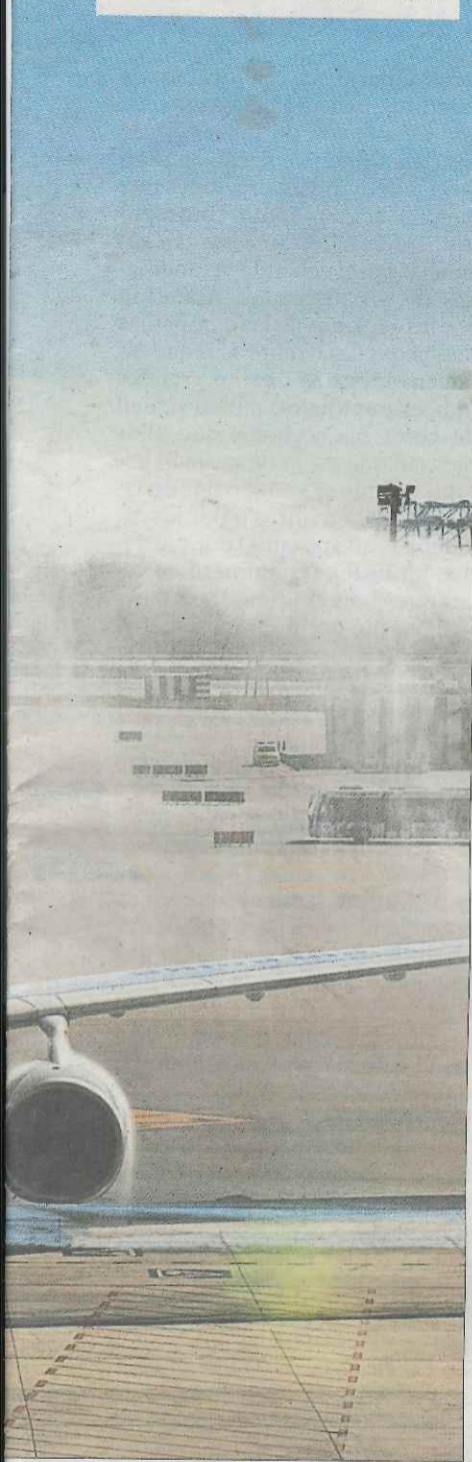


Bienvenida al primer vuelo regular de Air China al aeropuerto de Barcelona esta semana

ROSER VILALLONGA



aeropuerto se nos abre un mundo de posibilidades y de destinos nuevos. Esto debería determinar nuestras prioridades a la hora de trabajar para capturar nuevos destino intercontinentales. No es lo mismo volar a Lahore (Pakistán) para satisfacer una demanda concreta con esa ciudad que volar a Dubái, donde podemos conectar con vuelos que nos llevan a Asia y Australia.

En segundo lugar, podemos entender la *gateway* como la puerta que nos da entrada a una región, es decir, el aeropuerto entendido como una rótula que permite articular los flujos globales, que circulan por las vías aéreas, con los flujos regionales y metropolitanos, que circulan por las carreteras y las vías ferroviarias. Hablamos, pues, del aeropuerto como centro neurálgico de la movilidad de una región. En este sentido, hace unas pocas semanas hablaba con quien es seguramente uno de los mayores expertos en intermodalidad de aeropuertos de Europa, el cual dice llevar años sin comprender la falta de conexión ferroviaria en la terminal 1 y la deficiente conexión de la terminal 2. Las aerolíneas, por su parte, también han denunciado de manera repetida los problemas que esto supone para su competitividad. ¿Cómo podemos llegar a destinos intercontinentales si tenemos problemas para llegar al aeropuerto?

El concepto *gateway* no es nuevo y quizá no parezca muy innovador, pero de lo que se trata es del establecimiento de principios y proposiciones conceptuales para estructurar el comportamiento de los actores implicados y ayudar a canalizar los esfuerzos colectivos. Las regiones con éxito son capaces de estructurar su discurso, sus políticas y sus prioridades en base a un liderazgo que proporcione una visión común para el futuro. Así pues, más allá de querer más vuelos intercontinentales, ¿qué visión de futuro tenemos para nuestro aeropuerto?

agentes de la cuádruple hélice. O sea, entre administración pública, empresas, ámbitos del conocimiento y elementos de la sociedad civil.

Para crear, evaluar y seleccionar los proyectos y programas que los fondos europeos vayan a financiar, se aplica esta nueva estrategia, también llamada de *especialización inteligente*, con los siguientes elementos básicos:

1. Centrar las actuaciones en algunas prioridades clave (típica-

mente sectores, retos, tecnologías particulares) para un desarrollo basado en el conocimiento.

2. Construir sobre los activos y fortalezas existentes, explotando las ventajas competitivas con bastante masa crítica y los potenciales de excelencia internacional.

3. Involucrar centralmente en todos los agentes y actores de la cuádruple hélice para generar iniciativas y dinámicas de colaboración.

4. Basar la estrategia en la evidencia empírica y establecer fuertes sistemas de monitorización y evaluación de las actuaciones y resultados.

