



# **Llibre Blanc de les Infraestructures de l'EURAM**

**Debat de conclusions celebrat dia 3 de febrer de 2009**

El dia 3 de febrer de 2009 es va celebrar a l'Institut Cartogràfic de Catalunya el debat de validació de conclusions de l'Euram sobre infraestructures a l'Arc Mediterrani. En el marc del Llibre Blanc de les Infraestructures i organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, es tractà i es debaté amb tots els assistents les conclusions preliminars de l'estudi, en matèria d'infraestructures i socioeconomia. Les conclusions finals de l'estudi han estat reelaborades en base al continguts i comentaris més rellevants que sorgiren en el transcurs del debat.

#### Els assistents al debat foren:

Sra. **Gemma Aguilera**, de El Temps  
Sr. **Joan Altarriba**, d'Abertis Autopistas  
Sr. **Pere Ayach**, de la Cambra de Sant Feliu de Guíxols  
Sr. **Jordi Balbastre**, de Dragados SA  
Sr. **Lluís Berenguer**, de la Universitat de Nàutica  
Sr. **Josep M. Betriu**, de la Cambra d'Andorra  
Sr. **Ivan Capdevila**, de Gestió i Comunicació Ambiental  
Sr. **Joan B. Casas**, del Col·legi d'Economistes de Catalunya  
Sr. **Rafael Castells**, de la Cambra de Valls  
Sra. **Júlia Company**, de la Cambra d'Alcoi  
Sr. **Salvador Curcoll**, de la Cambra de Barcelona  
Sr. **Enrique Domínguez**, de la Cambra de Castelló  
Sr. **Juan Ramón Domínguez**, de Serveis d'Enginyeria del Transport  
Sra. **Pilar Escaler**, de la Cambra d'Andorra  
Sr. **Domènec Espadale**, de la Cambra de Girona  
Sr. **Sebastián Ramón Espinet**, de la Cambra de Lleida  
Sr. **Salvador Estapé**, d'IESE  
Sra. **Cristina Farré**, de CETRAMSA  
Sra. **Pilar de Torres**, d'IFERCAT  
Sr. **Francesc Fernández**, de l'Ajuntament de Sagunt  
Sr. **Rafael Giménez**, de l'Institut d'Estudis Territorials  
Sr. **Ramon Gómez**, de l'Autoritat Portuària de València  
Sr. **Salvador Guillermo**, de Foment Treball  
Sra. **Mari Cruz Hernández**, de FERRMED  
Sr. **François Jené**, de CCI Languedoc-Roussillon  
Sr. **Francesc Joan**, de Burgmaster  
Sr. **Jordi Joly**, de l'Ajuntament de Sant Cugat  
Sr. **Llorenç Juanola**, de la Cambra de Manresa  
Sr. **José Manuel Jurado**, de CCOO Catalunya  
Sr. **Pere Macias**, del Cercle d'Infraestructures  
Sr. **Alexandre Mañes**, del Col·legi d'Economistes de València  
Sr. **Francesc Minguell**, de la Cambra de Tortosa  
Sr. **Daniel Miravet**, de la Jove Cambra Internacional Catalunya  
Sr. **Ramon Molinas**, de IPM  
Sr. **Marcel·lí Morera**, de la Cambra de Valls  
Sra. **Noemí Morral**, de la Cambra de Vic  
Sr. **Josep Ramon Paris**, de la Cambra de Lleida  
Sr. **Lluís Parramont**, de la Cambra de Girona  
Sr. **Vicenç Pedret**, de la Direcció General d'Energia i Transports de la Comissió Europea  
Sr. **Enric Pérez**, d'Abertis  
Sr. **Pedro Pérez**, del Port de Barcelona  
Sra. **Magdalena Pons**, de la Cambra de Menorca  
Sr. **Joan Puig**, de la Cambra de Sant Feliu de Guíxols  
Sr. **Pere Puig**, de la Societat Catalana d'Economia  
Sr. **David Quilabert**, de la Cambra de Terrassa  
Sr. **Ignasi Agustí Ragas**, de CIMALSA  
Sr. **Álex Ramírez**, de la Cambra de Sabadell  
Sr. **Toni Regalón**, de la Cambra de Reus  
Sr. **Ramon Roca**, de Dossier Económico  
Sr. **José M. Roig**, de la Cambra d'Eivissa i Formentera  
Sr. **Gerard Santos**, de la Jove Cambra Internacional Catalunya  
Sr. **Eduard Sanz**, d'UGT Catalunya  
Sr. **Pere Servià**, de la Cambra de Girona  
Sr. **José Solano**, d'Abertis  
Sr. **Kenneth Soler-Serrano**, particular  
Sr. **Mateu Turró**, del Banc Europeu d'Inversions  
Sra. **Raquel Taberner**, Institut Ignasi Villalonga  
Sra. **Gemma Garrido**, Institut Ignasi Villalonga  
Sr. **Pau Caparrós**, Institut Ignasi Villalonga  
Sr. **Xavier Isern**, Institut Ignasi Villalonga  
Sr. **Andreu Ulied**, Mcrit  
Sr. **Oriol Biosca**, Mcrit  
Sr. **Nofre Fullana**, Mcrit

9:30 h. Acreditacions

10:00 h. Presentació. Benvinguda per part del Sr. **Joan B. Casas**, vicepresident de l'Institut Ignasi Villalonga i degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya. Intervenció inicial: *Bases, actualitat i perspectives de la Política Comuna de Transports*. Sr. **Vicenç Pedret**, Direcció General d'Energia i Transports de la Comissió Europea.

11:30 h. Debat estratègic amb tots els participants. Coordinació del debat: Sr. **Andreu Ulled**, director Mcrit; i Sr. **Oriol Biosca**, enginyer de Mcrit.

16:00 h. Conclusions preliminars a càrrec del Sr. **Mateu Turró**, director associat del Banc Europeu d'Inversions i catedràtic de la UPC. Torn obert de paraules.

17:30 h. Cloenda





**PRIMERA PART**  
**Debat sobre qüestions socioeconòmiques**

## **SOBRE LA IMMIGRACIÓ**

El creixement econòmic a l'Euram durant els darrers anys s'ha degut més a increments de població ocupada en sectors de baix valor afegit que a millores de la productivitat. Entre 1998 i 2008 la població de l'EURAM ha augmentat en 2.400.000 habitants (increment del 22%), i el nombre de llocs de treball en 2'1 milions (50%). Mentre que a Alcoi, Tortosa o Manresa, l'augment de la població es considera convenient pel desenvolupament econòmic, a altres territoris com Menorca o Andorra podria començar a generar des economies degut al model de desenvolupament adoptat i les restriccions del sòl disponible. El fenomen migratori genera creixement econòmic, sobretot quan comporta la incorporació de persones amb talent i capacitat emprenedora, però també el procés d'integració social és incert. Espanya és el 2n país de la Unió Europea en nombre de residents de nacionalitat estrangera (vora 4.600.000 persones, un 10% de la població) per darrera d'Alemanya. Sobre el 13% de la població de l'EURAM és de nacionalitat estrangera, la major part de la qual atreta per cobrir llocs de treball generats en el període de fort creixement 1997 – 2007 (ritmes superiors al 3'5% anuals) en sectors de productivitat mitjana i baixa, però una part significativa atreta també per qüestions climatològiques i de qualitat de vida: vora un de cada cinc immigrants a l'EURAM prové d'algun dels països de la UE-25, i en alguns territoris la proporció augmenta fins a un de cada tres, similar al "Sunbelt" americà. Per aquestes raons, si bé Espanya en el seu conjunt, o Europa, poden mantenir poblacions estables, l'Euram seguirà creixent.

**Les regions de l'Euram són molt atractives des del punt de vista residencial, especialment les zones costaneres, i moltes d'elles continuaran creixent demogràficament. Augmentarà l'arribada de població de rentes mitjanes i altes, que tindrà una major flexibilitat laboral, i es moderarà la demanda de llocs de treball poc qualificats. La planificació territorial i la creació d'un entorn obert i favorable per a atraure talent és una estratègia clau pel desenvolupament econòmic futur de l'Euram.**

### *Síntesi d'opinions*

Els assistents han valorat que el creixement demogràfic i l'arribada de residents estrangers a l'Euram són temes d'una rellevància notable (7'1p sobre 10p). En general estan d'acord amb el fet que la població de l'Euram continuarà creixent un cop superat l'actual cicle de crisi, potser a un ritme inferior que durant el període 1996 – 2008, però l'acceleració del procés d'arribada de nous residents de rentes mitjanes i altes és més incert. L'atracció de talent dependrà en gran mesura del tipus d'activitat econòmica que l'Euram pugui oferir a aquests professionals altament qualificats, i el turisme residencial, en totes les seves variants en termes de duració i freqüència, dependrà de l'evolució alhora incerta del cost dels transports.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- L'arribada de població de rentes mitjanes i altes dependrà de les polítiques públiques actives en termes de creació de centres I+D, de la promoció de clústers...
- El context actual de crisi dificulta la possibilitat d'establir les tendències que es donaran en els propers 10 o 20 anys. La crisi podria canviar el model en què s'organitza l'economia globalitzada avui dia, i això tindria conseqüències sobre la dinàmica dels fluxos migratoris i de transport.
- La planificació territorial representa de vegades un fre al desenvolupament de les potencialitats que tenen els territoris, tot i ser necessària.

