

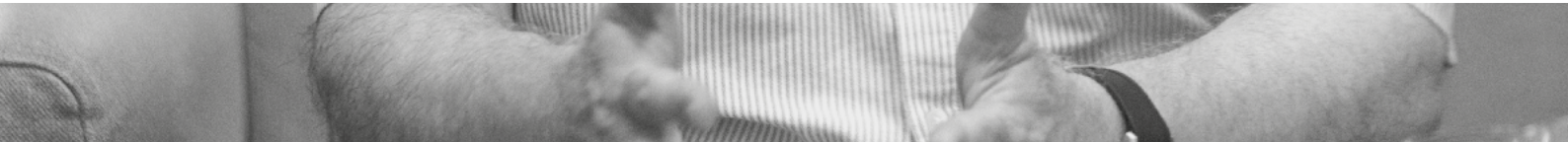
fòrum



Robert Casadevall

“ Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom ”

Una conversa amb Ester Capella



Les infraestructures han estat, històricament, un element de tensió entre Catalunya i l'Estat espanyol. La desinversió crònica en la xarxa ferroviària, per exemple, ha dificultat la vertebració d'un sistema de transport que connecti territorialment el país. En el cas de l'àmbit energètic i de gestió de l'aigua, hi ha assignatures pendants i projectes que s'han quedat durant anys en un calaix. Tot plegat, on part del catalanisme ha situat com a prioritat assolir més quotes de governança, amb avenços com el traspàs de Rodalies o la creació de l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya. Conversem amb Ester Capella, portaveu d'Esquerra Republicana al Parlament i exconsellera de Territori de la Generalitat de Catalunya, i Robert Casadevall, geògraf especialitzat en urbanisme i territori i professor jubilat del departament de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili.

Bernat Gimeno > A dia d'avui, el nostre model energètic depèn majoritàriament de l'exterior. El 55 % de la xarxa de tren encara és de via única i seguim sense una xarxa real de transport. La primera pregunta és simple: què ha fallat en les infraestructures del país?

Ester Capella > Hi ha un element que nosaltres no controlem al 100 %: la capacitat de prendre decisions, per tant, planificar, decidir i executar. En la qüestió ferroviària, hi ha una responsabilitat molt clara de l'Estat. Per això reclamem el traspàs integral; hem de poder pensar, planificar, executar i fer tot el que cal des d'aquí. En l'àmbit energètic, en canvi, tenim una responsabilitat i cal fer autocrítica, perquè podíem haver fet avenços i no els hem fet. En algunes coses, però, sí que hem millorat. Per exemple, hem posat l'accent en la necessitat de tenir una energètica pública. Això ens hauria de permetre desplegar les renovables amb més intensitat, buscant els consensos necessaris amb el territori. No obstant, ens hem de posar les piles, perquè quan hi ha un desgavell en el món el paguem nosaltres d'una forma molt clara. Tenim recursos naturals per

apostar per les renovables: tenim sol, vent i, en el seu moment, teníem molta aigua.

Robert Casadevall > Hem de veure qui no ha fet els deures i qui sí els ha fet, i imputar a cadascú les respostes que li pertoquen. No obstant, crec que hi ha bastants plans i força ben fets. Una altra cosa és la capacitat d'executar-los. És més, en aquesta mena de planificacions sempre han d'incorporar una dosi d'incertesa. A tall d'exemple, ningú s'esperava la crisi del 2008 o la pandèmia de la Covid-19, i tot això repercuteix. No n'hi ha prou amb planificar, sinó que cal executar incorporant aquest marge d'algun element disruptor que t'obliga a adaptar coses.

De fet, de plans fins i tot ens en sobren. Prefereixo fer-ne menys, més concrets, menys ambiciosos, però més factibles i que es puguin portar a terme. Posem un exemple. El Pla Territorial General de Catalunya, d'acord amb la llei, s'ha de revisar cada deu anys. No se n'ha fet cap revisió. La mateixa llei diu que cada dos anys el departament farà una memòria per explicar com s'ha anat

Capella > La forma més clara d'afrontar el canvi climàtic, garantir la igualtat entre ciutadans o recosir el país és un sistema d'infraestructures pensat de forma integral

executant. En 30 anys hauríem de portar quinze memòries i se n'han fet dues. Nosaltres també hem de ser més complidors i més exigents amb nosaltres mateixos. Dir que volem ser responsables amb tot també vol dir això.

