

PERSPECTIVES DE LES XARXES DE TRANSPORT TRANSEUROPEES. INCIDÈNCIA PER A L'EUROREGIÓ DE L'ARC MEDITERRANI (EURAM)

**Per Mateu Turró, Director Associat del Banc Europeu d'Inversions (1),
i Andreu Ulied, Director de MCRIT S.L.**

La política de transports sempre ha estat un component essencial del projecte polític de la Unió Europea. No obstant això, la Política Comuna de Transport (PCT) com a tal, únicament ha experimentat un progrés real al llarg dels últims 15 anys. Les infraestructures de transports han estat considerades com una àrea política comuna tan sols des del Tractat de Maastricht de 1992, que va introduir el concepte de xarxes transeuropees, emfatitzant que la interconnexió i la interoperabilitat són essencials per a la integració de les diverses xarxes nacionals. Ara bé, malgrat que la definició de les xarxes transeuropees ha suposat un avanç cap a un sistema de transport més eficient i més sostenible a Europa, les prioritats nacionals, no sempre compatibles entre sí, i les inèrcies tan pesants del propi sector, dificulten que la política europea d'infraestructures del transport es desenvolupi com seria necessari.

Aquests mateixos aspectes, la interconnexió i la interoperabilitat de les xarxes, l'eficiència i la sostenibilitat del transport, són claus pel desenvolupament de l'EURAM, l'Euroregió de la Mediterrània, una *petita Europa* composta per regions d'economies obertes, turístiques i exportadores, molt dependents per tant del sector transports, i localitzades en un corredor de trànsit transeuropeu, a cavall de dos Estats on han predominat històricament criteris territorials més aviat centralistes, i no tant l'eficiència econòmica o la sostenibilitat. En el procés cap a la redacció d'un Llibre Blanc del transport de l'EURAM, l'anàlisi del Llibre Blanc de Transports de la Unió Europea resulta doncs fonamental.

Quins canvis s'estan produint avui en la política de transports europea? La revisió del Llibre Blanc del Transport del Juny 2006.

El Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea és el document de reflexió estratègica que enmarca el conjunt de les polítiques europees de transports. Així, les successives versions del mateix tingut una considerable influència, tant a nivell comunitari com nacional i regional. Mentre el primer **Llibre Blanc del 1992** es plantejà liberalitzar els mercats dels serveis de transports,

objectiu en bona part assolit excepte en el cas del ferrocarril, el **Llibre Blanc del 2001** plantejà la revitalització dels ferrocarrils i la impulsó del canvi modal de la carretera envers d'altres modes de menor impacte ambiental. Finalment, la recent **revisió del Llibre Blanc del 2001**, efectuada el juny del 2006, ha suposat un canvi en el que ha estat la filosofia que ha impregnat la política de transport a Europa.

D'una banda, avui es reconeix la complexitat del fenomen de la mobilitat, sovint contraintuitiu i paradoxal: polítiques ben intencionades a favor d'un determinant objectiu, induir desenvolupament econòmic a regions endarrerides o reduir els impactes ambientals negatius, poden perfectament resultar irrellevants, o manifestament contradictòries. Així, l'objectiu de desacoblar el creixement econòmic del creixement de la mobilitat plantejat per Llibre Blanc del 2001, s'ha demostrat irrealitzable, al menys en el marc del procés d'integració i ampliació del mercat únic europeu. El transport per carretera de passatgers i mercaderies, el tràfic aeri en relació sobretot a passatgers i el marítim sobretot per a mercaderies, continuaran creixent a ritmes elevats i el ferrocarril, independentment del desig que a títol personal cadascú pugui tenir, només podrà ser competitiu en corredors i mercats concrets; per exemple, en els serveis metropolitans o entre grans ciutats pel que fa a viatgers i, per a les mercaderies, en corredors de llarg recorregut connectats a ports internacionals o a grans nuclis de concentració d'activitat econòmica, com podria ser de l'EURAM, situada en un corredor mediterrani que hauria de tenir continuïtat fins els ports del nord d'Europa.

D'altra banda, la revisió del Llibre Blanc reconeix explícitament que l'eficiència del transport és essencial per a la competitivitat de l'economia europea, que té un creixement econòmic feble en relació als països asiàtics i americans. Un bon sistema de transport és fonamental per obtenir els objectius de l'Agenda de Lisboa, i per això la revisió del Llibre Blanc del passat mes de juny insisteix en liberalitzar ràpidament el mercat ferroviari, i en adaptar una política d'aviació conjunta, en particular per a les relacions bilaterals amb els Estats Units. La intermodalitat es defineix avui més en termes de *co-modalitat*, i es tendeix, més que a propiciar la transferència modal on resulta econòmicament inviable, a l'optimització del sistema en el seu conjunt aprofitant els avantatges de cada mode de transport per a cada corredor i cada segment de mercat, i a la tarificació més eficient de les infraestructures i els serveis. El Llibre Blanc també defineix com prioritari el propiciar més innovació tecnològica, tant en vehicles com en la gestió intel·ligent dels serveis.

