

la tribuna

# Invertir en carreteres o invertir en futur

Quan la improvisació i la inactivitat estan a l'ordre del dia s'inverteix en el més evident i fàcil: asfalt i rotondes

DAVID RIOS RIUS

Conseller general socialdemòcrata



Aquest 2013 el Govern destinarà 14,5 milions d'euros a fer rotondes i adequacions a les carreteres d'Andorra. 8,1 milions per construir carreteres, 4,5 per fer pavimentacions i altres conceptes menors fins a completar la suma. És a dir, aquest any l'executiu gastarà prop de 20 milions d'euros en asfalt. ¿Aquestes són les inversions amb les quals es pretén aixecar el país? Aquest és el nou model econòmic?

En èpoques de crisi, quan els governs tendeixen a reduir la inversió d'obra pública, cal reflexionar, i molt, sobre quin tipus d'inversions s'han de portar a terme. En el moment de la decisió, entre altres coses, hem de tenir molt present la quantitat de la inversió, el cost del manteniment futur i, sobretot, el retorn de la inversió.

Sobre les quantitats econòmiques de les inversions, és evident que dins un pressupost màxim disponible, com més obres públiques es puguin dur a terme i com més distribuïdes estiguin entre diferents empreses, millor. Això pot ajudar un sector de la construcció molt tocat per la crisi, ja que la inversió pública ajuda a mantenir empresaris (sobretot petits i mit-



proposàvem en el programa del 2009 una infraestructura orientada a aquesta idea. Es parlava d'un parc tecnològic. Potser avui es podria desenvolupar la idea i començar per un edifici o edificis on es pogués compaginar l'activitat de les *start-ups* nacionals i estrangeres amb un viver d'empreses, una escola d'emprenedors, un centre de recursos per a autònoms, despatxos de *co-working*, aules de formació en noves tecnologies obertes a la ciutadania, un centre de dades on allotjar clús-

L'ESTACIÓ D'AUTOBUSOS  
ÉS UN ALTRE EXEMPLE  
D'INFRAESTRUCTURA  
AMB RETORN

ters d'ordinadors... Tot plegat cercant el suport del sector privat (aportació de terrenys o patrocinis), de les parapúbliques (Andorra Telecom i FEDA) i del sector públic (Govern i comuns). Evidentment el retorn d'aquesta infraestructura és més que evident. I repeteixo, no només és econòmic.

Existeixen altres exemples clars de com invertir diners públics en infraestructures, com ara en l'arxiu nacional (tenim la nostra història en estat precari), el museu nacional (allunyant-se de grans edificis ostentosos)... Ara tampoc no és el moment de fer-ne un recull exhaustiu. Cal recordar que el Govern d'Andorra disposa actualment d'espais suficients per començar alguns d'aquests projectes: l'Hotel Rosaleda i l'edifici de Ràdio Andorra, entre altres.

Amb els 14,5 milions d'euros en rotondes i asfalt pràcticament es podrien desenvolupar en aquest 2013 els tres exemples exposats. El que és clar és que quan no existeix un model de país, quan no hi ha un projecte, quan la improvisació i la inactivitat estan a l'ordre del dia, s'inverteix en el més evident i fàcil: asfalt i rotondes. Cal canviar aquesta tendència. En lloc de fer servir el gris de l'asfalt s'ha de fer servir la matèria gris.

HEM DE TENIR PRESENT  
LA INVERSIÓ, EL COST  
DEL MANTENIMENT I,  
SOBRETOT, EL RETORN

jans) i treballadors del sector. És el concepte de la distribució de la riquesa aplicat al món empresarial.

D'altra banda, cal considerar especialment el cost del manteniment futur de les inversions realitzades. És el cas de moltes de les inversions realitzades pels comuns en èpoques de bonança que ara generen un problema seriós a les finances comunals pel seu alt cost de manteniment. Les obres futures han de disposar d'un estudi que permeti assegurar que el manteniment de les infraestructures sigui sostenible econòmicament.

El tercer aspecte és potser el més important, el del retorn de la

inversió o el del valor afegit que aporta la inversió. És obvi que asfaltar una carretera, a banda de millorar la seguretat, no aporta valor afegit. Tampoc no aporta valor afegit multiplicar les rotondes a la nostra xarxa viària. De fet, el problema és que basar la inversió d'obra pública en carreteres i rotondes és necessari però no en aquest volum i concentració en un any, ja que es pot planificar al llarg de diferents exercicis. ¿Per què gastar 14,5 milions d'euros en carreteres en un any (2.412.597.000 de pessetes, l'antiga moneda)?

Quin tipus d'inversions poden puntuar positivament en els tres aspectes i sobretot en el darrer? Quin tipus d'inversions d'obra pública calen en un entorn de crisi on finançar-se és pràcticament missió impossible? La resposta és ben simple, inversions amb manteniments sostenibles, evitant concentració d'adjudicacions a

poques empreses i sobretot que aportin un retorn al país.

Posaré tres exemples d'inversions amb un retorn clar de la inversió.

Un primer exemple és l'heliport. Una vegada que el Govern de DA ens ha convençut de la necessitat que el país disposi d'heliport, esperem que l'arribin a

EL RETORN QUE  
PROPORCIONA AL PAÍS  
L'HELIPORT NO NOMÉS  
ÉS ECONÒMIC

construir abans que s'acabi la legislatura. De moment el 2013 el Govern de DA no l'ha inclòs al pressupost. En aquest cas, el retorn que proporciona al país aquesta infraestructura no només és econòmic.

Un segon exemple és la famosa estació d'autobusos. Ja fa anys que se'n parla. No és possible que els usuaris internacionals que utilitzen les diferents companyies que operen entre Andorra i França baixin de l'autobús en un entorn tan degradat i poc atractiu. És la primera imatge des de terra que tenen molts dels turistes que ens visiten utilitzant aquest mitjà de transport. Aquest és un altre dels exemples d'infraestructura amb retorn, i no només econòmic.

El tercer dels exemples està relacionat amb la inversió estrangera i l'emprenedoria del país. Andorra necessita un espai on anar concentrant empreses d'alt valor afegit que apostin per invertir al país. Un lloc que afavoreixi la concentració de talent, d'experimentació i de compartir la informació. Un espai no només per a empreses foranes, sinó per a empreses nacionals. Els socialdemòcrates ja