

Benvinguda al primer vol regular d'Air China a l'aeroport de Barcelona aquesta setmana ROSER VILALLONGA

cés a un país o continent extens. Quan arribem a aquest aeroport se'ns obre un món de possibilitats i de destinacions noves. Això hauria de determinar les nostres prioritats a l'hora de treballar per capturar noves destinacions intercontinentals. No és el mateix volar a Lahore (Pakistan) per satisfer una demanda concreta amb aquesta ciutat que volar a Dubai, on podem connectar amb vols que ens porten a Àsia i Austràlia.

En segon lloc, podem entendre la *gateway* com la porta que ens dóna entrada a una regió. És a dir, l'aeroport entès com una nòtula que permet articular els fluxos globals, que circulen per les vies aèries, amb els fluxos regionals i metropolitans, que circulen per les carreteres i les vies fèrries. Parlem, doncs, de l'aeroport com a centre neuràlgic de la mobilitat d'una regió. En aquest sentit, fa unes quantes setmanes en parlava amb el que és segurament uns dels experts més importants en intermodalitat d'aeroports d'Europa, que diu que fa anys que no entén la falta de connexió ferroviària a la terminal 1 i la deficient connexió de la terminal 2. Les aerolínies, per la seva banda, també han denunciat repetidament els problemes que això els genera quant a competitivitat. Com podem arribar a destinacions intercontinentals si tenim problemes per arribar a l'aeroport?

El concepte de *gateway* no és nou, i potser no sembla gaire innovador, però del que es tracta és d'establir principis i proposicions conceptuals per estructurar el comportament dels actors implicats i ajudar a canalitzar els esforços col·lectius. Les regions amb èxit són capaces d'estructurar el seu discurs, les seves polítiques i les seves prioritats partint d'un lideratge que proporcioni una visió comuna per al futur. Així doncs, més enllà de voler més vols intercontinentals, quina visió de futur tenim per al Prat?

torial, basada en la innovació, la recerca i la col·laboració entre agents de la quàdruple hèlix. O sigui, entre administració pública, empreses, àmbits del coneixement i elements de la societat civil.

Per generar, avaluar i seleccionar els projectes i programes que han de finançar els fons europeus s'aplica aquesta nova estratègia, també anomenada d'especialització intel·ligent, amb els següents elements bàsics:

1. Centrar les actuacions en algunes prioritats clau (típicament sectors, reptes, tecnologies particulars) per a un desenvolupament basat en el coneixement.

2. Construir sobre els actius i fortaleses existents, explotant els avantatges competitius amb prou massa crítica i els potencials d'excel·lència internacional.

3. Involucrar-hi centralment tots els agents i actors de la quàdruple hèlix per generar iniciatives i dinàmiques col·laboratives.

4. Basar l'estratègia en l'evidència empírica i establir forts sistemes de monitorització i avaluació de les actuacions i resultats.

L'Estratègia Europa 2020 i els criteris de la nova política regional europea que representa RIS3 són la gran oportunitat per a la indústria catalana i pel futur de la nostra economia. En aquest marc, el febrer passat el Govern de la Generalitat va aprovar l'anomenada RIS3CAT, que marca el camí que cal seguir durant els pròxims anys.

> **Es pretén orientar les accions a resultats, i no a despesa, maximitzar l'impacte del finançament de la UE, i fer més amb menys**

> **L'Administració no podrà continuar sent el promotor de noves infraestructures. Caldrà disposar d'altres models de finançament"**

Temps diferents, noves infraestructures

MANEL ROMERO
PRESIDENT DE L'ASSOCIACIÓ CATALANA DE CONSTRUCTORS D'OBRA PÚBLICA (CONSTCAT)