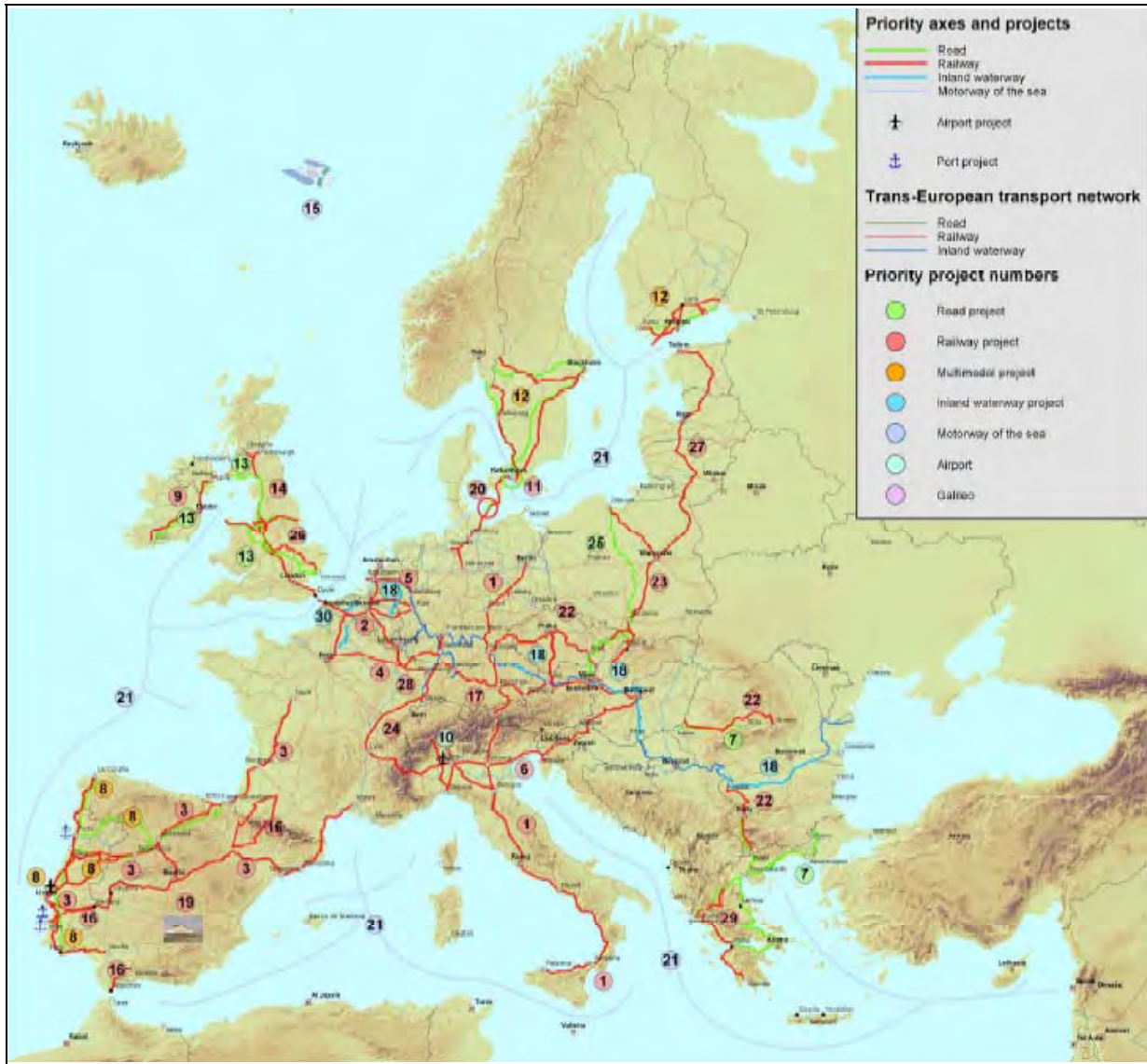
Finalment, el Llibre Blanc manifesta que cal reduir els efectes negatius del transport, bàsicament l'accidentalitat i les emissions nocives i de CO₂, i protegir adequadament les persones i els bens en trànsit en el nou context de conflictivitat. Si bé reconeix que les externalitats negatives del transport són degudes, en gran part, al transport per carretera, també considera que les millores

tecnològiques en els vehicles i en la gestió del trànsit poden ser molt més efectives, en aquest sentit, que no pas la transferència a d'altres modes de transport. El que es tracta no és de desacoblar el creixement de la mobilitat del creixement econòmic, sinó d'augmentar els impactes ambientals negatius derivats del transports.

Quina política en infraestructures es deriva de la revisió del Llibre Blanc de Transports?

El problema de la manca d'inversió en infraestructures i el compromís insuficient del Estats Membres en la recerca de solucions innovadores per al funcionament del sistema de transport (en logística, aplicacions informàtiques, vehicles menys contaminants, etc.) són aspectes destacats dins la darrera versió del Llibre Blanc del Transport, que continua proposant la realització dels 30 projectes prioritaris, proposats a partir del treball d'un grup d'alt nivell presidit per Karel Van Miert i que recullen els 14 projectes inicialment sorgits de l'acord d'Essen. Ara bé, una bona part dels projectes prioritaris inicials han sofert grans retards i alguns d'ells i una part dels que s'han afegit, no tenen la rendibilitat econòmica mínima que, en teoria, els és exigible.

Les *Orientacions per al desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport* de 1996 inclouen una definició somera de diverses "xarxes" modals que cobreixen uns 90.000 km de carreteres, 94.000 km de línies ferroviàries, 11.000 km de rius i canals navegables, 366 aeroports, 270 ports i 210 ports interiors en vies navegables. L'objectiu, quan les orientacions varen ser aprovades pel Parlament i el Consell Europeu, era que les xarxes es realitzessin abans del 2010 mitjançant l'adaptació d'infraestructures existents i la creació de les noves infraestructures que calien per a completar-les. Aquell objectiu s'ha demostrat totalment inassolible. L'excessiu optimisme en la capacitat d'inversió s'afegia a d'altres deficiències, com la manca d'un concepte de planejament prou clar i la forta presència en tot l'exercici d'interessos purament nacionals que ja eren òbvies en qualsevol anàlisi seriosa de les Orientacions. No era sorprenent que la seva revisió, retardada fins el 2004, establís un nou termini (2020) per a la seva execució i proposés concentrar els esforços inversors en 30 "projectes prioritaris".



