

El futur de les infraestructures de transport a Catalunya des d'una perspectiva europea

Presentació de Mateu Turró al Cercle d'Infraestructures 21/6/2005

Per començar, voldria fer referència a una conclusió que es va extreure d'un estudi dut a terme al Fòrum d'Infraestructures. En aquest estudi, a partir de la comparació de la dotació d'infraestructures de diferents regions o comunitats autònomes, es podia observar com aquestes diferents regions —també Catalunya— se situaven unes respecte a les altres i com Catalunya se situava molt per sota d'una recta de regressió —que es va establir comparant el PIB d'aquestes regions amb la seva dotació d'infraestructures calculada de manera sistemàtica. L'estudi també permetia comprovar que, per tal de situar-nos al nivell que ens correspondria per la nostra funció dins la xarxa de transport, caldria una inversió suplementària de 10 a 12 mil milions d'euros pels propers anys.

Tal i com deia, l'estudi permetia veure quina era la situació de Catalunya respecte a les altres regions, en termes agregats. Un dels elements fonamentals d'aquesta qüestió és entendre quina és la posició de Catalunya en la xarxa transeuropea: Catalunya és una país de pas que, a més a més, té una activitat econòmica particular, molt abocada a la indústria exportadora i al turisme, que depèn molt de les comunicacions de llarga distància. Aquesta funció de país de pas, que ens ve molt condicionada per la nostra geografia - és a dir, pels Pirineus - afecta a d'altres zones, sobretot de l'arc mediterrani, que són molt actives en l'exportació. Tenim doncs una posició estratègica de "corredor" que s'associa a una clara vocació de convertir-nos en porta logística del Mediterrani, en particular, de cara als països asiàtics. És clar que, per respondre a aquests reptes, necessitem unes infraestructures de transport capaces d'acollir el trànsit addicional que s'anirà generant.

Ara bé, aquestes funcions dins el sistema de transports podem assumir-les o no, però abans de decidir-ho, cal generar una visió compartida pel futur del país. Hi ha hagut intents de definició en aquest sentit, i s'han proposat des de la històrica Catalunya-ciutat a la Catalunya-motor, la Catalunya-nodal, la Catalunya-global, la Catalunya-Ecoregional.... Des

del meu punt de vista, l'element clau és si volem ser una gran porta d'Europa, amb les oportunitats de desenvolupament i els costos que això implica. Ara com ara, la majoria de les mercaderies que s'importen a Europa entren encara pels ports del Mar del Nord: Rotterdam, Hamburg, Anvers... En gran mesura, això es deu a la manca d'eficiència dels ports del Mediterrani, tot i que això està canviant i, aquests darrers anys, els ports espanyols, per exemple, han crescut espectacularment.

En clar contrast amb aquesta visió de Catalunya com a país obert i de pas, hi ha un altre model que l'encamina cap a una altra direcció: el model ecoregional, que considera primordial la qualitat i la seguretat ambiental. La Comissió Europea va redactar un Llibre Blanc sobre la política de transports que parteix d'uns principis de defensa incondicional dels mitjans de transport que ells consideren més ecològics. Des del meu punt de vista, aquest plantejament, tot i ben intencionat, no és gaire racional. No ho és, d'entrada, perquè en totes aquestes consideracions sobre el transport i el medi ambient es comet una greu simplificació que consisteix en posar-ho tot al mateix sac. Només separant el transport urbà i l'interurbà, el dibuix és totalment diferent. No es pot dir avui en dia que el sector dels transports és un gran contaminant sense especificar res més. D'altra banda, les dades que ens arriben des de l'Agència Europea del Medi Ambient ens diuen que les contaminacions tradicionals, de sofre, de nitrogen, de monòxid de carboni, de plom —que pràcticament ha desaparegut com a contaminant— han minvat, però aquest missatge no s'ha sabut transmetre a la població i tothom es pensa que la contaminació en general augmenta, quan les que, de moment, encara augmenten són les emissions de diòxid de carboni. Aquestes precisions són imprescindibles perquè, al meu parer, no separar el transport urbà de l'interurbà és la clau de l'error de considerar la política ferroviària com la panacea que tot ho ha de solucionar.

