



¿PERQUÈ LES NOVES INFRAESTRUCTURES, I ELS SEUS PROJECTES, SEMPRE DONEN TANTS PROBLEMES?

QUÈ ÉS UN PROJECTE

Per a qualsevol persona, o per a un empresari (empresari ve d' "emprenedor"), un projecte és:

- una aspiració que es vol assolir (la finalitat, el "què");
- després, l'estudi de la millor estratègia (entre les diverses possibles) per a assolir-la (el "com");
- i, finalment, l'esforç de dur-la a terme (la realització/ construcció)

Tothom entén que un projecte, com per exemple un projecte de final de carrera o la realització d'un prototip, dura fins que està totalment conclòs, totalment en marxa.

QUÈ NO ÉS UN PROJECTE

Però per a l'Administració pública, sovint, un projecte és quelcom ben diferent, trastocant i pervertint el concepte de projecte. Un projecte esdevé un simple disseny, uns papers, d'una obra en concret (un d'entre molts altres "com", que no es tenen en compta). A més a més, dissenyada per uns tècnics "amics" segons les indicacions del polític. La finalitat, el "què", no és sempre el servei que l'obra o infraestructura prestarà a la població. La finalitat pot respondre a la confluència de:

- la necessitat d'executar un pressupost anual;
- interessos partidistes, electorals i/o fins i tot interessos marginals, no generals (corporatius, sectorials, particulars o simples agraïments de contribucions electorals).

L'amiguisme i l'absència d'estudis i/o propostes alternatives, son sovint suficients per a explicar tots els conflictes que apareixen amb posterioritat i el que és pitjor, la ineficiència de la infraestructura (alt cost i baixa qualitat del servei). Només per a comprar un simple electrodomèstic tothom mira els diversos aparells del mercat en diversos comerços i mai li comprem al primer amic que els ven en la seva una botiga (i si finalment ho fem, és perquè ens fa més bon preu que qualsevol altre).

UN CRITERI ACLARIDOR

Només d'entendre això tindrem un **criteri** ben simple per a començar a entendre perquè les infraestructures, i els seus projectes, donen tants problemes. La dificultat restant només és arribar a **descobrir les finalitats d'interès no general** que han condicionat, o fins i tot que han definit íntegrament, la infraestructura.

A "El disseny de l'Eix ferroviari transversal" o a "¿Perquè es va enfonsar el túnel del Carmel?" podem trobar la seqüència detallada d'uns exemple ben clars i coneguts. També a "Tarragona i Reus, l'aeroport i l'AVE" es recorden els escàndols de l'AVE. Els accidents i escàndols son ben coneguts, però sovint, el "secretisme", la manca de transparència que porten associats els projectes, impedeix entendre el perquè ha passat, creant confusió a la població, i finalment desconfiança, desafectació i passotisme.

Així la política esdevé un àmbit "feudal" d'uns pocs, al marge de l'interès general de la població.

Veure també, com a resum, "El repte territorial i els comportaments polítics" ("Avui" 2005-06-16, en català) o "Los errores territoriales" ("El País" 2005-07-04, en castellà).

A "Manca de qualitat dels projectes d'obra pública-1 (túnels)" i "Manca de qualitat dels projectes d'obra pública-2 (revolts i talussos)" hi ha un reguitzell d'exemples il·lustrats, sobre els nyaps que caracteritzen l'obra pública catalana.

LA POSICIÓ D' "ESQUERRA"

És fàcil recordar pels mitjans de comunicació l'interès d' "Esquerra" per a arribar a constituir l' "Oficina anti-frau". Aquesta iniciativa, com una nova llei de finançament dels partits polítics també impulsada per "Esquerra", pretenia concretar la política de "transparència" i de "mans netes" que sempre ha promogut "Esquerra" i que l'any 2003 havia traslladat al "Pacte del Tinell". El poc interès d'altres partits (¿perquè?) i finalment el trencament del Govern tripartit no va permetre la institucionalització d'aquesta iniciativa tan necessària per a combatre els vicis ancestrals heretats del franquisme, però també mantinguts en anteriors Governos de la Generalitat.

