

Infraestructures locals per connectar-nos globalment



Ricard Font

Advocat. És president de l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) des de l'any 2018. Anteriorment havia ocupat la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat i la Direcció General de Transports i Mobilitat.

En la seva trajectòria professional ha desenvolupat diferents càrrecs en l'administració pública relacionats amb la gestió de les infraestructures, els transports i la mobilitat.

Ricard Font és llicenciat en ciències jurídiques per la UdG; màster en dret del territori, urbanisme i el medi ambient per la UPF; màster en gestió i administració de societats per la UdG i acumula cursos de postgrau a la UAB, UPF i ESADE.

La nostra és una terra de pas, d'entrada i de sortida de mercaderies, de comerç, d'exportació i importació, un canal d'entrada i sortida dels fluxos turístics i amb un gran teixit industrial i productiu, un territori que forma part de la Mediterrània i que és la gran porta logística i d'entrada del sud d'Europa.

És cert que les xarxes actuals de transport són notablement millors que les de fa dècades, però això no suposa que tot estigui fet. No podem oblidar que encara ens cal resoldre tots els colls d'ampolla del nostre territori, trams on es pateix congestió, contaminació, reducció de l'eficiència, manca de seguretat o d'intermodalitat, per una falta d'inversions. Colls d'ampolla que tenen noms propis: són les nacionals N-240, N-340, N-II, la B-40, els accessos al port i aeroports, el tercer fil del corredor del Mediterrani o les rodalies.

Són infraestructures estratègiques del nostre país, moltes d'elles planificades fa dècades, però que avui dia resten amb les obres sense finalitzar. Totes aquestes infraestructures, que afecten el dia a dia dels catalans i les catalanes, no depenen de la Generalitat sinó que són titularitat de l'Estat.

Les dades fixen el dèficit fiscal de Catalunya entre 11.000 i 16.000 milions d'euros (segons el mètode de càlcul utilitzat) cada any. Només que destinéssim anualment un 10 % d'aquest a resoldre els dèficits històrics en inversió en infraestructures, l'any 2025 disposaríem de tots els colls d'ampolla dependents de l'Estat executats i en servei.

Però, podem pensar que un govern de la Generalitat compliria més que el Govern de l'Estat? Un bon referent d'això és el del conveni signat el 2005 entre la Generalitat i l'Estat per a la resolució dels colls d'ampolla viaris. El compromís d'inversió era de 3.805 milions d'euros per part de l'Estat i 3.540 milions per part de la Generalitat, abans del 2012. Tot i no arribar al 100 % del seu compromís, la Generalitat ha acreditat un ritme inversor notablement superior al que ha demostrat l'Estat, que li permet poder complir la seva part del conveni en els propers 4 anys, mentre que l'Estat necessitaria 34 anys més.

Serveixi també de referent el grau d'execució de les infraestructures ferroviàries del Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020. Malgrat el desfavorable context econòmic la Generalitat ha

executat els perllongaments d'FGC de Terrassa i Sabadell, ha executat i posat en servei bona part de la línia 9 de metro i ha completat els estudis per a poder licitar, el 2020, el perllongament de la línia del Baix Llobregat entre la plaça Espanya i Gràcia. De les actuacions corresponents a la xarxa estatal cap s'ha completat i només una, l'accés a l'aeroport es troba en execució.

Estem vivint moments molt difícils, però també són moments de reflexió, d'afrontar els canvis amb il·lusió i valentia. Recordem el que deia Rovira i Virgili fa cent anys: "No es tracta que els polítics de Madrid ens governin bé, es tracta que deixin de governar-nos."

Estem vivint un canvi de conjuntura en tots els àmbits, la societat s'està reconfigurant i cal que les nostres infraestructures, tant en la seva concepció com en la seva gestió, l'acompanyin en aquesta evolució.

Necessitem les eines i els instruments que permetin entomar el gran repte de revertir el canvi climàtic i els seus efectes i respondre als objectius de desenvolupament sostenible que des de les Nacions Unides s'han plantejat per al conjunt del planeta.

La Catalunya Estat que volem ens obre la porta per construir la mobilitat 4.0 del segle XXI, amb les eines adequades de les quals ara no disposem: finançament, inversions, gestió, governança i regulació.

I què és la mobilitat 4.0? Pensem que ara vivim la que molts anomenen "quarta revolució industrial". Assistim a la confluència d'intensos canvis i tecnologies que evolucionen a una velocitat sense precedents. La mobilitat del futur s'engloba en aquest nou context per adaptar-se a les exigències de la societat, que demana una gestió i una política que maximitzi els recursos disponibles, una gestió intel·ligent o *smart*. Gestió *smart* per deixar enrere la teoria clàssica d'expansió i de creixement il·limitat de les xarxes cap al no-res. Gestió *smart* com a visió d'eficiència, innovació, governança, millora contínua, sostenibilitat i optimització de recursos.

Aquesta mobilitat 4.0 es basarà necessàriament en la dotació d'infraestructures per al transport públic. Només dotant de capacitat suficient el transport públic podrem articular un patró de mobilitat que sigui sostenible i contribueixi a una major democratització de l'ús d'un recurs tan escàs com és l'espai públic a les zones metropolitanes.

També destacable en aquest sentit és el projecte T-Mobilitat, que properament veurà la llum i ha de ser el primer pas cap per permetre la configuració

“ És moment d'aplicar la nova visió de la gestió intel·ligent a les xarxes i infraestructures. Les infraestructures no només són un element clau per al desenvolupament econòmic, sinó que també són una eina per millorar la qualitat de vida dels ciutadans. La mobilitat del futur és una mobilitat sostenible al servei de les persones. ”

d'una veritable oferta de Mobilitat com a Servei (MAAS) tant a la Regió Metropolitana com al conjunt de Catalunya.

També serà el primer pas cap a la configuració d'una autoritat de transport per a tot Catalunya, que gestioni el conjunt de tota la mobilitat, pel que fa a tarifes, i per a tots els modes de transport, per configurar territoris, corredors de mobilitat i ciutats com a ecosistemes interconnectats. Falta camí per recórrer, tenim al davant molts reptes. És moment d'afrontar aquests canvis com l'oportunitat per dissenyar infraestructures intel·ligents, que puguin donar cabuda al vehicle autònom, elèctric, connectat i compartit i articular una oferta de transport públic eficient i eficaç al servei de la societat.

És moment d'aplicar la nova visió de la gestió intel·ligent a les xarxes i infraestructures existents per millorar-les, modernitzar-les i fer-les més eficients, sense perdre de vista que els projectes de futur no poden ser aliens a les futures necessitats i demandes de la nostra societat: les infraestructures no només són un element clau per al desenvolupament econòmic, sinó que també han de ser una eina per millorar la qualitat de vida dels ciutadans. La mobilitat del futur és una mobilitat sostenible al servei de les persones.