Bernat Gimeno > Les infraestructures de mobilitat són, segurament, les que més han tensat històricament la relació entre Catalunya i l'Estat. Quina explicació té, des d'un punt de vista hispanocèntric, aquesta desinversió crònica amb el nostre país?

Ester Capella > No és únicament un problema de desinversió, sinó de model d'Estat. Espanya com pensa les seves infraestructures? Tot comença i acaba a Madrid. Aquest model xoca amb Catalunya. Nosaltres sempre hem defensat un model més mallat i més ben connectat. Les infraestructures han de tenir sentit en la mesura que equilibren territorialment el país sencer. Això vol dir un sistema menys radial. És veritat, hi ha una desinversió històrica amb Catalunya i una planificació deficient, allunyada del que necessita el país. Però no ens hauríem de quedar amb el greuge sentimental; ho hem de denunciar.

Nosaltres ho hem de poder governar absolutament tot. Quin és el pas endavant que hem de fer? Per exemple, el traspàs de Rodalies. Esquerra Republicana ho volem assumir, però ells han de complir amb tota una sèrie d'inversions pactades. Per què? Perquè la forma més clara d'afrontar el canvi climàtic, garantir la igualtat entre ciutadans o recosir el país és un sistema d'infraestructures pensat de forma integral. Això, alhora, implica pensar de quina manera vestim una xarxa menys radial, que pensi en la Catalunya sencera. Per exemple, amb projectes com el tren orbital.

Robert Casadevall > Estem davant d'un model jacobí. Hem tingut la sort, però, que han estat molt potiners aplicant-lo. Infraestructures com l'AP-7, a principis dels anys 1960, es van fer per imposició del Banc Mundial, perquè si no, no s'hauria fet. Històricament, a l'Estat hi ha hagut una desinversió crònica general, no només a Catalunya. Les infraestructures sempre han estat un desastre. Una bona part de la xarxa ferroviària a l'Estat es forma sense cap mena de pla; es feien a trossos per iniciativa privada. Hi ha, però, altres factors que convé assenyalar. Els interessos

de la burgesia industrial catalana xocaven clarament amb els de la burgesia agrària terratinent espanyola. Cal tenir present que, en 200 anys de consells de ministres a l'Estat, l'únic president de govern català va ser Prim. El comandament de l'Estat, per tant, també ens ha estat vetat. Al llarg de la història a Catalunya hem tingut no només un Estat absent, sinó a la contra.

Bernat Gimeno > Un dels elements que ha centrat el debat públic els darrers mesos és, justament, el tren orbital, que ha d'unir l'àrea metropolitana sense passar per la ciutat de Barcelona, trencant, per tant, amb una lògica centralista. Què justifica un projecte com aquest, a 20 anys vista, en un país on les incidències són la tònica del dia a dia?

Ester Capella > Convé recordar que qui posa per primera vegada el tren orbital damunt la taula és Esquerra Republicana en el Pacte del Tinell, al 2003. Qui fa de tractor motor del país moltes vegades som nosaltres. Hem de reclamar que es facin les inversions que toquen, ens hem de fer responsables d'allò que volem gestionar —que ara és Rodalies— però també

continuar tibant perquè el país vagi més enllà. Hem de ser exigents i no deixar-los cap pam de terreny perquè no ho facin, però hem de pensar en el país més enllà de l'immediat. A Rodalies, quan falla una línia, fallen totes a l'hora. En aquest aspecte, la línia orbital trenca aquest sistema radial i comença a parlar d'un sistema on no tot passa i comença per Barcelona. Connecta els vallesos amb el Maresme però també amb el Penedès i Martorell. La gran revolució és el canvi en la mobilitat.