30 Projectes prioritaris
(EU DGTREN, 2006)

Aquesta concentració en projectes prioritaris no sembla pas que vagi a contribuir a accelerar la finalització de les xarxes i fins i tot és possible que siguin ben pocs els projectes prioritaris que s'acabin abans del 2020. Alguns d'aquests projectes només han estat inclosos a la llista gràcies a les fortes pressions nacionals, lligades a interessos polítics de curt termini, i no tenen gaire possibilitats de ser executats tal com s'han proposat. Però el que és fins i tot pitjor de la prioritització, és que el poderós concepte de "xarxa" darrera de la política transeuropea de transport, absolutament necessària per donar suport al Mercat Únic, està sent diluït per destacar tan sols uns pocs projectes majors d'alta visibilitat, carregats de dificultats tècniques, econòmiques i financeres i que molt probablement sofriran grans endarreriments.

El poc **compromís** dels Estats Membres per executar les obres requerides fa que el sistema europeu de transport es vagi desequilibrant, congestionant i, finalment, tornat-se insostenible. És evident que la integració del mercat de la Unió Europea no satisfà les expectatives que havia aixecat. Estadístiques recents indiquen que, fins i tot a la Eurozona i als països centrals, la major part dels mercats domèstics segueixen sent molt tancats. El manteniment de les inèrcies nacionals limita la competitivitat dels productes de la Unió Europea i el creixement econòmic. Els costos del transport, fortament influenciats pel preu de l'energia, però també pel creixement de la congestió a la xarxa viària interurbana, tampoc no ajuden a la competitivitat de l'economia europea. Malgrat això, la inversió en infraestructura de transport es manté, a l'UE-15, als nivells més baixos enregistrats, entorn al 0,9% del PIB. Únicament un terç d'aquesta xifra es destina a les xarxes transeuropees. Les figures són lleugerament més elevades per als nous Estats Membres i els països beneficiats pel Fons de Cohesió (Espanya, Portugal, Irlanda i Grècia) a la dècada passada.

Com es podran finançar les xarxes transeuropees de transport?

Les darreres xifres disponibles, basades en les tendències observades i en els plans d'inversió dels diversos països, proporcionen una estimació de més de 400.000 milions d'euros per a la despesa inversora en les xarxes transeuropees durant període 2004-2013. Això representaria al voltant d'un 0,3% del PIB en l'UE-15 i quasi un 1% en els nous Estats Membres.

Els nivells d'inversió planejats difereixen enormement entre els països, però s'està observant que, en molts d'ells, el ferrocarril pren més de la meitat del total de la despesa prevista malgrat que les perspectives presentades per la Comissió mostren que aquest mode amb prou feines aconseguirà mantenir, de cara al 2020, la seva part de mercat del 8% per a les mercaderies i de 5% per als viatgers. Les mateixes previsions consideren que la carretera retindrà el 45% del transport de mercaderies (per al trànsit intracomunitari el transport marítim representa el 41%) i el 83% de la mobilitat de les persones.

Donada la congestió creixent de moltes autopistes, notablement en els entorn urbans, i l'augment esperat del trànsit per carretera, és obvi que els programes de finançament no estan adaptats a les necessitats a llarg termini del sistema de transport. No es pot esperar que les inversions previstes en ferrocarril i en canals navegables aconseguixin reduir significativament les pressions d'increment de capacitat del transport per carretera i del transport aeri. En tot cas, es pot assegurar que, contràriament al que moltes persones ben intencionades intueixen, una bona part dels projectes proposats en els modes considerats *sostenibles* no passaria una apropiada avaluació

mediambiental, ni per suposat socio-econòmica, en particular si es té en compte el cicle complet del projecte, que és l'única forma d'establir l'impacte real del projecte sobre el conjunt de ciutadans de l'UE. El resultat probable és que finalment els programes d'inversió en transport es vagin demorant i que la part insuficient destinada als modes amb més demanda sigui incapaç d'impedir una congestió extrema tant en la xarxa de carreteres com en els aeroports i en alguns ports, sobre tot si el creixement econòmic de l'UE s'accelera. Això podria finalment resultar l'efecte contrari del que es pretén, o sigui en un empitjorament general del medi ambient degut a que la congestió viària i el probable desenvolupament de la càrrega aèria de baix cost que en podria resultar augmentarien els impactes mediambientals negatius. Podem pensar que la innovació en els vehicles i en les tècniques de gestió del trànsit podran contribuir a reduir la pressió, però això també requereix inversions importants que fins ara no han estat pas plantejades apropiadament.

Dels comentaris anteriors es deriva la necessitat de programar inversions en infraestructures de transport més realistes, idealment amb alguna coordinació interregional, i a escala europea. Per una banda, no és raonable esperar que efectivament s'inverteixin els 250.000 milions d'euros estimats per als 30 projectes prioritaris. Per altra banda, no hi ha projectes d'augment de capacitat que permetin pensar que s'evitarà que moltes carreteres i autopistes i molts nodes intermodals, en particular aeroports, de l'UE es congestionin severament abans del 2020. Donat que els grans projectes requereixen normalment un mínim de 10 anys entre les primeres propostes concretes i el final de les obres, el desafiament és evident. I en el cas de l'EURAM, urgent.

Quina serà la capacitat d'inversió pública?

