament més general, crec que és important fer referència a quins creiem que són els objectius de la política d'infraestructures, almenys des del punt de vista socioeconòmic. Un dels primers objectius que pot tenir la política d'inversions a les infraestructures fa referència a l'*eficiència*. Aprofundir en eficiència, això són conceptes que fem servir els economistes, i això de l'eficiència ens agrada molt; la idea és invertir més en aquells territoris on la productivitat dels recursos serà més elevada, allà on hi ha més necessitat de mobilitat, colls d'ampolla, etcètera. Llavors, la inversió estarà directament relacionada amb els nivells de demanda. Hi ha un altre objectiu, que és diferent al de l'eficiència i de fet li és contradictori, que és el de la redistribució: invertir més en els territoris més pobres, o que estan més aïllats, o més despoblats, etcètera.

I hi ha un tercer criteri que és el de l'equitat, que implica la igualació de la dotació de les infraestructures a tots els territoris. La literatura parla d'objectius polítics, de la pressió de grups d'interès, però jo crec que en el fons aquests són elements una mica més modestos, no crec que tinguin tanta rellevància. En el cas concret d'Espanya, la impressió que fa des de fora és que l'eficiència no és un criteri prioritari, i d'això es poden fer anàlisis multivariants i, així, matemàtiques, que demostren que realment l'eficiència no és un objectiu prioritari de la política d'infraestructures. I probablement, un objectiu prioritari de la política d'infraestructures sigui el de l'equitat. I el de l'equitat aquí l'entendria en dos sentits. Equitat, quan estem parlant d'estructures singulars, aeroports i ports, vol dir que, allà on sigui possible, tothom tingui la mateixa dotació de ports o aeroports, és a dir que a cada capital de província hi hagi un aeroport i, allà on hi ha costa, que hi hagi un port. I en el que són les infraestructures de xarxa, carreteres i trens, la idea d'equitat sembla entesa com la millora de les connexions de la capital de província amb la capital, amb la capital política d'Espa-

nya, amb unes condicions i unes prestacions, realment, tan bones com es pugui.

En el cas concret d'Espanya, la impressió que fa des de fora és que l'eficiència no és un criteri prioritari.

Dit això, hi ha una cosa que s'ha de tenir en compte a l'hora de valorar els objectius de la política d'infraestructures. Amb les infraestructures de xarxa sempre hi ha llocs de pas. Moltes vegades es diu que la política pot ser redistributiva, però pot ser redistributiva perquè al final si inverteixes molt a Castella i Lleó i a Castella - la Manxa, potser és perquè és un lloc de pas. Potser en realitat el que estàs fent és connectar el centre amb la perifèria, l'objectiu real és aquest, però els pressupostos compten allò que està al mig. Això és una cosa que s'ha de tenir en compte, perquè a vegades poden confondre, aquests nous objectius reals de la política d'infraestructures.

Probablement, un objectiu prioritari de la política d'infraestructures sigui el de l'equitat.

I dit això, anem al tema de les dades. L'anàlisi que faig és una anàlisi molt general –inevitablement, no tinc temps d'anar més enllà–, però sí que donaré unes dades molt ràpides per veure el que està passant. Aquí us poso dades;[1] no parlo de transport internacional, perquè el ferrocarril internacional té un pes més modest. La carretera concentra entorn del 65% del trànsit, són xifres que s'han mantingut bastant estables des del 2001. L'AVE i la llarga distància concentren l'1,24% de la mobilitat agregada de passatgers a Espanya. Si tenim en compte les inversions que s'han fet –i després us mostraré que una gran part de la inversió en infraestructures en aquest període ha anat destinada a alta velocitat–, l'increment de la mobilitat ha estat del 0,72% a l'1,24%. És a dir, que en total AVE i llarga distància –per tant, incloc també el no convencional– són 23 milions de persones, i els trens de rodalies són 445 milions de persones.

[1] A partir d'aquí es refereix a una presentació exposada durant l'acte que podeu trobar a la següent pàgina web: *http://www.amicsuab.cat/portal1/content.asp?ContentId=930*.

És clar, l'impacte que tenen sobre la mobilitat l'un i l'altre subgrups de ferrocarril realment és molt diferent, és bastant espectacular. La unitat econòmica real per mesurar el transport són els viatgers per quilòmetre, perquè inclous el viatger i la distància que fa, però jo crec que el nombre agregat de viatgers ens dóna una mesura d'impacte social. Si veiem l'evolució en aquests deu anys, la carretera, amb viatgers per quilòmetre, és dominant. Ha passat del 90,01% al 90,45%. Per molt que estiguis invertint en AVE, no canvies el pes tan fort que té la carretera en la mobilitat de passatgers. I aquí hi ha un element del qual sempre es parla, i és que un dels objectius de la política d'infraestructures ha de ser reduir el pes de la carretera en la mobilitat de persones i mercaderies, perquè genera moltes externalitats negatives, en termes de contaminació, accidentalitat, etcètera.