Robert Casadevall > Cal assenyalar, però, que aquest model radial també es va trasplantar a les províncies. Nosaltres no tenim una radialitat tan bèstia com la que té l'Estat espanyol respecte Madrid, però també hem de trencar la radialitat existent a Catalunya. La gran infraestructura que ajuda a trencar-la és l'Eix Transversal, dibuixat el 1935 i que s'acaba executant a finals de la dècada de 1990. Responent a la pregunta, com a país tenim la capacitat de pensar i de treballar més d'una cosa a la vegada; malament aniríem, si no. Rodalies té el problema d'una xarxa insuficient, ineficient, amb un mal manteniment i amb una gestió manifestament millorable. Per tant, és urgent fer moltes coses a la vegada. Això, però, no ens ha d'impedir treballar a mig i llarg termini.

Una de les grans virtuts del tren orbital és que, dels 120 quilòmetres, n'hi ha uns quants que ja estan fets. La connexió entre Martorell i Terrassa són uns dotze quilòmetres, i això és relativament senzill; i com que Martorell també és un distribuïdor, tenen un efecte multiplicador. Ara bé, d'aquí a uns anys, quan això estigui en marxa, ja hauríem d'estar treballant en més coses. Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país



Casadevall > Hem de pensar i generar unes infraestructures per a un model de país diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom

diferent, més eficient, més sostenible, més útil i més just per a tothom. Si no tenim valentia per aquesta mirada a quinze o vint anys vista, deixarem que la inèrcia del model actual ens dicti el que hi ha.

Ester Capella > No pot ser que continuem baixats de braços mentre es despobra una gran part del país i es concentra tot a la regió metropolitana. El que cal és que tothom pugui desenvolupar la seva vida allà on vol, i que, per tant, tothom accedeixi als serveis públics amb igualtat de condicions.

Bernat Gimeno > Alguns experts apunten la necessitat de no confondre infraestructura amb xarxa i apunten que el principal problema que patim és que no tenim una xarxa. Per exemple, bus i tren no estan concebuts com un sistema únic.

Robert Casadevall > El bus és la capillaritat i, per tant, juga un paper clau. Tenim una oportunitat important, que és la renovació de les concessions de línies d'autobús el 2034, ja que el govern del PSC ha estat incapaç de preparar-ho pel 2028. Moltes línies actuals es corresponen

a criteris de fa 70 o 80 anys, i no estan pensades en funció, per exemple, de nodes d'utilització, com ara la xarxa de Centres d'Assistència Primària. Cal introduir aquests criteris i també els criteris de complementarietat amb el ferrocarril. En aquest sentit, hi haurien de tenir un paper importantíssim les administracions locals, amb processos participatius de debò per conèixer com funciona la mobilitat en aquella comarca o territori.

Ester Capella > El transport l'hem de pensar d'una única manera, com a sistema. Això implica conjugar perfectament ferrocarril o bus i també posar la bicicleta i les altres modalitats de mobilitat. Al capdavant del Departament de Territori, vam pensar justament en clau de sistema, tenint en compte, per exemple, que quan desplegues línies de bus han de coincidir els horaris amb altres modes de transport. Ho vam fer, també, amb la integració tarifària al Pirineu, ara dins de l'ATM de Lleida, i ho vam començar a fer a les Terres de l'Ebre.

Robert Casadevall > És importantíssim, d'altra banda, entendre i assumir la diversitat de situacions

que hi ha al país. El taxi, per exemple. Estic absolutament convençut que el Pirineu hauria de tenir una regulació diferent de la d'altres llocs, perquè allà hi ha una població molt dispersa i, per tant, els taxis haurien de tenir una base comarcal que permetés una major amplitud. Això és una modificació de la llei, i també hem d'entrar en això. La uniformitat és empobridora.

Bernat Gimeno > Si parlem d'infraestructures ferroviàries, les xifres parlen per si soles. Del Pla Rodalies 2008-2015, només es va executar un 10 % del previst. Ara, hi ha damunt la taula el Pla 2045 i projectes com el tren orbital. Hi ha algun element que permeti pensar que, aquesta vegada, el resultat serà diferent?