Des de finals dels anys noranta, les administracions nacionals a l'UE-15, a excepció dels "països de la cohesió", han estat invertint en infraestructures de transport al voltant de l'1% del PIB. Durant els anys seixanta i principis dels setanta, els països de l'UE hi dedicaven uns percentatges bastant més elevats, en bona part perquè s'estaven executant les xarxes d'autopistes. La reducció del nivell d'inversió, juntament amb una conservació insuficient de les infraestructures ja construïdes, ha portat a una degradació evident, si bé amb excepcions, dels nivells de servei bàsic ofert pel sistema de transport europeu.

El total de la inversió en les xarxes transeuropees a l'UE-15 entre 1996 i 2003 va ser de 208.000 milions d'euros, una mitjana del 0,3% del PIB, però amb grans diferències entre països, tant en recursos aplicats (per exemple Itàlia, Bèlgica, Portugal i Grècia hi varen invertir més 0,5% del PIB) com en la manera de distribuir-los entre els diversos modes de transport (Itàlia i Espanya es concentraren en les línies ferroviàries d'alta velocitat mentre Bèlgica ho feia en ports i Portugal i

Grècia en autopistes). Alemanya, Dinamarca, Anglaterra i Suècia van invertir en les xarxes relativament molt menys que els altres països. En els nous Estats Membres, la inversió anual en infraestructures de transport s'ha enlairat recentment gràcies a les subvencions de l'UE i es pot assumir que romandrà en l'entorn de l'1,5% del PIB, del qual un 0,6% es dedicarà a les xarxes transeuropees. Aquesta inversió més alta és fonamental per a recuperar l'endarreriment de la seva xarxa d'autopistes i per a rehabilitar el seu estoc de carreteres i de vies fèrries, que ha sofert d'un llarg període de negligència en la conservació i que encara no ha assolit el grau de qualitat necessari. Als països de l'UE-15 la inversió es focalitzarà en la millora de la xarxa d'autopistes existent, amb augments de capacitat en determinats trams i la realització d'algunes seccions que assegurin la bona connectivitat de la xarxa, així com en el desenvolupament de l'alta velocitat. La inversió en terminals portuàries i aeroportuàries tindrà una distribució que es correspondrà més amb les necessitats específiques de cada país, que varien molt segons les condicions geogràfiques i d'inversió en els darrers anys.

Com ja hem esmentat, pel període 2004-2013, la inversió total en TENs a l'UE-27 hauria de sobrepassar els 400.000 milions d'euros, amb una distribució clarament favorable al ferrocarril. Cal assenyalar, però, que algunes de les inversions previstes en noves línies d'alta velocitat, en particular a Itàlia (100.000 milions d'euros) i Espanya (30.000 milions d'euros) semblen molt difícil d'implementar, ja que cal preveure que una gran part del capital invertit (lògicament pel sector públic) serà irrecuperable. El problema és que la inversió és molt gran en relació al trànsit que es pot esperar, i els peatges d'utilització de la infraestructura que seran capaços de pagar els operadors dels serveis, en funció del trànsit escàs que generaran, no permetran recuperar la inversió al sector públic. És més, en molts casos, en particular a Espanya, el sector públic haurà de subvencionar els costos d'explotació si és que pretén que els operadors prestin serveis amb freqüències raonables. Políticament, sembla insostenible haver fet una inversió faraònica sobre la que només circulen tres o quatre trens per direcció al dia (com en el cas de Roma-Nàpols fins el setembre 2006, quan varen passar de 4 a 7 trens d'alta velocitat diaris, o bona part de la xarxa d'alta velocitat prevista a Espanya).

A banda dels condicionants vinculats als aspectes tècnics i econòmics dels projectes, és més que probable que les limitacions mediambientals, amb freqüència utilitzades com excusa per la inacció, i els sobre costos habituals en les grans obres, endarrereixin l'execució del programa d'inversions i en redueixin l'abast. Com que la responsabilitat per l'execució de les obres recau sobre els governs nacionals, el que cal esperar és que les seccions de la xarxa de caire transfronterer que solen tenir menys interès de cara a la política interior siguin les que pateixin més endarreriment, tal com s'ha observat en els darrers anys, amb uns impactes negatius per al desenvolupament del mercat

interior, clau per a la competitivitat global de l'UE i per a un creixement econòmic sostingut.

Ens trobem doncs en una situació de previsions d'inversió baixes i amb dificultats perquè es materialitzin, en particular en les zones perifèriques. Un augment dels recursos programats podria canviar les perspectives, però aquest augment només pot provenir de recursos pressupostaris addicionals (difícils de negociar en el context econòmic actual i que, en tot cas, no s'haurien d'aconseguir reduint les necessàries despeses de conservació de l'estoc existent), d'ajuts de l'UE o de participacions del capital privat. Aquest, però, ha d'ésser remunerat, bé sigui a partir dels pressupostos públics o recaptant peatges o altres càrregues als usuaris. Una plétora d'instruments financers són ara disponibles per tal d'adaptar els recursos privats disponibles a les necessitats del projecte, però el seu potencial depèn de les condicions del "mercat" de les infraestructures, que per ara està sotmès a una intervenció gairebé absoluta per part de l'administració.

