

## L'estat actual de les infraestructures de transport a Catalunya

Se sap que la dotació d'infraestructures és una condició necessària, encara que no suficient per si mateixa, per generar creixement econòmic. El que sí que és cert és que, en qualsevol cas, la insuficiència en la dotació d'infraestructures genera estrangulaments seriosos de l'activitat econòmica i del desenvolupament potencial d'un territori.

En conjunt el 2001 les inversions de l'Estat a Catalunya han estat de 1.600 milions d'euros, amb un increment del 25,8 % (328 milions d'euros) sobre l'any 2000. Les inversions en infraestructures de transport han representat el 82% d'aquesta xifra (1.312 milions d'euros).

Per al 2002 les previsions són d'unes inversions totals de 2.000 milions d'euros, amb un increment del 25 % respecte a l'any 2001. La inversió corresponent a infraestructures de transport és de 1.769 milions d'euros, que representa el 88 % del total. Amb aquesta xifra les inversions totals de l'Estat a Catalunya passaran a ser el 14,8 % del total, enfront del 13,5 % de l'any 2001. Malgrat que aquest pes, és el més elevat històricament, encara està per sota del que ens correspon pel pes del PIB català respecte al total d'Espanya (20 %) o pel pes de la població catalana (16 %) (vegeu quadre 1).

Quadre 1 *Inversions reals dels Pressupostos Generals de l'Estat a Catalunya*

| Anys | Quantitat<br>(en milions d'euros) | Increment<br>sobre l'any anterior | % sobre total<br>estatal |
|------|-----------------------------------|-----------------------------------|--------------------------|
| 2000 | 1.272                             | +39,8%                            | 14,2                     |
| 2001 | 1.600                             | +25,8%                            | 13,5                     |
| 2002 | 2.000                             | +25%                              | 14,8                     |

Aquests importants increments de les inversions d'aquests últims anys són degudes, fonamentalment, als grans projectes ja començats i associats a la regió metropolitana de Barcelona, com l'entrada de l'AVE a Barcelona, les ampliacions del port i de l'aeroport, la depuradora del Baix Llobregat i el desviament del riu Llobregat. Això no vol dir que les inversions excepcionals no vagin en detriment de les inversions previstes per a 2002 en carreteres i en ferrocarril convencional.

Però la dificultat d'algunes obres que es tradueixen en endarreriments sobre els calendaris d'execució previstos (als quals es farà referència més endavant), fa que en alguns casos hi hagi divergències notables entre les inversions previstes i les realitzades.

En aquests moments, les infraestructures de Catalunya són insuficients en conjunt i, des d'un punt de vista més qualitatiu, no responen a les

necessitats específiques del territori català i de la seva activitat econòmica. Per posar un exemple: les possibilitats que ofereix l'àrea metropolitana de Barcelona com un gran centre logístic del sud d'Europa, que s'ha anomenat "porta logística del sud d'Europa", no s'estan aprofitant com caldria a causa d'aquests errors.

Per plantar cara a aquesta situació, cal que la dotació pressupostària total destinada al finançament d'infraestructures en territori català segueixi augmentant de forma sostinguda durant els pròxims anys, d'acord amb les previsions del Pla d'infraestructures del Govern central d'invertir 102.800 milions d'euros en infraestructures a tot l'Estat entre 2000 i 2007. Però entenem que la distribució dels recursos financers ha de respondre no només a criteris de solidaritat i equilibri interterritorial sinó també a criteris d'eficiència econòmica; per això les inversions estatals a Catalunya haurien d'arribar a tenir, com a mínim, el mateix pes que el PIB català sobre el conjunt espanyol (19 %).

En una visita recent a Barcelona, el ministre de Foment va manifestar l'opinió que, igual que fa la UE, les inversions estatals en les diverses comunitats que conformen l'Estat espanyol haurien de tendir abans de res a compensar els desequilibris regionals i que, per tant, Catalunya no podria esperar grans millores del comportament inversor de l'Estat.