Si veiem l'evolució en aquests deu anys, la carretera, amb viatgers per quilòmetre, és dominant. Ha passat del 90,01% al 90,45%. Per molt que estiguis invertint en AVE, no canvies el pes tan fort que té la carretera.

La distribució de passatgers. Aquí apareixen unes dades on es veu clar el pes que té l'AVE en la mobilitat agregada dins del ferrocarril (no dins de la mobilitat agregada total): és només del 3%. Amb mercaderies, el panorama és el mateix: carreteres amb mode dominant, i el ferrocarril fins i tot perdent quota amb el pas dels anys. Si veiem l'evolució del tràfic de mercaderies per ferrocarril, veiem que està estancat. Ja abans de la crisi, del 2000 al 2007, ja va perdre tràfic. Tota la problemàtica mediambiental de la carretera afecta principalment els camions, així que si realment féssim més ús de mercaderies per ferrocarril, probablement reduiríem el paper de les carreteres, l'impacte mediambiental negatiu de les carreteres.

Tema d'inversions: hem passat del fet que el 2001 la xarxa de carreteres duplicava les inversions que rebia en relació amb el ferrocarril –rebia 4.000 milions i el ferrocarril en rebia 2.000– a uns anys, a partir del 2006-2007, en què el ferrocarril ha rebut entre 8.000-9.000 milions d'euros per inversió cada any. Estem parlant que els últims anys ja pràcticament la meitat de tota la inversió total en infraestructures anava destinada a ferrocarril. Si mirem, fins al 2010 només tenim dades de liquidació

pressupostària, i a partir del 2010 només podem veure les dades dels pressupostos. No tenim les dades de liquidació pressupostària, però si veiem el que està passant aquests tres últims anys, més de la meitat de la inversió total del ministeri de Foment va destinada a ferrocarril. Aquí s'estan incloent despeses de manteniment, també. Si en realitat només tinguéssim en compte obra nova, probablement dos terços de tota l'obra nova que s'està fent en inversió aquests últims anys a Espanya tenen a veure amb l'alta velocitat. I això ho hem de relacionar amb l'impacte que té sobre la mobilitat, que és molt limitat.

Si en realitat només tinguéssim en compte obra nova, probablement dos terços de tota l'obra nova que s'està fent en inversió aquests últims anys a Espanya tenen a veure amb l'alta velocitat. I això ho hem de relacionar amb l'impacte que té sobre la mobilitat, que és molt limitat.

Dins del que és el ferrocarril, aquests últims anys l'AVE ha rebut, el 2011, 5.000 milions d'euros per a infraestructura; el 2012, 4.000; el 2013, 3.000. A rodalies, la xifra va ser de 28 milions el 2012 i 82 milions el 2013, és a dir que realment hi ha una desproporció brutal entre on van destinats els recursos i l'impacte que tenen sobre la mobilitat. I tot això jo ho relacionaria amb el que deia al principi: un pes molt important pel que fa a l'impacte en termes de demanda i en termes d'infraestructura, la idea de la política d'equitat (que totes les capitals de província tinguin un accés ràpid a la capital) i probablement l'element de les reivindicacions al territori. Si fem un AVE a Galícia, doncs els de Santander també volen l'AVE. Si el fem a Santander, els d'Astúries també. I aquest efecte imitació fa que no puguis parar la cosa quan ja queda clar que l'impacte que té és molt limitat ■

ANNA MATAS

Moltes gràcies, i en primer lloc vull agrair als Amics de la UAB que m'hagin convidat a participar en aquest debat. D'algunes de les coses de les quals volia parlar, en Xavier ja n'ha fet menció, espero no repetir-me gaire. Em van demanar que fes una visió més global, no centrada en cap mitjà de transport concret, i jo partia, en la meva presentació, de l'impacte que tenen les infraestructures sobre el creixement econòmic, perquè en general, quan defensem posar en marxa noves infraestructures, ho fem a partir de la hipòtesi que tindran un impacte positiu sobre el creixement econòmic. No vol dir això que el creixement econòmic sigui l'únic objectiu, perquè n'hi ha d'altres de molt importants, com la seguretat: inversió en passos a nivell en ferrocarrils o inversió en punts concrets a les carreteres, que s'han de valorar d'acord amb l'impacte sobre el nombre i la gravetat dels accidents.

Però el creixement econòmic sembla justificar moltes de les inversions que es posen en marxa. Xavier Fageda ha explicat quines eren les vies a partir de les quals una inversió en infraestructura té un impacte sobre el creixement d'una regió o d'una àrea. Bàsicament, quan invertim en una infraestructura tenim uns efectes directes, que som capaços sempre de mesurar, que són la reducció de costos: costos monetaris i, en gran mesura, costos de temps; sobre aquests podem discutir, però és relativament fàcil mesurar-los. Però hi ha uns efectes indirectes que sovint sembla que haurien de justificar la inversió en infraestructures, que són els augments de productivitat. Si prenem qualsevol article sobre inversió en infraestructura, comença dient que té un impacte positiu sobre la productivitat de les empreses, un impacte microeconòmic. I de fet, l'evidència empírica sí que ens mostra que existeix un impacte positiu per a les carreteres. Amb el tren d'alta velocitat les anàlisis no ho permeten concloure, però amb les carreteres sí que hi ha un impacte positiu, encara que la magnitud divergeixi.