La estrategia Europa 2020 y los criterios de la nueva política regional europea que representa RIS3 son la gran oportunidad para la industria catalana y para el futuro de nuestra economía. En este marco, el pasado mes de febrero, el Govern de la Generalitat aprobó la llamada RIS3CAT, que marcará el camino durante los próximos años.

Se pretende orientar las acciones a resultados, y no al gasto; maximizar el impacto de la financiación de la UE, y hacer más con menos

Tiempos diferentes, nuevas infraestructuras

MANEL ROMERO

PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN CATALANA DE CONSTRUCTORES DE OBRA PÚBLICA



JOAQUIM ROCA

PRESIDENTE DEL GREMIO DE ÁRIDOS DE CATALUNYA



JOSEP TÚNICA

ASOCIACIÓN DE EMPRESAS DE INGENIERÍA Y CONSULTORÍA INDEPENDIENTES DE CATALUNYA



¿Puede un país desarrollarse correctamente sin las infraestructuras necesarias? ¿Catalunya ya está hecha? Esta pregunta hace tiempo que nos baila por la cabeza a todos. Las organizaciones, empresas y profesionales que trabajamos en este ámbito reflexionamos a menudo en torno a este tema, que parece que ha quedado escondido bajo el discurso de los excesos de la burbuja inmobiliaria, la deuda de las administraciones públicas y el empacho de construcción de los últimos años. Sin embargo, cuando hablamos de construcción no sólo nos referimos a la edificación de pisos o a los equipamientos municipales sobredimensionados que ahora no podemos mantener. La palabra construcción, o el sector que lo rodea, también hace referencia a las carreteras y los trenes, a la pavimentación de las calles o al aislamiento térmico de nuestros hogares...

En este contexto, en que parece que el impulso de algunas obras públicas no tiene sentido social, la gente del mundo de las ingenierías, de los áridos, de los materiales de construcción y de las empresas familiares que ejecutamos las obras de infraestructuras queremos lanzar un grito de alerta que nos haga abrir un poco más los ojos a todos. Al contrario, quedan algunas por hacer que son claves para el desarrollo del país.

El primer punto a tener en cuenta es la planificación, sobre todo si se hace con criterios objetivos de retorno económico y social del qué se quiere hacer. Somos pieza clave para ayudar a la Administración en este punto. Las infraestructuras empiezan con la ingeniería haciendo proyectos y eso no es caro. Un país tiene que saber



Corredor del Mediterráneo VICENÇ LLURBA

hacia dónde quiere ir, qué le hace falta y tenerlo dibujado. Hace falta disponer de una buena cartera de proyectos de futuro, y fijar políticamente las prioridades para su ejecución.

Desde nuestro punto de vista, en tiempo de crisis es cuando más se tiene que invertir en rehabilitación, en eficiencia energética para ahorrar y en mantenimiento de las infraestructuras ya construidas. Observamos, con un cierto pasmo, que los presupuestos de mantenimiento de las ad-

En Catalunya aún hay infraestructuras pendientes claves para el país, mientras que el mantenimiento de las existentes es casi nulo

ministraciones son casi nulos, y veremos sus consecuencias en un futuro próximo. Hoy hay un agujero en la carretera o una gotera en un piso, mañana tres, y al cabo de una temporada tienes que volver a asfaltarla o hacer el tejado nuevo.

Según todos los indicadores, un factor económico importante para la recuperación es el turismo, pero para Catalunya la recuperación industrial y sus exportaciones también son un motor. Ambos, turismo e industria, dependen de la ejecución de algunas infraestructuras clave que todos tenemos claras. Son estratégicas y no nos podemos permitir no hacerlas. Así pues podríamos hablar de hacerlas o que nos las hagan, pero el debate no tendría que estar en la falta de inversión territorializada del Estado en Catalunya, sino en si entre todos tenemos claro o no qué nos sacará de la crisis y qué nos hará más competitivos.

Seguramente, los nuevos tiempos requieren mejores modelos de adjudicación pública que estabilicen el mercado, permitan a las empresas parar la sangría de talento profesional que estamos sufriendo, y mejoren la calidad constructiva de nuestras infraestructuras. Hay que huir de las subastas a la baja, abandonar el modelo de ganar un concurso y después ya veremos, y valorar los factores cualitativos, funcionales y de valor añadido en las adjudicaciones. Se tiene que eliminar cualquier práctica no transparente en todo el proceso de construcción y las malas prácticas en las rebajas de calidad en los materiales para ganar margen de negocio. Tanto desde la Administración como desde las empresas privadas no se debe permitir ninguna sospecha de corrupción.

Dada la situación económica actual, y las consecuencias que tiene para el futuro en forma de deuda pública, parece que la Administración no podrá seguir siendo el promotor de nuevas infraestructuras. Hará falta disponer de otros modelos de financiación y trabajar en un nuevo esquema que implique más al sector privado y a la sociedad civil.

Proponemos abrir un debate sobre cuáles consideramos las infraestructuras prioritarias y estratégicas de Catalunya en estos momentos: el corredor mediterráneo, la red de cercanías, los accesos al aeropuerto de El Prat, los del puerto de Barcelona, el desdoblamiento de la N-2, la A-27 o la B-40. Nosotros tenemos claros los criterios técnicos, pero la sociedad tiene que tener presente que la construcción la hará más próspera, más libre y, sobre todo, más desarrollada.