

PROGRAMA EMPRESSES I PARLAMENTARIS

Abertis

juny de 2008



PARLAMENT DE CATALUNYA



PROGRAMA EMPRESSES I PARLAMENTARIS

Abertis

Primera edició, desembre de 2008

© Parlament de Catalunya
Parc de la Ciutadella, s/n · 08003 Barcelona
www.parlament.cat · A/e: edicions@parlament.cat
Tel. 933 046 635 · Fax 933 046 636

Consell de redacció
Parlament de Catalunya
Lluís Reales

Assessorament lingüístic
Serveis d'Assessorament Lingüístic

Disseny i maquetació
Departament d'Edicions

Fotografies

© Parlament de Catalunya (Carles Fargas) p. 3
© Coberta i pp. 5, 6, 8, 10, 12, 14, 15, 16, 17,
22, 24, 36-37, 38, 40, 42 i 44, Josep Loaso
© Fotolia.com: Elena Elisseeva, p. 18; Thibaut Loubère, pp. 20-21;
Barbara Noskowski, pp. 23 i 25; Paco Ayala, p. 26; Igmarx, p. 28;
Marta Ruiz, pp. 30-31 i 43; Christian42, p. 32, Rasbcn, p. 34

Impressió: Service Point
Tiratge: 200 exemplars

DL: B.55412-2008



PRESENTACIÓ



*Ernest Benach i Pascual,
president del Parlament
de Catalunya*

Com a president del Parlament, és una satisfacció presentar-los el relat del programa «Empreses i parlamentaris», en el seu segon número. Aquesta iniciativa ha estat possible, una vegada més, gràcies a la col·laboració estreta entre la fundació privada d'empresaris FemCAT i el Parlament de Catalunya.

La publicació que tenen entre mans és el resultat de la voluntat de compartir informació i experiència entre parlamentaris i empreses. En aquesta ocasió, s'ha volgut aprofundir en el coneixement de la corporació d'infraestructures i comunicacions Abertis.

Així doncs, la revista *Programa Empreses i Parlamentaris: Abertis* és la recopilació del coneixement i el valor afegit de l'experiència, on es pot seguir temàticament el debat que es va generar, i el detall de l'activitat. És una eina molt interessant sobre un dels temes de més actualitat a Catalunya: el debat de les infraestructures.

Catalunya no compta amb les infraestructures necessàries que li correspondrien com a regió europea de primer ordre per una manca històrica d'inversions, que dificulta la circulació de persones i mercaderies i que condiciona el creixement econòmic del país. En aquest debat, per tal de planificar i definir el model d'infraestructures per a Catalunya, caldrà que el país, i també el seu teixit empresarial, reclami un finançament just.

SUMARI

- 7 Introducció
- 9 Crònica de la inauguració
- 11 Estructura del relat
- 13 Estratègia i model de negoci
- 19 Autopistes
- 27 Aparcaments
- 29 Aeroports
- 33 Logística
- 35 Telecomunicacions
- 39 La reputació i el compromís social
- 41 Debat final
- 47 Annex 1 Discurs del president del Parlament de Catalunya
- 49 Annex 2 Relació de participants
- 49 Annex 3 Relació d'activitats



INTRODUCCIÓ

Catalunya ha estat –i encara és– un territori amb grans dèficits però també amb superàvits. Per exemple, malgrat no disposar de recursos naturals¹ va tenir la capacitat de pujar al tren dels capdavaners d'Europa i liderar la Revolució Industrial a l'Estat espanyol, esdevenir la fàbrica d'Espanya. Encara que ha plogut molt des d'aleshores i segurament aquesta metàfora s'hauria de posar al dia, allò indiscutible és que a Catalunya ha existit i encara hi existeix una classe empresarial autòctona, cohesionada, raonablement organitzada i amb esperit innovador i capacitat emprenedora².

¹ Economistes com Xavier Sala Martín argumenten que disposar de recursos naturals pot ser, fins i tot, una maledicció per a un país atès que sovint provoquen corrupció i polítiques populistes que van en contra del desenvolupament del conjunt de la població.

² Aquesta capacitat emprenedora resulta molt ben exemplificada a l'obra *Cien empresarios catalanes* (Editorial Lid, Madrid, 2006). El treball, que pre-

I potser avui, en una etapa de profunda crisi financera i econòmica global, aquest tarannà té el seu pes en or. Catalunya, per la seva base industrial –que ha patit molt però que també s'ha renovat profundament en les darreres dècades– possiblement està més preparada per encarar una crisi econòmica d'arrel financera que altres regions que en els darrers anys han crescut a partir de sectors molt sensibles a les turbulències i els excessos del mercat, com per l'exemple l'immobiliari. En qualsevol cas, perplexes, emprenyats o una mica endormiscats, la capacitat emprenedora és encara un tret característic dels catalans. Ahir i avui. Les xifres objectives ho ratifiquen: Catalunya és encara la zona de l'Estat que més empreses crea, que més in-

senta les biografies de cent empresaris catalans que han tingut pes a Catalunya, des de la Revolució Industrial fins avui, ha estat coordinat per Francesc Cabana, un dels millors coneixedors de la història i la realitat empresarial catalana.

vents patenta, tant a Espanya com arreu del món. També és l'autonomia que més exporta cap al mercat global. Ser emprenedor forma part del codi genètic de les persones que viuen i treballen al nostre país, atès que hi ha una tradició i un entorn –encara que cada cop més precari– que afavoreix l'eclosió d'aquest temperament. Potser una diferència respecte a temps passats és que abans l'emprenedor individual, fet a sí mateix, era més visible, tenia nom i cognoms; avui el protagonisme recau en les marques, en les empreses, siguin grans o petites. Així coneixem i sabem de Google, Visa, Timberland, Nokia, FaceBook, Gas Natural, Telstar,

Ecotècnia, Zara, Corporació Roca, Advanced Cell o moltes altres nascudes en qualsevol lloc del món però, qui les va crear i qui les lidera en l'actualitat? En el passat, els emprenedors tenien noms i cognoms; avui són grans empreses i organitzacions. La marca és la tarja de presentació, sigui quin sigui l'abast de mercat on s'actua.

Una de les corporacions catalanes més conegudes, malgrat només tenir poc més de cinc anys de vida com a marca és Abertis, un grup empresarial català que centra la seva activitat en el sector de les infraestructures i les comunicacions.



El grup Abertis³ va ser el protagonista de la segona trobada d'empresaris i parlamentaris⁴ que va tenir lloc el 25, 26 i 27 de juny de 2008.