Un tema també important és l'ocupació de sòl. Fa anys, un professor alemany va afirmar que el 8% del territori alemany estava ocupat per infraestructures de transport. Vaig respondre-li amb uns càlculs en què es veia que era impossible passar del 4%. Aquest percentatge és molt inferior a Catalunya. Crec que l'apreciació tan corrent que té la gent que ja no caben més infraestructures de transport en el territori prové, simplement, de la imatge que transmeten els mapes que han de pintar-les grosses per tal que es vegin. I potser

perquè per on ens movem normalment és pels llocs on hi ha infraestructures... Els mitjans de comunicació, moguts per alguns grups de pressió, transmeten sovint a la població una visió que no s'adiu amb la realitat. El problema fonamental de la ocupació del sòl és el control dels propis ritmes d'urbanització residencial, industrial i periurbana i de les pressions exacerbades que es generen espontàniament al voltant de les noves carreteres. El fet és que a Catalunya hi va haver urbanització dispersa i poc controlada des dels anys seixanta, quan encara no hi havia bones carreteres ni autopistes, i que hi ha moltes carreteres i autopistes que no han generat més ocupació. Depèn del model de regulació i control del sòl, del propi projecte de la infraestructura...

Una tercera qüestió que cal considerar és el tema de l'energia. En aquest àmbit, també hi ha una gran fal·làcia, i sovint els càlculs que s'esmenten són erronis. Aquests es basen en una situació actual que, des d'una perspectiva històrica, és un absurd: el petroli no pot estar per sobre dels 50 \$ el barril. Aquest fet és una absurditat econòmica, perquè, a 20\$ el barril, hi ha reserves gairebé il·limitades de petroli, però hi ha empreses que especulen, refineries que hi haurien de ser i que no hi són, i en general les dades que els experts disposen sobre el mercat dels combustibles fòssils estan per suposat molt mediatitzades per tots aquests interessos, com no podria ser de cap altra manera. Tampoc es té en compte que la capacitat d'estalvi energètic i de consum d'altres energies pels vehicles és molt alta. Així doncs, partir del principi que no hi ha energia és poc menys que un disbarat. El que cal és saber utilitzar aquesta energia de manera eficient, de forma que contamina tan poc com sigui possible, perquè és cert que tenim un problema important d'anhídrid carbònic i d'escalfament de la Terra, però aquests problemes cal analitzar-los seriosament. El problema, a més a més, ve essencialment dels països emergents, no depèn exclusivament d'Europa; per tant, cal no perdre de vista aquesta perspectiva global. Cal veure sobretot on és més eficient reduir el consum energètic i les emissions. És a dir, cal considerar simultàniament tots els sectors per influir primer sobre aquells on és més eficient actuar. No hi ha cap solució perfecte: les centrals tèrmiques que produeixen l'electricitat que fa anar els trens elèctrics també contaminen, i les centrals nuclears generen residus molt perillosos; aquest fet, per tant, també s'ha de tenir present quan es parla del sector ferroviari.

Anant a un tema concret, hi ha una mena de discurs que preconitza que tots els sectors econòmics han de reduir igual la seva producció de CO₂. Al meu parer, no hi ha una raó econòmica darrere aquesta proposta. Si el mercat de permisos d'emissió, que s'està posant tot just en marxa, finalment es desenvolupa, aquesta qüestió anirà adquirint certa lògica. D'altra banda, hi ha tot un desenvolupament tecnològic que es tendeix a oblidar i que farà que, d'aquí a uns anys, molts dels vehicles de l'entorn urbà pràcticament no contaminin. Em refereixo als vehicles amb pila de combustible.