La Cambra no comparteix aquest criteri. Si segons el Pla director d'infraestructures, l'elasticitat de la productivitat del sector privat respecte a la inversió pública se situa entorn del 0,23, o el que és el mateix, la productivitat del sector privat augmentarà el 23 % de la quantitat que s'inverteixi en infraestructures públiques, és obvi que aquest augment de la productivitat es notarà més on hi hagi més activitat econòmica, és a dir, als territoris que més contribueixen al PIB estatal. A partir d'aquí, aquest efecte positiu es podrà difondre a la resta del país, però abans han de donar-se unes circumstàncies favorables perquè això passi, i cal, per tant, no descuidar la inversió a les regions econòmicament més dinàmiques.

**Primera conclusió: malgrat l'increment de la inversió estatal dels últims anys, Catalunya encara pateix un dèficit inversor que hauria de ser corregit en el futur.**

Un altre aspecte que caldria considerar és que segueix persistint l'antic vici del model radial en algunes infraestructures que s'estan construint, concretament en la nova xarxa ferroviària d'alta velocitat, en què Madrid és el nucli d'on parteixen

tots els brancs importants: Madrid-Sevilla, Madrid-Barcelona, Madrid-València, Madrid-País Basc, etc.

Gràfic 1 *Xarxa espanyola d'alta velocitat prevista*



Només se salva d'aquesta visió absolutament radial el corredor mediterrani que, amb la construcció de 97,4 km d'ample UIC i alta velocitat, connecta les dues línies d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa i la de Tarragona-València, fins a Almeria. I és que aquest ha estat l'únic pas natural des d'Europa a la península Ibèrica i l'Àfrica, i hauria estat un error no incloure'l a la xarxa (vegeu gràfics 1 i 2).

Gràfic 2 *L'únic pas natural cap a la Península Ibèrica i Àfrica: el corredor Mediterrani*

Però, ja des d'ara, caldria preguntar-se si el model radial proposat és el més eficient per lligar tot el territori peninsular i si no hauria d'evolucionar cap al model en malla.

**Segona conclusió: persisteix l'esquema radial, i per tant centralista, de les noves infraestructures ferroviàries, tan ineficient des del punt de vista territorial i tan superat pel concepte de malla.**

Tercer punt que cal considerar: a Catalunya hi ha una societat civil plural i ben articulada, molt sensibilitzada respecte als possibles impactes negatius en la construcció de noves infraestructures; és a dir, una societat exigent respecte a la qualitat i la gestió dels projectes constructius. Paral·lelament, sovint hi ha una falta de concertació entre les diverses administracions amb competències sobre el territori. Això significa que moltes vegades hi ha endarreriments en les actuacions previstes i que fins i tot hi ha desviament d'inversions cap a altres llocs on les actuacions són menys problemàtiques.

**Aquest fet ens porta a una tercera conclusió: la realitat social i política de Catalunya, d'una banda, i l'actitud uniformista de l'Estat, de l'altra, juntament amb la falta de concertació entre administracions, fan que hi hagi retards excessius en l'execució de nous projectes.**

Un exemple n'és l'anomenat Pla delta del Llobregat, que va néixer el 1994 com a conseqüència d'un conveni entre les administracions central, autonòmica i local, i per al qual es va fixar un calendari molt precís d'execució i finalització de les obres. Les actuacions més importants que es preveuen són l'arribada de l'AVE a Barcelona, les ampliacions del port i de l'aeroport, el desviament del riu Llobregat i la depuradora de la desembocadura, els enllaços viaris i ferroviaris del port i de l'aeroport, i un conjunt d'actuacions secundàries a la xarxa viària i ferroviària de la regió metropolitana de Barcelona. En total es preveien fins a 15 actuacions, la majoria de les quals havien d'estar acabades el 1999. Ara, tres anys després, només s'ha acabat la Pota Sud i l'autovia del Baix Llobregat.

El quart punt que cal considerar en certa manera és conseqüència dels tres punts esmentats abans: la falta d'inversió en intangibles que afecta la promoció d'algunes grans infraestructures, com els aeroports. No ha d'estranyar que la falta d'inversions, associada a la concepció radial encara imperant i a la falta de concertació entre administracions, ens dugui a una situació que, en el cas dels aeroports, representa un dèficit notable de promoció comercial internacional davant les companyies de navegació aèria.

Evidentment AENA, l'ens gestor dels aeroports espanyols, té un concepte diferent del vincle de relació que l'aeroport de Barcelona ha de tenir amb el territori al qual serveix. AENA té una visió centralista i, per tant, per a aquest ens l'aeroport de Barcelona forma una xarxa amb la resta d'aeroports de l'Estat.