Jo el que voldria presentar aquí és el resultat d'un estudi que he realitzat juntament amb els professors Raymond i Roig, sobre quin impacte ha tingut la inversió en la xarxa de carreteres de gran capacitat a Espanya en la productivitat a les empreses. Entenem productivitat, o l'hem mesurat, a partir dels salaris, que és la variable que tenim disponible més fàcilment, i encara que pot ser discutit el fet que els salaris reflecteixin la productivitat, sí que és cert que hi ha una relació molt clara entre productivitat del treball i salaris. Hem mesurat la inversió en termes de temps de viatge entre capitals de província. Aquest mapa[2] reflecteix el canvi percentual en el temps de viatge entre l'any 1995 i el 2006 des de cada capital de província i fins a la resta de capitals de província d'Espanya. El que tindríem és que les inversions entre el 1995 i el 2006 han beneficiat molt aquesta zona del nord-oest d'Espanya: Galícia, Astúries, aquesta part de Castella i Lleó i, en canvi, Catalunya l'haurien beneficiat molt poc.

Jo el que voldria presentar aquí és el resultat d'un estudi que he realitzat juntament amb els professors Raymond i Roig, sobre quin impacte ha tingut la inversió en la xarxa de carreteres de gran capacitat a Espanya en la productivitat a les empreses.

Això són canvis de temps percentuals des de capital de província a la resta. Bé, què tenim en aquest estudi? El que tenim és que una reducció en el temps del viatge del 10% entre totes les províncies permetria augmentar la productivitat l'1,2%. Això és un resultat mitjà, que de fet simula un augment del temps de viatge idèntic entre totes les províncies, i recull només un efecte mitjà per a tot Espanya, que seria aquest 1,2%. Aquest resultat està bastant d'acord amb el que han trobat altres estudis, i de fet se situaria a la banda alta. Impactes més alts que aquests no se'n troben.

Ara, aquest impacte és desigual, hi ha un impacte variant, bàsicament en funció del nivell d'activitat econòmica que hi hagi en una regió, i també de la qualitat de la connectivitat entre regions. Com més alt és el nivell d'activitat econòmica, més alt és l'impacte, i com més pobra és la qualitat, la connectivitat a través de la xarxa viària, també més alt és l'impacte. I per mostrar-ho, hem simulat una inversió en la xarxa viària, hem simulat que la xarxa de carreteres passa de 90 a 120 quilòmetres per hora en dos eixos: un seria la ruta de la Plata, des de Sevilla fins a Gijón, i l'altre el corredor Mediterrani, des de Múrcia fins a la frontera. La distància en quilòmetres

[2] A partir d'aquí es refereix a una presentació exposada durant l'acte que podeu trobar a la següent pàgina web: *http://www.amicsuab.cat/portal1/content.asp?ContentId=930*.

és similar: 798 quilòmetres la ruta de la Plata, 678 el corredor del Mediterrani. Ara, el salari mitjà de totes les províncies que hi ha en el primer corredor és de 1.300 euros,[3] i el salari mitjà de les províncies per on transcorre el segon és més elevat: 1.465.[4] Si estem comparant un corredor que circula per una àrea amb un nivell econòmic més alt respecte al de la ruta de la Plata, hem de tenir en compte que els ocupats per províncies són 278.000 en la ruta de la Plata i 854.000 en el corredor del Mediterrani. Bé, amb una reducció de temps similar, pràcticament el 12% a l'esquerra i el 15% a la dreta, el que tenim és que l'impacte és de 0,029 punts a la ruta de la Plata i 0,045 a l'altra.

No m'interessen tant les xifres, com les diferències. En termes de salaris, aquesta millora en el temps de viatge ens donaria un augment de salaris, i per tant de la productivitat, del 0,33% a la ruta de la Plata i gairebé el doble, 0,64%, en el corredor Mediterrani. Per tant, quan invertim en infraestructures, entrem en un debat que és ineludible i que avança entre eficiència i equitat. L'eficiència s'aconsegueix invertint en aquelles àrees amb més capacitat de desenvolupament, però no ens podem oblidar de l'equitat, és a dir de donar accés al territori. I a l'hora d'avaluar els projectes, aquest debat entre eficiència i equitat l'hem de tenir en compte. Hem de tenir en compte que si connectem àrees de baixes demandes, l'impacte en les infraestructures serà menor i segurament no podrem dissenyar el mateix tipus d'infraestructures, independentment de quina sigui la capacitat econòmica dels països, o de les regions, per les quals transcorren. D'alguna manera, amb aquestes xifres el que voldria posar en relleu és quins costos té, en termes d'eficiència, l'equitat, és a dir, donar accés a infraestructures de característiques similars a tot el territori.

