

2 d'octubre

VILANOVA I LA GELTRÚ

Lloc: UPC, Av. Víctor Balaguer s/n

TARDA

A partir de les quatre

Serveis i infraestructures

Ponència:

JOAN AMORÓS (secretari gral. FERRMET)

«Serveis i infraestructures al Penedès i Catalunya: reptes i oportunitats».

Taula Rodona:

RAMON VALLS (arquitecte tècnic)

ARNAU GÓMEZ (grup ecologista Llorenç del Penedès)

IGNASI PERAT (UPC)

Moderadora, ÀNGELS PARÉS (IEP)

Debat

Taula rodona

SERVEIS I INFRAESTRUCTURES AL PENEDÈS I A CATALUNYA: REPTES I OPORTUNITATS

IGNASI PERAT, Universitat Politècnica de Catalunya - Vilanova

Quan prenem la decisió d'anar a viure a un lloc determinat, un dels aspectes que més valorem són els serveis i les infraestructures de què disposarem al voltant del nostre habitatge. El mateix ens passa quan volem instal·lar una indústria o qualsevol altre servei. De fet, aquest pot ser un dels motius pels quals, a Catalunya, les grans concentracions de persones i empreses es formen al voltant de l'anomenat Eix Mediterrani, també potenciat per factors com el clima o la proximitat amb Barcelona.

Al país, però, també es dona el cas contrari: el de poblacions que podrien compartir serveis perquè disten a molt poca distància entre elles (Vilanova i Vilafranca, per exemple), però que no ho poden fer a causa d'unes infraestructures precàries. Millorar les connexions entre aquestes poblacions facilitaria la vida als seus habitants i incrementaria la productivitat de les empreses del territori.

Parlem de projectes com l'Eix Diagonal (l'autovia que ha de connectar el Garraf amb la Catalunya Central), la nova línia de tren orbital (que ha d'unir el Garraf i el Maresme passant pel Penedès) o el Corredor Mediterrani (que ha d'enllaçar el sud de França amb Catalunya i el País Valencià). Uns serveis cada vegada més necessaris i que, degut al seu impacte paisatgístic, han de ser plenament sostenibles i respectuosos amb el medi ambient.

Potser per això, l'impuls d'aquestes infraestructures hauria de ser un dels reptes prioritaris per als responsables polítics del Garraf i el Penedès, que també semblen estar cada vegada més conscienciats amb aquestes reivindicacions. El fet que aquests projectes de futur tardin més o menys temps en fer-se realitat influenciaran –i molt– en el desenvolupament de la ciutadania i de les empreses de les comarques afectades.

Personalment, m'agradaria que arribés el dia en què, quan penséssim en anar al metge, a comprar, a estudiar, a treballar o a divertir-se, comptéssim amb els serveis que tenim al nostre municipi i al seu entorn. I que l'accés a aquest serveis es fes en transport públic i en un temps en concordança a la distància que separa aquestes poblacions. Si, a més, aquest transport es realitzés de forma eficient, ja seria fantàstic. En aquest sentit, també penso que el transport ferroviari serà un dels elements més importants en el futur de la mobilitat al territori, tan pel que fa les mercaderies com les persones. I això ho crec perquè, cada vegada més, es prioritzaran els transports sostenibles respecte els altres, amb la qual cosa el ferrocarril presenta múltiples avantatges a nivell econòmic i mediambiental.

La construcció d'unes bones infraestructures ferroviàries, acompanyada d'una independència energètica, milloraria la capacitat exportadora del país i la productivitat de les seves empreses. Sense tampoc passar per alt que podria situar Catalunya com un dels punts d'entrada preferents de mercaderies procedents de la Xina i el Japó. I és que no podem oblidar que, aquest any, els dos països asiàtics han passat a ocupar la segona i la tercera posició, respectivament, en el rànquing mundial del PIB.

Taula rodona

SERVEIS I INFRAESTRUCTURES AL PENEDÈS I A CATALUNYA: REPTES I OPORTUNITATS

RAMON VALLS I BAUSÀ, arquitecte tècnic

Iniciar un debat sobre Serveis i infraestructures pot resultar estèril si no ho fem amb una idea clara de País. La base de tot desenvolupament, també de l'econòmic, és el model de País integrat, ens agradi més o menys, en el context de la globalització. Els Serveis e Infraestructures han de ser les necessàries per aconseguir el desenvolupament previst i desitjat, dins del marc del model de País.

L'actual model de desenvolupament, basat en la productivitat i l'individualisme com a motor de la competitivitat, fa que la lluita es centri en l'objectiu de creixement individual, ja sigui empresarial o personal, abandonant la idea de País.

El debat de quin tipus de serveis i infraestructures fan falta, si es realitza sota la perspectiva actual de resoldre els problemes quotidians que es perceben, te el perill d'arribar tard en la solució i, el que és pitjor, hipotecar el futur a solucions de llarg termini.

Actualment i des d'esferes diverses, creix la preocupació pel canvi climàtic. Quina es la causa d'aquesta preocupació? És econòmica. El medi ambient, l'ecologia i el control del clima, es actualment en termes econòmics, rentable per a moltes multinacionals. Gràcies a l'interès estrictament de recursos financers que es mouen, es desenvolupen energies alternatives i, encara que tímidament, conceptes de comunicació millors i menys contaminants, com alternativa a lo tradicional, però en una deslleial competència. Un exemple es la lluita de supervivència dels combustibles fòssils, que estan costant víctimes humanes en conflictes bèl·lics (com Irak) per exhaurir-los en benefici de les multinacionals que, al seu torn, amb els beneficis que generen, acaparen patentes de desenvolupament futur que portaran al mercat segons els seus propis interessos econòmics. Això sí, en forta competència que provoca, per manca de seguretat, desastres com el de la plataforma de BP en el golf de Mèxic.