## **SOBRE LA INDÚSTRIA**

El sector industrial representa el 20'7% de l'economia, i el 19'2% dels ocupats de l'Euram. El sector té un pes més important a Catalunya i la Comunitat Valenciana (22% i 18% respectivament), i més reduït a les illes (7%). Està caracteritzat per la presència d'empreses multinacionals atretes durant la dècada dels 80 i 90, i per un ampli teixit de petites i mitjanes empreses d'origen familiar en sectors madurs. Certs punts del territori conserven organitzacions en clúster, com a Castelló (ceràmica), la Vall del Vinalopó (sabata), Ibi i Onil (Joguina), la Sénia (moble), Osona (agroalimentari), Anoia (adoberia), Maresme i Alcoi (tèxtil). Part de les empreses atretes a l'Euram des dels 80 per la mà d'obra barata estan deslocalitzant la seva activitat cap a d'altres països on els costos salarials i extrasalarials són més baixos. El sector públic intenta facilitar les condicions necessàries per a que es desenvolupin nous sectors industrials d'alt valor afegit, especialment en dominis com la biotecnologia, les energies renovables i altres vinculades als serveis a les empreses.

**La deslocalització d'algunes grans empreses industrials multinacionals és potser inevitable, però s'ha d'evitar la desindustrialització del territori: la base industrial en sectors tecnològicament madurs, de petita i mitjana empresa (tèxtil, agroalimentari) ha d'innovar i internacionalitzar-se, però també ha d'augmentar la producció de béns de consum final i l'accés a mercats locals.**

### *Síntesi d'opinions*

Els assistents han valorat que l'evolució del sector industrial és un tema de rellevància notable (7'0p sobre 10p). En general estan d'acord en la dificultat de retenir empreses que realitzen processos de valor afegit baix, tot i que es poden donar mecanismes per a minvar l'abast de les deslocalitzacions. No s'hauria de parlar tant de sectors de baix valor afegit com d'activitats de baix valor afegit, ja que en general tots els sectors poden aportar valor afegit. El teixit industrial tradicional de l'Euram ha de mantenir-se, buscant millores de productivitat, innovant i internacionalitzant-se.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- És estratègic per a l'EURAM que aquelles empreses que són de capital EURAM mantinguin les seves seus socials en el territori, sobretot quan aquestes empreses creixen i evolucionen cap a grups empresarials més complexos. La deslocalització d'empreses pot ser relativament inevitable, però cal mantenir els processos industrials, de disseny o de gestió a l'EURAM, que són els que aporten valor afegit.
- La deslocalització industrial no és un procés senzill i té associat costos econòmics molt importants. Les empreses que delocalitzen des de l'Euram han de reorganitzar totes les estructures paral·leles industrials i d'infraestructures que aquí s'han generat a l'entorn de les grans companyies durant més de 30 anys, i que ja provenien d'un teixit ampli de Pimes preexistent.
- La pèrdua de pes del sector industrial en els indicadors macroeconòmics de l'Euram respon més al sistema d'anàlisi estadístic emprat, i a l'augment dels serveis a les persones, que a un procés de desindustrialització intensiu del territori. La subcontractació de parts importants del procés industrial a tercers fa que part de l'activitat econòmica industrial es comptabilitzi com a serveis a les empreses, i això reverteix en una subestimació del pes de la indústria.
- Cal explorar les possibilitats que ofereixen sectors econòmics emergents com el de la indústria mediambiental.

## **SOBRE L'AGRICULTURA I LA RAMADERIA**

L'agricultura aporta un 1'9% del PIB de l'Euram (1'4% a Catalunya, 2% a la Comunitat Valenciana, 1% a Balears), i ocupa un 2'1% de la població treballadora. La implantació de la reforma de la política agrària comuna (PAC) podria suposar la desaparició de 400mil agricultors espanyols segons una valoració feta pels sindicats d'agricultors. Tot i això, la indústria agroalimentària associada al sector primari té un pes important a l'Euram, concentrant el 15% de les exportacions a l'estranger i agrupant algunes de les empreses més grans del territori, ja sigui en la producció, transformació o distribució (p.e. Corporació de Guissona, Tarradellas, Mercadona...). La superfície destinada a usos agraris s'ha mantingut gairebé sense canvis en els darrers 30 anys als volts d'1'5 milions d'hectàrees. Mentre que a les franges litorals des de Tortosa cap al sud i a Lleida són el fruiter i l'horta els conreus dominants, la tríada mediterrània juga un paper important a l'interior, al nord de l'Euram i a les illes (fruits secs, oli i vi) lligat generalment a denominacions d'origen reconegudes. La ramaderia és especialment important a l'interior de Catalunya, amb una indústria molt desenvolupada a Osona, la Garrotxa i la Segarra. El mercat a l'engròs de Saint-Charles a Perpinyà és el principal centre distribuïdor de fruita i verdura d'Europa. L'increment de rendibilitat del sector passa en general per l'increment de la SAU irrigada, l'especialització de les explotacions en productes ecològics, l'adopció de certificats de qualitat DO, la millora dels canals de comercialització o la intensificació dels processos de transformació. Si bé l'agricultura creixerà a les regions de forta tradició com Lleida o Osona, en altres com Castelló o Tarragona on és sotmesa a pressions urbanitzadores es mantindrà només subvencionada per criteris paisatgístics.

**El sòl agrícola es reduirà mantenint-se només subvencionat per raons paisatgístiques i turístiques, i allà on sigui competitiva: els productes amb denominació d'origen i els mercats de proximitat vinculats a l'agroindústria milloraran el procés de comercialització i es consolidaran com un sector econòmic important per l'Euram.**

### *Síntesi d'opinions*

L'agricultura s'ha manifestat és un sector menys estratègic per a l'Euram que d'altres (valorat amb un grau de prioritat de 6'70p sobre 10p), però hi ha unanimitat en què és important que es mantingui a l'Euram perquè allà on no pugui existir sense subvencions, encara aconsegueix un rol de manteniment ambiental del territori i de fixació de població al medi rural. Cal fomentar l'agricultura allà on pugui existir sense subvencions apostant per la diferenciació del producte.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- La subvenció al món agrícola no ha de ser només per interès paisatgístic o turístic... és estratègica per quant és la font de productes de proximitat i de qualitat. Cal investigar i innovar en aquest camp. Seguir els passos d'Israel, per exemple.
- El sector fruiter lleidatà i valencià manté el seu posicionament internacional gràcies a l'obertura de mercats internacionals. Els cítrics i la fruita es mantindran a l'Euram. El sector agrícola no solament ha de tenir un paper important en l'entorn de proximitat.
- L'augment de la demanda de productes de qualitat, l'èmfasi de la societat en temes com la seguretat alimentària, i la necessitat de poder tenir una traçabilitat integral del producte potenciarà l'agricultura local. Els consumidors buscaran productes de proximitat i de qualitat, i voldran conèixer-ne tant informació com sigui possible (origen, processos, fertilitzants...).
- L'agricultura, com a activitat base que és, es mantindrà subvencionada per raons de cohesió territorial. Els criteris paisatgístics són secundaris a banda d'aquelles regions on l'economia estigui àmpliament fonamentada en el turisme i per tant, fortament vinculada al seu paisatge.