Quan invertim en infraestructures, entrem en un debat que és ineludible i que avança entre eficiència i equitat. L'eficiència s'aconsegueix invertint en aquelles àrees amb més capacitat de desenvolupament, però no ens podem oblidar de l'equitat, és a dir de donar accés al territori.

Partint d'aquest punt, de l'impacte de les infraestructures sobre el territori, quines estratègies té un país com Catalunya, que ja té un nivell d'infraestructures de partida alt? Són comparables, clarament, als estàndards europeus, encara que sí que hi ha inversions pendents, i aquí n'han sortit moltes. Jo potser posaria l'èmfasi en les inversions en les àrees metropolitanes, tant viàries com ferroviàries. Les inversions en àrees metropolitanes tenen un impacte positiu en el mercat laboral, és a dir, ajuden a reduir el desajust que conservem en el mercat laboral amb impactes clarament beneficiosos.

Però, més enllà d'aquestes noves inversions necessàries, sobre quins elements, sobre quines variables volem o podem incidir? Jo entenc que hem de posar l'èmfasi en la necessitat d'avaluar, i d'avaluar de manera objectiva les inversions. És cert que la major part d'inversions s'avaluen, la major part de projectes d'inversions vénen acompanyats d'un esquema d'avaluació, però s'ha convertit en un contrari, en un obstacle més, gairebé burocràtic, que cal complir. Si fem cas, doncs, de la memòria justificativa d'alguna de les radials de Madrid, pràcticament el 30% de la població de Madrid havia de canviar de lloc de residència. Això és impossible que passi, però hi ha un estudi que ho diu. Sí, és clar, justifica. Ara, ¿com hem d'enfocar o quins criteris hauria de complir aquest mecanisme d'avaluació perquè realment fos útil? Jo he destacat els següents cinc punts.

És cert que la major part d'inversions s'avaluen, la major part de projectes d'inversions vénen acompanyats d'un esquema d'avaluació, però s'ha convertit en un contrari, en un obstacle més, gairebé burocràtic, que cal complir.

Primer, el mercat de transport és únic, aquesta idea que ja han dit anteriorment. Tenim una demanda de transport, que es pot servir de diferents maneres, a través de diferents modes de transport, però la demanda és única. Llavors, hi hauria d'haver un únic mecanisme avaluador per a tots els modes de transport. En relació amb aquesta demanda única, voldria mostrar l'impacte que hem estimat de l'obertura de l'alta velocitat sobre el trànsit aeri domèstic. Per exemple, a Barcelona, obtenim que l'entrada de l'alta velocitat hauria reduït el trànsit domèstic el 13%, a Màlaga el 17% i a València el 25%. Simplement per veure que els modes de transport són, per a la

[3] Es refereix a la ruta de la Plata.

[4] Es refereix al corredor Mediterrani.

major part del trànsit, molt substitutius. El corredor Mediterrani té la carretera com a substitutiu i cal veure per a quins trànsits és apte el corredor Mediterrani, i què millora respecte a l'alternativa que ja existeix. No has passat de 30 hores en tren a 10, has passat de les hores per carretera, a les hores amb el nou ferrocarril. I hauria d'haver-hi un únic mecanisme que avalués.

Un punt més important, crec: qui ha d'avaluar? Penso que aquí s'ha de separar l'organisme que pren les decisions d'inversió de l'organisme que avalua. No pot ser que el que pren les decisions sigui qui ha d'avaluar. Per què? Doncs perquè s'acaben podent justificar les inversions que es duen a terme. Què ha de ser l'avaluació? L'avaluació ens ha de permetre discriminar entre projectes bons i dolents. Crec que no hem d'entrar gaire en detall sobre si és molt difícil monetàriament saber l'impacte mediambiental, potser no ens cal entrar a discutir temes molt específics, però sí que ens permeti saber què costa, com es finança i quins són els beneficis esperats en uns ordres de magnitud acceptables. Per això ens cal que els criteris de valoració siguin únics per a tots els mitjans, és a dir, en transport valorem allò principal, que és el temps. Cal establir quin valor donem al temps, o quin valor donem a una vida estadística. No pot ser que la carretera prengui uns valors i el ferrocarril uns altres. Els valors han de ser fixos, és a dir, que no canviïn segons el projecte, i únics, que siguin compartits per tots. I finalment, transparència i publicitat. Si tots demanem tren d'alta velocitat perquè la veritat és que és molt còmode, depèn també del preu. Si t'ofereixen un preu raonable ha de ser transparent i ha de ser públic.

Un punt més important, crec: qui ha d'avaluar? Penso que aquí s'ha de separar l'organisme que pren les decisions d'inversió de l'organisme que avalua. Per què? Doncs perquè s'acaben podent justificar les inversions que es duen a terme.