Per a la Cambra de Barcelona, l'aeroport hauria de formar part d'una xarxa amb la resta de grans

infraestructures del territori català, bàsicament el port i l'AVE.

Per això, la Cambra ha proposat una estació de l'AVE a la nova terminal de l'aeroport, mentre que el Ministeri de Foment i AENA no ho consideraven important. Ara, el *Llibre blanc del transport* de la Unió Europea, que acaba de ser publicat, ens dona la raó en el tema de fomentar tant com sigui possible la intermodalitat del transport per fer-lo més eficient i, sobretot, més sostenible en el temps.

Dèiem abans que no compartim el mateix model del que ha de ser el servei de l'aeroport de Barcelona a un territori determinat. Si AENA estigués veritablement interessada a servir el territori català faria una altra promoció de l'aeroport de Barcelona, es preocuparia de dissenyar polítiques comercials i de màrqueting que fessin més atractiu l'aeroport per a les companyies, sense esperar a tenir la tercera pista l'any 2003, i així probablement no perdriem els pocs vols intercontinentals de què disposàvem fins fa poc –cal esperar que es recuperin com més aviat millor.

La Cambra proposa un altre model de gestió per als aeroports catalans basat en la separació de la regulació de la navegació aèria del que és la gestió aeroportuària pròpiament dita, sense que això hagi de comportar la privatització de les instal·lacions.

**La quarta conclusió és la falta de visió autènticament empresarial en la gestió i la promoció de les infraestructures.**

No obstant això, un cop hem arribat a aquest punt, hauria de dir alguna cosa més sobre la participació de la iniciativa privada en la gestió de les grans infraestructures de transport, sobretot en el cas dels aeroports.

Un primer aspecte que cal tenir en compte és que el desenvolupament de les infraestructures aeronàutiques i el seu finançament requereixen fortes inversions amb taxes de retorn relativament modestes, fet que retreu la participació de la iniciativa privada. D'altra banda, els costos d'explo-tació són alts i a vegades el manteniment operatiu de les instal·lacions i la seguretat van en contra de la rendibilitat.

A Espanya, fins ara la gestió d'aeroports d'ús civil ha anat a càrrec d'AENA, Aeroports Espanyols i Navegació Aèria, de titularitat pública. La gestió dels aeroports per un ens públic no ha exclòs, no obstant això, que determinades activitats s'hagin cedit a concessionaris privats, com els comerços aeroportuaris i l'acomodament (*handling*). Tanmateix, es pot afirmar que al nostre país, excepte en les autopistes, no hi ha una tradició de gestió privada de les grans infraestructures, fet que explica que el marc legal regulador estigui poc desenvolupat.

Per analitzar l'aspecte jurídic cal separar dos significats del terme *privatització*: d'una banda, la coexistència, juntament amb els aeroports públics, d'altres aeroports privats i, de l'altra, la possibili-

Quadre 2 *Estat actual de les principals obres del Pla Delta*

| Projectes: Altres obres del Pla Delta                       | Calendari      | Estat actual   |
|---|----------------|--|
| Pla director de l'Aeroport de Barcelona:                    |                |  |
| – Primera Fase: Ampliació terminal regional i internacional | 2003           | En construcció   |
| – Segona Fase: Tercera pista i Nova terminal                | 2005           | Inici de les obres: estudi de 2002   |
| Pla director del Port de Barcelona                          | 2011           | En execució  |
| Desviament del Llobregat                                    | Finals de 2005 | Obres iniciades el juny de 2001  |
| Depuradora del Llobregat                                    | Finals de 2003 | Obres iniciades el setembre de 2001  |
| Penetració ferroviària a Port i Aeroport:                   |                |  |
| – Bucle Aeroport de Barcelona                               | 2004           | Pendent conveni Generalitat-Ministeri de Foment                                |
| – Accés al Port de Barcelona                                | 2004           | En projecte  |
| – Enllaç Port-Aeroport                                      | 2005           | Pre-acord  |
| Projectes: Obres de l'AVE                                   | Calendari      | Estat actual   |
| Tram: Saragossa-Lleida                                      | Finals de 2002 | En execució  |
| Tram: Lleida-Martorell                                      | 2004           | En execució  |
| Tram: Martorell-Barcelona                                   | 2004           | Pendents de declaració d'impacte ambiental i redacció del projecte constructiu |
| Tram: Anell de l'Aeroport                                   | Finals de 2004 | Pendent de signar conveni Generalitat-Govern central                           |
| Tram: Barcelona-Girona                                      | 2004           | Pendent Fase de redacció projecte constructiu                                  |
| Tram: Girona-Figueres                                       | 2004           | Pendent d'aprovació del traçat   |
| Tram: Figueres-Frontera francesa                            | 2004           | Inici de les obres: 2003   |