## **SOBRE EL TURISME**

Amb 60 milions de visitants cada any, Espanya és el segon país turístic del món per darrera de França. La meitat dels turistes a l'estat tenen com a destinació algun punt de l'Euram (15 milions de visitants a Catalunya, 10 milions a Balears i 5 a la Comunitat Valenciana). Les capitals com Barcelona, València o Palma impulsen amb èxit un model turístic basat en l'oci, però també en els negocis, l'educació o la salut. Les àrees que tradicionalment concentraven el turisme de sol i platja com Alacant, Tarragona o Mallorca diversifiquen la seva oferta i modernitzen la infraestructura turística. El Port de Barcelona és el 1r port de creuers de la Mediterrània; transporta 2'8 milions de passatgers anualment (2007), el 57% dels quals són creueristes, i el tràfic creix a ritmes superiors al 10% cada any. Els ports de l'Euram acullen més de 3 milions de creueristes cada temporada. Fins ara, el turisme és el sector econòmic que té major creixement: Europa podria incrementar el nombre de visitants de 400M anuals a 700M anuals l'any 2020 d'acord amb l'Organització Mundial del Turisme. L'Euram té grans operadors hotelers de capital local, com ara Sol Melià, Barceló, NH o Tryp, que han intensificat els seus processos d'internacionalització en els darrers anys. El sector turístic és un motor important de la terciarització de l'economia, per quant en el seu procés de diversificació cap a sectors econòmics més amplis com la salut, l'educació, o els negocis, demanda serveis més avançats, utilitza noves tecnologies i facilita l'aparició de petites i mitjanes empreses molt vinculades al territori.

**El turisme serà un dels principals motors de la terciarització de l'economia de l'Euram, evolucionant cap a serveis avançats a les persones, de tipus formatiu o educatiu, salut i benestar, esport o lleure, cultura i negocis, oferint serveis a empreses més internacionalitzades i en sectors emergents.**

### *Síntesi d'opinions*

El turisme s'ha valorat com a sector altament estratègic amb un grau de prioritat de 7'9p sobre 10p, només superat per les qüestions referents a la mobilitat territorial de persones i empreses i de bona governança. El turisme continuarà sent un motor econòmic de l'Euram però diversificat-se cap a un major ventall d'activitats d'alt valor afegit.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- El turisme creixerà de forma exponencial a l'Euram en els propers 20 anys. Durant els 90, l'arribada de turistes japonesos i coreans a l'Arc Mediterrani va representar un impacte molt positiu en l'economia i va propiciar l'evolució cap a una oferta d'un producte "culte" i de qualitat. En les properes dècades, països com la Xina i l'Índia generaran una àmplia capa de població de classe mitjana que voldrà viatjar, i per la qual Europa serà la principal destinació i l'Euram una de les principals escales del viatge.
- Cal una major professionalitat del sector de serveis vinculat al turisme. Només així es podrà garantir un producte de qualitat que atragui a sectors de població de fort poder adquisitiu, i que eviti la massificació turística. Cal que els sous que es paguen en el sector turístic siguin més elevats que fins ara. Cal invertir en processos de formació de personal. Cal innovar en el tipus d'oferta que es dona.

## **SOBRE LA CONSTRUCCIÓ**

La construcció ocupa a l'Euram a finals de 2008 el 12% de la població treballadora (15% a Balears, 13% a la Comunitat Valenciana i 11% a Catalunya). La contribució de la construcció al PIB el 2007 es trobava als volts del 10'6%. L'aturada del sector ha incrementat la taxa d'atur del sector del 5% fins al 15%. La crisi es fa notar especialment en l'edificació i en menor mesura sobre l'obra pública. Les 6 principals empreses constructores espanyoles (ACS, Ferrovial, FCC, Acciona, Sacyr, OHL) facturaven l'any 2004 conjuntament uns 35mil milions d'euros (de l'ordre de 3 vegades més que el 1999), amb un procés de diversificació empresarial cap altres sectors econòmics de cicles econòmics diferents al propi de la construcció, com són les concessions o la gestió d'infraestructures (el 2004 la construcció representava entre el 50% o 60% del total de la xifra de negoci de les principals empreses; el 1999 era en molts casos de l'ordre del 70% o 80%). Les empreses constructores estan immerses en un procés d'internacionalització creixent però encara inferior al d'altres grans empreses europees (de l'ordre del 15% de la seva facturació a l'estranger el 2004).

**La construcció reprendrà la seva activitat a un ritme menor i les empreses del sector prosseguiran el procés de diversificació i internacionalització d'activitat, invertint recursos en recerca i innovació, i conformant-se com a un sector d'excel·lència de l'economia.**

### *Síntesi d'opinions*

La marxa del sector de la construcció és el tema que els assistents han valorat menys prioritari amb 6'5p sobre 10. La construcció com a sector d'excel·lència de l'economia de l'Euram es percep com a poc probable. Cal diferenciar entre el sector de l'Obra Civil i el de l'Edificació. Si bé el primer sector compta amb empreses molt importants i força internacionalitzades, cap d'elles no és de capital Euram. La despesa d'aquestes empreses en innovació o en recerca i desenvolupament és més aviat pobre. Pel que fa a l'edificació, sector compost per un gran conjunt de pimes, no serà possible recuperar els nivells d'activitat que s'han enregistrat en els darrers 10 anys i caldrà la reestructuració del sector, que en part ha de passar per una intensificació de l'activitat de rehabilitació, renovació i manteniment.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- La diversificació de les empreses en altres activitats és certa per a les empreses més grans del sector però no tant per a la resta. S'està observant un procés d'abandó de les activitats complementàries de les empreses de la construcció.
- Calen empreses del sector fortes i amb capital de l'Euram que puguin competir amb les empreses de la resta de l'Estat i Europa.
- Cal diferenciar les grans empreses constructores de les pimes. Les Pimes s'hauran d'especialitzar en determinades branques del sector, més enllà de la pura activitat constructiva. Les empreses de construcció s'hauran de reubicar en activitats de rehabilitació, restauració i millora d'edificis.
- L'obra civil experimentarà un auge durant aquests mesos degut a les inversions públiques ja previstes i per desenvolupar. Més que un sector d'excel·lència estariem parlant d'empreses excel·lents.
- Amb el canvi de cicle, la construcció experimentarà canvis en la seva concepció. La innovació del sector no serà tant intensa en l'obra civil, sinó en materials de construcció i equipaments per als habitatges que permetin millorar-ne la sostenibilitat i la qualitat de vida al seu interior (domòtica, mecanismes de reciclatge, materials avançats, disseny).

## **SOBRE LA LOCALITZACIÓ AL TERRITORI D'ACTIVITATS I DE PERSONES**

Les relacions econòmiques entre els territoris de l'EURAM són molt intenses: Catalunya i la Comunitat Valenciana són primers clients i primers proveïdors comercials l'una de l'altra respectivament; el primer client comercial de les Balears és Catalunya, i el primer i segon proveïdor de Balears són Catalunya i la Comunitat Valenciana respectivament; el primer client i proveïdor de Múrcia és la Comunitat Valenciana. Tot i això, el mercat de treball de l'EURAM es troba relativament fragmentat, i els professionals de l'EURAM són poc proclius a relocalitzar-se dins el territori de l'Euram o de la seva pròpia regió en funció de noves oportunitats de feina. Els joves s'emancipen 10 anys més tard aquí que a la resta de països europeus. La presència de centres universitaris de caire generalista a totes les províncies no afavoreix la mobilitat estudiantil. Hi ha poc caràcter emprenedor, fins i tot entre els estudiants de les millors escoles de negocis de Barcelona (IESE, ESADE...). Els programes d'Erasmus i Séneca estan fent canviar als joves la forma de percebre la mobilitat personal i l'arrelament territorial, però molt lentament.

**Cal fomentar que la mobilitat de les persones i empreses a l'Euram augmenti de forma substancial en els propers 20 anys, per aprofitar els avantatges comparatius de cada territori i donar un major dinamisme a l'economia.**

### *Síntesi d'opinions*

Aquesta és una qüestió estratègica pels assistents al debat, amb una prioritat de 7'8p sobre un total de 10p. La mobilitat de persones i activitats haurà de créixer, i s'haurà d'encoratjar des del sector públic (foment de la mobilitat d'estudiants, especialització de centres universitaris, flexibilització de l'accés a la vivenda...). La mobilitat de persones i activitats dins el territori de l'Euram es reforçarà amb la millora dels transports dins l'Arc Mediterrani.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Per a permetre la mobilitat territorial de persones, cal que l'accés a la vivenda sigui més àgil que actualment, i cal que es donin diferencials de sous que encoratgin la població a desplaçar-se seguint les oportunitats de feina que es puguin presentar.
- Les qüestions burocràtiques són una trava important a l'emprenedoria. Cal millorar el sistema administratiu per a permetre una major agilitat en la creació d'empreses i noves activitats.
- Com s'ha de posicionar l'Euram en el context de la globalització? És com a regió que l'Euram pot presentar-se per a ser més competitiu, com un àmbit integrat amb una sèrie d'elements (ports, aeroports, empreses...) que juguen conjuntament per a ser més competitiu internacionalment. Cal un model de competència amb cooperació.

