
Projecte: **LLIBRE BLANC INFRAESTRUCTURES DE L'EURAM**
Document: **ENTREVISTA ANDORRA**
Versió: 1
Autor: Andreu Ulled / Oriol Biosca
Data: 16-10-2007
Caràcter: Públic ulied@mcrit.com

Respostes a títol personal d'ANDREU ULIED (Dr. Eng. CC i P) i ORIOL BIOSCA (Eng. CCiP), de l'empresa consultora MCRIT S.L. , actualment treballant per l'Institut Ignasi Vilallonga d'Economia i Empresa en l'elaboració del **Llibre Blanc de les Infraestructures de Transport de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM)**, en base al debat amb polítics i empresaris andorrans celebrat a Andorra el 26 de juny del 2007.

Visiteu per més informació: www.mcrit.com/euram

1. Quins són els reptes i les mancances de les infraestructures de transport a Andorra?

L'aeroport, la vialitat interior, el transport públic interior, l'autopista amb Barcelona i Toulouse.

2. És imprescindible per a l'activitat econòmica fer l'aeroport de la Seu?

Si no imprescindible, sí molt convenient. L'aeroport hauria de permetre l'ampliació del potencial mercat turístic andorrà a Europa, tant pel que fa a visitants que busquen la pràctica d'esquí en un entorn privilegiat, com pel que fa a l'organització de congressos i convencions, una opció que aniria encaminada cap a una major diversificació de l'economia andorrana. Si bé les instal·lacions de l'aeroport tindrien les característiques tècniques suficients per a captar vols directes d'abast europeu, un opció interessant seria l'establiment d'un servei d'aeronaus de menor dimensió entre la Seu i Barcelona, que permetria reagrupar al Prat viatgers de diverses procedències en un sol vol cap a Andorra de duració no superior als 15min. El fet que a Suïssa existeixin instal·lacions similars econòmicament rendibles, i que el Govern de la Generalitat n'hagi inclòs el seu desenvolupament en el Pla d'Aeroports de Catalunya (15M€), permet ser moderadament optimistes en aquest sentit.

3. Hauria d'arribar el tren a Andorra? Per quin motiu?

En aquests moments, tenint en compte la informació disponible, tot i que tècnicament podria ser factible, no sembla justificat econòmicament el seu cost de construcció i explotació, pel nombre reduït de passatgers i de mercaderies que podria arribar a servir, i per tant no és prioritari ni per Andorra ni per Catalunya o Espanya. El trajecte en tren implicaria temps de viatge no inferiors a 3 o 4 hores des de Toulouse, Barcelona o Lleida. En tot cas, abans caldria millorar el transport col·lectiu per superfície i la mobilitat interior, les carreteres d'accés a la Vall des de Catalunya.

4. Com valora l'aposta pel transport públic del Govern amb el bus exprés?

Molt positiu. L'extensió d'aquest servei i la progressiva segregació del carril bus respecte la resta de trànsits, sobretot en interseccions i passos per nuclis urbans, haurien de millorar encara més el servei ofert. És un primer pas d'una política global de gestió de la mobilitat (aparcaments, extensió de les línies de bus, reserva de més espais pel transport públic, modificació dels horaris laborals per afrontar el problema de la congestió...) que es farà ineludible si Andorra continua creixent urbanísticament.

5. S'han de pensar polítiques de transport que vagin més enllà de les fronteres andorranes?

Cap país a Europa pot pensar ja només en sí mateix, en termes de xarxes de transport. Tampoc França, o Espanya. Hi ha inversions fora del territori d'Andorra que podrien resultar molts útils als andorrans, -com el propi aeroport de la Seu, o l'autovia entre Barcelona Toulouse- i probablement empreses i institucions andorranes haurien de contribuir a finançar, i gestionar, d'acord amb la utilitat que els pogués representar. La reglamentació dels mercats dels transports i les directrius europees influeixen indirectament a tots els països europeus, siguin o no membres de la Unió.

6. L'economia andorrana patirà més del que ja pateix si no es fa alguna cosa important a nivell d'infraestructures de transport?

Perdrà oportunitats de desenvolupament turístic i de negocis, molt probablement, si no es desenvolupa l'aeroport. Es reduirà la qualitat i l'atractiu de l'entorn si no es millora substancialment la vialitat interior i el transport públic. La mobilitat esdevindrà un factor limitant del creixement a curt termini.