La Comissió Europea transmet un missatge segons el qual cal afavorir el tren respecte a la carretera. Però la realitat és que el ferrocarril només representa entre un 4% i un 10% de tot el transport en molts països de la Unió. Aquesta part és més alta en els països de l'Est, tot i que estan abocats a disminuir-la a mida que la seva indústria es vagi transformant i la demanda de transport, que és la clau d'aquesta qüestió, es vagi modificant. Això no vol dir que el tema ambiental no s'hagi de tenir en compte. Cal alabar la imposició de la Unió Europea de fer una avaluació de l'impacte ambiental de totes les noves grans infraestructures. Aquesta obligació funciona relativament bé, perquè s'ha aconseguit que es protegeixin certes àrees, que es tingui cura del tema paisatgístic, etc. Ara bé, no es pot acceptar el que pretenen alguns, que volen donar la volta a la qüestió de forma que, en comptes de fer un estudi econòmic i que, dins d'aquest estudi, s'internalitzin correctament els costos i beneficis ambientals i socials, la part econòmica s'incorpori a l'ambiental com un ingredient més. Actualment s'ha posat en marxa el que es coneix com a "Avaluació ambiental estratègica" que té sentit, perquè no contempla un projecte concret, sinó que prova de trobar solucions globals i alternatives. Aquest enfocament és positiu, si no ens porta a plantejaments econòmicament inviables o absurds funcionalment. En definitiva, crec que al costat d'una gran bona fe i d'intencions ben nobles, hi ha una gran manca de coneixement i de racionalitat socioeconòmica en moltes de les polítiques que es plantegen. Això és perillós, perquè el sistema de transport, com tot sistema complex, de vegades es comporta d'una forma contraintuitiva, i les solucions miraculoses i més ben intencionades poden ser les més contraproductives, econòmicament i també ambientalment. Per això, amb

les propostes que exposaré tot seguit, la meua intenció és provar d'introduir més racionalitat i transparència en les decisions que es prenen.

Quan parlem de lògica, cal començar per l'anomenada "lògica del mercat". En aquest moment, hi ha plantejat un debat sobre com posar preu a la utilització de les infraestructures. Hi ha, per exemple, aquesta directriu, l'Eurovignette, que no ens durà enlloc, perquè és només un intent de situar sobre el mateix pla les polítiques ben diverses que tenen els diferents països sobre la manera de fer pagar l'ús de les infraestructures. Al meu parer, el que realment convé és incorporar als preus les autèntiques externalitats: la contaminació i la pertorbació que poden ocasionar els diferents serveis de transport. Si fóssim capaços de quantificar aquesta contaminació —hi ha mitjans per fer-ho— i d'introduir aquestes dades en l'equació del preu dels serveis de transport, podríem avançar a poc a poc cap a una major liberalització i una més gran eficiència en el funcionament del sistema de transport. En definitiva, si una persona que fa servir un servei de transport paga els inconvenients que ocasiona als altres, per què se li ha de restringir la possibilitat de fer transport? Actualment, un dels objectius més perseguits a Brussel·les és aconseguir dissociar el transport del creixement econòmic; es pretén aconseguir que la quantitat de transport disminueixi encara que hi hagi un creixement econòmic. Ara bé, resulta que ni tan sols es mesura bé la quantitat de transport. Mesuren en tones x quilòmetre i, evidentment, és incomparable transportar una tona d'ordinadors amb el fet de transportar una tona de petroli, ni tampoc es pot comparar el que s'està disposat a pagar en cada cas. És cert que la quantitat de transport ha disminuït una mica respecte al creixement econòmic, però no pas pel que fa al seu valor: si, en comptes de calcular amb tones x quilòmetre, comptéssim amb euros transportats per quilòmetre, veuríem que els resultats són molt diferents. La política simplista que s'està duent a terme, però, no analitza les implicacions que aquestes dades comporten.

Així doncs, quan es parla de fomentar el ferrocarril, així en general, i d'invertir-hi recursos molt considerables, crec que es perd de vista que estem evolucionant cap a un sistema de transport cada vegada més complex. El transport de mercaderies, per exemple, està esdevenint part de la manutenció industrial, és a dir, és part del procés intern de fabricació i distribució, que s'ha integrat tot ell. L'evolució de la nostra economia va en aquest

sentit, és a dir, cap a un tipus de logística d'integració global en què calen elements de la cadena de transport més flexibles i àgils, capaços de donar un servei barat, ràpid i segur, però sobre tot fiable. En aquest marc, el paper que pot tenir el ferrocarril és molt limitat ja que serveix, ens agradi o no, per clients, productes i relacions molt específiques. Voler comparar el ferrocarril amb la carretera, des d'aquest punt de vista, és un error greu, i genera unes expectatives socials que de cap manera no es podran assolir. La meua opinió és que, de cara al futur, cal veure quin paper té cada mode de transport i cal optimitzar el funcionament del conjunt del sistema atorgant a cadascun dels modes la funció per a la qual serveix.