CRÒNICA DE LA INAUGURACIÓ

L'acte inaugural de la segona trobada del programa «Empreses i parlamentaris» va tenir lloc el 25 de juny de 2008 a la seu institucional d'Abertis a la Zona Franca de Barcelona. Salvador Alemany, conseller delegat d'Abertis, va afirmar que «des de les empreses estem convençuts de la presumpció de bondat en la tasca legislativa i executiva» i va demanar la mateixa actitud cap al sector empresarial: «fem les coses ben fetes si no es demostra el con-

3 El grup Abertis controla directament o indirectament unes 60 empreses i té uns 11.200 treballadors.

4 El 14 de juny de l'any 2007 el president del Parlament de Catalunya, Ernest Benach, i el president de la Fundació privada d'empresaris «FemCAT», Joaquim Boixareu van signar un conveni de col·laboració. L'objectiu el programa «Empreses i parlamentaris» és un intercanvi mutu d'experiències entre diputats i empresaris. D'aquesta manera, els diputats tenen la possibilitat de conèixer millor la realitat sobre la que legislen i també les inquietuds del teixit empresarial del país. Per la seva banda, les empreses tenen l'oportunitat de conèixer els factors, siguin gruixuts o primers, implícits o explícits, que condicionen l'activitat legislativa. La primera trobada, que va tenir lloc els mesos d'octubre i novembre del 2007, es va centrar en el sector energètic i ambiental.

trari». Salvador Alemany va recordar els antecedents d'Abertis, el seu naixement i com la bonança econòmica dels darrers anys, escapçada per la crisi actual, li ha permès un notable creixement. «L'any 1967 es va crear Acesa, que el 1998 gestionava 600 kilòmetres d'autopistes ubicats en territori català. A finals dels noranta la situació pel que fa als peatges era socialment molt tensa. L'empresa canvia la cúpula directiva i pren la decisió estratègica d'ampliar tant el sector d'activitat com el territori on fins aleshores operava. Entre els anys 1999-2000 es dissenya la nova estratègia i l'any 2003 es crea Abertis com a marca», va subratllar el conseller delegat. En una dècada Abertis ha fet un camí llarg i intens: té cinc branques d'activitat –autopistes, aeroports, telecomunicacions, aparcaments i parcs logístics– i és present a una vintena de països. La diversificació i la internacionalització del grup s'ha pilotat des de Barcelona, la capital de Catalunya. «No tenim cap complex pel fet d'actuar des de Barcelona. Mai hem plantejat portar la seu a Londres, París o Madrid. Ben al contrari: com a grup estem convençuts que la nostra fortalesa és captar el millor talent i des de Catalunya obrir-nos al món. A més a més, el recorregut que hem fet en pocs anys confirma que aquesta filosofia funciona atès que ens hem convertit



en el primer operador europeu. I malgrat les inversions en infraestructures són una aposta empresarial a llarg termini, hem cregut i creiem en el projecte», va explicar Salvador Alemany.

A continuació Joaquim Boixareu, president de FemCAT, va argumentar sobre la importància d'aquest tipus d'iniciatives atès que «hi ha una manca de coneixement mutu entre les empreses i els parlamentaris. El país necessita que el sector públic i el sector privat es comuniquin

més i col·laborin. Els nostres camins no són divergents». El president de FemCAT va citar Finlàndia com a exemple de col·laboració entre els sectors públic i privat. També va subratllar que els aeroports són una infraestructura clau per al desenvolupament d'un país i que la indústria és fonamental pel futur de Catalunya. «No podem viure en una societat només basada en els serveis», va concloure Joaquim Boixareu. Tot seguit, Joan Gummà, membre del patronat de FemCAT va presentar el programa d'activitats i va avaluar positi-

vament l'anterior i primera experiència del programa «Empreses i parlamentaris», centrat en els sectors de l'energia i el medi ambient. «Una iniciativa com aquesta és un intangible, no té un retorn immediat però estem convençuts que és fonamental per encarar el futur del país», va subratllar Joan Gummà.

El president del Parlament de Catalunya, Ernest Benach, va tancar l'acte inaugural de la trobada amb un agraïment a Fem-CAT per l'energia que posa en aquesta iniciativa comuna i va ratificar la voluntat del Parlament d'establir ponts, unes relacions més properes amb la societat civil i les empreses, amb la realitat quotidiana i les preocupacions del país. També va destacar la xarxa de complicitats que intenta construir el Parlament arreu del món. Benach va posar com a exemple l'economia de Califòrnia, que és la setena del món. El president del Parlament va assegurar que «el futur està en les regions-Estat, territoris amb una població de 7-12 milions d'habitants, que disposen d'un aeroport global, una bona xarxa d'infraestructures, que aposten per l'excel·lència en l'educació i que compten amb un teixit empresarial emprenedor i convençut de la importància d'invertir en recerca i innovació per sobreviure i ser competitiu». Va reconèixer que ara

per ara, Catalunya no forma part d'aquest club, però «tenim possibilitats de tenir un paper rellevant en el món global», va assegurar Benach. Millorar la gestió de les infraestructures és un dels factors claus per ser rellevants; com també ho són una major eficiència de l'Administració pública, l'impuls innovador o la generació de nous productes i serveis. En aquest sentit, el president del Parlament va afirmar que el nou Estatut d'Autonomia aprovat pels parlaments català i espanyol dóna les eines de finançament per encarar aquests reptes. El president Benach va finalitzar la seva intervenció destacant la importància de «fer front de manera col·lectiva als reptes comuns del país. I tanmateix des de la presumpció de bondat de tothom». Recollia d'aquesta manera la demanda inicial de Salvador Alemany.

ESTRUCTURA DEL RELAT

El relat s'estructura a partir dels diferents sectors d'activitat empresarial d'Abertis, on s'inclouran les aportacions més destacades dels seus representants i les intervencions de les parlamentàries i parlamentaris que van assistir a les diverses trobades. Així mateix, el relat presenta el model de negoci del grup Abertis i una crònica del debat final que va tenir lloc a la seu de la seva Fundació.



ESTRATÈGIA I MODEL DE NEGOCI

Després dels parlaments inaugurals, quan passaven uns minuts de les onze del matí, Josep Martínez Vila, director general de Gestió Corporativa d'Abertis, va presentar una fotografia molt clara de l'estratègia empresarial d'Abertis i dels seu codi genètic. «Som gestors d'infraestructures al servei de la mobilitat i les telecomunicacions. Reivindiquem l'empresa industrial i tenim la vocació de ser un agent neutre, que no estigui sota el control de ningú», va afirmar Martínez Vila. Abertis és, per tant, una empresa centrada en l'àmbit de les infraestructures que no té cap interès en fer, per exemple, d'operador de telefonia o gestionar companyies de *handling*.

Pel que fa a les característiques de l'activitat, Martínez Vila va destacar que Abertis gestiona serveis públics i estableix contractes de concessió. En aquest sentit,

la interacció fluida i de confiança mútua amb l'Administració és fonamental així com una voluntat de col·laboració amb els socis locals i/o regionals. «Volem ser identificats com un gestor de qualitat», va subratllar el director general de Gestió Corporativa.

Pel que fa a la naturalesa del negoci, demana grans inversions que maduren a molt llarg termini. Aquesta característica obliga a treballar en entorns segurs, que garanteixin el drets jurídics i siguin socialment estables. «Tenim una clara vocació de permanència en els projectes que participem. En cap cas, ens dediquem a fer inversions financeres», va assegurar Martínez Vila. El *core business* d'Abertis són les autopistes i la major part del negoci es concentra a Europa. El 53% dels seus ingressos totals es generen en el territori espanyol.

Pel que fa al model organitzatiu, l'empresa està estructurada en unitats de negoci que comparteixen un seguit de serveis. L'any 1999, Acesa tenia 1.970 treballadors; avui el grup Abertis té 11.200 treballadors.

