



Santiago Montero i Homs

Enginyer industrial

CINTO ROS HOMBRAVELLA, UN TUTOR PERMANENT

És un honor i em fa molta il·lusió que els amics de la Societat Catalana d'Economia (SCE) m'hagin suggerit que escrigui unes ratlles per participar en aquest homenatge.

Malgrat la meva vocació per l'estudi de l'economia no vaig ser capaç, com jo volia, de compaginar aquests estudis amb els d'enginyer industrial. Aquesta frustració l'he compensada amb lectures no reglades i l'assistència a conferències. Per a mi, la SCE ha estat una mena de facultat d'econòmiques on he tingut molts mestres entre els quals ha destacat Cinto Ros.

La generositat de Cinto cap a mi es va estendre a convidar-me a uns sopars que amb una colla d'amics seus, la majoria economistes, organitzava al Restaurant 7 Portes. Durant molts anys vaig compatibilitzar les meves activitats com a directiu empresarial amb l'assistència a les trobades que Cinto va facilitar-me.

Aquesta relació es va enfortir el 2008, quan em va demanar que jo continués la seva tasca organitzativa a les tertúlies del 7 Portes. Des del 2008 fins a final del 2017 he estat el seu continuador. Però sempre comptant amb la seva

ajuda i assistència. Ell m'ha cercat conferencians i orientat durant aquesta etapa, cosa que m'ha permès apreciar encara més la seva generositat.

En aquest sentit, també ha ajudat que Cinto acostuma a passar part de l'any al Masnou, lloc proper a on resideixo. Ell és un masnoví d'arrel que vol seguir lligat al seu poble. Allí ha estès el seu mestratge i ha participat amb altres intel·lectuals i artistes en l'activitat cultural de la vila. Però sempre sense aclaparar i cercant, com a bon pedagog, que els altres donin el millor de si.

No descobriré res de nou si dic que ell ha volgut, i ho ha aconseguit, ser un economista complet. Sempre ha tingut vocació per tocar totes les matèries de la ciència econòmica. I en aquest sentit, he pogut aprendre d'ell molts aspectes de la microeconomia aplicada. Això m'ha anat bé per a la meua activitat empresarial. També m'ha guiat per valorar les externalitats de les infraestructures.

En aquest darrer sentit, m'ha ajudat a orientar el treball que junt amb altres col·legues meus estic fent sobre la transició ferroviària que és necessària per a la península Ibèrica. Com sigui que els membres de la Comissió de l'Homenatge m'han suggerit que parli d'això, intentaré fer veure l'aportació de Cinto en aquest treball.

El nostre grup de treball està compost per enginyers. Per tant, havíem fet un diagnòstic i plantejat uns objectius a llarg termini. El principal era definir el model ferroviari que volíem per al futur i llavors preveure el procés de transició per arribar-hi. D'aquí el títol «Transició ferroviària de la península Ibèrica», que en la primera part comencem per Catalunya.

Naturalment el tema és molt ampli. Però el ferrocarril és un instrument de la mobilitat. La mobilitat ha deixat de ser de «punt a punt» per transformar-se en multimodal. Per això, el nostre diagnòstic s'ha transformat en el diagnòstic de la mobilitat. I en Cinto em va fer veure que la «mobilitat» no estava definida i molt menys modelitzada.

Efectivament, la mobilitat és un fenomen nou que ha nascut de l'allargament dels transports de persones/béns acompanyat del gran creixement de les àrees urbanes. Per això afecta trasllats curts, mitjans i llargs en què es combinen tots els mitjans de transport. Ell em va esperar que primer que tot «modelitzés la mobilitat».

Aquesta idea, que vaig acceptar de primer cop, ens va fer recomençar la feina. Era possible modelitzar la mobilitat? Amb quins paràmetres es mesura? Com s'homogeneïtzen els paràmetres dels diferents mitjans: moto, cotxe, bus o tren? Quines lleis regeixen la mobilitat? De quins axiomes partim?

Aquestes i altres preguntes van obligar a reformular el nostre treball. Per sort el nostre grup és heterogeni amb especialistes que treballen en equip. La barreja de coneixement facilita la creativitat. Tot això, que jo tenia incorporat de la meua experiència professional, ho hem aplicat al nou empeny.

L'experiència ha estat molt gratificant. Crec que hem encertat en la modelització, que ja tenim acabada. Ens ha permès fer un diagnòstic de la situació a Catalunya, malgrat que té un territori molt variable, de primera qualitat. El model ha aguantat molt bé i ens ha permès escollir un objectiu de futur correctament quantificat.

Tot l'anterior ja està fet. Amb l'ajuda del corpus teòric ens ha sigut molt fàcil definir una cosa tan difícil com el territori de l'àrea metropolitana de Barcelona. I també ens ha permès de manera fàcil escollir els objectius a llarg termini que considerem adients. Tot això ja està fet, tot i que els objectius es podran redefinir en el futur si la societat ho demana.

A partir d'aquest punt de sortida ha començat la feina tècnica, més enginyera, en la qual estem ara. I és ara quan apreciem que les solucions que ens surten del mallat de comunicacions és més robusta. Confiem que, quan a primers del 2019 puguem publicar el nostre treball, sigui reconegut per la ciència econòmica.

El sorprenent és que la nostra tasca inicial pretenia arranjar la xarxa ferroviària. D'aquí vàrem passar a estudiar la mobilitat. Però finalment hem retornat en gran manera al ferrocarril, ja que les característiques de l'àrea metropolitana de Barcelona reclamen paràmetres de mobilitat que coincideixen, en molt bona part, amb la combinació de diferents tipus de ferrocarril.

Em plau molt que la Societat Catalana d'Economia em permeti rendir aquest petit reconeixement a Cinto Ros Hombravella, que ens ha esperonat a trobar solucions a un tema que pocs sospitàvem que la visió d'un mestre de l'economia podia patrocinar.