## SOBRE LA MOBILITAT DE PERSONES I MERCADERIES

La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent en els propers anys al ritme de l'economia, però ho farà amb ritmes diferents per passatgers i mercaderies, per desplaçaments locals o regionals, o internacionals. L'impacte de les tecnologies d'informació i comunicació redueix algun tipus de viatges però l'efecte global és la creació de majors relacions socials i econòmiques i la generació de més demanda de transport de passatgers i mercaderies. A l'Àrea Metropolitana de Barcelona el 1981, 28 de cada 100 persones treballaven fora del seu municipi, el 2001 aquest percentatge era de 47% i el PITC preveu una estabilització sobre el 60% el 2026. Si bé els viatges urbans per raó de feina també poden estabilitzar-se, els viatges per altres motius i els de mitjana i llarga distància creixeran i es faran més variables al llarg del dia i del territori, mentre els viatges internacionals i intercontinentals poden créixer exponencialment. La mobilitat de mercaderies creixerà també seguint el ritme del creixement de l'economia, tot i el procés de desindustrialització de Catalunya i Europa i la progressiva orientació cap als serveis. Els trànsits intercontinentals des de i cap a l'exterior d'Europa, en particular els procedents d'Àsia, i d'altres economies emergents, seguiran augmentant a ritmes molt elevats. Sent previsible que l'augment d'inversió en infraestructures es mantingui sobre els volums actuals o fins i tot disminueixi lleugerament, és previsible que la congestió augmenti, particularment a la carretera, als ports i aeroports, incentivant formes d'explotació optimitzada i nous models de tarificació que indueixin l'auto-organització de la demanda, a més de la millora selectiva de la capacitat de les infraestructures.

**La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent al ritme de l'economia. Creixeran els trànsits de llarg recorregut per carretera i els tràfics a ports i aeroports, amb els ferrocarrils capturant trànsits creixents en alguns segments de mercat però poc significatius globalment. Tot i les millores d'explotació i gestió de l'oferta i la demanda de mobilitat, i la possible revitalització del ferrocarril, seran necessaris increments de la capacitat de les infraestructures viàries per evitar la congestió d'alguns trams de la xarxa.**

### *Síntesi d'opinions*

Els assistents han valorat que l'augment de la mobilitat de passatgers i mercaderies és el tema més prioritari d'entre els referents a la socioeconomia de la regió, amb 8'3p sobre un total de 10p. El més probable és que la mobilitat continuarà creixent al ritme de l'economia, alhora que els costos del transport tendiran a disminuir. Caldrà valorar si la crisi actual té impactes estructurals sobre l'economia i l'organització del transport.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- La crisi actual i els seus efectes sobre el sistema establert de globalització seran determinants en les tendències futures de viatges personals i de transport de mercaderies.
- El transport per carretera a llarga distància tendirà a baixar. Les infraestructures viàries no creixeran tant com ho han fet en els darrers 20 anys.
- La quota de transport en ferrocarril creixerà en el futur, és de fet una cosa que ja està passant. Els ports volen transportar les mercaderies en ferrocarril, i ja no només a la molt llarga distància, sinó també a la mitjana distància, i la curta en casos molt concrets com el de la línia que uneix la Seat amb el Port de Barcelona.
- El transport de mercaderies per ferrocarril i per carretera són diferents per naturalesa. Potser el ferrocarril pot ser rendible per la llarguíssima distància (que es dona en pocs corredors dins Europa) i per a transport massiu de volums de càrrega importantíssims (pe. dels ports). Per a distàncies curtes i per a transport de petites quantitats, el ferrocarril no és competitiu. I aquest tipus de transport engloba la pràctica totalitat del sector. Per a la distribució metropolitana, la carretera és l'únic mitjà de transport possible.
- La tecnologia ferroviària és teòricament barata, però acaba resultant en tarifes i costos elevats. El costos i plaços de construcció del ferrocarril són d'un ordre de magnitud superior al de la carretera. A l'Euram, i a Espanya en general, els sobre costos per raó d'un relleu abrupte i l'ocupació intensiva del territori són importantíssims (sobre costos que no es donen per exemple a centreeuropa).

## **SOBRE L'ORGANITZACIÓ TERRITORIAL**

L'Euroregió de l'Arc Mediterrani es troba dividida entre tres estats, diverses comunitats autònomes, una desena de províncies i departaments, una centena de comarques, vora 2000 municipis. La fragmentació territorial, institucional i administrativa dificulta l'execució de polítiques estratègiques i l'execució d'infraestructures a totes les escales (entre municipis, entre comarques, entre comunitats autònomes, entre estats).

**L'organització del territori, en termes de la distribució de competències i recursos entre les administracions, és un element de rigidesa i d'ineficiència en el sector públic, ja que dificulta l'assoliment d'economies d'escala en la prestació de serveis públics i dificulta l'impuls de grans projectes estratègics. Aquestes rigideses s'han de resoldre a curt termini.**

### *Síntesi d'opinions*

Aquesta és una qüestió poc prioritària, d'acord amb la percepció dels assistents al debat d'infraestructures, amb 6'5p sobre 10p. L'organització territorial dificulta l'aplicació de polítiques conjuntes però garanteix el poder de decisió de forma puntual allà on té els seus efectes.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Cal diferenciar actuació pública i gestió pública. Els ajuntaments poden fer accions polítiques i prendre decisions, però no cal que les gestionin o desenvolupin directament. L'execució pot concentrar-se en ens de major entitat (p.e. consells comarcals o diputacions).

## **SOBRE LA GOVERNANÇA**

Les inversions en infraestructures es troben en aquests moments en un màxim històric a Espanya i a l'Euram (més del 50% en ferrocarrils d'alta velocitat per a passatgers). És difícil que aquest nivell es mantingui en el futur. L'augment del cost de les pensions públiques i, en general, de les despeses en salut, atur o dependència poden limitar a mig i llarg termini la capacitat de les administracions a invertir en infraestructures productives o en recerca i desenvolupament, a menys que es produeixen reformes estructurals. Per altra banda, la dificultat d'executar infraestructures a les àrees més fortament poblades de l'Euram, per la magnitud de l'afectació sobre la ciutadania, els moviments d'oposició, els costos en matèria d'expropiacions, compensacions i mesures pal·liatives, i la necessitat d'un esforç de negociació amb institucions i particulars poden abocar les administracions a invertir en projectes que tenen rendibilitats relativament baixes per a la societat, però que són viables tècnicament i políticament. Quan els recursos públics són escassos i no es pot augmentar l'endeutament, és fonamental que els recursos es destinin a les inversions que tinguin una rendibilitat socio-econòmica prou elevada, i uns menors costos ambientals.

**Les administracions públiques han d'aplicar criteris objectius i transparents a l'hora de planificar i gestionar infraestructures, en base a avaluacions socials, econòmiques i ambientals que representin un punt de partida raonable per a la negociació i per a la decisió política. És previsible que augmenti la participació privada en el finançament i explotació d'infraestructures, i que aquest fet comporti que s'hagin de realitzar processos d'avaluació sistemàtics de les inversions públiques.**

### *Síntesi d'opinions*

Els assistents han valorat que la millora de la governança és una qüestió clau, amb un prioritat de 8'2p sobre 10p, i només per darrera de la mobilitat de persones i mercaderies. Tot i això, és poc probable que s'avanci en aquesta direcció, tot i que els criteris de rendibilitat social podrien anar guanyant pes sobre d'altres d'acord amb la conformació d'una societat progressivament més madura.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Cal planificar les infraestructures amb visió de futur i amb antelació. El temps de concepció i construcció d'una obra pública és molt llarg, de l'ordre de 15 o 20 anys.
- Cal invertir amb criteris de rendibilitat social, i no tant amb criteris de caire polític.