Per part de la Comissió Europea, és obvi que estan disposats a recolzar el desenvolupament de les xarxes transeuropees. No obstant això, el seu instrument clau, la línia pressupostària per a les xarxes, que darrerament ha permès donar subvencions fins a uns 600 milions d'euros/any, ha estat reduïda dels 20.000 milions d'euros pel període 2007-2013, que s'havien previst inicialment, a 8.000 milions d'euros. El pressupost de l'UE contribueix també a finançar les infraestructures de transport amb 48.000 milions d'euros procedents del Fons de Cohesió i del Fons Regional (FEDER), però només en països i regions amb objectius de "convergència". S'ha d'emfatitzar que tots els ajuts de l'UE requereixen d'un fort co-finançament dels països beneficiaris. Per exemple, la línia de pressupost de les xarxes transeuropees donarà suport fins a un màxim del 20% del cost del projecte, i aquest valor només podrà aplicar-se a les seccions transfrontereres de la xarxa. Fins ara la contribució màxima ha estat del 7%; això potser expliqui perquè aquesta font ha tingut un paper catalític més aviat mediocre en el passat.

La contribució de l'UE inclou els préstecs del Banc Europeu d'Inversions, el qual finança també els accessos a les xarxes. El BEI podria prestar uns 75.000 milions d'euros durant el període 2004-2013, per sobre de les seves intervencions en les xarxes en aquests darrers anys (45.000 milions d'euros signats – 38.000 milions d'euros desemborsats – entre 1996 i 2003, corresponent a un 16% de la inversió total). El BEI s'implicarà també en alguns finançaments que representin una presa de riscos i en l'assistència tècnica, especialment en els països de la UE-12, mitjançant la nova iniciativa JASPERS. Contràriament als recursos pressupostaris de l'UE, els quals tan sols són utilitzats per finançar infraestructures de transport dins l'UE, el BEI és el major proveïdor de finançament a llarg termini en els corredors que uneixen les xarxes de la UE amb els 26 països del veïnat europeu, amb

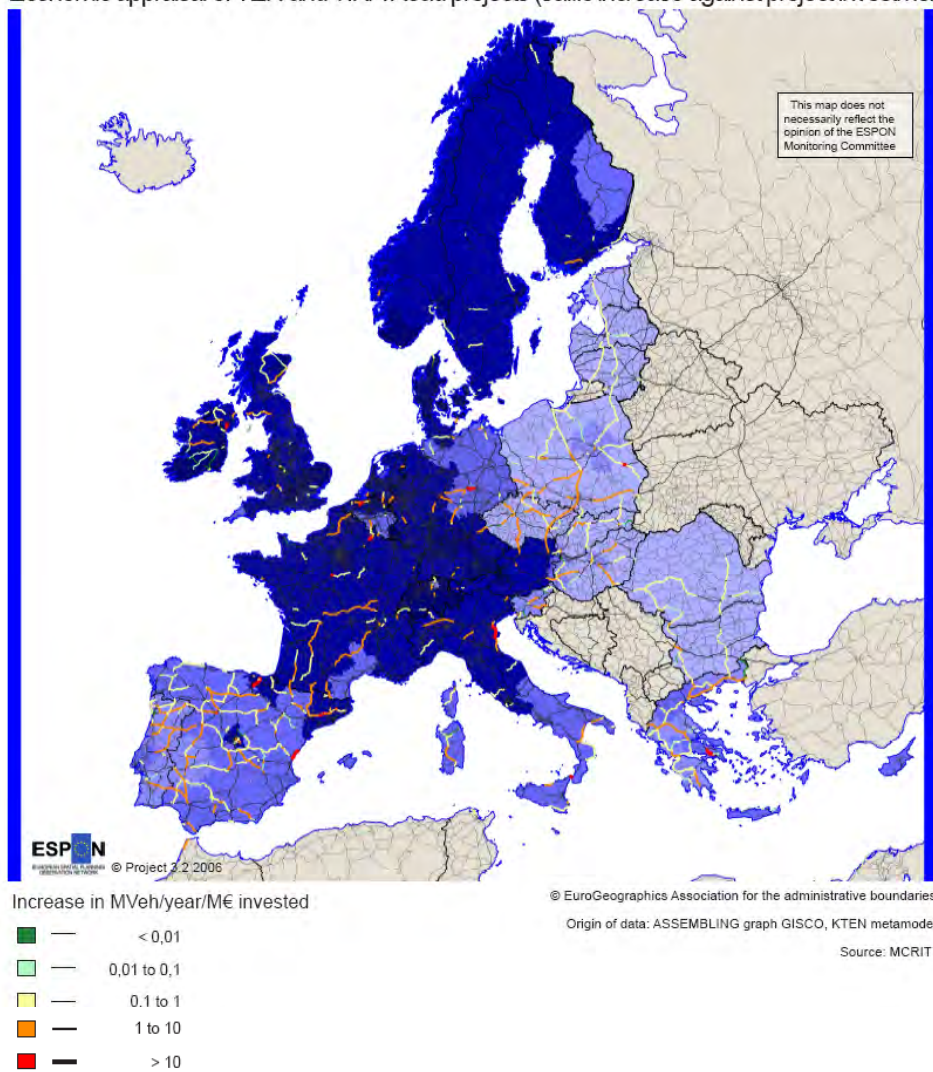
prioritats recentment definides per representants d'aquest països i la UE.

Quina és la resposta més probable dels inversors privats?