L'altra línia d'estratègia: no incidir més en la capacitat de millorar la gestió en la provisió de transports a través de la competència. Entenc que la competència, en el mercat del transport, és possible, i hi ha fet referència el Salvador en el cas dels aeroports; ara, no són mercats perfectament competitius. No podem pensar que el ferrocarril pugui competir, perquè difícilment dues empreses de ferrocarril estaran a la mateixa via competint pel mateix trànsit. De fet, en rodalies seria totalment desaconsellable, perquè hi hauria una descoordinació d'horaris tan gran, que ho perdríem. Ara, sí que es pot impulsar un tipus de competència, però per a això hi ha d'haver un regulador, hi ha d'haver un ens amb capacitat regulatòria, que impulsin aquesta competència.

Un exemple: el ferrocarril de mercaderies. Es va obrir la competència l'any 2006, és a dir, avui pot haver-hi empreses que competeixin amb Renfe pel tràfic de ferrocarril. Renfe encara té el 85% del mercat. Per què? Perquè és l'operador incumbent, i té avantatges. Té avantatges respecte als que volen entrar, perquè té massa relació amb l'encarregat de fixar les tarifes per accedir-hi, o les condicions per accedir-hi.

I un altre element: la política de transport ha d'evitar distorsions entre els modes de transport. I hi ha dos elements que distorsionen: en primer lloc, els preus; mentre que Aeropuertos ha cobert costos, i ha fet ús de subvencions creuades entre aeroports, en ser AENA un únic ens, que agrupa tots els aeroports, el ferrocarril dista molt de cobrir costos. Dista molt del preu dels bitllets del ferrocarril, que està molt lluny, o de la carretera. Tenim que existeixen carreteres amb peatge i carreteres de lliure accés. Això provoca una distorsió molt clara en l'assignació del trànsit. Tindrem un Eix Transversal on van els camions si no fem pagar directament per ús, i sí que fem pagar a l'AP-7. Hem de dissenyar un mecanisme de preus, que és possible, i a més la tecnologia ens hi ajuda molt, perquè ara és més fàcil dissenyar mecanismes de preu, d'acord amb el cost, i decidir si paga l'usuari o paga el contribuent, però en qualsevol cas la decisió s'ha de prendre de manera homogènia per a tots els modes que competeixen.

I, en segon lloc, les inversions; cal establir-les d'acord amb la rendibilitat social, que no vol dir privada, però sí que hem de buscar la rendibilitat. Els recursos són escassos, hem passat uns anys que semblava que no ho eren encara que sí que ho fossin ■

2a RONDA

ANTONIO FRANCO

Anem endarrerits, per això demano una certa concisió, ara, amb el que farem en la mitja hora que ens queda. En primer lloc, tal com havíem dit, tenim la possibilitat de fer un intercanvi d'opinions, o de punts de vista, respecte a allò dit entre els quatre components de la taula ■

JOAQUIM NADAL

Jo vull expressar una profunda coincidència espanyola amb en Fageda, i una radical discrepància, catalana, amb en Fageda. És a dir, si fem una anàlisi espanyola estem 100% d'acord, i si fem una anàlisi d'economia regional estem 100% en desacord. Ja em perdonareu, jo no sóc un tècnic i no sóc un economista, sóc una altra cosa, però un cop inaugurada la línia d'alta velocitat íntegrament a tot Catalunya, aquí hem d'estar contents, no hem d'estar descontents. Probablement hauríem d'estar molt contents, però molt enfadats que hagi arribat tan tard, i aconseguir que estiguessin molt preocupats i radicalment enfadats tota la resta d'espanyols, perquè en termes comparatius, totes les altres línies d'alta velocitat no aguanten la comparació amb la línia Sevilla - Madrid - Barcelona - Figueres - Girona - frontera francesa. Cap altra línia no aguanta la comparació. I què passa? Doncs que el transport és l'únic cas en què l'increment del nombre d'usuaris n'augmenta el dèficit. És a dir, que si augmentem el nombre d'usuaris del sistema tarifari integrat de l'àrea metropolitana de Barcelona, no aconseguirem rebaixar la factura, sinó que la incrementarem. De tal manera que el diferencial entre el cost real i el preu pagat per la tarifa ens permetria pagar un línia d'alta velocitat cada cinc o set anys. Pagant *cash*.