Pel que fa al tema del ferrocarril, cal dir també que ens enfrontem a un problema sociològic derivat de la manca de mentalitat comercial de les empreses ferroviàries i de molts dels seus empleats. En comptes de veure per a què serveix el tren i adaptar el seu funcionament perquè sigui competitiu, el que es fa és simplement dir que cal invertir més, fins a un nivell igual o superior al de la carretera. Però la realitat és que en els països que pertanyien a la Unió abans de l'ampliació, el transport de mercaderies de superfície va 85% per carretera i 15% per ferrocarril. Hauríem de canviar aquesta idea que assumeix que el ferrocarril és una alternativa al transport per carretera i concentrar-nos en fomentar el tren per allò pel que serveix. El ferrocarril és necessari per al transport metropolità ja que, ben explotat, té una gran capacitat. Per alguns corredors, l'alta velocitat representa una opció que pot ser molt competitiva. I en tenim també alguns en els quals hi ha prou demanda com per poder oferir bons serveis ferroviaris a les mercaderies, a preus molt barats i amb una fiabilitat suficient perquè els operadors logístics o els transportistes de carretera els utilitzin. Però no hem d'oblidar mai que els altres modes són cada cop més competitius. I ací podríem parlar del *short sea shipping* o trànsit de cabotatge marítim que aquí, a Barcelona, ha tingut èxit, sobre tot des del moment en què hi ha hagut una iniciativa privada que se n'ha fet càrrec. Puntualment, per tant, el ferrocarril pot oferir solucions, però no és "la solució" universal, com ingènuament molta gent encara defensa.

Centrant-nos en el tema de l'alta velocitat, he de dir que és un tema que em preocupa. En el cas del Madrid—Barcelona, els puc assegurar que, si podem recuperar el 20% de la

inversió a través dels peatges que han de pagar els trens, ens podem donar per satisfets. És cert que potser hi ha uns quants avantatges socials que justifiquen una inversió a fons perdut. Ara bé, en la majoria de línies que es preveuen a Espanya no només no es recuperarà la inversió, sinó que, si hi ha operadors privats o operadors públics que realment hagin de respondre de la seva gestió, segur que hauran de demanar subvencions públiques per donar un servei raonable, ja que no podran cobrir els seus costos d'exploració. Fer més línies representarà, aleshores, no solament bloquejar fons d'inversió sinó també afegir cada any molts diners del pressupost de l'Estat per subvencionar als operadors. El desplegament exagerat de la xarxa ferroviària d'alta velocitat a Espanya, tal i com està prevista, és un error que, en privat, és reconegut per tothom que hi entén. A Espanya hi ha una llista molt llarga de prioritats d'inversió pública, tant en transports com en d'altres camps, que caldria atendre abans de construir aquestes línies, però no sembla que fins ara s'hagi denunciat amb prou èmfasi aquest fet.

Hi ha també un altre factor que cal considerar en aquestes grans inversions en infraestructures i és que els càlculs sobre els que es justifiquen estan sovint basats en uns costos falsos i unes previsions de tràfic força inflades com s'ha comprovat en molts casos. Hi ha un estudi recent sobre aquest tema que analitza les grans obres d'infraestructura de transport. En les experiències dels darrers trenta anys que descriu, s'observa que hi ha hagut sobre costos a tot arreu: en el cas de les carreteres, han costat de mitjana, un 20% més del previst; en el cas del ferrocarril, aquesta mitjana ha estat d'un 106%, és a dir, més del doble. També s'ha comprovat que, al llarg de trenta anys, els errors en les previsions que s'han comès han romàs estables, és a dir, que no n'hem après, d'aquests errors.