## **SEGONA PART**

### **Debat sobre infraestructures**

## **SOBRE AEROPORTS**

L'aparició de les companyies low-cost ha revertit en un augment molt fort dels tràfics aeris, vinculat sobretot a l'augment del turisme, i ha portat a l'aparició de tràfics importants en alguns aeroports regionals. El tràfic aeri de l'Euram ha passat de 56Mpax l'any 2000 a 87Mpax l'any 2007 (40% del tràfic nacional). Barcelona gestionava el 2007 vora 33Mpax, Palma 23Mpax i Alacant 9Mpax. L'aeroport de Girona és el que més ha crescut des de l'any 2000 (+644%), seguit de València (+162%). Les previsions de Boeing i Airbus coincideixen en que el creixement sostingut dels tràfics aeris internacionals es mantindrà, un cop superada la crisi, sobre un 5% anual durant els propers 20 anys. L'acord de cels oberts entre Estats Units i Europa liberalitza el marc regulatori que s'aplica als tràfics aeris transoceànics, i es preveu que incrementarà la intensitat dels enllaços entre aeroports americans i europeus, especialment de les connexions punt a punt. L'ampliació de l'aeroport de Barcelona (T-sud i T-satèl·lit) donarà una capacitat global de 70Mpax anuals. Spanair ha passat d'estar en mans de l'aerolínia escandinava SAS a un grup inversor liderat per Catalana d'Iniciatives i Turisme de Barcelona, però amb la possible entrada d'altres participants de l'Euram i de la resta d'Espanya, i aquest fet pot incrementar els vols intercontinentals a Barcelona o Palma. La gestió aeroportuària espanyola es troba en mans de l'Entitat Pública Aena, que actua amb lògica nacional. Si bé Barcelona perd competitivitat per raó d'una gestió centralitzada que dificulta la possibilitat de captar vols intercontinentals en competència amb Madrid, la resta d'aeroports de l'Euram valoren positivament un model que redistribueix els recursos generats entre el conjunt d'aeroports. Al marge d'Aena, la diputació de Castelló impulsa un nou aeroport de caire turístic a Benicàssim, i la Generalitat de Catalunya un altre a Lleida (Alguaire). Si hi ha acord amb Andorra, es preveu la recuperació de l'aeroport de la Seu d'Urgell. La Generalitat de Catalunya preveu estendre una xarxa d'aeròdroms i heliports per a prestació de serveis d'interès general (emergències, sanitat, protecció civil...) i aviació general.

**La capacitat dels aeroports existents amb les ampliacions previstes és suficient a curt i mig termini. El model de gestió actual dels aeroports espanyols es reformarà per a permetre la participació d'administracions locals i regionals en aspectes reguladors, i d'empreses privades en la gestió comercial i l'explotació. Això permetrà donar una millor oferta de destinacions i freqüències als aeroports de l'Euram.**

### *Síntesi d'opinions*

Els assistents han valorat la qüestió aeroportuària amb una prioritat notable (7,5p sobre 10p). Els experts valoren poc probable que el model de gestió actual dels aeroports, centralitzat sobre l'ens AENA, es pugui reformular a curt termini, tot i que expressen seria una qüestió molt positiva.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- La proposta de reformulació del model de gestió d'Aena per la participació autonòmica en els aeroports ha estat fins ara inconcreta, i no sembla que pugui introduir grans canvis respecte el model actual. El model que s'ha proposat continua mantenint una participació pública en l'explotació dels aeroports massa elevada. La introducció de privats en el sistema no ha de ser tant una qüestió de permetre una gestió privada dels espais comercials o dels serveis oferts, sinó del model de presa de decisions dins els aeroports, i sobretot de les rutes aèries que s'ofereixen.
- Un sistema aeroportuari coordinat a nivell de l'Euroregió podria ser interessant.
- Cal valorar els efectes de l'extensió de la xarxa de Tren d'Alta Velocitat sobre el nombre de viatgers aeris. L'aeroport d'Alguaire, connectat en alta velocitat a el Prat podrà ser difícilment competitiu.
- El nombre d'aeroports ha augmentat molt en els últims 10 anys. Gairebé totes les províncies ja tenen aeroport, però pocs d'aquests són eficients. Cal racionalitzar els recursos i determinar en cada cas si és realment necessari una nova instal·lació aeroportuària.
- Les millores tecnològiques en el sector de l'aviació corporativa faran incrementar fortament el volum de viatgers de l'aviació general perquè els costos que comporta aquest tipus de transport es reduiran fins a fer-la assequible a franges molt més àmplies de la societat, oferint una flexibilitat al viatger de negoci que l'aviació convencional no pot oferir.
- Si bé el sistema aeroportuari pot tenir prou capacitat a l'Euram globalment, l'ampliació de l'aeroport de València no serà suficient per acollir els tràfics aeris que s'hi han de donar en el futur.

## **SOBRE LA LOGÍSTICA**

Els grans ports mediterranis es troben tots en fase d'ampliació amb l'objectiu d'augmentar la seva quota de participació sobre els tràfics asiàtics d'entrada a Europa, essent les infraestructures de mobilitat cap al nord i les plataformes logístiques condicions necessàries per a aquest desenvolupament. D'altra banda, la logística és un sector clau de l'economia, com a generador de noves activitats vinculades a la distribució, com per a la competitivitat del teixit industrial de l'Euram (p.e. els costos logístics del sector agroalimentari comporten prop del 60% del preu de venda al detall dels productes que comercialitza). En aquesta direcció, la Comunitat Valenciana impulsa una xarxa de 6 plataformes logístiques intermodals d'entre 100ha i 200ha, i zones logístiques vinculades als ports de València, Sagunt i Castelló. D'altra banda, Cimalsa impulsa 8 instal·lacions logístiques a Catalunya a través dels CIMs i Logis a l'entorn de les 100ha, de les quals 4 es troben en servei (la Selva, Vallès, Bages i Lleida) i 2 més en construcció. Als Pirineus Orientals, la Plataforma Multimodal Pirineus-Mediterrània coordina la gestió conjunta de mercaderies al port de Vendres, l'aeroport de Perpinyà, al centre de distribució de fruita i verdura de Saint Charles (400ha), i a les estacions logístiques del Buló (viària) i Cerbère (ferroviària). Abertis, Port de Barcelona i Cimalsa han creat un consorci públicoprivat. Amb tot, l'Euram és un territori densament poblat en una franja relativament estreta de territori al llarg de la costa; la disponibilitat de sòl altament accessible i a costos moderats hi és més baixa que en altres localitzacions de l'estat espanyol o el sud de França, la qual cosa dificulta implantacions extensives, si no és en els territoris del rerepaís. Saragossa impulsa Plaza, que amb vora 1300ha és el recinte logístic més gran d'Europa.

**La logística s'ha de desenvolupar a l'Euram com a sector emergent que genera valor afegit vinculat a les activitats de distribució, acoblament, acabat de productes, i per a servir les necessitats del teixit industrial i dels ports. La dificultat per a disposar de més sòl logístic fa necessari que s'estableixin estructures de gestió en xarxa entre els centres logístics. El treball eficient i en xarxa de les plataformes de l'Euram (inclosa Plaza a Saragossa) és el que pot donar competitivitat internacional a l'Arc Mediterrani. És convenient consolidar fórmules de partenariat públicoprivades per la construcció i gestió de centres logístics.**

### *Síntesi d'opinions*

Amb 7,9p de prioritat sobre 10p, la logística es troba a la capçalera de les actuacions estratègiques a l'Euram. La logística es un tema clau per a donar competitivitat a l'euroregió, amb una gestió integrada de la xarxa de plataformes a l'arc mediterrani i aprofitant les oportunitats que ofereix les instal·lacions logístiques extensives de l'Aragó. Aquesta opció cal entendre-la juntament amb el desenvolupament dels ports, i també del ferrocarril de mercaderies.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- És necessari donar continuïtat a les infraestructures entre els nodes logístics, creant una xarxa de plataformes que consolidi i reforci l'actual. Això permetrà augmentar la competitivitat de l'Euram en aquest sector i posicionar-se com a eix principal d'entrada de mercaderies cap a Europa central.
- La dificultat de disposar de més sòl logístic obliga a les autoritats d'ordenació territorial a planificar reserves de sòl en coordinació amb la xarxa de transport (carreteres, ferrocarrils, ports, aeroports), així com a abordar la compra de sòl que permeti disposar de superfície suficient a preus raonables per al desenvolupament de plataformes logístiques amb alta participació de la iniciativa privada.