tat de participació del sector privat en la gestió i l'exploració dels aeroports existents. Per al primer significat, els articles 39 i 44 de la Llei de navegació aèria admet l'existència d'aeroports privats. Segons aquesta Llei, la necessitat d'obtenir una autorització no representa cap veto o impossibilitat legal per instal·lar aeroports privats a Espanya, com afirma la Sentència 641994, d'11 de juny, del Tribunal Constitucional, sentència resolutòria del conflicte de competències promogut per la Generalitat de Catalunya. Quant al segon significat, la participació del sector privat en els aeroports públics existents, una primera via d'accés del sector privat a la gestió aeroportuària és prevista a la legislació aeroportuària, concretament als articles 8 i 31 dels Estatuts de l'ens públic AENA. I també és possible mitjançant concessions, segons l'article 130 de la Llei de contractes de les administracions públiques vigent.

Finalment, el marc legal vigent permet una altra fórmula de privatització de les infraestructures aeroportuàries mitjançant l'alienació. Ja que cal mantenir uns serveis mínims, un dels grans avantatges d'AENA és la subvenció encreuada (*cross-subsidization*) d'aeroports rendibles dels que no ho són. De totes maneres, es poden valorar altres alternatives a fi de mantenir operatiu tot el sistema aeroportuari actual, fins i tot els petits aeroports regionals, tot això dintre d'un sistema aeroportuari completament privatitzat.

Ara potser seria el moment d'examinar, encara que fos de forma succinta, l'estat en què es troben les grans infraestructures del transport incloses en el Pla delta, per veure en quin estat estan i què es pot esperar per als anys vinents (quadre 2).

### Port de Barcelona

L'objectiu estratègic del port de Barcelona és convertir-se en la primera plataforma (*hub*) logística euromediterrània, la qual cosa requereix la combinació de diverses actuacions que es detallaran més endavant i un canvi d'enfocament de l'activitat portuària que s'hauria d'orientar decididament a la prestació de serveis integrals de logística.

La primera condició perquè el port pugui assumir el fet de convertir-se en la porta logística del sud d'Europa, com pretén el Pla estratègic 1998-2010, és dur a terme l'ampliació prevista, que ja ha començat a fer-se realitat amb la licitació de les obres dels dos primer trams del dic sud. Les inversions previstes fins a l'any 2015, que és quan s'acabarà l'ampliació, són de 1.202 MEUR, 192 dels quals els aportarà l'Estat, procedents del Fons de Cohesió. La resta sortirà dels recursos propis que

generarà el port, de la iniciativa privada i d'un préstec de 272 MEUR que ha concedit el Banc Europeu d'Inversions.

Però la nova ampliació física no és suficient; el port ha d'assumir un grau d'intermodalitat similar al dels competidors, i per a això queden pendents determinades actuacions prioritàries destinades a millorar els enllaços viaris i ferroviaris del port.

I també s'ha de modificar el model de gestió actual per afavorir un augment de la descentralització que permeti d'incrementar el grau de competència entre els ports, de manera que s'avanci decididament cap a una liberalització de les tarifes portuàries.

### Aeroport

L'aeroport de Barcelona manté un creixement molt significatiu. Durant els últims quatre anys, s'ha beneficiat del procés de liberalització del sector aeri; hi ha hagut un augment acumulat del nombre de passatgers del 51 %, de manera que el 1999 s'ha arribat als 17 milions de passatgers, i el 2000, gairebé als 20 milions, amb un increment del 13,7 % respecte de 1999. Amb aquesta xifra, l'aeroport de Barcelona se situa entre els 15 primers aeroports d'Europa i entre els 50 primers aeroports del món.