Tornant a la idea de País: LA MAJOR I MÉS IMPORTANTE INFRAESTRUCTURA D'UN PAÍS ÉS EL SEU CAPITAL HUMANO.

En aquest context i, aprofitant aquest debat i referint-me al Baix Penedès, crec que si puc aportar quelcom d'interès que sigui capaç, com a idea, de ser un motor de canvi en la societat, al temps que és una important infraestructura que, pel que representa, sigui capaç de moure en la direcció de la formació humana a aquesta i més important infraestructura, el CAPITAL HUMANO.

El Baix Penedès, malgrat el seu desenrotllament urbanístic desmesurat, encara te oportunitat de situar una infraestructura que sigui motor de cultura, que modifiqui hàbits socials i ofereixi, a mitjà termini, oportunitats a la implantació de millors empreses. Aquesta infraestructura, capaç de tot això, no és altra que la UNIVERSITAT.

Podem plantejar el que considerem oportú sobre el modelo, però, no podem descuidar, al meu parer, el que hem dit abans sobre la recuperació d'una societat més solidària i capaç de decidir.

Creo que la línia fèrria de l'interior i la N-340, donen l'oportunitat de crear un campus universitari entre el Vendrell, Bellvei i Santa Oliva. Existeix espai per a situar una estació i les facultats i residències necessàries. És una inversió econòmica que donaria un respir al sector de la construcció mentre cerca alternatives.

Taula rodona

EL PLA TERRITORIAL, ELS MITES ECONÒMICS I EL PIC DEL PETROLI

ARNAU GÓMEZ FERRER, membre del Grup Ecologista de Llorenç del Penedès

La Generalitat ha aprovat recentment el Pla Territorial del Camp de Tarragona que confirma la construcció al Baix Penedès de l'autovia A-7 paral·lela a l'autopista AP-7. Aquesta política d'infraestructures es basa en dos mites aparentment inqüestionables: l'intrínseca benevolència econòmica de qualsevol infraestructura de transport i la certesa d'un creixement exponencial perpetu de l'economia.

Pel que fa al primer supòsit hi ha infinitat d'informes que el contradiuen. Constaten que assolits uns mínims d'infraestructures les següents inversions són perniciosos econòmicament. No aporten valor afegit, creen llocs de treball de baixa qualitat i acotats temporalment, tenen un impacte mediambiental i social molt elevats, disparen el dèficit públic, ja no suposen un impuls per l'economia productiva i fomenten un transport energívor a les portes d'una crisi energètica. En aquest sentit Catalunya ja té una dotació de vies ràpides superior a la dels països més desenvolupats d'Europa. Per tant, la duplicació d'utopistes no soluciona els problemes de mobilitat i representa una despesa desorbitada i amb poca rendibilitat. En definitiva, hi ha dos models a escollir, o potenciar el transport de mercaderies i privat per carretera, o potenciar el transport ferroviari i públic. El Pla Territorial de Tarragona aposta clarament pel primer.

En segon lloc, el pla es sustenta en la premissa que l'economia tarragonina creixerà permanentment de manera exponencial. Prova d'això són les previsions de trànsit dels estudis de l'A7: 94.267 vehicles diaris entre Vilafranca i El Vendrell al 2010, i 292.779 al 2040. És a dir, multiplicar el transport per 3,1 en 30 anys! La realitat, però, és que el trànsit a les carreteres catalanes ha baixat als nivells de 2004 i el transport internacional de mercaderies està en recessió.

Sobre el paradigma del creixement exponencial, ja al 1970 l'Informe Meadows del Club de Roma assenyalava que els recursos materials són finits i que, per tant, el creixement perpetu és físicament impossible. Aquest advertiment s'ha materialitzat amb la imminència del pic del petroli, ja admès sense embuts per entitats tan poc sospitoses de catastrofisme ecològic com l'Agència Internacional de l'Energia o el BBVA. Tothom ja té clar que el flux de cru amb prou feines es podrà mantenir i que té una marcada tendència a encarir-se. En vam tenir un avís a l'estiu del 2008 quan el barril de petroli va fregar els 150 dòlars i el litre de gasoil va costar 1,3 euros. Les conseqüències van ser una vaga de transportistes, el tancament dels ports per part dels pescadors i un tremolor de cames generalitzat. Fa esfereir pensar què pot passar amb el barril a 150 o 200 dòlars de manera continuada.

En aquest context de limitació de combustible la previsió de Fomento d'un creixement del trànsit proper al 4% anual durant 30 anys és pura especulació, sinó fantasia. Però fins i tot en el cas improbable de que hi poguéssim arribar ho faríem a preu d'or, i per tant, a costa d'afeblir la nostra competitivitat. Per tant, fer una política que potenciï el transport per carretera és un suïcidi econòmic. Per això, la justificació d'aquesta infraestructura queda invalidada i és absurd l'argument d'un hipotètic col·lapse per desdenyar els ajuntaments que, només en cas que fos estrictament necessari, opten per l'ampliació de l'AP-7.

En definitiva, la construcció de l'autovia representa el pitjor escenari possible, perquè respon a un model que s'allunya de l'economia competitiva de futur que requereix invertir en R+D i capital humà, i que segueix apostant per la construcció, sector que ja ha demostrat abastament que és nefast per una economia sostenible. Més greu encara, en cas d'una més que provable reducció del flux del petroli s'haurà malversat fons públics per unes infraestructures infrautilitzades. Les administracions han de desterrar definitivament aquesta obcecació per construir més autopistes, i optar per la gestió de la demanda en cas que aquesta augmenti, cosa que precisament ara no passa.