Pel que fa a l'estructura accionarial, Criteria CaixaCorp (28,9%), el grup inversor de La Caixa, i ACS (25,8%), l'empresa constructora líder a Espanya, són els dos principals accionistes del grup. A més a més, hi ha 100.000 accionistes minoritaris i grups inversors a mig i llarg termini. Precisament, poques setmanes abans de la trobada, Caixa Catalunya havia sortit de l'accionariat del grup Abertis.

L'APOSTA PER LES INFRAESTRUCTURES

Diversos diputats i diputades es van interessar per les raons de l'opció estratègica d'Abertis, clarament centrada en les infraestructures i no en els serveis, i també en els efectes de la crisi financera en el sector. El diputat Antoni Fernández Teixidó, de Convergència i Unió, va argumentar que l'existència d'operadors neutres és una assignatura pendent de Catalunya i que en molts casos això implica també oferir serveis. En la mateixa línia, la diputada Pia Bosch, del Socialistes-Ciutadans pel Canvi, va preguntar, per què una negativa tan explícita als serveis?



Josep Martínez Vila va explicar que l'origen de les empreses és determinant i, des d'aquesta perspectiva, el grup Abertis va començar gestionant autopistes. «Nosaltres creiem i practiquem la dita popular zapatero a tus zapatos. Gestionar serveis demana molta mà d'obra i un coneixement específic que no tenim i que, en canvi, sí tenen alguns dels nostres competidors. Les empreses de serveis es caracteritzen per una inversió mínima, molta mà d'obra i poc valor afegit. No és el model de negoci que volem. Haurien de canviar molts les coses a Abertis per decidir-nos a gestionar empreses de handling als aeroports», va subratllar Martínez Vila. Tanmateix, va confirmar la voluntat de ser operadors neutres però orientats a la gestió d'infraestructures: «certament hi ha sectors com les telecomunicacions on hi ha més proximitat al servei però insisteixo en què el nostre coneixement no està en gestionar serveis sinó infraestructures relacionades amb la mobilitat i les telecomunicacions».

El parlamentari Fernández Teixidó, de Convergència i Unió, va plantejar si des de l'àmbit públic cal posar límits a les privatitzacions. El director general de Gestió Corporativa va respondre que «la gestió privada no és *per se* millor que la pública.





El fet rellevant és que, en el cas de les concessions, l'Administració pública es cregui realment que és la propietària, assumeixi plenament la responsabilitat i dissenyi un projecte sòlid i viable. Fet això es tracta de triar l'empresa que ho pot fer millor i que li pot pagar més diners».

Pel que fa als efectes de la crisi econòmica i financera, les parlamentàries Pia Bosch i Teresa Estruch, ambdues del grup Socialistes-Ciutadans pel Canvi, van plantejar com afectaria a Abertis la

situació mundial. En aquest sentit, Martínez Vila va afirmar que «el sector de les infraestructures és menys sensible que altres a les crisis econòmiques. Certament ens afecta, però intentem fer exercicis de realisme abans de caure en el pessimisme. Per altra banda, em preocupa l'actitud de la Banca. S'ha actuat amb certa irresponsabilitat: anaves a demanar 10 i te n'oferien 15. Ara no donen crèdits. Les empreses necessiten un sistema financer coherent i sòlid per funcionar i aprofitar les oportunitats».

UN GRUP CATALÀ AMB VOLUNTAT D'INTEGRACIÓ

Per la seva banda, el parlamentari Miquel Carrillo, del grup d'Esquerra Republicana de Catalunya, es va interessar per si el fet de ser una multinacional d'origen català ha suposat alguna dificultat. El directiu d'Abertis li va respondre que l'empresa té una voluntat integradora allà on va. «Si anem a França, parlem francès; a Portugal, portuguès. La nostra màxima és integrar les sensibilitats locals de tal manera que el fet de ser catalans ha resultat ser un actiu, una ajuda per anar pel món», va assegurar Martínez Vila.

La parlamentària Pia Bosch, de Socialistes-Ciutadans pel Canvi, va posar sobre la taula les qüestions de gènere i la igualtat d'oportunitats. «En la cúpula directiva d'aquesta empresa només hi ha homes?», va preguntar. Martínez Vila va reconèixer uns certs prejudicis en el món dels negocis i va argumentar que en els sectors intermedis i baixos de l'estructura hi ha més equilibri entre els gèneres i que cal fer un esforç per tenir més dones entre els càrrecs directius.





AUTOPISTES

En l'actualitat, la gestió d'autopistes és l'activitat empresarial més important d'Abertis.

Les concessionàries del grup (Acesa, Aucat, Aumar, Iberpistas, Castellana, Aulesa i Avasa) gestionen directament 1.524 quilòmetres i participen en la gestió de 230 quilòmetres més en el conjunt del territori espanyol. Així mateix, el grup Abertis és un dels principals operadors d'autopistes a França, on gestiona els 1.743 quilòmetres de la concessionària Sanef, i també controla diverses societats concessionàries a Xile, Colòmbia o Argentina. La companyia participa també en operadors internacionals tan rellevants com el portuguès Brisa o l'italià Atlantia.

La trobada dels parlamentaris i parlamentàries amb els directius responsables de l'àrea de negoci de les autopistes en el

territori espanyol va tenir lloc al Centre d'Operacions de Granollers. José Maria Morera, director general d'Autopistas España, i Josep Lluís Giménez, director general d'Acesa, van centrar les seves intervencions en tres aspectes: la seguretat, les innovacions tecnològiques i els aspectes ambientals.

En primer lloc, pel que fa a la seguretat, Morera va destacar que «tenim en marxa un procés d'adaptació de les nostres infraestructures per donar les màximes garanties de seguretat als usuaris». En aquest sentit, va destacar la directiva europea que obliga a millorar la seguretat del túnels.

El parlamentari Roberto Edgardo Labandera, del Grup Socialistes-Ciudadans pel Canvi, va preguntar si la sinistralitat a les autopistes catalanes està per sota o per so-



bre de les xifres generals a Europa. Josep Lluís Giménez va respondre que «la seguretat mai és suficient, doncs ens preocupa cada víctima. La realitat aquí és homologable a la d'altres zones d'Europa. En qualsevol cas, els indicadors d'accidents i víctimes mortals tenen una tendència a la baixa des de l'any 2004, encara que hi ha situacions difícils d'abordar. Per exemple, hem detectat que a l'autopista que va cap a Saragossa, durant la nit i de tant en tant, hi ha conductors que s'adormen al volant».

TECNOLOGIA I MEDI AMBIENT

Pel que fa a les innovacions tecnològiques, Abertis disposa de sistemes de control dels túnels, per a la gestió de trànsit i participa en projectes europeus relacionats amb el telepeatge, la seguretat vial i la gestió del trànsit. «Un eix d'innovació és millorar els sistemes de cobrament del peatge de manera remota, especialment a través del satèl·lit», va explicar José María Morera. Per la seva banda, Josep Lluís Giménez va assenyalar



que «la nostra filosofia és implantar un sistema que tingui els mínims punts de peatge i que sigui tancat, en el sentit que es paga en funció del recorregut estricte». Pel que fa a la política ambiental del grup, Morera va explicar que «el 10% de la despesa d'exploració en les autopistes es dedica a aspectes relacionats amb la conservació del medi ambient. Així mateix, el 3% de la inversió en qualsevol projecte es dedica a la preservació de l'entorn». També es va referir al compromís d'Abertis amb els seus empleats, de tal manera que es fomenta la formació

dels treballadors i la seva promoció professional, i a la voluntat de diàleg amb tots els agents socials implicats durant la planificació, construcció i gestió diària de les infraestructures viàries.