## SOBRE ELS PORTS

ValenciaPort (Port de València, Sagunt i Gandia) és capdavanter en el tràfic de contenidors del Mediterrani Occidental amb 3'3MTEU transportats entre gener i novembre de 2008 (+18% respecte 2007, amb un tràfic de transbordament en alça) i 55'3MTm de mercaderies, i preveu arribar a 4MTEU i 68MTm el 2015. El port de Barcelona ha gestionat fins a novembre de 2008 2'4MTEU (+0'32% respecte 2007) i 48'3MTm, i preveu arribar a 4'5 MTEU i 85Mtm el 2015. Algeciras perdia durant el 2008 un 3'2% del tràfic de contenidors i transportava un total de 3MTEU i 68'6MTm. Tarragona i Castelló han gestionat 30'3MTm (-9'4%) i 12'5Mtm (+3'3%) respectivament, bàsicament en productes energètics vinculats als respectius complexos petroquímics, però amb una tendència a diversificar l'activitat de suport a la indústria regional (exportacions de productes alimentaris, ceràmica...). El port d'Alacant ha gestionat 2'65Mtm (-23%). La resta de ports comercials de l'Euram (Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita, Gandia) tenen una activitat molt reduïda; tot i algunes propostes de implantar-hi rutes de short sea shipping, a curt termini no sembla puguin desenvolupar un rol destacat. Els grans ports del Mediterrani es troben tots en fase d'ampliació, esperant ampliar els seus hinterlands a curt termini, amb l'objectiu d'augmentar la seva quota de participació sobre els tràfics asiàtics d'entrada a Europa, que actualment entren en més d'un 75% pels ports del nord d'Europa. Avui, el primer port de la Mediterrània és Antwerp. Per poder exportar eficientment mercaderies cap a la resta d'Europa són necessàries actuacions viàries, ferroviàries i logístiques complementàries. Amb tot, la situació excèntrica de Barcelona i València respecte a la ruta Suez-Gibraltar en limitarà la seva capacitat d'atracció, especialment dels vaixells de major capacitat que realitzen poques escales.

**Si bé altres nodes competidors com Algeciras-TangerMed tenen una millor localització geogràfica en al ruta Suez-Gibraltar, els ports de Barcelona-Tarragona i de València-Sagunt han d'esdevenir portes logístiques del sud d'Europa ampliant els seus hinterlands, Barcelona i Tarragona han de gestionar-se coordinadament.**

### *Síntesi d'opinions*

El desenvolupament dels ports té una prioritat alta d'acord amb la percepció dels assistents, amb 7,6p sobre un total de 10p. Cal eixamplar els hinterlands, i la gestió coordinada dels tràfics, cooperació amb competència, dels grans ports de la Comunitat Valenciana i Catalunya, però també més enllà cap a Marsella i Gènova.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Els ports de l'Euram ja són portes logístiques importants però es necessari fomentar la connectivitat ferroviària amb la resta del territori peninsular i d'Europa, la qual encara no s'ha desenvolupat. Sense unes infraestructures adequades de connexió no es podrà competir amb ports del nord d'Europa.
- L'interès de les grans navieres a desembarcar les mercaderies al Mediterrani ja no és una qüestió del temps extra que representa per la mercaderia el viatge de pujada fins al nord d'Europa, sinó que l'estalvi d'aquest temps de navegació comporta a la companyia naviera l'estalvi d'1 o 2 vaixells en el sistema de rotacions. I el no-cost d'aquests dos bucs pot repercutir en uns 700€ per contenidor, que no és despreciable.
- S'ha de treballar en l'ampliació dels hinterlands i la millora de la gestió portuària. D'aquesta manera, el transport marítim serà una alternativa al transport terrestre en determinades rutes com és el cas del transport de mercaderies entre l'Euram i Itàlia.
- És important desenvolupar els ports de petita i mitjana capacitat, com Palamós o Gandia, en tot el seu potencial com a ports turístics (amb activitat pesquera).

## **SOBRE EL FERROCARRIL DE MERCADERIES A L'ARC MEDITERRANI**

El creixement dels trànsits de mercaderies importades de fora d'Europa creixerà molt en els propers anys, en part per la desindustrialització creixent del continent. El creixement del volum de mercaderies importades a través dels grans ports comportarà la necessitat de definir corredors on els serveis de transport de mercaderies de llarga distància siguin preferent, com per exemple la Betuwe line del port de Rotterdam cap al seu hinterland centreeuropeu. Si l'Euram s'ha de convertir en la porta logística del Mediterrani caldrà passar molta més mercaderia pel corredor mediterrani cap a centreeuropa, i el ferrocarril pot contribuir a reduir la pressió sobre les autopistes. El projecte FERRMED proposa un corredor de ferrocarril per a serveis preferents de transport de mercaderies entre els principals ports de l'Arc Mediterrani i l'Europa Central i del Nord, des d'Algesires fins a Estocolm (3500km) passant pels ports espanyols, la vall del Roine, Hamburg, Copenhaguen i Malmö. Amb tot, malgrat el suport públic, el ferrocarril té un pes modest en el transport de mercaderies. Per augmentar-lo, cal millorar la seva competitivitat i per això, entre altres coses, és imprescindible la liberalització i reorganització del sector ferroviari a Europa.

**La millora del servei ferroviari, que inclou inversions en infraestructura, podria aconseguir augmentar la part de mercat del ferrocarril en el corredor que uneix els ports del Mediterrani amb l'Europa Central i haurà d'encaminar volums de mercaderies cada vegada més importants.**

### *Síntesi d'opinions*

El ferrocarril de mercaderies es percep com l'actuació més prioritària amb un 8,3p sobre 10p. Cal que el ferrocarril de mercaderies de l'Arc Mediterrani es configuri estrictament com a corredor lineal entre els ports mediterranis i els mercats centreeuropeus, únic àmbit en el qual pot ser competitiu.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Cal invertir en la millora de la capacitat de la xarxa, però la qüestió clau resideix en la planificació d'inversions per a l'habilitació de terminals ferroviàries de càrrega, i l'endegament de la xarxa per tal que es puguin compondre trens de gran longitud (disposició d'apartadors per al cruament de combois, zones de càrrega i descàrrega adequades...).
- El ferrocarril és un mitjà de transport poc flexible. És car de construir i és car de mantenir. Només és apte per trànsits de llarguíssima distància, o per al transport de volums de càrrega molt grans i de forma continuada entre punts concrets del territori. A curta i mitjana distància, les tasques de càrrega i descàrrega en terminals, el temps i el cost que això comporten, el fan poc compatible amb el camió, que ofereix rapidesa, flexibilitat i servei porta a porta.
- Tota la xarxa ferroviària espanyola és de peatge. Qualsevol operador que vulgui transportar mercaderia ha de pagar al gestor de la infraestructura. La diferència entre el túnel del Partús i la resta de la xarxa és que el peatge es paga a una societat privada. És possible que a mig termini, aquesta concessió es recuperi per par de l'estat.

## **SOBRE EL TREN D'ALTA VELOCITAT A L'EURAM**

La xarxa d'alta velocitat espanyola serà en pocs anys de les més desenvolupades del món juntament amb la de França i Japó. A Catalunya, les quatre capitals provincials estaran connectades el 2012 amb Saragossa i Madrid i amb Perpinyà, encara que el tram de Perpinyà a Montpeller (que ja estarà connectada amb el Nord) possiblement no estigui en alta velocitat fins després del 2020. Al País Valencià, les 3 capitals provincials estaran connectades entre elles i amb Madrid amb l'Ave abans de 5 anys. La continuïtat del corredor Mediterrani en alta velocitat no està prevista, encara que el Ministeri ha manifestat l'interès d'iniciar aviat estudis informatius. Els retards es deuen principalment a qüestions polítiques i institucionals, i a la relativa dificultat d'inserir una nova línia en aquest corredor ja densament urbanitzat. De moment, quan el nou enllaç ferroviari entre l'Hospitalet de l'Infant i la Secuita posi fi a l'últim tram en via única del recorregut, els trens, adaptats al canvi d'ample mentre no es construeixi una nova línia permetran ja de reduir el temps de viatge en uns 50min. Si la demanda de viatges per ferrocarril en el corredor es desenvolupa com en els de Madrid a Andalusia i a Catalunya el trànsit podria augmentar molt i influir molt en les relacions entre les ciutats de l'Euram. Perpinyà es relacionarà molt amb Barcelona i es podria donar la integració de Girona i l'àrea metropolitana Tarragona-Reus-Valls a la conurbació barcelonina. La bona connexió entre els aeroports de Girona, Barcelona i Reus pot permetre una gestió molt més eficient del tràfic aeroportuari català.