La possibilitat d'utilitzar capital privat està prevista per molts governs per compensar la falta de recursos públics per inversions en TENs. Els PPPs, a pesar de l'òbvia dificultat de combinar els disparells objectius públics i privats, han tingut un desenvolupament substancial dins el sector, amb l'aparència d'importants nous actors privats (operadors i fons d'inversió) dedicats a les infraestructures de transport i s'ha creat un mercat molt dinàmic. La seva presència en inversions noves és, no obstant això, encara limitada ja que, en molts dels països de la UE, no es donen encara les condicions legals i administratives ni la capacitat tècnica per a muntar PPPs viables. Les noves inversions en projectes a les xarxes, particularment a la UE-12, que podrien ser realitzades mitjançant PPPs amb poques subvencions del sector públic, són rares. Per una altra banda una elevada contribució pública, tampoc no resoluria el problema de la insuficiència de recursos pressupostaris. En qualsevol cas, seria optimista esperar que el capital privat proporcionés més d'un 15-20% de les inversions en les xarxes en un futur pròxim. La resta del finançament haurà així de provenir d'una barreja de recursos pressupostaris i d'endeutament públic, que pot prendre formes diverses, algunes d'elles designades específicament per adaptar-se als criteris estrictes imposats per Eurostat, l'oficina estadística comunitària, a la comptabilitat nacional dels Estats de la Unió. Aquests criteris pretenen que només siguin realment neutrals pressupostàriament aquells projectes que apliquin unes càrregues (tarifes o peatges) als usuaris suficients per a recuperar almenys 50% de la inversió i amb una estructura que transfereixi els riscos de demanda a l'operador del projecte.

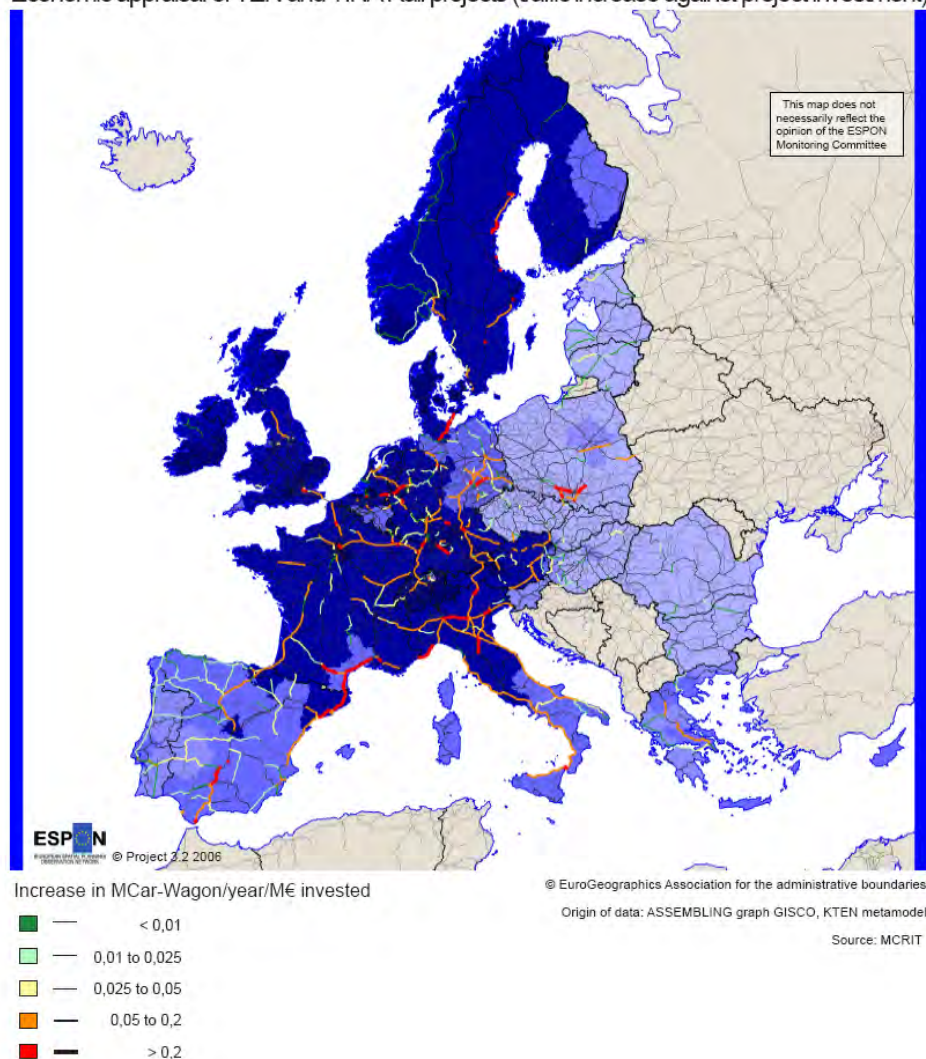
Així doncs, sembla força evident que el finançament addicional que cal per a desenvolupar les xarxes transeuropees haurà de venir en gran part del sector públic, a menys que canviïn substancialment les condicions actuals de pagament per l'ús de les infraestructures. En la situació de penúria pressupostària actual és encara més important vetllar per una utilització eficient dels fons nacionals i comunitaris. Per això és essencial que la identificació dels projectes obeeixi a un planejament correcte a escala europea, avui encara inexistent, basat en una visió multimodal que integri els avantatges de tots els modes i de la seva combinació, i una programació de les inversions sotmesa a criteris de rendibilitat socio-econòmica aplicats al conjunt de ciutadans de la UE i no tan sols responent a interessos nacionals. Si bé existeixen mètodes d'avaluació i diferents models de previsió de trànsits i impactes a escala europea, amb limitacions però prou solvents per a dur a terme aquesta anàlisi, sembla improbable que a curt termini s'adoptin.