Dos aspectes més van centrar el diàleg durant la trobada al Centre d'Operacions de Granollers: l'ampliació de l'AP-7 i la problemàtica dels camions a les autopistes. Concretament s'hi van referir el parlamentari Eudald Casadesús, de Convergència

i Unió, i la parlamentària Pia Bosch, del grup Socialistes-Ciutadans pel Canvi. Josep Lluís Giménez va donar una dada molt significativa: «per l'AP-7 hi circula el 20% del PIB català. I Catalunya té un paper clau pel que fa al pas de camions pel transport de mercaderies. Un tercer carril a l'autopista allibera molt el trànsit, com farem el proper juliol a Tarragona».

A continuació, la responsable va explicar el procés que es segueix quan es detecta una incidència. «La mitjana d'incidències a la xarxa són 9 per hora. L'any 2007, el total d'incidències van ser 82.877 i vam rebre 8.700 trucades a través dels punts de SOS. En cada cas, segons la gravetat,

activem el protocol específic o el pla d'emergència que és el llibre de ruta per a la presa de decisions». Les incidències abasten accidents, avaries, retirada d'animals o recollida d'objectes que han caigut d'algun vehicle, entre d'altres.

PRESÈNCIA ALS ESTATS UNITS

Pel que fa a l'expansió internacional d'Abertis en el sector de les autopistes, el dia de la inauguració, a la seu institucional, Martínez Vila va repassar les experiències del grup en diferents països. Precisament el mes de maig s'havia fet públic que l'estat de Pensilvània havia escollit el





consorci format per Abertis, Citigroup i Criteria per gestionar durant 75 anys l'autopista americana que uneix les ciutats de Filadelfia i Pittsburgh, per la qual hi circulen 35.000 vehicles diaris. Però després de l'estiu el projecte es va aturar i ara està en procés de revisió. Durant la trobada, atesa l'actualitat i la magnitud de l'operació va donar lloc a preguntes de Maria Rosa Fortuny i Antoni Fernández Teixidó, membres de Convergència i Unió. Martínez Vila va expressar alguns dubtes sobre la naturalesa de l'operació que l'evolució dels esdeveniments han confirmat. «A diferència d'altres països on el procés és molt dur i exigent, l'estat de Pensilvània només ens va demanar un full per presentar l'oferta.

Va ser una iniciativa del Governador però subjecte a l'aprovació de les cambres de representants –Congrés i Senat– de l'Estat de Pensilvània. És una operació a 75 anys per un import de 12.800 milions de dòlars, que aportava una millora important pel que fa a la vida mitja de les nostres concessions. És una operació de molt volum que ha coincidit amb una etapa difícil i complexa als mercats financers. Nosaltres mantenim el compromís de l'oferta fins a finals de setembre, després revisarem la situació» va explicar el director general de Gestió Corporativa. Després de l'estiu, el procés va quedar aturat i es pot tornar a obrir a principis del 2009.



Abertis s'adapta millor al context europeu, especialment a països com França. «Fa tres anys vam partir de zero, internacionalment no érem coneguts. Vam ser molt ben acollits a França i avui gestionem el 20% de les autopistes d'aquest país. La nostra imatge a França és molt bona», va assenyalar Martínez Vila. «A diferència de l'experiència viscuda a l'estat de Pensilvània, el govern francès demana tot tipus de detalls: els llocs de treball que es crearan, les inversions, l'evolució de l'estructura financera...»

«Els francesos valoren l'oferta però també el coneixement que tenen les empreses que opten a gestionar les infraestructures», va assegurar Martínez Vila. Tanmateix, Abertis va tenir una mala experiència a Itàlia, on el govern italià, en un moment de crisi política, va vetar un acord aprovat per Brussel·les. Les operacions realitzades a l'Argentina tampoc han presentat fins ara resultats satisfactoris, a diferència de l'experiència positiva amb Brisa a Portugal, on Abertis participa amb un 15% de la societat.

EL CONCEPTE DE MOBILITAT

La parlamentària Dolors Clavell, del grup Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Alternativa, va plantejar què s'ha d'entendre per mobilitat avui. Va afirmar que és un concepte en evolució i que cal anar revisant. «L'estructura viària té uns límits –el preu del carburant, l'impacte territorial de les infraestructures, els gasos contaminants...– i crec que la modernització de Catalunya passa per fer les coses de manera diferent. ¿Consideren vostès que els límits del model de mobilitat actual els pot afectar?», va preguntar Dolors Clavell. Martínez Vila li va donar

resposta: «nosaltres som el pianista. La partitura la proporcionen els poders públics i nosaltres la interpretem el millor que sabem. Estem d'acord que la societat s'ha d'anticipar i planificar les necessitats futures però nosaltres som simplement un grup empresarial que gestiona infraestructures. Per exemple, creiem que és necessari un model harmònic europeu d'autopistes de peatge però la realitat històrica de cada zona fa difícil acordar un model global. La realitat és complexa».





APARCAMENTS

Saba és l'empresa del grup Abertis que gestiona aparcaments a 6 països (Espanya, Portugal, Marroc, Itàlia, Andorra i Xile) i 69 ciutats. En l'actualitat té 174 aparcaments operatius, que suposen 105.246 places, i 15 aparcaments en curs. L'aparcament tipus està situat al centre de les ciutats, en un entorn d'oci i serveis. «La majoria de places són concessions administratives atès que allò habitual és construir aparcaments en sòl públic. En qualsevol cas, no renunciem a tenir instal·lacions en propietat», va explicar Jordi Díez, sots-director general de Saba Aparcaments. El grup té una societat a cada país on actua i són habituals les aliances amb els agents locals. «L'expansió internacional s'ha fet incorporant equips directius locals, atès que és un negoci que té una dimensió territorial molt important», va assenyalar Jordi Díez en aquest sentit.

Pel que fa a la realitat del sector, es caracteritza per l'existència de moltes explotacions petites, de caràcter familiar, molt reticents a vendre. En aparcaments nous, les empreses constructores són un competidor habitual d'Abertis: «per a nosaltres, la construcció és neutre. Ens sentim més còmodes en aquelles operacions que no són de promoció, atès que la nostra voluntat és de permanència a llarg termini», va explicar Jordi Díez.

El directiu de Saba va afirmar que els aparcaments són un element fonamental en les polítiques de mobilitat i que la voluntat d'Abertis és col·laborar amb l'Administració per trobar solucions a la problemàtica de la mobilitat urbana. Des d'aquest punt de vista, Jordi Díez va presentar un ideari de cinc punts que sintetitza el posicionament de l'empresa pel que fa a la gestió de la mobilitat:

- L'existència d'un sistema de transport públic ampli i eficient facilita als ciutadans la llibertat d'escollir i fer un ús responsable del vehicle privat.
- Per tal de desplaçar-se amb eficiència i amb llibertat d'escollir, el ciutadà requereix informació detallada i actualitzada.
- La via pública és un bé escàs que cal reservar, entre d'altres, als vehicles en circulació i als vianants. Per això, la millor opció són els aparcaments subterranis.
- Els aparcaments faciliten la mobilitat i contribueixen a pacificar el trànsit a les ciutats. L'aparcament a la via pública hauria de ser un fet residual.
- Cal penalitzar la indisciplina i la conducció temerària. El codi viari s'ha de complir rigorosament.