El que he dit fins ara, en el cas de Catalunya, es tradueix en la necessitat de definir una visió de país obert als fluxos i als intercanvis socials i econòmics. Aquest punt és fonamental. I, dins d'aquesta visió, hi haurà d'haver un model de sistema de transport, que s'ha de definir partint, ens agradi o no, de les carreteres. Perquè a Catalunya, ens trobem amb deficiències greus en el cas de les carreteres. El problema principal es troba en el model financer d'aquestes carreteres i autopistes: hem d'aclarir per què unes són de pagament i unes altres no ho són. Hem d'assolir una certa coherència en aquest tema. A

partir del moment en què això es plantegi, podríem començar de veritat a establir una certa competència per als gestiadors d'infraestructures. La gran mancança que patim és la d'un bon Pla de Carreteres de Catalunya. Quan es va fer el primer, l'any 1985, es va considerar que era provisional, però després vàrem anar de mal en pitjor i la revisió del 1995, feta com a mer tràmit administratiu, marcà el punt més baix de la reflexió estratègica sobre els transports a Catalunya. ". En vint anys no s'ha fet un Pla de Carreteres elaborat sobre la base d'un pla de transports global en què hi hagi una integració dels modes de transport. Ja és hora que es faci.

Pel que fa tema del ferrocarril a Catalunya, hi ha tot un tema urbà en el qual no entraré, perquè està fora de les xarxes europees. Més enllà d'aquest marc urbà, però, cal dir que el nostre territori admet només dos corredors: el corredor del Mediterrani i el corredor de Madrid. Pensar en un eix transversal ferroviari em sembla, diguem-ho clarament, un disbarat; només cal mirar la topografia comprovar que els costos de construir-lo superaran, diuen, els 6.000 milions d'euros —i això són només les previsions que, tal i com hem dit, en mitjana representen la meitat del cost final. També em preocupa el tema del Figueres—Perpinyà. Quan va sortir-ne la primera concessió, jo vaig dir que allò no tiraria endavant. Efectivament, va ser així. Si aquesta segona ha tirat endavant, és perquè hi ha una confiança molt gran en què, si les coses van mal dades, hi hagi un rescat de la concessió. El que es preveu, de moment, degut a les deficiències del sistema francès, és que els trens que passin pel túnel hagin de parar 5 o 6 hores a Perpinyà per canviar de locomotora i refer les composicions. Espero que, almenys per als trens-bloc es trobin solucions més eficaces, perquè, si han de continuar parant 5 o 6 hores, això ja ho poden fer ara a Portbou. Un altre aspecte problemàtic d'aquesta qüestió és que a Madrid no han inclòs a la concessió el tram actua des de Figueres fins a la frontera de Port Bou i preveu que no es canviarà l'ample d'aquesta tram. Jo crec que, quan arribi l'ample internacional de Barcelona fins a Figueres, aquest tram d'ample ibèric fins a Portbou no es podrà mantenir de cap manera a llarg termini. Penso, doncs, que hi ha una gran feina a fer per tal que aquesta concessió, que interessa que funcioni, realment tiri endavant. Mentre els operadors siguin només la RENFE i la SNCF, és francament difícil que sigui així.

Quant als ports, penso que hi ha un gran futur per al port de Barcelona. Ara bé, penso que cal parar esment per tal de coordinar els ports de Barcelona i Tarragona. És absurd que Tarragona, que és un port ric gràcies al petroli, inverteixi per tal d'assumir tasques que no li corresponen com a port, perquè el més important és el servei que se li dona a les mercaderies i, per assolir les freqüències i les economies d'escala per als costos de funcionament que fan que un port sigui competitiu cal concentrar. Per tant, és important que els nostres dos grans ports es coordinin. Penso que un element clau d'aquesta coordinació seria disposar d'un port sec a l'interior per a tots dos. Aquest port sec hi estaria connectat amb unes infraestructures que serien com línies internes del port; els contenidors es durien a aquest lloc interior, on no interferissin massa amb el trànsit de l'àrea metropolitana, en bona part amb un ferrocarril especialitzat i d'alta freqüència i des d'allà es distribuïrien a través dels corredors importants. Com ja he dit, penso que el ferrocarril podria ser competitiu en el corredor mediterrani i amb la connexió amb Saragossa, encara que caldria resoldre les interferències amb els serveis regionals de viatgers. Així doncs, a banda d'això, i pel que fa al ferrocarril interurbà, només caldria considerar les línies d'alta velocitat que connectaran les principals capitals de Catalunya.