Economic appraisal of TEN and TINA Road projects (traffic increase against project investment)



Anàlisi del cost d'inversió necessària per a cada nou vehicle equivalent en trànsits de mig o llarg recorregut. Avaluació de projectes viaris a l'horitzó 2020. Com a fons, PIB/Càpita regional (MCRIT, ESPON/EU DGREGIO, 2006)

Economic appraisal of TEN and TINA Rail projects (traffic increase against project investment)



Anàlisi del cost d'inversió necessària per a cada nou servei ferroviari equivalent en trànsits de mig o llarg recorregut. Avaluació de projectes ferroviaris a l'horitzó 2020. Com a fons, PIB/Càpita regional (MCRIT, ESPON/EU DGREGIO, 2006)

Malauradament, si contemplem el paisatge de les propostes en discussió i fins i tot alguns projectes en fase d'execució, veurem que abunden els projectes, dins les xarxes, incloent-ne alguns designats com a prioritaris, que representen o poden suposar un malversament de recursos públics i una hipoteca cara al futur. Això es deu, en part, a l'absència d'un enfocament sistemàtic en l'avaluació dels projectes que permet que de vegades les decisions es vegin supeditades a interessos polítics de caire local o enfocats al curt termini. Finalment una presa de decisions incorrecta porta, com a mínim, a una reducció de la inversió ja que, mentre es discuteix un projecte dolent que no s'arriba a executar, aquells que són necessaris no progressen. Per una altra banda les contribucions comunitàries, incloent els préstecs del BEI, exigeixen l'ús eficient dels recursos.

Tant això com la dificultat d'atraure fons privats, que normalment no estan interessat en projectes polítics, encara que tinguin fortes subvencions, perquè en aquest casos el seu benefici és massa dependent de la bona disponibilitat (i a llarg termini) del "soci" públic. Així doncs, la programació adequada de les inversions en les xarxes és tan essencial com la disponibilitat de capital per a la seva execució.

Cap el Llibre Blanc de les infraestructures de transport per a l'EURAM...

En la seva revisió del 2006 del Llibre Blanc de Transport de la Unió Europea proporciona un marc de referència estratègica, juntament amb els documents de planificació estratègica nacional i regional també existents, per situar el debat sobre la necessitat d'infraestructures en el sí de l'EURAM. Convindria, però, que la reflexió que es dugués a terme per a l'euroregió anés més enllà de la revisió del Llibre Blanc pel que fa a la planificació i a la programació de les inversions, incorporant els principis d'integració multimodal i d'eficiència que no són encara prou presents a l'escala comunitària, així com uns principis clars de finançament que facilitin els efectes positius de la participació privada (2).

La primera pregunta a estudiar, en línia amb els llibres blancs de la Unió Europea, és si tenim la dotació d'infraestructures que necessitem a l'EURAM, en relació a l'evolució previsible de la demanda de mobilitat. Els estudis a través de diversos indicadors de dotació efectuats donen resultats contradictoris, tant per raons metodològiques com de limitació de la informació de base, però l'evolució dels nivells de saturació de les xarxes viàries litorals i metropolitanes, de les rodalies a les grans ciutats, dels accessos als grans ports i aeroports, mostren que existeix un dèficit creixent que comença a ser un factor limitant pel desenvolupament econòmic. Però no és només una qüestió de més quilòmetres de carreteres i ferrocarrils, els nous projectes d'infraestructura han de permetre constituir xarxes més eficients i modernes, integrades a escala local i europea. Al mateix temps que és convenient planificar i establir reserves de sòl per infraestructures amb molta anticipació, és contraproductiu, també territorialment i ambientalment, destinar els escassos recursos disponibles a construir infraestructures que encara no tenen un mínim de rendibilitat econòmica, enlloc de destinar-los a d'altres infraestructures més necessàries, a millorar la gestió de les xarxes actuals o a polítiques d'altres sectors. Per suposat, l'escala a la qual s'analitza l'interès d'un determinat projecte és molt important: inversions que a escala regional o nacional poden no ser prioritàries, poden tenir un interès estratègic a escala europea, com algunes infraestructures transfrontereres. La disponibilitat de fons de finançament estatals o europeus, condicionat a terme

determinats tipus d'infraestructures, també condiciona l'interès a escala regional d'un determinat projecte. En definitiva, aquestes qüestions mereixen una anàlisi més aprofundida de l'habitual.

La segona pregunta es referiria al funcionament de la xarxa com a tal. Cada mode s'utilitza òptimament?, és prou eficient el sistema en el seu conjunt? La carretera és el mode que pot garantir una accessibilitat, en vehicle privat o en transport públic, per viatgers i mercaderies, a tot el territori, mentre que el ferrocarril és indispensable per a cobrir necessitats específiques lligades a corredors amb transports massius i/o en entorns particulars, com les àrees metropolitanes. Els ports i els aeroports han d'integrar-se com a nodes d'alta connectivitat en les xarxes viàries i ferroviàries, i amb la resta de plataformes logístiques (intermodals quan convingui). Els sistemes tarifaris, en particular els peatges de les autopistes, han de reformular-se per tal d'acostar-los als costos reals de mecat i induir un funcionament més eficient dels serveis.

La tercera pregunta a investigar es refereix lògicament als impactes ambientals i territorials que provoquen les infraestructures, i els trànsits. Cal protegir l'entorn, i millorar la qualitat del paisatge, especialment sensible i fràgil a la Mediterrània, d'acord amb una estratègia territorial que fixi l'indars d'ocupació i ús dels diferents àmbits, i fins on sigui possible ritmes d'evolució. En regions humanitzades, tan densament urbanitzades al llarg de la costa, com les de l'EURAM, i per tant amb nivells d'artificialització i d'alteració del medi molt elevants, millorar la qualitat i la seguretat de l'entorn sovint exigeix reconstruir infraestructures, internalitzant de forma coherent els paràmetres ambientals en l'avaluació, tenint present els patrons d'ocupació i ús del sòl que induiran. Les dificultats per implantar noves infraestructures a les regions de l'EURAM es deu en bona part a que sovint noves implantacions requereixen la reconstrucció d'infraestructures o la substitució d'altres usos preexistents.