**Els serveis ferroviaris d'alta velocitat al corredor mediterrani són més competitius que a d'altres corredors d'Espanya donada l'alta densitat demogràfica i les fortes relacions econòmiques, i també poden jugar un paper important en la integració dels aeroports de l'Euram.**

### *Síntesi d'opinions*

La prioritat d'aquest tema es troba situada en un rang mig entre els temes discutits, amb un 7,5p sobre 10p. El corredor mediterrani, per la densitat de població i empreses que té, el rang de distància entre ciutats, i per les fortes relacions comercials que mantenen els territoris entre sí, és especialment indicat per a la implantació d'una línia d'aquestes característiques.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- L'Euromed és fonamental com a connector territorial de tot l'Arc però en el debat sobre ferrocarril de passatgers cal incloure consideracions sobre les freqüències de pas, l'eficiència del servei, etc. La puntualitat del servei de l'Euromed es troba per sota del 70% perquè circula en via compartida amb altres serveis.
- L'alta velocitat és una tipologia ferroviària molt cara de construir i d'explotar. Gairebé cap de les línies d'ave que s'estan construint a Espanya podrà recuperar les inversions d'implantació. La majoria de línies tindran dificultats per a donar una oferta mínima de serveis diaris sense incórrer en dèficits econòmics molt importants.
- La inversió que representen 10 km de xarxa AVE permetria construir andanes i apartadors sobre la xarxa convencional suficients per a explotat trens de mercaderies de més de 750 m de llarg. A la resta d'Europa, ja es treballa amb aquesta direcció.
- Ferrmed. Atenció. No només el corredor també els estàndards Ferrmed. Homogeneïtzació de les tècniques.
- El TGV no servirà per relligar aeroports entre sí sinó per connectar aeroports amb aglomeracions urbanes m.

## SOBRE LA GESTIÓ DE LA XARXA D'AUTOPISTES I AUTOVIES

Els corredors viaris de llarga distància de l'Euram es troben constituïts bàsicament per l'Eix Mediterrani (desdoblant AP-7 // A-7), l'Eix de l'Ebre (desdoblant a mig termini AP-2 // A-2), l'eix de València a Saragosa (A-23) i l'eix del País Valencià a Madrid (A-3 // A-31). Manquen trams d'autopista per atendre la demanda d'una regió que, degut al turisme, té a més unes descompensacions de demanda molt fortes que generen nivells de congestió inadmissibles per part d'un turisme de qualitat. Les alternatives ferroviàries només podran pal·liar lleugerament la situació. Els problemes ambientals i de finançament són els principals frens a l'expansió de la xarxa. Els primers requereixen actuacions molt estudiades i consensuades. El finançament està necessàriament vinculat amb la inversió privada i el pagament per l'ús de la infraestructura. El peatge només s'aplica sobre una part de la xarxa viària de vies desdobladades, tot i que els paràmetres de disseny són similars a tota la xarxa. Les concessions sobre les autopistes de peatge gairebé sempre s'han anat prorrogant a canvi de rebaixes en les tarifes o actuacions infraestructurals (p.e. construcció de carrils addicionals). Actualment, les tarifes unitàries difereixen molt d'una via a una altra i responen essencialment a les situacions particulars de cada concessió. No existeix racionat en el sistema i això comporta una mala utilització de la seva capacitat. La lògica econòmica portaria a la implantació d'un sistema de peatges per a gestionar el trànsit de manera més eficient. En algunes ciutats s'estan aplicant tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge i tipus de vehicle per a regular la mobilitat quotidiana (Londres, Estocolm...). Hi ha també algunes experiències de tarifes variables per a autopistes interurbanes per distribuir millor el trànsit els dies de punta però els problemes es plantegen sobretot en l'aplicabilitat global del peatge a la xarxa i en la utilització dels ingressos generats. Tot i les resistències dels territoris a acceptar la implantació o perpetuació d'un sistema generalitzat de peatge, sobretot aquells que tenen major concentració de vies de pagament com Sabadell i Terrassa o que han patit dèficits d'accessibilitat més severes com Alcoi, a altres llocs, com Castelló, Gandia, Tarragona, Girona, Barcelona o València, aquesta iniciativa és necessària per millorar la gestió del trànsit.

**La xarxa bàsica d'autopistes de l'Euram s'ha de completar per tal que pugui respondre a les necessitats creixents de mobilitat. El sistema de peatges a la xarxa d'autopistes s'ha de reformular per tal de convertir-lo en un instrument de gestió més eficient del trànsit. A mig termini, cal evolucionar cap a una tarifació en temps real dels vehicles (en funció de l'itinerari, número d'ocupants...)**

### *Síntesi d'opinions*

La gestió de la xarxa d'autopistes i autovies i la reformulació del peatge han estat valorades amb una prioritat de 6'9p sobre 10p. El peatge genera opinions molt diferents, tant a favor i com en contra. Amb tot, seria positiu que l'actual sistema taxatiu, molt heterogeni en termes de preus i només instal·lat en algunes vies, evolucionés cap a un de més harmònic i d'acord amb el concepte de pagament per a ús de la infraestructura.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Les infraestructures gratuïtes no existeixen i si no les paguen els usuaris el seu cost acaba repercutint a sobre tots els ciutadans. Cal pagar per les infraestructures, i si el pagament de peatge implica un millor servei a l'usuari, benvingut sigui. El debat no s'ha de centrar en si una infraestructura ha de ser de peatge o gratuïta, sinó en quines infraestructures són necessàries, i quant i com es fan.
- Cal avançar cap a l'Eurovinyeta, un sistema de pagament intel·ligent i universal, en funció de l'ús que es fa de la xarxa.
- Queda la qüestió de l'ús que es fa dels ingressos del peatge o la vinyeta, ja que això genera diferències importants entre els països perifèrics de la UE, que són grans generadors de tràfics, i els països centrals, que acullen molt trànsit de pas. Els països amb forts trànsits de pas veuen amb bons ulls revertir els ingressos en qüestions socials. Els països emissors veurien millor revertir els ingressos en millora de la infraestructura.
- El sector transport no pot internalitzar el cost del peatge o l'eurovinyeta. El cost s'hauria de repercutir sobre els productes transportats. Es calcula que no ha de suposar un increment excessiu dels preus finals de la mercaderia, sobre un 0'1% ó 0'2% IPC.
- Cal un model de pagament integrat per evitar que quan s'imposa un peatge sobre una via de gran capacitat, el trànsit es canalitzi cap a una carretera convencional paral·lela i gratuïta, que en general no està preparada per a els volums de trànsit a la qual es sotmet. És el cas de les carreteres nacionals.

## **SOBRE L'ADEQUACIÓ DE LA XARXA BÀSICA DE CARRETERES**

La xarxa bàsica de carreteres de l'Euram és relativament densa però té característiques tècniques molt heterogènies (inclosos trams d'autovia amb accés a confrontants, carreteres desdoblades amb interseccions a nivell, carreteres totalment urbanitzades, travesseres urbanes amb intensitats de trànsit molt elevades...). Anualment s'hi produeixen gran nombre d'accidents.

**La Xarxa de vies bàsiques s'haurà de recondicionar i millorar per suprimir tots els accessos de confrontants, les interseccions a nivell en vies de trànsit elevat, les travesseres urbanes, i tendir a segregar els trànsits de llarga i mitjana distància dels locals, per raons de seguretat i de fluïdesa del trànsit.**

## **SOBRE L'ADEQUACIÓ DE LA XARXA COMARCAL I LOCAL DE CARRETERES**

La xarxa local i comarcal de carreteres de l'Euram pateix un dèficit d'inversió molt important i no existeixen programes de planificació específics. La xarxa viària local a les zones més altament poblades està realitzant funcions de vialitat que per la seva intensitat de trànsit pertoquen a vies d'ordre superior, i que no permet donar cabuda a usos compartits amb vianants i ciclistes, o donar prioritat al transport públic en accessos a grans nuclis de població per a augmentar la velocitat comercial dels serveis d'autobús. A Alacant i València, la implantació de Vies Parc contribueix a la millora de la seguretat viària metropolitana, i fa compatible l'ús de les carreteres per part dels diferents modes de transport motoritzat i no motoritzat. Els Plans Territorials Insulars de Menorca i Mallorca reconeixen el concepte de via de paisatge o via turística, que es tradueix en el condicionament d'algunes vies d'interès paisatgístic de la xarxa local i comarcal per a potenciar-ne una integració respectuosa amb el paisatge. La Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge de la Generalitat de Catalunya (2005) estableix la necessitat de la millora del paisatge dels accessos viaris a nuclis urbans. La Diputació de Barcelona du a terme actuacions tendents a dotar d'urbanitat les vies locals.

**La vialitat intermèdia, carreteres locals i comarcals entre els carrers de les poblacions i les vies de la xarxa bàsica, ha patit un dèficit d'inversió i planejament durant dècades i actualment requereix una atenció preferent i un tipus d'actuació específic, que permeti integrar els requeriments dels diferents usuaris (vehicles, transport públic, ciclistes, vianants...) segons el tram.**

### *Síntesi d'opinions*

Aquestes qüestions s'han relacionat amb graus de prioritat importants, 7'5p i 7'4p respectivament sobre un total de 10p, situant-se en una franja mitjana. La xarxa de vies bàsiques s'haurà de recondicionar i millorar per raons de seguretat i de fluïdesa del trànsit. Les carreteres locals i comarcals requereixen un tipus d'actuació específic que permeti integrar els requeriments dels diferents usuaris segons el tram.