JOAQUIM ROCA
PRESIDENT DEL GREMI D'ÀRIDS DE CATALUNYA



JOSEP TÚNICA
ASSOCIACIÓ D'EMPRESES D'ENGINYERIA I CONSULTORIA INDEPENDENTS DE CATALUNYA

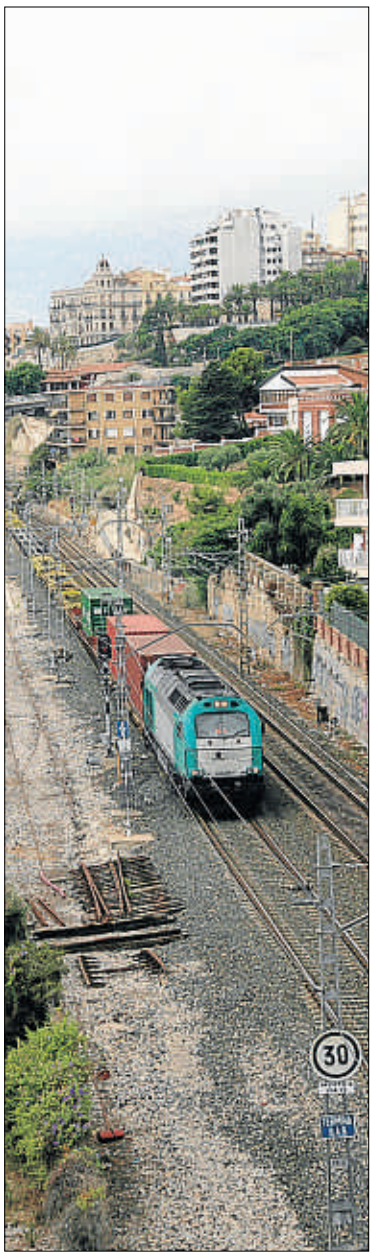


Pot un país desenvolupar-se correctament sense les infraestructures necessàries? Catalunya ja està feta? Aquest pregunta fa temps que ens balla pel cap a tots plegats. Les organitzacions, empreses i professionals que treballem en aquest àmbit reflexionem sovint al voltant d'aquest tema, que sembla que ha quedat amagat sota el discurs dels excessos de la bombolla immobiliària, el deute de les administracions públiques i l'empatx de construcció dels últims anys. Tanmateix, quan parlem de construcció no només ens referim a l'edificació de pisos o als equipaments municipals sobredimensionats que ara no podem mantenir. La paraula construcció, o el sector que l'envolta, també fa referència a les carreteres i els trens, a la pavimentació dels carrers o a l'aïllament tèrmic de les nostres llars...

Si intentem fer una fotografia objectiva de la realitat catalana, més enllà de notícies que ens fereixen a tots al veure com es tapien amb formigó túnels de l'AVE que no porten enlloc, a casa nostra no totes les infraestructures estan fetes, ni molt menys.

En aquest context, on sembla que l'impuls d'algunes obres públiques no té sentit social, la gent del món de les enginyeries, dels àrids, dels materials de construcció i de les empreses familiars que executem les obres d'infraestructures volem llançar un crit d'alerta que ens faci obrir una mica més els ulls a tots plegats. Al contrari, n'hi ha algunes de pendents de fer que són claus per al desenvolupament del país.

El primer punt a tenir en compte és la planificació, sobretot si és fa amb criteris objectius de retorn econòmic i social



Corredor del Mediterrani VICENÇ LLURBA

del que es vol fer. Som peça clau per ajudar l'Administració en aquest aspecte. Les infraestructures comencen amb l'enginyeria fent projectes i això no és car. Un país ha de saber cap a on vol anar, què li cal i tenir-ho dibuixat. Cal disposar d'una bona cartera de projectes de futur, i fixar políticament les prioritats per la seva execució.

Des del nostre punt de vista, en temps de crisi és quan més s'ha d'invertir en rehabilitació, en eficiència energètica per estalviar i en manteniment de les infraestructures ja construïdes. Observem, amb un cert esglai, que els pressupostos de manteniment de les administracions són gairebé nuls, fet del qual en veurem les conseqüències en un futur proper. Avui hi ha un forat a la carretera o una gotera en un pis, demà n'hi tres, i al cap d'una temporada has de tornar a asfaltar-la o fer la teulada nova.

Segons tots els indicadors, un factor econòmic important per la recuperació és el turisme, però per a Catalunya la recuperació industrial i les seves exportacions també són un motor. Ambdós, turisme i indústria, depenen de l'execució d'algunes infraestructures clau que tots tenim al cap. Són estratègiques pel seu funcionament i no ens podem permetre no fer-les. Així doncs podríem parlar de fer-les o que ens les facin, però el debat no hauria d'estar en la falta d'inversió territorialitzada de l'Estat a Catalunya, sinó en si entre tots tenim clar o no què ens traurà de la crisi i què ens farà més competitius.

Segurament, els nous temps requereixen millors models d'adjudicació pública que estabilitzin el mercat, permetin a les empreses aturar la sagnia de talent professional que estem patint i millorin la qualitat constructiva de les nostres infraestructures. Cal fugir de les subhastes a la baixa, abandonar el model de guanyar un concurs i després ja veurem, i valorar els factors qualitatius, funcionals i de valor afegit en les adjudicacions. S'ha d'eliminar qualsevol pràctica no transparent en tot el procés de construcció i les males pràctiques en les rebaixes de qualitat en els materials per guanyar marge de negoci. Tant des de l'Administració, com des de les empreses privades, no hem de permetre cap sospita de corrupció o de gat per llebre.

Donada la situació econòmica actual, i les conseqüències que té pel futur en forma de deute públic, sembla que l'Administració no podrà continuar sent el promotor de noves infraestructures. Caldrà disposar d'altres models de finançament i treballar en un nou esquema que impliqui més el sector privat i la societat civil.

Proposem obrir un debat sobre quines considerem les infraestructures prioritàries i estratègiques per Catalunya en aquests moments: el corredor Mediterrani, la xarxa de rodalies, els accessos a l'aeroport del Prat, els del port de Barcelona, el desdoblament de la N-2, l'A-27 o la B-40.

Nosaltres tenim clars els criteris tècnics, però la societat ha de tenir present que la construcció la farà més pròspera, més lliure i, sobretot, més desenvolupada.

> **A Catalunya encara hi ha infraestructures pendents que són clau pel país, mentre que el manteniment de les existents és gairebé nul**