AEROPORTS

Abertis Aeroports és l'empresa més jove del grup. «Fa sis anys vam començar a estudiar el sector aeroportuari. Vam decidir treballar per ser un referent del sector», va explicar Martínez Vila. El grup volia introduir-se primer a nivell local-espanyol però no va ser possible. Es va rastrejar el mercat internacional i va sorgir l'oportunitat de fer una OPA a un operador anglès de *low-cost*, concretament TBI. «Atès que no teníem experiència vam proposar a AENA incorporar-se al consorci que va llançar l'OPA. Van aportar la seva experiència com operadors i continuen a TBI, a través d'AENA Internacional, com a socis minoritaris», va explicar Martínez Vila. El director general va assenyalar «avui ja ens sentim forts i tenim l'objectiu de créixer en aquest sector. Certament és un sector de risc però té un potencial de creixement més alt que les autopistes».

La presentació d'Abertis Aeroports, que va tenir lloc a la seu de la fundació Abertis al Castell de Castellet, va continuar amb Carlos del Rio, director general. «En aquest sector som el nou entre els nous però desitgem esdevenir una empresa de referència. Tenim activitat a 10 països, 31 aeroports –la majoria nord i sudamericans– i en l'actualitat suposem el 8% de la facturació del conjunt del grup», va explicar Carlos del Rio. El directiu va detallar l'activitat de les diferents empreses on participa Abertis Aeroports i va explicar el model mexicà. Així mateix va confirmar la voluntat del grup de participar en el procés que ha de conduir a la construcció i gestió d'un nou aeroport a Lisboa i a la privatització de l'actual operador públic portuguès ANA.

El model de gestió a Espanya va centrar el diàleg posterior a les presentacions.



El parlamentari Roberto Edgardo Labandera, del grup Socialistes-Ciutadans pel Canvi, va plantejar si a Espanya hi ha les condicions per un canvi en el model de gestió del aeroports. Per la seva banda, Salvador Milà, del grup Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Alternativa, va posar sobre la taula el paper del sector públic i privat en un procés d'internacionalització de l'aeroport d'El Prat.

«No està definit el model aeroportuari que es vol per Espanya. AENA té una lògica definida i clara: pren les decisions en funció d'una xarxa, maximitza l'interès del conjunt de la xarxa. Aquesta estratègia no agrada a tothom en un context on hi ha major consciència de la importància de les infraestructures aeroportuàries pel que fa al futur d'una regió o una ciutat», va comentar Martínez Vila. En aquest

sentit, França està preparant el terreny per fer possible la privatització dels aeroports regionals, que afectaria a ciutats com Tolosa de Llenguadoc, Marsella i altres. «En aquest negoci resulta absolutament necessària la complicitat dels agents locals atès que la realitat és que els diferents aeroports competeixen entre ells. El grup Abertis posa tota l'atenció al procés espanyol i mantindrà els seu compromís amb el país», va assenyalar Martínez Vila.

ELS MODELS PÚBLIC I PRIVAT

Pel que fa a la dinàmica públic-privat, Carlos del Rio va expressar que «ningú té l'exclusivitat a l'hora de fer bé les coses. Una gestió privada pot ser molt bona o molt dolenta, de la mateixa manera que



ho pot ser una gestió pública. L'aspecte clau és la qualitat i experiència de l'equip de gestió». Per la seva banda el director general de Gestió Corporativa, en la mateixa línia, va afirmar que «és clar que la gestió pública pot ser tan bona com la privada. L'aspecte fonamental i previ és establir el model de gestió que volem per a un aeroport. Si ens fixem en el cas de Barcelona, l'òptica global, de gestió en xarxa d'AENA perjudica a Barcelona. Per tant, el punt clau és decidir si optem per un model de xarxa o per un model de gestió individualitzada». Martínez Vila també es va mostrar favorable a la connivència amb l'Administració, a compartir accionariat i estudis territorials però «en qualsevol projecte empresarial cal un responsable. Quan la responsabilitat és compartida, les coses no funcionen», va subratllar.

Per la seva banda, la parlamentària Pia Bosch, del grup Socialistes-Ciutadans pel Canvi, va fixar-se en el cas de l'aeroport de Girona i va plantejar si era un risc refiar-se d'un únic operador de *low-cost*, concretament Ryanair. Carlos del Rio va anticipar que «properament veurem canvis en el sector *low-cost*. Crec que aquestes companyies té sentit que ofereixin vols europeus, però els vols transoceànics són cosa de les línies de bandera. Pel que fa al cas de Girona, l'experiència ha funcionat bé perquè Ryanair és una de les millors companyies del sector. Però dependre d'un sol operador sempre és un risc».



LOGÍSTICA

Abertis Logística és una empresa concessionària que desenvolupa parcs logístics en sòl públic o privat. «Ens dediquem a construir naus i serveis per a l'activitat logística. No promovem naus per vendre sinó que les lloguem als operadors logístics, que són els nostres clients», va explicar Josep Canós, director general d'Abertis Logística, que en l'actualitat és el primer gestor en infraestructures logístiques d'Espanya.

La decisió de l'emplaçament on situar el parc logístic és fonamental per a l'èxit del negoci. «Aquest és un sector en creixement molt afavorit pel procés de la globalització. La crisi l'afecta menys que a altres sectors i no té el perill de veure's afectada per la deslocalització. Sovint s'afirma que generen poca ocupació però les xifres són indiscutibles: per cada 100 metres quadrats de parc logístic es crea

1 lloc de treball directe i 2 llocs indirectes», va detallar Josep Canós.

El desenvolupament d'aquest sector passa per una col·laboració estreta amb l'Administració, que amb les seves inversions i polítiques pot afavorir o no els projectes de parcs logístics. «Es parla de la Catalunya logística i certament som comparables amb Flandes o Holanda. Estaríem en una situació mitjana a nivell global atès que el volum és important en aquest sector. La nostra estratègia és un model en xarxa, com hem desenvolupat al territori espanyol, que sigui atractiu pels grans operadors internacionals», assegura Canós.

Pel que fa al Parc Logístic de Barcelona, projecte compartit amb el Consorci de la Zona Franca, el director general d'Abertis Logística va assegurar que «la ZAL de Barcelona és un referent a tota Espanya.



En un període aproximat de dos anys, es comercialitzarà la ZAL 2. El gran repte són els accessos per carretera a la zona portuària, que es troba en situació de saturació». L'alternativa del transport ferroviari no és sòlida. «És necessari un canvi del model ferroviari cap a la liberalització i grans inversions públiques perquè el transport ferroviari sigui una alternativa viable. Ho desitgem atès que la gran assignatura pendent dels parcs logístics és la intermodalitat», va assegurar Canós.