No és objecte d'aquest article aprofundir en la resposta a aquestes grans preguntes, però es pot ja avançar que en la concepció de l'estructura de la xarxa interurbana d'infraestructures de l'EURAM resulta decisiu el pes dels nodes logístics existents, els ports, aeroports i ZALs de diferent jerarquia. A partir d'aquesta estructura de grans nodes de transport internacional, caldria analitzar les relacions viàries i ferroviàries existents i en projecte. En el cas del ferrocarril, es fan necessàries inversions mínimes per adaptar el que ja existeix: eix mediterrani (connectant grans ports i cap a Saragossa, Toulouse, Lyon/Marsella), i una xarxa de "metro regional" d'alta velocitat tenint en compte que ha de servir per les jerarquies territorials: Montpellier, Toulouse, Perpinyà, Girona, Barcelona, Tarragona, Castelló, València, Alacant, Lleida, Saragossa, que permetria concentrar la demanda aeroportuària, en aeroports que podrien treballar en xarxa. Només una bona intermodalitat pot oferir un servei econòmicament viable al creixement mobilitat. No fer-ho

repercuteix en una reducció notable de la competitivitat i també pot provocar impactes ambientals superiors.

La densitat d'urbanització del litoral i la complexitat de les xarxes viàries locals i regionals exigeix la redacció de projectes d'acondicionament i urbanitat d'aquestes vies, segregant els trànsits de llarg recorregut dels locals, preveient carrils reservats per transport públic de superfície, vies ciclistes i voreres en trams ja urbans. Al mateix temps, és necessària la reformulació dels peatges no per suprimir-los sino per adaptar-los a una gestió intel·ligent de la congestió.

La xarxa ferroviària d'abast metropolità de les grans ciutats litorals pateix un dèficit d'inversió des de fa anys. Per la seva dimensió i distàncies relatives, els serveis ferroviaris entre Alacant, València, Castelló, Tortosa, Tarragona-Reus, Barcelona, Girona i Figueres, Perpinyà, poden ser dels més rendibles econòmicament a Espanya, i en canvi les inversions són manifestament insuficient. Els serveis ferroviaris de mercaderies connectant els grans ports mediterranis són dels pocs que podrien ser rendibles econòmicament a la península Ibèrica a curt termini.

La xarxa aeroportuària, amb un creixement molt ràpid dels trànsits de tots els aeroports, i en particulars dels petits gràcies a companyies de baix cost, és un element central de les polítiques de desenvolupament econòmic de l'EURAM, donada la importància del turisme, la presència d'empreses multinacionals i la internacionalització del teixit de petites i mitjanes empreses locals. La millora de la gestió dels aeroports, excessivament centralitzada avui, és un element clau de la política de transports a l'EURAM.

La xarxa portuària té capacitat, a Barcelona, a València-Sagunt, per captar trànsits asiàtics i a partir d'ells poder esdevenir més centrals en les rutes dels serveis marítims internacionals, element important per a la competitivitat industrial de l'EURAM. La capacitat de desenvolupament logístic dels ports pot veure's limitada per la disposició de sòl en terra i per la capacitat de les xarxes d'autopistes i ferroviàries, per la qual cosa cal optimitzar el funcionament de la gestió portuària i dur a terme millores en les connexions viàries i ferroviàries.

Conclusions

S'ha vist que, per l'assentament del Mercat Únic Europeu, calen importants inversions en infraestructures de transport, especialment en les xarxes transeuropees, i també en l'aplicació de tècniques innovadores en l'operació del sistema. Aquestes inversions hauran d'ésser acomeses majoritàriament per les administracions nacionals ja que els ajuts de la UE seran modestos, en

particular per als països que van perdre accés als Fons Estructurals. El sector privat hauria de tenir una participació creixent en el finançament i actuar com a factor accelerador i d'eficiència però, amb els criteris actuals, és impossible pensar que pugui substituir el paper essencial de les administracions nacionals i regionals. La revisió del Llibre Blanc de Transports efectuada el 2006 marca en certa mesura un canvi de rumb en el que han estat fins ara les estratègies "políticament correctes".

Traslladar les estratègies que planteja la revisió del Llibre Blanc de la Unió Europea a l'EURAM seria especialment pertinent per les característiques geogràfiques i socioeconòmiques de l'EURAM. Un Llibre Blanc dels Transports a l'EURAM presentaria com a novetats principals l'estar elaborat a partir de l'anàlisi d'empreses dels sectors més representatives de la generació demanda de transport, i dels gestors d'infraestructura i operadors de serveis de transport, d'associacions i grups de ciutadans i empreses implicats en la discussió de les polítiques de transport, no restringint-se a un territori regional o nacional.

Notes:

(1) Aquest document reflecteix els punts de vista personals de **Mateu Turró** i no implica, en cap manera, al Banc Europeu d'Inversions. No obstant això, es beneficia de les dades proporcionades pels serveis del BEI. Veure Turró, Mateu " *Going trans-European. Planning and financing transport networks for Europe*", Pergamon, Elsevier, Oxford, 1999.

(2) Existeix ja un primer document inicial de Llibre de les Infraestructures de l'EURAM desenvolupat per **Andreu Ulied, Andreu Esquiús, Meritxell Font i Efraïn Larrea** (MCRIT S.L.) per encàrreg de l'Institut Ignasi Vilallonga d'Economia i Empresa.