El diferencial de pèrdues generades per la subvenció a la tarifa permetria pagar, cada cinc o set anys, *grosso modo*, un sistema tarifari integral: mil milions de viatges, mil milions d'euros. 40% tarifa, 60% subvencions, sis-cents milions cada any. Després hauríem d'introduir l'element de comparació amb el que representa l'alta velocitat, però, en qualsevol cas, el tema no és a Catalunya convertir-nos en els primers a bescantar l'alta velocitat, quan tothom li fa festes a la resta d'Espanya, sinó considerar que, efectivament, l'únic pecat que realment hauríem de reconèixer i coincidir, respecte a l'alta velocitat, és que si s'ha produït per un efecte de vasos comunicants, tot allò que s'ha gastat en AVE no s'ha gastat en rodalies. Però sent veritat a Catalunya, no ho és en el conjunt d'Espanya, perquè tot allò que s'ha llençat en AVE és el que no s'ha gastat en rodalies, allà on hi ha una concentració de demanda real. I per tant, aquí juga tota l'economia que vulguis, però hi juga també la política. I hi juga la política regional, i hi juga molt més que l'eficiència i l'equitat, i la relació que hem establert entre eficiència i equitat. Entre Galícia i Catalunya, respecte al que representa el volum d'inversió a l'alta velocitat, és que vaja, fa riure. Fa riure en contra nostra. I per tant, cada cosa té la seva valoració i la seva lectura. I és evident que 3.000 usuaris diaris no es comparen amb 280.000 o els que siguin, però és que tampoc el cost d'explotació de la xarxa de transports metropolitans té punt de comparació amb el cost real final de l'AVE.

Només cal veure el que representa, posem per cas, la línia 9 del Metro el dia que estigui funcionant, que costaria una vegada i mitja més del que ha costat l'AVE, costos de finançament a part. Per tant, l'intercanviador de la Diagonal val més calés que l'aeroport d'Alguaire, per exemple. És a dir, que a l'hora d'establir una valoració en els termes amb què ho heu fet, que jo hi estic d'acord, s'aguanta perfectament bé amb l'anàlisi espanyola, però té algunes debilitats pel que fa la justificació de l'anàlisi estrictament catalana de la proporcionalitat de la nostra xarxa.

I acabo amb una altra cosa. És veritat que fins que no hi hagi una homogeneïtat en els modes, i fins que no s'introdueixi el peatge per a camions a l'Eix Transversal, estarem fent pagar a tots els catalans allò que probablement tindria tot el sentit del món que només ho paguessin els usuaris. Però per a això, i aquí també hi juga la política, també hauríem d'aconseguir que aquests que són més doctrinàriament fonamentalistes pel que fa a una Catalunya lliure de peatges pensessin que el pagament per ús, si s'estengués a tot Espanya, faria augmentar l'equitat, en el sentit que jo la interpreto, i que em sembla que permetria assegurar que posar peatges a l'Eix Transversal no sigui, com algú ho interpreta, per afavorir aquella igualtat de condicions –que Abertis tingui més volum de negoci a Catalunya, com diuen

algunes persones no del terreny de l'economia, sinó del terreny de la política–, i serveixi, justament, per incrementar eficiència i equitat respecte a una xarxa que és de mode únic i integrada amb l'anàlisi que n'haguem de fer ■

XAVIER FAGEDA

Molt breument. Estic totalment d'acord que si alguna línia d'AVE està a prop de la rendibilitat social, és la de Barcelona-Madrid cap a la frontera, vull dir que això no ho poso en dubte. Crec que simplement el que tenim aquí són punts de vista diferents. Jo en aquest sentit, el que plantejo és un punt de vista més abstracte, d'alguna manera penso com a contribuent. No penso en els interessos de Catalunya o d'un territori en particular. El meu punt de vista és negatiu sobre el concepte d'AVE en general. Realment, es necessitava l'AVE? Podríem haver millorat les connexions entre els diversos territoris, fer-ho compatible amb mercaderies, que és on tenim el gran coll d'ampolla, sense la necessitat de fer una inversió tan gran. El fet de guanyar 15, 20 o 25 minuts en el viatge de Madrid a Barcelona, això són centenars, milers de milions d'euros i potser no calia. Per tant, la meva crítica és a l'AVE en general, però dit això, totalment d'acord que si hi ha alguna línia rendible a Espanya és aquesta, és la nostra ■

ANNA MATAS

Jo crec que aquí hi ha un problema d'incentius, de com es financen les inversions i com es decideixen. Em sembla que ha sigut el Salvador que ha dit que el fet de tenir fons comunitaris havia ajudat a fer inversions més enllà de la rendibilitat social. Però en les peticions d'inversió, des de comunitats autònomes, no finançades enterament per les comunitats autònomes, passa el mateix. Ens ha portat a una excessiva inversió, perquè no hi ha la relació entre inversió i finançament. El finançament el veiem lluny, no ens toca, i per tant, demanem. I crec que aquí és on juga un paper important l'avaluació de projectes, perquè és on et poden dir que no, que realitzar cert projecte queda molt lluny de la rendibilitat. I per això cal un organisme independent del que pren les decisions, que posi sobre la taula quins són els costos i els beneficis, a grans trets, sense voler afinar molt, que em sembla que no cal. Per eliminar aquests incentius perversos entre com es finança i com es decideix sobre inversions ■

JOAQUIM NADAL

Aleshores en termes d'igualtat radical per a tothom ■

ANNA MATAS

És clar, però és que moltes decisions ja no són només de Catalunya i Espanya, sinó que van molt més enllà ■