Pel que fa a l'expansió internacional, créixer a Xile és l'objectiu actual. «És un país petit però molt emprenedor. Que funciona bé i ofereix seguretat jurídica», va explicar el director general.

Per acabar, Josep Canós va subratllar que el termini per desenvolupar un parc logístic és de 6-8 anys i va deixar clar «que són inversions a llarg termini, no especulatives i on Abertis Logística fa de soci industrial».

Al finalitzar la intervenció de Josep Canós estava prevista una visita guiada pel Parc Logístic de la Zona Franca a càrrec d'Antoni Gràcia, director general del Parc, Amadeu Martí, director tècnic, i Sylvia Rausch, directora de negoci i operacions, però degut a les limitacions de temps, i amb l'objectiu de poder realitzar una visita en profunditat, es va decidir reprogramar-la per més endavant. La trobada va concloure amb un dinar a la seu d'Abertis que va permetre el diàleg en petits grups.

TELECOMUNICACIONS

Abertis Telecom va començar el seu camí amb l'adquisició l'any 2000 de Tradia. En l'actualitat, té també el 100% de Retevisión i participacions destacades a Overon, Eutelsat, Hispasat i Axion. Per tant, lidera a Espanya el mercat de difusió de la televisió i la implantació i gestió de les xarxes de comunicacions mòbils d'emergències. Per a Tobías Martínez, director general de l'empresa, «tot va començar l'any 2000 arran de la privatització de les xarxes de difusió. Avui som un grup industrial amb una xifra de negoci de 700 milions d'euros i 2.000 empleats, 1.300 a Espanya».

Tobías Martínez va explicar que Abertis Telecom actua en tres mercats:

- l'audiovisual, on donen serveis als diferents actors facilitant la producció, el transport i la difusió del contingut au-

diovisual. Entre els seus clients figuren totes les grans cadenes de televisió i ràdio, tant públiques com privades.

- les administracions públiques, a qui ofereixen serveis de radiocomunicacions als cossos de seguretat i emergències així com transport via satèl·lit de dades.
- els operadors, a qui ofereixen la seva extensa xarxa d'emplaçaments multi-servei. Entre els seus clients figuren les grans operadores de telecomunicacions.

El director general d'Abertis Telecom va presentar els diferents serveis que oferta l'empresa i va repassar les infraestructures –tant xarxes com satèl·lits– de què disposen. Va destacar Torrespaña, a Madrid, que dona servei a més de 4,5 milions d'habitants i la torre de Collserola, a Barcelona, que abasta gairebé 4 milions

de persones. Pel que fa l'evolució tecnològica, Tobías Martínez va anticipar alguns dels serveis associats a la Televisió Digital Terrestre que arribaran en un futur (tdt.2.o; tdt.3.o; tdt.com; tdt.mòbil).

COLLSEROLA, EL SÍMBOL

A continuació, Jordi Arandes, sotsdirector d'Explotació, va descriure les característiques tècniques i els serveis que ofereix la torre de Collserola, inaugurada l'any 1992

i que ha esdevingut un símbol de Barcelona. «Des d'aquest Centre de Control Est, governem mitja Espanya i, si falla Madrid, tenim capacitat per agafar el control de tot el territori espanyol», va assenyalar Arandes. Tot seguit es va fer una visita a la Torre i al Centre de Control. El tècnic d'Abertis Diego García va explicar que el principal repte que tenen és garantir el subministrament energètic. «Els serveis que oferim exigeixen estabilitat i una gran qualitat del servei elèctric. Ens hem vist obligats a construir un generador d'alt cost per cobrir



les nostres necessitats. De fet, el 80% de les incidències a la Torre tenen relació amb el funcionament del sistema elèctric», va explicar Diego García.

Tobías Martínez va aprofitar per fer una dura crítica a les companyies elèctriques: «Som un client importantíssim i ens sentim maltractats. No tenim un model energètic definit i això perjudica a moltes empreses. A més a més, per a nosaltres el problema és doble: els ciutadans no

accepten cinc minuts sense televisió però tenen molta més paciència si es talla el subministrament elèctric durant un parell d'hores».

La part final de la visita es va fer a la planta 10. Un dia emboirat no facilitava les vistes. Tot seguit, el grup va anar cap al Centre d'Operacions de Granollers.





LA REPUTACIÓ I EL COMPROMÍS SOCIAL

La Fundació Abertis, que presideix Miquel Roca i Junyent, centra la seva activitat en la recerca –per mitjà de convenis amb universitats i altres institucions–, l’organització de jornades científiques, les publicacions i el patrocini de projectes científics i socioculturals.

Després d’una reflexió al voltant de la importància de la responsabilitat corporativa per part de Joan Artur Margenat, secretari general de la Fundació; Sergi Loughney, director corporatiu de Relacions Institucionals, va explicar que «des de la seva constitució l’any 1999, la Fundació Abertis vol arribar al teixit social del país sense fer massa soroll. Volem transmetre que les infraestructures formen part de la cultura del país».

L’acció més destacada de la Fundació Abertis és un programa de seguretat

viària, que pretén sensibilitzar a la població sobre la importància d’una actitud cívica i responsable quan es condueix qualsevol vehicle. «Atès que el nostre *core business* és la gestió de les autopistes, estem abocats a fomentar la seguretat viària. Hem fet programes específics per les escoles, campanyes dirigides a joves (15-25 anys) i col·laborem amb el RACC, l’Institut Guttman, el Servei Català del Trànsit i el Departament d’Educació de la Generalitat de Catalunya», va detallar Loughney.



DEBAT FINAL

El punt final de la trobada va ser un dinar al Castell de Castellet (Alt Penedès), seu de la fundació Abertis. Les taules tenien noms de vies romanes (Via Hercúlia, Via Augusta, Strata Merca), excepte la taula presidencial que era l'AP-7. D'aquesta, hi formaven part, Ernest Benach, president del Parlament de Catalunya, Salvador Alemany, conseller-delegat d'Abertis, Joaquim Boixareu, president de FemCAT, Miquel Roca i Junyent, president de la fundació Abertis, Josep Martínez Vila, director general de Gestió Corporativa d'Abertis, Ramon Camp, vicepresident segon del Parlament de Catalunya, i els parlamentaris i parlamentàries Pia Bosch, del grup Socialistes-Ciutadans pel Canvi, Miquel Carrillo, d'Esquerra Republicana de Catalunya, Ramon Espadaler, de Convergència i Unió i Salvador Milà, del grup Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Alternativa.

Salvador Alemany va recordar que antigament aquell era un castell de guaita de la Via Augusta romana i que és una zona on s'han trobat restes ibèriques, romanes i medievals. La restauració del castell va ser obra de l'arquitecte Jordi Adell. El conseller-delegat va celebrar la iniciativa de la trobada i l'enriquiment mutu que suposen experiències d'aquesta naturalesa.

El president del Parlament de Catalunya, Ernest Benach, va destacar la importància de debatre sobre les infraestructures. «És un debat que hem de fer amb la societat perquè té moltes cares i opinions contrastades», va remarcar Benach. Així mateix, va tornar a valorar experiències com aquestes, creadores d'espais d'interacció entre diversos agents socials. «Els temps demanen fer canvis en les estructures organitzatives, començant pels grups parlamentaris», va concloure.

