
UN MODEL FEDERAL D'INFRASTRUCTURES PER A CATALUNYA I ESPANYA

24 de febrer de 2004

INTERVENCIÓ DE JOSÉ MONTILLA

Bona nit,

Abans de començar voldria agrair a la Junta del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya –i en el seu nom, al seu degà, Àngel Llobet -, la invitació a participar en aquest cicle de conferències dels diferents candidats a les properes eleccions generals del 14 de març.

Vull aprofitar l'oportunitat de compartir aquest sopar i el posterior diàleg amb tots vostès per apuntar les grans orientacions del model d'infraestructures que proposem els socialistes.

Vull aprofitar, en definitiva, un trobada com aquesta, amb professionals i especialistes del món de la indústria, de la tecnologia i del transport, entre d'altres, per poder entrar en una matèria que és fonamental si volem afrontar el futur de la nostra economia des d'una aposta decidida per la competitivitat.

Evidentment, el debat posterior resta obert a qualsevol tema d'interès en aquesta apassionant –i al meu entendre decisiva- conjuntura electoral i política.

Sóc conscient de que un fòrum professional com aquest no necessita un plantejament introductori que evidenciï la importància genèrica que tenen les infraestructures de suport als transports i a la informació per promoure una societat més competitiva i - si volem afrontar amb garanties el seu futur -, més cohesionada socialment.

Tampoc seré jo el qui els expliqui que si aquestes infraestructures no són sostenibles i segures ambientalment restaran condemnades al fracàs i, per tant,

que la sostenibilitat i la seguretat han de deixar de ser un desideràtum per passar a ser un factor més de la competitivitat. Vostès ho saben millor que ningú.

No els avorriré amb obvietats per molt que aquestes - segur que convindrem -, haurien d'estar sempre presents en la nostra actuació quotidiana. En la seva actuació com a professionals i en la dels polítics com a legisladors i gestors de polítiques públiques territorials.

Aniré, doncs, de manera directa a extreure els trets més característics del nostre model en matèria d'infraestructures.

La proposta dels socialistes en matèria d'infraestructures neix de la necessitat de promoure un canvi de plantejament respecte a les polítiques territorials desenvolupades els darrers anys des de l'Administració General de l'Estat.

Aquestes polítiques han estat, segons la nostra opinió, el resultat d'un plantejament ideològic caracteritzat per la seva irracionalitat econòmica, per ser mediambientalment agressiu amb l'entorn i, finalment, per ser socialment perjudicial pel benestar dels ciutadans i ciutadanes.

La persistència d'un model centralista i centralitzador en la planificació i en les inversions de l'Administració General de l'Estat en infraestructures es pot convertir en un obstacle insuperable per al progrés econòmic de Catalunya, per a la seva vocació d'obertura al món i, en conseqüència, negatiu per al desenvolupament econòmic del conjunt de l'Estat.

Per superar aquesta situació considerem que cal promoure un nou projecte d'infraestructures per a Espanya que substitueixi l'actual model radial per una proposta de xarxa integrada conceptualment i concertada territorialment.

L'actual model de xarxa viària i ferroviària amb eixos radials és totalment insuficient i necessita ser completada amb eixos transversals i longitudinals,

precisament aquells que permeten la relació ràpida i directa entre les grans capitals econòmiques i entre comunitats autònomes sense haver de passar per Madrid.

Una veritable xarxa integrada amb nodes locals que formin part de la xarxa en virtut del principi de subsidiarietat.

La nostra proposta d'una Espanya plural es tradueix també en una proposta federal que orienti la planificació i la gestió de les infraestructures, en la qual el principi de subsidiarietat sigui una realitat.

Malaauradament, la vertebració territorial s'ha presentat, aquests darrers anys, com a justificació genèrica de tot tipus de propostes disbaratades mancades del més mínim estudi previ, tant pel que fa a la seva funcionalitat com pel que fa a la seva sostenibilitat.

En els últims temps qualsevol projecte d'infraestructures ha semblat viable econòmicament i sostenible ambientalment. Així, els responsables dels Ministeris de Foment i Medi Ambient han pogut vendre tot tipus de projectes, mancats de planificació integrada i fugint de qualsevol intent de concertació territorial prèvia.

De fet, la majoria de les actuacions infraestructurals que s'han desenvolupat han ignorat, sistemàticament, la diversitat territorial i la pluralitat institucional, potser com a reflex del menyspreu que han reiterat els Ministeris de Foment i Medi Ambient front el paper protagonista que, segons el nostre parer, han de tenir les autoritats autonòmiques i locals en aquest terreny. El Pla Hidrològic Nacional exemplifica a la perfecció aquesta manera de fer.