Ara l'aeroport és un pol d'activitat econòmica molt important que aporta 1,51 miliards d'euros al PIB català. La importància de l'aeroport per a sectors com el turisme és clau; per citar-ne un exemple: més de la meitat dels turistes que pernocten a Barcelona utilitzen l'avió com a mitjà de transport per arribar a la ciutat.

El 1999 es va aprovar el Pla director de l'aeroport de Barcelona, ara conegut com el Pla Barcelona, amb l'objectiu d'aconseguir unes instal·lacions que a l'horitzó 2015 permetin d'atendre 30 milions de passatgers i 500.000 tones de càrrega, davant dels 17 milions de passatgers i de les 86.000 tones de mercaderies transportades el 1999.

El Pla preveu unes inversions de més de 1.800 MEUR i 10 macroprojectes: ampliació de les terminals actuals, la tercera pista, una nova terminal entre pistes, nous accessos viaris, nous accessos ferroviaris, un centre de càrrega aèria, un parc de serveis aeronàutics, un parc industrial aeronàutic, una ciutat aeroportuària i un programa d'actuacions mediambientals.

Al final de juny, AENA va adjudicar la redacció del projecte constructiu de la futura nova terminal entre pistes a l'equip format per Iberinsa i el Taller d'Arquitectura Ricard Bofill per 8 MEUR. Aquesta nova terminal, juntament amb la tercera pista, és la pedra angular del nou aeroport.

Ara el més important no és qüestionar el model de gestió sinó explicar a tots i, molt particularment a les companyies d'aviació, que molt aviat tindrem un aeroport idoni per als vols intercontinentals. És molt important aprofitar l'oportunitat de tenir noves pistes i terminals perquè noves línies aèries triïn l'aeroport de Barcelona com a aeroport de connexió (*hub*).

## L'AVE

L'arribada de l'AVE a Barcelona i la seva connexió amb la xarxa europea d'alta velocitat a la frontera francesa ha estat objecte d'atenció preferent de la Cambra els últims anys.

La Cambra va presentar al·legacions a l'estudi informatiu de l'arribada de l'AVE a Barcelona perquè l'entrada es fes per l'aeroport mitjançant un branc únic, que després continués fins a l'estació de Sants. Els fets posteriors han evolucionat cap a l'adopció d'un altre esquema, en el qual l'AVE va directe a l'Estació de Sants aprofitant la línia de Vilanova i no passa per Cornellà, com es proposava al primer estudi informatiu, i es preveu un bucle que dona servei a l'aeroport.

La Cambra també demanava que tot el projecte fos operatiu l'any 2004, incloent-hi el branc ferroviari d'ample UIC –que ha de donar servei al port i del qual ja hem parlat–, i l'anella ferroviària prevista entorn de Barcelona, que comprèn el branc del Vallès entre el Papiol i Mollet, així com el tram Barcelona-frontera francesa. També es demanava que la Sagrera sigui l'estació principal de l'AVE a Barcelona, ja que aquesta és l'única zona de Barcelona que disposa d'espai suficient perquè la futura estació de l'AVE a Barcelona sigui una veritable estació central.

La Cambra també considerava que el tram de l'AVE Barcelona-frontera francesa representa una opció immillorable de connexió del port amb la xarxa ferroviària europea, i que s'havia de preveure l'explotació mixta viatgers-mercaderies.

Ara bé, recentment s'ha pogut comprovar que als plans del GIF (Gestor d'Infraestructures Ferroviàries), que és l'ens constructor de l'AVE, no apareix per cap banda el branc que ha de donar servei a l'aeroport en les obres programades o en curs de la línia d'alta velocitat Madrid-Barcelona-frontera francesa. Sabem que la construcció està pendent d'un conveni separat entre el Ministeri de Foment i la Generalitat. I per signar aquest conveni hi ha d'haver un acord institucional sobre el traçat i que la construcció sigui compatible amb les obres de la tercera pista de l'aeroport i de les noves terminals i els enllaços previstos per al metro (L9) i el tren de rodalia. I si

aquest acord no arriba d'una manera imminent, el risc que l'aeroport es quedi sense connexió directa amb l'AVE és molt elevat (vegeu gràfic 3).