JOAQUIM NADAL

Estic d'acord, però vull dir que, al final, aquí som tan afinats a l'hora d'autoavaluar-nos, que com que els altres no s'avaluen gens, sempre hi sortim perdent ■

SALVADOR CURCOLL

A mi m'agradaria fer un comentari i una pregunta a Joaquim Nadal. Al començament, ha fet servir el terme *desprestigi de la planificació*; si ho lligo amb les conclusions d'Anna Matas i la reflexió de la seva ponència, em fa preguntar-me si potser el desprestigi és la manera com hem estat fent planificació fins ara i potser d'ara en endavant la planificació s'haurà de fer d'una altra manera ■

JOAQUIM NADAL

Jo crec que no, és a dir, que la planificació només es podia fer de la manera que s'ha fet. I en canvi, hi ha una novetat important, amb la qual jo estaria 100% d'acord, i és que com que és veritat que els estudis econòmics, les memòries justificatives, s'han convertit en un mer tràmit, allà on de veritat ens la jugarem és en l'avaluació. És a dir, hem de continuar planificant? Sí, hem de planificar en un horitzó de vint anys. I qui ho ha de planificar?

Els que en saben, és a dir, no els polítics. Els que saben llegir el territori, els canvis demogràfics i el que està passant. En tots els termes, a escala multimodal. Perquè és clar, en el comparatiu Madrid-Barcelona, si comptessin de veritat les pèrdues que genera el sistema aeroportuari, no sé què pensaríem ■

XAVIER FAGEDA

Ens guanyen ells de sobres, en pèrdues, vull dir ■

JOAQUIM NADAL

Per tant, crec que s'ha de continuar planificant, però s'hi ha d'afegir aquest element d'avaluació seriosa i probablement externa, que donaria unes garanties que fins ara no hem tingut. Però us posaré un exemple de fa molts pocs dies. Un diari, concretament *El País*, va dir que el govern de Catalunya havia llençat 25 milions l'any 2009 en una programació d'unes àrees residencials estratègiques, de les quals de 80 només se n'estaven fent 5. Però el sòl hi és, tant com tot el que tenen planificat tots els plans generals vigents de tots els municipis de Catalunya. I allà no diu que allò que està sobre el plànol hagi de ser realitat demà mateix. Per tant, si fos veritat que l'abundància de sòl planificat pot condicionar el preu del sòl més enllà de les circumstàncies actuals de mercat, tenir sòl planificat per construir uns habitatges que suposadament, combinant lloguer i venda, Catalunya continuaria necessitant els propers vint-i-cinc anys (aquests plans que es van fer i van costar 25 milions d'euros, encarregant-los a 80 equips d'arquitectes diferents), continua essent una planificació necessària, pendent, naturalment, que la disponibilitat d'aquest sòl el mercat l'absorbeixi.

En quant de temps? Bé, com que les coses estan com estan, i hi ha hagut l'explosió de la bombolla immobiliària, no serà en cinc anys, no serà en deu anys, serà en vint-i-cinc o en cinquanta, però ja està! Són les regles del joc! El planejament, a nivell urbanístic, és la llei de Déu. Tu pots fer fins aquí, i el teu terreny no val el que et penses que val, sinó que val el que hi pots fer, ara i en els propers deu anys.

Per exemple, jo vaig ser víctima d'un episodi que us explicaré. Estàvem aprovant el pla director de protecció del litoral que protegia tot el sòl urbanitzable i l'urbanitzable no delimitat en un auditori una mica més ampli que el d'avui, però amb tot de constructors, que comencen a mirar espantats i astorats. Jo els vaig dir que no patissin, que en l'àmbit del litoral de Catalunya hi ha sòl classificat per construir encara cent mil habitatges. Resposta dels mitjans de comunicació no entesos en la matèria: «Quina merda de planificació és aquesta, que diu que protegirà el litoral, si encara hi permetrà construir 100.000 habitatges». Però s'estava parlant del sòl urbanitzable *delimitat*, i per tant, Palamós, Mataró, Arenys, Barcelona, Tarragona... ¿o és que tots els nuclis urbans que toquen el mar no han de continuar construint en l'àmbit que el seu planejament ho permeti? ■

SALVADOR CURCOLL

Jo, Joaquim, em referia concretament als projectes de transport, és a dir, quan planifiquem carreteres, quan planifiquem vies o quan planifiquem infraestructures, penso que potser, amb el que deia l'Anna abans, aquesta nova manera de planificar hauria de tenir més en compte l'avaluació dels projectes i després, un cop fet el projecte, passar comptes, no immediatament després, sinó immediatament després i al cap de cinc anys i al cap de deu anys, perquè el mateix procés de planificació aprengués de les desviacions que ha tingut. I quan n'haguéssim de planificar una altra, hauríem de tenir en compte tot això.