Sigui des del Parlament, o com desitgem, des del Govern de la Generalitat, "Esquerra" mantindrà aquesta mateixa actitud, però a més a més, pel que fa a la dinàmica dels projectes de les grans infraestructures promourà reglaments que evitin les situacions anteriorment exposades. Situacions que d'altra banda ja contravenen directives de la mateixa Unió Europea que deixen clarament establerta en el disseny de les grans infraestructures, la transparència, la necessitat d'escollir la millor d'entre diferents alternatives possibles i, sobre tot, la participació de la població.

Així es promourà la legislació que impedeixi els vicis de l'Administració pública en la adjudicació i realització de projectes, però sobre tot, en el seu previ disseny o "projecte" (en la interpretació restrictiva que li dona la nostra Administració pública, tal com ja s'ha dit més amunt).

PROPOSTA D'ACTUACIÓ EN EL DISSENY D'INFRAESTRUCTURES

Cal evitar dissenys imposats arbitràriament i sense estudis d'alternatives, cal evitar el secretisme i l'amiguisme dels projectes, cal la intervenció de tècnics i científics competents, cal total transparència des de l'inici del planteig de la infraestructura, amb una fase d'avant-projecte en la que:

- se seleccionin les dos o tres millors propostes de solució que hagin presentat els diferents equips **interdisciplinaris** d'experts;
- es facin els corresponents **avantprojectes de les millors solucions presentades**, que hauran d'incloure l'estudi de les relacions i efectes amb l'entorn;
- els responsables polítics o millor, les poblacions i/o sectors afectats, **votin la solució que més convingui** (o s'estableixi una de combinada);
- l'equip interdisciplinari d'experts finalment guanyador (o equips en el cas d'una decisió combinada), redacti el projecte definitiu incorporant, d'entrada, totes les **esmenes i millores aportades per la població**.

Com a mostra de les absurditats que resulten de no plantejar des de l'inici l'estudi d'alternatives per a poder escollir la infraestructura més favorable (com qualsevol faria, abans de comprar, de buscar l'electrodomèstic més bo i més barat), ens remetem a "La Y basca o la O catalana".

EL GOVERN DE L'ESTAT

Finalment cal recordar els criteris que ja ha expressat el "Gobierno" de l'Estat central, tot i que, malauradament, tampoc els compleix, restringint el compliment de les normatives europees només al que li interessa. Veure "Medio Ambiente extiende la evaluación ambiental a los grandes planes de obras" ("El País" 2005-04-18):

"El Consejo de Ministros ha enviado al Consejo de Estado el anteproyecto de ley de evaluación de planes y programas. La norma, que traspone con más de nueve meses de retraso una directiva europea, obliga a evaluar el impacto de los grandes planes de infraestructuras. Ahora la evaluación ambiental se hace obra por obra: Medio Ambiente evalúa si el trazado de una carretera es aceptable, pero no mira si ya existe un tren que cubre el trayecto y si la carretera es innecesaria."

El director general de Calidad y Evaluación Ambiental, Jaime ALEJANDRE, explica que la ley "permitirá evaluar los impactos que tiene cada plan en su conjunto, no (solamente) obra por obra. Por ejemplo, no nos limitaremos a ver cuál es el mejor trazado para una autovía entre Madrid y Badajoz, sino que veremos si es mejor un tren, una autovía o un aeropuerto, según el impacto en el entorno, las emisiones de CO2, etcétera".

Fins avui, això no s'ha arribat ni a plantejar pel Govern de la Generalitat, ni menys encara pel seu Departament més afectat, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTiOP). Cal plantejar-lo en el proper Govern i, sobre tot, complir-lo.

Veure també:

La "Y" basca versus la "O" catalana

L'Eix transversal de carretera. L'Eix Vic – Olot per Barcons

El disseny de l'Eix ferroviari transversal

La línia d'alta tensió de "Bescanó"

**"ESQUERRA" SEMPRE HA ESTAT A FAVOR DE L'OBRA PÚBLICA,
PERÒ SEMPRE EN CONTRA DE L'OBRA PÚBLICA MAL FETA**