Però en l'àmbit ferroviari no només és preocupant l'AVE i el transport de viatgers; també ho és, i molt, el trànsit de mercaderies i la connectivitat dels ports de Barcelona i Tarragona amb la xarxa ferroviària europea, i no només que els nostres trens de mercaderies accedeixin sense problemes a la xarxa europea, sinó que els trens europeus arribin als nostres ports.

Hem dit que la Cambra es va mostrar partidària de l'explotació mixta per a viatgers i mercaderies del tram de l'AVE entre Barcelona i la frontera francesa. Atès que aquesta solució suscitava nombrosos interrogants sobre la viabilitat pràctica, es va encarregar un estudi, conjuntament amb l'Autoritat Portuària de Barcelona, a DB "Consult" (filial dels ferrocarrils alemanys), i les conclusions van ser que el trànsit mixt era possible.

Posteriorment, un nou estudi de la Universitat Politècnica de Catalunya encarregat per Barcelona Centre Logístic (BCL) ha arribat a les mateixes conclusions, sempre que la nova línia es construeixi amb rampes inferiors a 20 mil·lèsimes i que la capacitat de la línia ho permeti, un cop descomptada la demanda de viatgers.

En el traçat de l'AVE entre Barcelona i la frontera francesa els pendents, per descomptat, seran inferiors a 20 mil·lèsimes i, segons aquest estudi, durant els primers cinc anys d'explotació la demanda de transport de viatgers deixarà un marge considerable a la línia per al trànsit de mercaderies.

No obstant això, entre els possibles usuaris d'aquest trànsit continua havent-hi una dosi d'escepticisme considerable sobre la implantació pràctica d'aquesta explotació mixta de la línia, escepticisme que la Cambra comparteix que les conclusions dels estudis esmentats no aconsegueixen dissipar. Per cert, una incògnita important que cal aclarir

com més aviat millor seria la quantia del cànon d'utilització de la via per al trànsit de mercaderies.

Per tant, la Cambra sempre ha cregut que en aquest tema calia ser molt previsor i desenvolupar com més aviat millor un altre eix alternatiu per al transport de mercaderies a velocitats raonables i sense ruptura de càrrega a la frontera. Per a això, des d'ara caldria començar a projectar una millora del traçat de l'eix ferroviari que s'endinsa a França a través de Portbou i Cervera adaptant-hi un tercer carril d'ample europeu, tal com la Cambra defensa des de fa molt temps, com a mesura provisional per emprendre després la transformació a l'ample UIC.

Finalment, cal tenir present que, en el marc liberalitzador del sector ferroviari de la Unió Europea, l'any 2002 marcarà l'adaptació de la legislació espanyola a les tres directives de la UE de 15 de març de 2001 que estableixen la separació institucional entre la gestió de la infraestructura ferroviària i la realització del transport, i que pretenen introduir la competència en la prestació de serveis ferroviaris. Per a l'any 2006 haurà d'estar completada la liberalització del transport ferroviari de mercaderies a tota la UE. La data límit per a la liberalització del transport de viatgers encara no s'ha definit.

Per això seria convenient començar a impulsar la creació de societats mixtes publicoprivades dedicades a la gestió de terminals intermodals de mercaderies i de serveis de transport ferroviari.

### Xarxa viària

En l'àmbit de les infraestructures viàries la dificultat principal és la falta d'un veritable model de xarxa viària, de forma que actualment les diferents vies s'exploten de forma independent i sense tenir en compte la mobilitat global al territori. Les deficiències principals de la xarxa viària només es poden solucionar si s'articula un model comú per al territori de l'Estat.

Dit això, voldria afegir que a l'àrea metropolitana s'ha de solucionar la limitada connectivitat en sentit transversal entre el Vallès Occidental i Oriental i el Baix Llobregat. El projecte natural per solucionar aquest problema és el Quart Cinturó, o via orbital, l'execució del qual s'hauria d'accelerar, especialment el tram d'Abrera-Terrassa, que és el més estratègic.

A Catalunya cal completar el desdoblament de la N-II, la N-340, l'Eix del Llobregat i l'Eix transversal.

També caldria estudiar com es pot disminuir la càrrega que representen els peatges de les autopistes per als usuaris catalans (el 45 % dels ingressos per peatges del conjunt d'Espanya).