La parlamentària Pia Bosch, de Socialistes-Ciutadans pel Canvi, va destacar com l'experiència li havia servit per comprendre millor la cultura de l'empresa i els seus valors i forma de treballar. «Està clar que no és possible la cohesió social sense dinamisme social. M'ha agradat observar que volen ser una companyia industrial que fuig de les activitats especulatives. I aprofito per preguntar com veuen el paper de l'economia catalana en el món global. Com els afecta la crisi a vostès?»

Salvador Alemany va recordar que el grup té activitats en diversos territoris i sectors. «Està clar que si disminueix el consum,

es venen menys vehicles, es consumeix menys benzina, disminueix la circulació, circulen menys mercaderies per les autopistes. Està clar que el 2008 no assolirem els volums de trànsit de l'any passat. Des d'aquesta perspectiva és una situació similar a la de principis dels 90», va afirmar Alemany. «La crisi ens afecta però la bonança dels anys anteriors ens ha de permetre passar el desert. Sembla que hem oblidat el principi del cicle econòmic: després d'un fort creixement ve una inflació. Les empreses de base industrial, amb talent i capacitat de fer, ho tenim millor, atès que els projectes industrials, si tenen finançament, s'adapten millor a les situa-





cions de crisi que els projectes financers. Nosaltres estem preparats per tirar endavant i mantenir-nos», va assegurar el conseller delegat d'Abertis. Pel que fa a Catalunya, Alemany va defensar que «tenim una base industrial que ens permet tenir confiança per encarar la crisi encara que hauríem d'esforçar-nos en augmentar la productivitat».

El parlamentari Ramon Espadaler, de Convergència i Unió, va celebrar que una empresa catalana compti amb una divisió aeroportuària i va preguntar si Abertis estava disposada a gestionar aeroports a casa nostra, com El Prat.

Salvador Alemany va respondre que «la pregunta de l'aeroport ens incomoda. Diguem el que diguem és perdre. Crec que el debat encara es troba en una dimensió política i encara no s'ha situat en l'àmbit de la gestió. Quan es resolgui la qüestió política serà el moment d'aportar les nostres idees i criteris». El conseller delegat d'Abertis va assenyalar que AENA té els recursos per fer bé les coses: «en el cas d'El Prat no es tracta de debatre si es fa una bona o mala gestió. La qüestió és definir la missió de l'aeroport que en el cas de l'aeroport de Barcelona hauria de garantir millor els interessos del territori», va afirmar Alemany.

El parlamentari Salvador Milà, del grup Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Alternativa, va centrar la seva intervenció en la situació de crisi. «És una crisi diferent a les altres. Abertis està en sectors estratègics com la mobilitat o la logística. I tenim clar que les fonts d'energia, les matèries primeres no són il·limitades. Em sembla que les empreses han d'arriscar-se més que els polítics i intentar sortir de la crisi de manera diferent, des d'una nova perspectiva pel que fa al desenvolupament», va afirmar l'exconseller Milà.

Salvador Alemany va respondre que el debat de l'energia afecta a una empresa com Abertis, «però nosaltres no som fabricants de cotxes, ni distribuïdors d'energia. Som l'element més passiu de la cadena». El conseller delegat d'Abertis va subratllar la necessitat de racionalitzar les infraestructures i d'acordar un model harmònic per construir-ne de noves. «Com s'ha de fer el debat de les infraestructures? Què explica el bloqueig d'algunes infraestructures?», es va preguntar. I va concloure demanant a l'Administra-



ció una metodologia clara que estableixi com es fan les infraestructures.

El parlamentari Miquel Carrillo, del grup Esquerra Republicana de Catalunya, va plantejar les xifres del percentatge de quilòmetres de peatge a Catalunya i va recordar les reivindicacions de zones del territori que demanen xarxes públiques a escala territorial i local.

El conseller delegat d'Abertis va recordar que «Catalunya és un llibre obert pel que fa a les infraestructures viàries. Els plans no són una sorpresa, atès que s'havien acordat. El problema és dissenyar un model harmònic i coherent. Per exemple, en els propers anys Europa tindrà un sistema harmònic amb peatge, en una primera fase per a vehicles pesats i després per a lleugers. Hauríem de saber aprofitar aquesta oportunitat per sumar-nos a aquest esforç conjunt europeu a fi d'avançar en un model que sigui coherent, harmònic i sostenible. Si nosaltres no definim un model harmònic, prendrem mal».

Després de les intervencions dels representants dels grups parlamentaris i del conseller delegat d'Abertis; Joaquim Boixareu, president de FemCAT, i Miquel Roca i Junyent, president de la fundació

Abertis van tancar l'acte. Boixareu va subratllar el pes industrial de Catalunya i la importància que l'aeroport de Barcelona tingui un pla director a llarg termini. Va posar l'exemple de Hong-Kong, el primer aeroport de càrrega del món i 50 milions de passatgers anuals. «Nosaltres ens volem implicar totalment en l'aeroport d'El Prat», va afirmar el president de FemCAT.

Per acabar, Miquel Roca i Junyent va subratllar la importància que el món polític no perjudiqui el món econòmic i empresarial. «Cosa diferent és si conscientment es vol fer», va assenyalar Roca. «Abertis és un exemple de superació de la internacionalització econòmica amb accent català», va concloure el president de la Fundació Abertis.

Lluís Reales
Novembre de 2008



Discurs del president del Parlament de Catalunya

Molt bon dia. Siguin benvinguts a la inauguració del segon programa «Empreses i parlamentaris», una edició en què reprenem la proposta francament interessant d'establir un intercanvi de coneixement i un acostament entre les empreses i el Parlament, els empresaris i els parlamentaris.

Vull començar aquestes paraules d'inauguració agraint a l'empresa Abertis la seva participació i la disponibilitat per a l'organització d'aquests tres dies de trobada, i també, per descomptat, a la Fundació FemCat, l'enèrgica impulsora d'aquesta iniciativa que es va endegar en la setena legislatura.

Durant la legislatura passada vam parlar molt del Parlament obert, per tant de la necessitat que el Parlament tingués, d'alguna manera, aquesta voluntat de donar-se a conèixer, perquè la ciutadania pogués saber què es fa aquí i com es fa, amb la màxima transparència.

En aquesta legislatura penso que fem una passa endavant, perquè volem connectar el Parlament amb la realitat. Volem saber què passa a la societat, quins reptes tenen les empreses, quines demandes tenen els ciutadans, quines dificultats tenen les organitzacions de la societat civil; volem conèixer tota aquesta realitat per poder fer propostes idònies i tan acurades com sigui possible perquè les coses funcionin més i millor.

És justament aquest esperit de començar a treballar plegats, els empresaris i els legisladors, el que emmarca aquest programa de relació i de coneixement i el que n'assegura la continuïtat. El nostre compromís és fer que aquesta iniciativa creixi amb vista al futur. Després de la primera experiència del mes d'octubre d'enguany sobre medi ambient —gestió de residus, aigua i energia—, avui comencem la segona amb l'interès que genera copsar i aprendre el funcionament

de la corporació privada líder de l'Estat en la gestió d'infraestructures de transport i comunicacions.