Ester Capella > Estem escamats després d'anys de desinversió, però hem començat a trobar sistemes per tal de controlar que això passi. Per exemple, assumint el traspàs integral de Rodalies per governar-les nosaltres. Més aviat que tard, serà una societat 100 % catalana i això vol dir que el país tindrà la responsabilitat que els trens vagin a l'hora. L'altre cas és el Consorci d'Inversions, que

Capella > Es tracta d'anar assumint cotes de corresponsabilitat i cogovernança en les infraestructures del país

implica planificar, prioritzar, dibuixar i executar els projectes amb igualtat de condicions entre la Generalitat i l'Estat. Mentre no es constitueix, perquè algú —Junts— va decidir que es tombava, existeix la Societat Mixta per fer aquesta feina. Es tracta d'anar assumint cotes de corresponsabilitat i cogovernança.

Bernat Gimeno > Un dels aspectes clau que s'ha apuntat al llarg de la conversa és la governança de les infraestructures. Darrerament, Esquerra Republicana ha aconseguit la creació de l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya, per incidir en la gestió dels aeroports des de Catalunya. Una de les crítiques que es fan a aquest tipus d'acords és, justament, la capacitat que tindrem des de Catalunya d'incidir en la gestió real.

Ester Capella > L'Autoritat Aeroportuària de Catalunya ens dona l'oportunitat de començar a pensar en clau de sistema aeroportuari i incidir en qüestions que afecten directament els diferents aeroports que té el país. Parlar de sistema aeroportuari vol dir, per exemple, que aquests aeroports han d'estar connectats amb alta velocitat i que han de poder

donar cobertura real a El Prat. Els aeroports de Girona, Reus, Alguair, La Seu-Andorra o el de Sabadell també juguen un paper molt important si pensem en clau de sistema. Algú es va pensar que privatitzant una part important d'AENA ja seria suficient. Doncs no, hi ha un 51 % que és públic i en el que nosaltres hem de jugar un rol determinant pensant en l'interès general.

Robert Casadevall > El paper del govern de Catalunya en els aeroports no ha de substituir AENA, sinó el govern espanyol. La política aeroportuària no la pot dictar una empresa que cotitza a borsa. Hem d'aconseguir que prevalgui l'interès general i, per tant, que el que li pertoca fer a AENA respongui a aquest interès general. Un aeroport no és només un actiu empresarial, perquè té un impacte en el model econòmic i territorial del país. Per això hi ha potestats públiques sobre què ha de ser un aeroport que no correspon a una empresa definir-les.

Ester Capella > En aquest sentit, l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya no és només un nou organisme, sinó que ha de jugar un rol determinat







Casadevall > Hem deixat que s'estengui la idea que una planta fotovoltaica o un parc eòlic són, per ells mateixos, una mena d'agressió. Ha faltat un discurs més pedagògic de fer entendre aquests projectes

a l'hora de planificar, decidir el que passa en el sistema aeroportuari català. Avui, falla la connexió amb alta velocitat dels diferents aeroports. Reus o Girona han de connectar de forma ràpida amb Barcelona. Això és el que construeix aquesta malla d'interconnexió.

Bernat Gimeno > Si ens centrem en l'àmbit energètic, tenim a l'horitzó la data del 2050 marcada al calendari, per assolir la neutralitat climàtica i la sobirania energètica. Les xifres, però, ens indiquen que estem molt lluny. Els darrers deu anys, per exemple, hem passat només del 16,1 % al 21,7 % de producció per energies renovables. Alguns experts apunten, per exemple, la necessitat de multiplicar per cinc la capacitat de bombament hidroelèctric. Hi som a temps? Què ha fallat tots aquests anys?

Ester Capella > Els haurem de complir, perquè si no ens quedarem despenjats. Ha fallat una legislació molt complicada, però també la voluntat d'executar el que tocava. Alhora, però, innovar i desplegar infraestructures al país requereix consensos i, sovint, no són senzills. Abans posava l'accent en l'energètica pública. La

ciutadania ha de poder percebre que el canvi en el teu imaginari o el teu paisatge comporta uns beneficis determinats: «Tu també en seràs beneficiari perquè tindràs una energia més neta i on el preu no el determina un tercer». No hem de deixar en mans dels privats el desplegament i la generació d'energies renovables al país. Hem ajudat a simplificar la legislació i, ara, hem d'aconseguir aquests consensos perquè tothom vegi que en sortim beneficiats tots plegats.