És imprescindible recuperar el respecte pel territori polític. El respecte que ha d'informar qualsevol actuació política de qualsevol govern quan actua sobre territoris que, legítimament, tenen institucions representatives, defensores dels seus interessos.

Els Governes del PP no han assumit la diversitat institucional d'Espanya perquè no han volgut reconèixer l'Espanya plural que, a més de ser l'Espanya real, és l'única Espanya possible democràticament.

La vertebració d'Espanya i el seu lligam amb Europa són, per nosaltres, objectius que, també, han de promoure's des de les respectives comunitats autònomes –en el nostre cas des de la Generalitat de Catalunya- i des d'uns governs locals que coneixen, millor que ningú, les seves pròpies potencialitats i possibilitats.

Pels socialistes, el paper que ha de tenir l'Administració General de l'Estat en el desenvolupament de les polítiques territorials ha ser un paper d'impuls, acompanyament i concertació amb unes estratègies que han de ser protagonitzades per les administracions autonòmiques i locals.

El nostre model d'infraestructures ha de permetre, en definitiva, que Catalunya pugui establir polítiques de cooperació i col·laboració amb les regions europees i les comunitats autònomes espanyoles veïnes.

Aquest és un compromís que guia l'acció de l'actual govern de la Generalitat. I no tinc cap dubte que amb un govern amic a Espanya, presidit per José Luis Rodríguez Zapatero, serà possible avançar en els acords i pactes necessaris. Acords i pactes tant amb el propi govern central com amb els diferents governs dels territoris veïns.

En aquest sentit, el govern de la Generalitat de Catalunya està començant a promoure una reeixida dinàmica de treball conjunta amb les regions de Languedoc-Rousillon i de Midi-Pyrénées per definir i programar, prèvia informació i debat amb la ciutadania (on col·lectius com el que vostès representen hauran de tenir un paper fonamental) les interconnexions a la xarxa europea de les diferents infraestructures (xarxa elèctriques, autopistes, ferrocarrils, gasoductes,...).

L'objectiu final d'aquesta nova dinàmica de treball és facilitar i agilitar l'acord posterior d'aquests governs regionals amb els governs d'Espanya i de França per concertar les diferents actuacions que en matèria d'infraestructures han de desenvolupar-se sense cap més tipus de dilació en el temps.

En aquest mateix sentit, el govern de la Generalitat de Catalunya també vol promoure la signatura d'un acord entre els governs d'Espanya, de França i d'Andorra per desenvolupar i finançar un pla d'infraestructures d'accés al Principat d'Andorra (Aeroport La Seu/Andorra, C-14 corredor de Lleida-Balaguer-Andorra, connexió ferroviària amb la línia de Puigcerdà, ...)

Tanmateix, considerem que Catalunya no pot continuar d'esquena al País Valencià i a la comunitat autònoma d'Aragó, ni obviar la realitat emergent de la Comunitat de Madrid.

Pel que fa referència a la nostra relació amb el País Valencià, els socialistes proposem una actuació decidida per transformar la Nacional 340 en autovia i revertir als municipis els trams que en la majoria dels casos passaran a ser veritables avingudes urbanes.

També volem transformar l'actual corredor ferroviari del Mediterrani en un corredor d'alta velocitat i disposar d'un corredor d'amplada europea per a les mercaderies.

Així mateix, caldrà completar fins al port d'Algesires el corredor del Mediterrani (d'Algesires a la Jonquera) que serveix als grans ports mediterranis (Algesires, València, Tarragona i Barcelona) i la seva unió amb la xarxa andalusa.

Amb l'Aragó ens interessa la interconnexió del corredor de l'Ebre amb el País Basc i el Cantàbric, l'acabament de l'eix pirinenc i la millora de totes les carreteres transversals que creuen Catalunya i Aragó.

Accelerarem el màxim possible l'arribada del tren de gran velocitat a Barcelona i a la frontera francesa, per tal que aquest fet s'endarrereixi el mínim possible respecte al compromís inicial - ja impossible de complir- de setembre del 2004, amb l'objectiu d'integrar Catalunya a Europa i de vertebrar l'euroregió Pirineus – Mediterrània, de 17 milions d'habitants, amb la xarxa de gran velocitat.

Si aconseguim una majoria suficient per fer realitat el canvi a Espanya, per primera vegada en la recent història democràtica d'aquest país els governs de la Generalitat de Catalunya i de l'Administració General de l'Estat estaran totalment alineats en els seus plantejaments i en els seus objectius.

En aquest cas, els puc ben assegurar que hi haurà resultats, bons resultats per Catalunya i bons resultats per Espanya.

Un exemple clar és el compromís de transferir aquelles competències estatutàries pendents (com els ferrocarrils regionals i de rodalies) o la demanda de delegació de la gestió de les grans infraestructures d'interès general com ara l'aeroport i els importants intercanviadors/estacions de tren que sorgiran fruit de l'arribada del tren d'alta velocitat.