Aquesta darrera menció a les línies d'alta velocitat convida a parlar de l'aeroport, perquè sembla que s'ha plantejat la construcció d'aeroports a Castelló i a Lleida. Cosa que és una barbaritat si es té present que, des de Lleida, es pot arribar a l'aeroport de Barcelona amb menys d'una hora i allà hi haurà unes freqüències elevadíssimes. Tota una altra cosa són els aeroports que ja tenim, el de Reus—Tarragona, que també esdevindrà una bona opció per als de Lleida, i el de Girona. Aquests aeroports, que ja existeixen, cal aprofitar-los atès que donen molt bon servei i, si ens permeten que els explotem nosaltres, seran molt rendibles. Ara bé, construir aeroports nous és un absurd. Excepcionalment, es pot parlar de l'aeroport Andorra—La Seu, atès que no és una zona accessible i té potencial.

A manera de resum: cal que pensem en establir un esquema clar del sistema de transport basat en la integració dels diferents modes i cal entendre que Catalunya ha de ser una gran porta logística; ara bé, aquesta porta no poden ser només els ports, treballant

coordinadament, sinó tot el que hi ha al seu voltant. D'aquesta manera, podrem treure molt de valor afegit.

A tall de conclusió, voldria dir que la meva recomanació és que la planificació es faci ben feta, amb participació de tots els agents implicats, però sobretot amb coneixement de causa i sense demagògies fàcils: fent bé els números dels costos, incloent-hi els ambientals, i dels beneficis. Des de fa anys, hem viscut una època de pèrdua de valor de la planificació, de l'anticipació i fins i tot de l'estudi seriós. Em vist, en canvi, la importància creixent de les decisions mediàtiques, de caire partidista, centrades en el curt termini.. Tenim molts exemples concrets, a Catalunya, de decisions inadequades, de malbaratament de recursos públics, d'impactes ambientals del tot injustificats. I no ens les podem permetre, ja que el nostre dèficit d'infraestructures, en quant a dotació, a nivell de servei, a integració paisatgística i ambiental, és molt greu per un país que té una economia fortament dependent del transport.

Cal pensar també que, en el futur, es produirà un gran desenvolupament tecnològic tant en els mitjans de transport com en les infraestructures. Les empreses espanyoles, i algunes catalanes, tenen un gran potencial de cara a desenvolupar tecnologia de construcció, que les podria fer encara més competitives en el mercat internacional. Per altra banda, es produirà un moviment vers una participació creixent del sector privat en les infraestructures de transport. Les nostres concessionàries són capdavanteres a escala mundial i això ens dóna una gran capacitat d'actuació més enllà de les nostres fronteres. Perquè aquest potencial es desplegui cal invertir en recerca i tenir el suport tant del Govern com de la societat civil. Ens hem d'atrevir tots a dir el que pensem obertament, fugint dels llocs comuns, evitant aquelles idees "políticament correctes" que estan equivocades. Els governants han de saber prendre decisions de futur, enlloc de deixar que siguin les decisions –les més fàcils, les més populars, les menys conflictives...- que els prenguin a ells. En definitiva, hem de mirar de cara al futur. Mentre el ferrocarril continuï ancorat en les glòries passades, penso que el seu paper en aquest futur serà força minso... segurament val més apostar per les piles de combustible, la conducció automàtica, les autopistes només per a automòbils, el desenvolupament del transport aeri... Ja porto molts anys reflexionant i

escrivint sobre això que he dit, i analitzant les infraestructures de transports de la majoria de països europeus, parlant amb governs, amb operadors, amb empreses, i no crec que estigui massa equivocada. ...

Moltes gràcies per la seva atenció.