El debat de les infraestructures a Catalunya té més actualitat que mai. Cal prendre decisions que no poden esperar gaire temps més, perquè no prendre-les significaria endarrerir encara més les respostes a les mancances d'infraestructures que perjudiquen el benestar de les persones i els rendiments productius i econòmics de les empreses a Catalunya.

Catalunya aspira a liderar econòmicament el sud d'Europa, especialment del que es coneix com a Arc Mediterrani. Ara ja és líder en sectors com el turisme o la logística, però el repte és ser-ne també en els sectors productius de valor afegit fruit de la recerca, la investigació i la innovació. Del que es tracta, al cap i a la fi, és de fer atractiu el potencial productiu i exportador de l'economia catalana i, alhora, d'augmentar la nostra competitivitat.

Permetin-me que remarqui aquesta idea que em sembla que és cabdal. Per a incrementar la nostra competitivitat hem de créixer en innovació, hem de generar productes nous i atractius, hem de crear riquesa i hem d'incidir en diversos factors: una gestió millor de les nostres grans infraestructures i un increment

de l'eficiència de l'Administració pública en el tracte amb les empreses i els ciutadans, per esmentar-ne només dos. Fer tot això, és clar, requereix de manera urgent un nou model de finançament per al país.

El Govern, l'oposició, els sindicats, les patronals, tothom a Catalunya entén que la qüestió del finançament, acordada en l'Estatut, és de compliment obligatori i que no hi ha causes que justifiquin no complir el que es va pactar, que van aprovar les Corts de l'Estat i que va referendar el poble de Catalunya.

Tothom a Catalunya entén que cal establir un nou model de finançament, perquè així ho diu la llei, i perquè, de fet, Catalunya ho necessita.

Per acabar, només voldria remarcar un dels aspectes que penso que defineix més bé aquest programa de l'empresa o del Parlament: el de la implicació comuna. Es tracta de sumar, col·laborar, afrontar de manera col·lectiva els reptes comuns. Agraïxo als representants empresarials i als diputats de tots els grups parlamentaris aquesta voluntat compartida de ser útils a la societat.

Res més, i moltes gràcies. Els desitjo que la trobada sigui plena d'interès i de nous coneixements.

Relació de participants

PARLAMENTARIS

Excm. Sr. Ramon Camp,
G.P. Convergència i Unió

I. Sr. Eudald Casadesús,
G.P. Convergència i Unió

H. Sr. Ramon Espadaler,
G.P. Convergència i Unió

H. Sr. Antoni Fernández Teixidó,
G.P. Convergència i Unió

I. Sra. Maria Rosa Fortuny,
G.P. Convergència i Unió

I. Sr. Benet Maimí,
G.P. Convergència i Unió

I. Sr. Joan Morell,
G.P. Convergència i Unió

I. Sra. Meritxell Ruiz,
G.P. Convergència i Unió

I. Sr. Josep Rull,
G.P. Convergència i Unió

I. Sra. Pia Bosch,
G.P. Socialistes-Ciutadans pel Canvi

I. Sra. Montserrat Capdevila,
G.P. Socialistes-Ciutadans pel Canvi

I. Sra. Teresa Estruch,
G.P. Socialistes-Ciutadans pel Canvi

I. Sr. Roberto Edgardo Labandera,
G.P. Socialistes-Ciutadans pel Canvi

I. Sr. Miquel Carrillo,
G.P. Esquerra Republicana de Catalunya

I. Sra. Patrícia Gomà,
G.P. Esquerra Republicana de Catalunya

I. Sr. Pere Vigo,
G.P. Esquerra Republicana de Catalunya

I. Sr. Santiago Rodríguez,
G.P. Partit Popular

I. Sra. Dolors Clavell,
G.P. Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Alternativa

H. Sr. Salvador Milà,
G.P. Iniciativa per Catalunya Verds -
Esquerra Alternativa

I. Sr. José Domingo,
Grup Mixt

Sra. Imma Folchi,
secretària general del Parlament
de Catalunya

EMPRESARIS FEMCAT

Sr. Joaquim Boixareu,
conseller delegat d'Irestal Group
i president de FemCAT

Sr. Joan Gummà,
vicepresident d'Abantia i membre
del patronat de FemCAT

Sr. Xavier Cambra,
president de Dèria Editors i secretari
general de FemCAT

Sr. Xavier Brossa,
soci-director de PricewaterhouseCoopers
i patró de FemCAT

EQUIP DE SUPORT

Sra. Francesca Guardiola,
Parlament de Catalunya

Sr. Josep Maria Mirmí,
Abertis

Sra. Sònia Gili,
Abertis

Sra. Eva Serrano,
Abertis

Sra. Teresa Monserrat,
FemCAT

Sr. Lluís Reales,
periodista, professor de la Universitat
Autònoma de Barcelona i col·laborador
de FemCAT

Relació d'activitats

25 de juny
de 2008

INAUGURACIÓ
del Programa a la seu
institucional d'Abertis.

M. H. Sr. Ernest Benach,
president del Parlament de
Catalunya.

Sr. Salvador Alemany,
conseller delegat d'Abertis.

Sr. Joaquim Boixareu,
conseller delegat d'Irestal
Group i president de
FemCAT.

Sr. Joan Gummà,
vicepresident d'Abantia
i membre del patronat de
FemCAT.

EXPOSICIONS

Abertis, a càrrec del
Sr. Josep Martínez Vila,
director general de Gestió
Corporativa.

Saba, a càrrec del Sr. Jordi
Díez, sots-director general.

Abertis Logística, a càrrec
del Sr. Josep Canós, director
general.

26 de juny
de 2008

VISITA
a la Torre de Collserola.

EXPOSICIONS

Abertis Telecom, a càrrec
del Sr. Tobías Martínez,
director general.

VISITA

al Centre d'operacions
de l'autopista.

(AP-7, sortida 13, Àrea
de Manteniment, Edifici
Central. Granollers).

EXPOSICIONS

Acesa, a càrrec dels
Sr. Josep Lluís Giménez,
director general i Sr. José
M. Morera, director general
d'Autopistas España.

Dinar al restaurant
Mont-bell de Vallromanes.

27 de juny
de 2008

VISITA
al Castell de Castellet,
seu de la Fundació Abertis.

EXPOSICIONS

Fundació Abertis, a càrrec
dels Sr. Sergi Loughney,
director corporatiu de
Relacions Institucionals
i director de la Fundació
Abertis, i Sra. Sagrario
Huelin, gerent de la Fundació
Abertis.

http://www.fundacionabertis.org/cat/fundabertis/fa_bienvenida.php

Abertis Airports, a càrrec del
Sr. Carlos del Río, director
general.

VISITA GUIADA
al Castell de Castellet.

http://www.fundacionabertis.org/cat/fundabertis/fa_sede.php

Dinar oficial de cloenda.

M. H. Sr. Ernest Benach, president
del Parlament de Catalunya.

Sr. Miquel Roca, president de la Fundació
Abertis.

Sr. Salvador Alemany, conseller-delegat
d'Abertis.

Sr. Joaquim Boixareu, conseller delegat
d'Irestal Group i president de FemCAT.

Sr. Joan Gummà, vicepresident d'Abantia
i membre del patronat de FemCAT

Diputats i diputades del Parlament
de Catalunya