Robert Casadevall > Hem deixat que s'estengui la idea que una planta fotovoltaica o un parc eòlic són, per ells mateixos, una mena d'agressió. Ha faltat un discurs més pedagògic de fer entendre aquest tipus de projectes. No sé si tenim temps, però no tenim opció. Cal, però, trencar algunes comparacions que es fan. L'Aragó té una densitat de població de 28 habitants per quilòmetre quadrat; la de Catalunya és de 256. Si traiem les respectives capitals, la densitat a Catalunya seria de 200 i a Aragó de catorze. Tenim el país que tenim. Instal·lacions d'una determinada grandària s'han de fer, i l'energia que produeixen ha d'arribar



allà on es consumeix. Per tant, tothom ha d'assumir la part que li toca.

També hem d'explicar que l'impacte que pot tenir un parc eòlic pot ser temporal. Per exemple, en el cas del primer parc que es va fer a l'Empordà: l'energia que produïa ara, amb un sol molí, es multiplica. No podem renunciar a la capacitat que tenim de fer més eficients els mecanismes i, per tant, que l'impacte visual o paisatgístic sigui transitori, de 30 o 40 anys. Un dels pocs avantatges de fer les coses tard és que pots aprendre i fer-les millor. Ara bé, cal canviar aquesta imatge que provoca reticències i negatives; ha faltat una certa valentia política.

Bernat Gimeno > Hi ha hagut diferències nord-sud en l'àmbit de l'energia?

Robert Casadevall > Només cal agafar qualsevol mapa. Recordo les grans batusses que hi va haver amb la línia de molt alta tensió a Girona. El que volien posar allà és el que tenim al Camp de Tarragona multiplicat per set. Això no vol dir que estigués bé el que es volia fer en termes de traçat, però cal relativitzar. El pes fonamental de la producció energètica està a les nuclears d'Ascó i de Vandellòs. Si agafes, però, els mapes d'on està instal·lada l'energia eòlica, també va a parar tot allà. Soc molt contrari i batallo molt en contra d'aquest victimisme, però m'agradaria que no m'ho posessin tan difícil.

Bernat Gimeno > En la gestió de l'aigua, les infraestructures es troben en un moment crític, amb l'obligació d'avançar cap a un model de resiliència. En un context de canvi climàtic, a més, l'aposta és obligada i durant

la darrera sequera que va viure el país vam comprovar que hi havia molta feina pendent. On situarien les prioritats?

Ester Capella > Hi ha un element que no hem de descuidar. La sequera no és una cosa que passi de tant en tant, sinó que ja queden menys dies per la propera. Per tant, cal desenvolupar totes aquelles infraestructures per millorar la distribució d'aigua, aprofitar els recursos i ser molt més eficients. S'ha de fer tot alhora. Cada vegada serem més capaços de reutilitzar l'aigua, però hem de ser molt més eficients, evitar que se'ns escapi i tenir la capacitat de no malbaratar res del que tenim.

Robert Casadevall > A mitjans dels anys 1980, es va posar en marxa el Pla de Sanejament d'Aigües Residuals Urbanes, i al llarg dels anys 1990 i principis del 2000 es va fer un esforç molt important i molt ben fet. Tots els nuclis de més de 200 habitants tenien depuració. Això estava molt bé, però aquelles depuradores ja estan obsoletes. La cultura del manteniment de manera permanent no la tenim prou incorporada com a pràctica de govern.

Ester Capella > La diferència està en preparar-nos per quan vingui l'emergència i no reaccionar quan ja la tens al damunt, perquè llavors les solucions mai són bones. Cal preparar-nos pel futur i això implica ser més eficients i no malbaratar.

Robert Casadevall > Si examinem els consums d'aigua que hi havia per persona i dia fa 40 anys i els que hi ha ara, la diferència és abismal. En aquest sentit, la indústria també ha fet els deures i cal reconèixer-ho. Aquesta adaptació, però, l'hem d'incorporar no com un element extraordinari, sinó que ha de formar part de la normalitat. La normalitat ha de passar per ser contínuament més eficients. ■