I és aquesta, diríem, introducció de rigor, que provocaria tot això, i en canvi, hauríem d'abandonar aquestes qüestions, o aquesta manera de projectar o planificar infraestructures de transport, sobretot, d'una manera més mecanicista, és a dir, amb llistes d'objectius, de prioritats, d'instruments. Tot això al final fa que diferents grups de pressió, uns perquè construeixen, altres perquè se'ls valoritzen més unes determinades instal·lacions o el que sigui, aconsegueixen posar, en aquella llista, unes determinades coses que queden prioritzades d'una determinada manera. I les administracions, que, generalment, els costa d'avançar, però que quan avan-

cen no paren, en algun moment determinat poden veure que tirar endavant una determinada inversió, si la situació ha canviat, potser ja no tocaria, però és molt difícil parar una cosa un cop s'ha engegat. I aquí podríem parlar de línies 9 o de l'aeroport d'Alguaire o d'altres coses. Si introduíssim els mecanismes que deia l'Anna en aquest procés, posaríem alguns fusibles perquè en un moment determinat saltessin i es pogués parar aquest circuit. I sobretot, aprendríem del procés per a projectes futurs. És a dir, que és aquesta nova manera de planificar la que jo preferiria ■

JOAQUIM NADAL

El que passa és que si portem a l'extrem alguns dels arguments que s'han exposat, com que la realitat és la que és, i és que el mode carretera és 100% dominant, amb el 90,4%, la conclusió seria: no val la pena fer trens, fem millors carreteres o millorem-ne l'ús. I potser amb això ja en tindríem prou. Però resulta que no, que els costos de congestió, per exemple, a la Jonquera, pel que fa al camionatge, fan absolutament inviable continuar pensant en la carretera i ens costarà molts més diners, hem de produir un procés de substitució.

No com els que diuen «No s'han de fer carreteres mai més i només s'han de fer trens», que ens deien a nosaltres. Però resulta que els trens es mengen el 4% de les mercaderies que surten d'Espanya cap a Europa, i la carretera el 96%. Per tant, alguna cosa s'ha de fer en carreteres perquè aquest 96 funcioni raonablement bé. I intentar que el 4 sigui un 6, després un 10, després un 15 i potser un 20, que és l'horitzó que fixa el Pla Europeu de Transports. Però, i quan haguem allargat al 20 en ferrocarril, la carretera haurà crescut amb el volum total d'usuaris una barbaritat. Ara no, ara ha caigut, no? I què ha de passar perquè això passi? Doncs sobretot no ha de passar que durant un mes Renfe tingués perdut per França, sense saber on era, un tren sencer carregat de cotxes. És a dir, per què el transport de mercaderies no funciona amb tren? Perquè és un desastre, un autèntic desastre, sobretot si tenim en compte que tenen aquesta prima que tu deies, Anna, aquest privilegi de relació amb el gestor d'infraestructures que té Renfe respecte a tots els altres operadors ■

ANTONIO FRANCO

Senyores, senyors, tinc una mala notícia, aquesta pròrroga que jo diria que ha estat força interessant, una mica un espai de puntualització, de precisió, d'algunes de les idees, se'ns ha menjat absolutament el temps.

Vull agrair als quatre ponents l'esforç de preparació de les seves exposicions, i la manera entenedora amb la qual s'ha fet aquesta aproximació. Jo crec que per a tots nosaltres ha estat interessant i útil. També, en segon lloc, vull agrair la seva presència, i vull demanar, com ja he dit alguna altra vegada, excuses perquè no té gaire sentit no poder fer preguntes en una sessió com aquesta, però realment en aquest cas tinc la impressió que ha estat un cas de força major.

I finalment, vostès saben, si ens coneixen, que tots els materials que han sortit en aquesta sessió, inclosos els *power points*, seran recollits per l'Associació d'Amics al seu web, i també seran recollits en un quadern, que també estarà a la seva disposició, si vostès fan una sollicitud, a la secretaria dels Amics. Dit això, dono per acabat aquest acte, aquesta sessió de treball intel·lectual, que hem tingut aquest vespre aquí, en nom dels Amics de la Universitat Autònoma de Barcelona. Bona nit a tothom ■

EDITA
Associació d'Amics UAB

CORRECCIÓ I MAQUETACIÓ
<F12 serveis editorials>

DISSENY
info@barcelonasiesta.com

COORDINACIÓ
Irina Gimeno Coso

IMPRESSIÓ
Impressions Gràfiques Canigó

DIPÒSIT LEGAL
B. 10040-2013

Associació d'Amics UAB

Universitat Autònoma de Barcelona
Torre Vila-Puig
Campus de la UAB

Telèfon 93 581 14 90
Fax 93 581 46 45
amics@uab.cat
www.amicsuab.cat

Col·legi de Periodistes de Catalunya

Col·legi de Politòlegs i Sociòlegs de Catalunya

UAB
Universitat Autònoma de Barcelona
Consell Social