



Governar les infraestructures

per Sebastià Salvadó

Voler-ho tot i alhora és una pretensió molt pròpia de la mainada que a vegades se'ns encomana als adults. Quan els adults tenen responsabilitat públiques, el fet de voler fer content a tothom no és un mèrit sinó un defecte. I el que els ciutadans hem d'exigir de les autoritats és, precisament, que sàpiguen donar les prioritats adequades entre diversos interessos socials tots ells legítims però, al mateix temps, contradictoris. En definitiva, que governin en benefici dels interessos generals.

El cas de les infraestructures viàries és avui el paradigma de l'existència de la legítima contradicció d'interessos que obliga a les autoritats a governar. Les grans obres de comunicació pendents d'acabament (autovia del Llobregat, la pota sud del Segon Cinturó, la tercera pista de l'aeroport del Prat, l'Eix Transversal, per exemple) són elements cabdals per al desenvolupament econòmic del nostre país. A la vegada, la seva construcció comporta una intervenció en el medi natural que cal tenir present si volem preservar l'entorn i tenir cura dels principis del creixement sostenible. I, finalment, tots sabem que no hi ha diners suficients per pagar tot el que caldria fer.

Comparteixo la tesi que manté que Catalunya no tindria avui el grau de riquesa que té si en el seu moment no s'haguessin construït les autopistes. Les grans obres d'infraestructures cal fer-les quan les exigències d'eficàcia de les empreses i indústries que configuren la competitivitat del país així ho reclamen, tal com ho fan els països del nivell econòmic i industrial, com ara USA, Alemanya etc. En aquests moments la situació econòmica del país, les seves expectatives de creixement i les perspectives internacionals ens indiquen clarament que som a punt de cometre, potser, un gravíssim error en no completar immediatament el mapa de les comunicacions catalanes. La pota sud del Segon

Les grans obres d'infraestructura cal fer-les quan les exigències d'eficàcia de les empreses i indústries que configuren la competitivitat del país, així ho reclamen

Cinturó i l'autovia del Llobregat són obres que fa temps haurien d'haver entrat en servei. Indecisions administratives, oblitats incomprensibles, discussions eternes entre les diferents autoritats implicades des de perspectives i sensibilitats socials i ecològiques totalment respectables han portat a una paralització real dels treballs. Hi haurà, de ben



segur, altres projectes que reclamaren atenció, però caldria donar a aquestes dues obres la prioritat que tenen, en funció del seu pes específic en el desenvolupament econòmic i social del nostre país.

Les grans obres públiques tenen una certa tendència a fer-se eternes. I en aquesta eternitat que va des del moment que s'anuncia el projecte al dia que entra en servei pot passar de tot. La manca de coordinació i seguiment de les grans inversions en infraestructures és ben evident. Els representants polítics de Catalunya no poden deixar passar la oportunitat de l'aprovació dels Pressupostos de l'Estat sense que els problemes financers d'aquestes obres quedin definitivament solventats, amb aquest i altres procedents, la necessitat d'una autoritat estatal del tipus d'un ministeri específic d'estructures, un alt comissionat, etc.,

que elabori un pla director d'infraestructures per coordinar des de la financiació al compliment dels terminis de construcció i entrada en funcionament de cada obra, sembla caure pel seu propi pes. En matèria de gran obres públiques, la coordinació és un valor d'eficàcia. A nivell estatal autonòmic o local. Sense anar més lluny, imaginem-nos l'autèntic caos de circulació que es pot produir en

les comunicacions entre Barcelona i l'aeroport de El Prat, o a l'entrada a Barcelona per l'autovia de Castelldefels i l'autopista de Gavà a Sitges, si l'Ajuntament de Barcelona inicia les anunciades obres de remodelació de la plaça Cerdà sense que es pugui circular per la pota sud del Segon Cinturó. Serà un caos de bones intencions, que patirem els ciutadans.