És evident que cal respectar els drets de les empreses concessionàries, però caldria estudiar la manera de disminuir el greuge comparatiu que els peatges representen per als ciutadans de Catalunya, com ara introduint-hi sistemes de tarificació més "creatius" que tinguin en compte altres possibilitats.

### El Pla director d'infraestructures (PDI) de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM)

El Consell d'Administració de l'ATM va aprovar i va exposar públicament a informació pública aquest ambiciós Pla, que comprèn unes inversions de més de 7.000 MEUR durant el període 2001-2010 per millorar les infraestructures que donen suport al transport públic de passatgers a la regió metropolitana de Barcelona.

Aquest Pla conté actuacions com la nova línia 9 del metro, la implantació del tramvia al Baix Llobregat i al Besòs, diverses ampliacions de la xarxa de metro actual i dels Ferrocarrils de la Generalitat i un programa d'intercanviadors de transport que millora substancialment l'eficàcia dels diversos modes de transport.

La Cambra ha seguit molt de prop el procés d'e-laboració del PDI durant els últims dos anys, ja que considera que és una proposta molt important que ha de resoldre qüestions estratègiques com la connexió dels dos recintes firals (Montjuïc-1 i Montjuïc-2) entre si i amb l'aeroport.

Encara que les propostes que fa el PDI sotmès a informació pública satisfien en bona part les propostes de la Cambra sobre la ubicació d'estacions de la nova línia 9 del metro al recinte firal Montjuïc-2 i a l'aeroport i a la connexió entre els dos recintes firals Montjuïc-1 i Montjuïc-2 mitjançant la prolongació de la línia 2 del metro, la Cambra ha presentat les al·legacions següents:

- La infraestructura entre les estacions de FOC-Cisell i les de l'aeroport ha de poder ser utilitzada de forma compartida per les línies 9 i 2, de manera que les dues línies puguin servir l'aeroport utilitzant la mateixa infraestructura a partir de l'estació de FOC-Cisell.
- Amb això es pretén que augmenti l'accessibilitat a l'aeroport des de diferents punts de la ciutat sense transbordaments. També facilitaria anar des dels recintes firals a l'aeroport sense transbordaments i connectar els dos recintes firals i l'aeroport de la manera més eficient possible.
- També es demana que pugui haver-hi un servei exclusiu entre les estacions Palau Nacional (Montjuïc-1) i Foc-Cisell (Montjuïc-2) dedicat al trasllat exclusiu de visitants i expositors entre

els dos recintes firals mitjançant trens llançadora que funcionarien quan les circumstàncies ho justificuessin, igual que ara hi ha autobusos llançadora entre els dos recintes.

- A més aquestes actuacions haurien de tenir un calendari prioritari. No és el mateix disposar d'aquesta infraestructura l'any 2005 que el 2010.

Caldria esmentar també el tema de l'aigua, que si no es resol bé podria ser un obstacle seriós per al desenvolupament de Catalunya. El 18 d'abril el Consell de Cambres de Catalunya va signar un protocol de col·laboració amb les cambres de comerç de Llenguadoc-Rosselló en el qual es demanava a la Unió Europea que inclogués el transvasament del Roine a Catalunya en la llista d'infraestructures comunes entre Catalunya i Llenguadoc-Rosselló.

Posteriorment s'ha aprovat el Pla hidrològic nacional (PHN), que no preveu aquesta possibilitat i que comporta problemes importants per a les

comarques de l'Ebre, fet que va motivar el posicionament de suport total del Consell de Cambres de Catalunya a la Cambra de Tortosa en el rebuig al PHN.

Com alternativa al PHN, les cambres de comerç catalanes han defensat el transvasament de l'aigua del Roine, perquè entenen que, si la Comissió ha aprovat les xarxes de transport transeuropeu (TEN), una infraestructura bàsica com el transport d'aigua no hauria de ser una excepció.

De tot el que s'ha dit es pot extreure una altra conclusió que, afegida a les altres quatre del principi, seria la cinquena: **auríem de concentrar-nos a definir nous projectes d'infraestructures per al futur, per evitar que una vegada acabats els actuals sofrim un nou estancament, atès el llarg període d'incubació que requereixen els grans projectes d'infraestructures. En aquest sentit, projectes com el transvasament de l'aigua del Roine s'haurien abordar ja des d'ara.**