Aquesta delegació es perfectament possible a través de l'article 150 de la Constitució.

Els socialistes estem convençuts de la necessitat d'apostar de manera decidida per l'anomenada revolució del ferro. Cal Promoure el ferrocarril com a mitjà de transport net i segur.

La millora de la mobilitat en les àrees metropolitanes passa, entre d'altres iniciatives, per potenciar la xarxa de trens de rodalies i regionals i, per això, necessitem assegurar-nos la gestió d'aquests serveis fonamentals per la competitivitat i la qualitat de vida dels nostres territoris.

Les infraestructures possibiliten els desplaçaments, però aquests tan sols es concreten quan existeixen operadors de serveis de transport que ofereixin realment uns serveis atractius i ben coordinats.

Per això les noves polítiques de transports han de preveure, en paral·lel als necessaris Plans d'Infraestructures - instruments que volem que comprometin la inversió i per això farem que aquests, a partir d'ara hagin d'estar discutits i aprovats en seu parlamentària -, uns programes de serveis associats.

Perquè en un context liberalitzat com el que tindrem progressivament, caldrà establir - cosa que no ha previst encara l'actual ministre de Foment -, els criteris que, malgrat la liberalització, assegurin un marc adequat i equilibrador pel desenvolupament dels futurs serveis de transport, així com dels mecanismes de coordinació i col·laboració amb les diferents administracions competents.

El Pla Intermodal de Serveis i Infraestructures del Transport 2005-2010-2015 que va presentar la setmana passada el candidat socialista a la Presidència de Govern, José Luís Rodríguez Zapatero, es basa i procura l'equilibri territorial, la mobilitat sostenible de la ciutadania i l'impuls a la competitivitat de l'economia.

Aquest Pla suposarà una inversió de 110.000 milions de euros en ferrocarrils, carreteres, actuacions viàries, ports i aeroports durant els propers 10 anys.

Però cal dir que construir més aeroports, o més quilòmetres d'autopistes i línies d'alta velocitat no és per a nosaltres l'únic objectiu de la política d'infraestructures i, en conseqüència, tampoc pot ser l'indicador del seu major o menor èxit.

El manteniment i la qualitat de l'estat de conservació, i per tant, la despesa orientada a aquests conceptes haurà de començar a ser tant o més important que la despesa orientada als grans plans d'inversió en nous projectes.

Caldrà continuar fent infraestructures noves i donar solució als problemes de congestió puntuals per manca de capacitat de la xarxa.

Però aquesta inversió s'haurà de fer, a partir d'ara, de forma més selectiva, sobre la base d'estrictes criteris funcionals, de viabilitat financera, de rendibilitat econòmica i social, i insisteixo a partir dels nous i exigents criteris de sostenibilitat i seguretat. I tot això, sempre al servei d'un model territorial concertat amb les comunitats autònomes.

Com poden veure, el tret més característic de la nostra proposta electoral en matèria d'infraestructures és el canvi de model d'actuació, tot prioritzant la concertació institucional amb el territori respecte a les actuacions específiques, singulars i unilaterals.

Així, en una primera etapa de govern ens comprometem a promoure la signatura d'acords entre el Govern d'Espanya i el Govern de la Generalitat de Catalunya per obtenir la participació de la Generalitat de Catalunya i de les administracions locals catalanes en la gestió de les infraestructures d'interès general.

Pel que fa als aeroports, el nostre objectiu és transformar l'actual model aeroportuari espanyol en un model més eficient a escala estatal i més equitatiu a escala territorial avançant cap a un model espanyol més bipolar, que reflecteixi de manera més proporcional els pesos econòmics i demogràfics de Barcelona i Madrid.

D'igual manera, amb un govern presidit per Rodríguez Zapatero es signaran els contractes-programes necessaris per a les actuacions a impulsar en les diferents àrees metropolitanes catalanes.

Contractes-programes entre el govern central, els ens estatals i la Generalitat de Catalunya, en els quals el govern de la Generalitat pugui aportar o avançar part del finançament d'algunes infraestructures a canvi d'una acceleració de la

realització de les obres i un compromís de millora dels serveis prestats, i alhora el nou Ministeri de Foment incrementi les inversions inicialment previstes.

Suposo que no cal que els digui que això serà molt més fàcil i ràpid amb un govern presidit per José Luís Rodríguez Zapatero que amb un govern presidit per Rajoy, continuador del model d'Aznar i Álvarez Cascos.

No vull allargar més aquesta exposició inicial, ja que m'interessa especialment conèixer de primera mà el parer i els plantejaments dels professionals i especialistes, com vostès, per poder perfilar i millorar tot el possible els nostres plantejaments.

Gràcies.