## SOBRE TRANSPORT PÚBLIC I MOBILITAT METROPOLITANA

A Barcelona, València i Palma estan en curs la modernització i ampliació de les xarxes de rodalies, alhora que inverteixen en l'extensió de línies de metro i de tramvia. La línia 9 de Barcelona serà la més llarga d'Europa i tindrà un cost de l'ordre de grandària de l'Ave entre Madrid i Barcelona. Alacant i Tarragona busquen articular la mobilitat de les seves àrees metropolitanes, complexes i bipolaritzades, amb fórmules ferroviàries híbrides de tren i tramvia. Castelló i Andorra exploren les possibilitats de mitjans de transport públic col·lectiu de capacitat intermèdia a mig camí entre el tramvia i l'autobús (BRT) i de la implantació de plataformes reservades per a transport públic en entorns interurbans (bus exprés). L'autobús interurbà és una solució econòmica i flexible per a donar resposta a zones metropolitanes amb demandes mitjanes-baixes, però calen horaris regulars i coneguts, i coordinació horària amb la resta de mitjans de transport. Cal la implantació de noves tècniques de gestió de la mobilitat urbana, en particular d'integració tarifària i, donades les condicions climàtiques particulars d'algunes àrees metropolitanes de la regió, en la introducció de vehicles (públics i privats) més nets. La extensió de la integració tarifària a tot el territori de Catalunya està prevista pel 2012.

**Les polítiques de mobilitat urbana han d'anar en favor de la integració tarifària, el transport públic i els modes no motoritzats en àmbit urbà, i en àmbits metropolitans en favor de carrils bus o plataformes reservades o modes de major capacitat en funció de la demanda per evitar déficits d'explotació creixents. Als centres urbans s'ha de tendir a regular l'aparcament gratuït en superfície per a guanyar més espai urbà, ampliar zones de vianants, i incentivar l'ús de vehicles elèctrics.**

### *Síntesi d'opinions*

La prioritat d'aquesta actuació és notable, amb 7'5p sobre 10p. Hi acord sobre la necessitat d'actuar en l'àmbit metropolità amb solucions que s'adaptin a cada situació concreta, especialment en el domini del transport públic; cal la implantació de diferents tipologies de transport públic en funció de la demanda existent per evitar déficits d'explotació creixent, des de metros i rodalies a les grans ciutats fins a serveis a la carta per a comarques amb gran dispersió dels nuclis urbans. L'aplicació de noves tecnologies sobre els vehicles i infraestructures són claus per a millorar els problemes de congestió viària i contaminació.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- És convenient restringir l'accés als vehicles privats dins dels cascs urbans, però cal que es fomenti una xarxa competitiva de transport públic alternatiu.
- Abans de l'entrada de vehicles elèctrics, potser seria més convenient parlar de vehicles més nets o de noves fórmules ja en funcionament i que donen bons resultats com compartir cotxe, el carsharing, etc.
- La gestió informàtica de flotes discrecionals d'autobusos (elèctrics, d'hidrogen o altres fonts energètiques netes) permet optimitzar-ne l'activitat. Una sola flota pot emprar-se horàriament coordinada, per exemple, per portar i recollir treballadors dels polígons, nens i nenes de les escoles, realitzar serveis de transport socio sanitari als hospitals, i per a reforçar línies regulars d'autobús durant la resta del dia.

## **SOBRE L'ABASTAMENT D'AIGUA**

El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció de dessaladores per augmentar la capacitat d'abastament d'aigua a Catalunya en 70hm<sup>3</sup> / any i en 200hm<sup>3</sup> / any a la Comunitat Valenciana. A les Illes ja hi funcionen instal·lacions a Palma, Eivissa i Ciutadella. L'Agència Catalana de l'Aigua preveu la construcció d'una dessaladora a Cunit. Els grans transvasaments són molt difícils d'executar per l'oposició mediàtica i social. Les tarifes de l'aigua no cobreixen encara els costos reals del cicle complet de l'aigua. La demanda d'aigua de boca tendeix a estabilitzar-se (150 litres / hab-dia), mentre que milloren les necessitats unitàries en matèria de rec a l'agricultura i a la indústria.

**La solució a curt termini al problema d'abastament d'aigua a l'Euram passa per la construcció de plantes dessalinitzadores i la interconnexió de conques hídriques, simultàniament a l'establiment de tarifes i altres polítiques que estimulin l'estalvi. A llarg termini podrien ser encara necessaris nous transvasaments.**

### *Síntesi d'opinions*

El debat obert sobre l'aigua és menys prioritari que d'altres, d'acord amb el parer dels assistents (7'2p sobre 10p). És un debat relativament poc constructiu per la seva excessiva politització. En general es considera cal dur a terme actuacions en totes les direccions que permetin reduir consums i augmentar capacitat d'abastament.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- És convenient un acord entre les distintes administracions públiques per fomentar l'estalvi i l'eficiència a tots els nivells. Els transvasaments són solucions molt costoses i complexes políticament, i que a llarg termini queden petites. Les dessalinitzadores tenen una sèrie d'externalitats, com el consum elevat d'energia elèctrica o les salmorres residu, que fan que sigui convenient analitzar la seva implantació cas per cas.
- La construcció de plantes dessaladores és cara, amb un cost per metre cúbic molt elevat i només serveixen a zones costeres pròximes. La necessitat de transvasaments segueix essent interessant a curt termini per a territoris i usos situats fora de l'àmbit costaner on estan situades les dessaladores.

## **SOBRE EL SUBMINISTRAMENT D'ENERGIA**

El Pla de l'Energia de la Generalitat de Catalunya preveu el progressiu tancament de les centrals nuclears catalanes quan arribin al final del període de vida útil. Per a compensar la pèrdua de capacitat productiva, s'estima que caldrà construir un mínim de 10 noves centrals de cycle combinat. Es preveu multiplicar per dos i mig l'actual potència energètica de les renovables de cara el 2015 fins a assolir una quota del 8%. El PIE 2004-2010 de la Generalitat Valenciana preveu arribar a l'autosuficiència energètica mitjançant la construcció de noves centrals de cycle combinat i el foment de les energies renovables (65 parcs eòlics, biomassa, solar...). Les Illes Balears preveuen posar fi als problemes de subministrament elèctric per mitjà de la construcció d'interconnexions amb les xarxes peninsulars. El maig de 2008, els estats francès i espanyol varen acordar finalment la construcció de la MAT parcialment soterrada pels Pirineus Orientals, després de mesos de debat polític i social.

**Per disminuir ràpidament la dependència del petroli, caldrà mantenir la producció actual d'energia nuclear i desenvolupar les energies renovables, especialment l'eòlica i en part la fotovoltaica. La millora i interconnexió de xarxes elèctriques és imprescindible per a equilibrar l'oferta amb una demanda i producció variables.**

### *Síntesi d'opinions*

La qüestió de l'energia és estratègica per l'Euram, i així ho han reflectit els assistents, amb un grau de prioritat de 8'2p sobre 10p, només superat pel tren de mercaderies. Cal valorar totes les possibilitats sense prejudicis previs. La interconnexió de xarxes és fonamental per a compensar els desequilibris de tensió que es produeixen per una producció variable d'energia en els diferents punts de la xarxa en intensitat i en els diferents moments del dia, especialment a mesura que les renovables, molt lligades a fenòmens meteorològics imprevisibles (vent, insolació) es vagin desenvolupant.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- Les nuclears s'han d'anar reduint enlloc de mantenir-les o augmentar-les. Davant el perill que suposa qualsevol accident i la incertesa en la gestió dels residus, prevaldria el principi de precaució.
- Els nivells de consum futurs necessitaran d'una font permanent i inacabable d'energia com són les nuclears. Per aquest motiu, no només cal mantenir-les sinó augmentar-les globalment.

## **SOBRE LES TELECOMUNICACIONS**

La xarxa de fibra òptica de l'Euram arriba a grans àrees metropolitanes i a alguns centres d'activitat econòmica, però no als polígons industrials ni a la majoria del territori per qüestions d'estratègia empresarial dels operadors i/o per falta de rendibilitat econòmica de les inversions necessàries per a ramificar la xarxa troncal. Les administracions no poden constituir-se com a proveïdors de serveis d'internet, ni tan sols allà on els operadors privats no hi mostren interès, perquè el mercat de les telecomunicacions està liberalitzat. La competència del mercat espanyol és poc eficient per les particularitats que tingué el procés de privatització a Espanya i Europa (pe. no tingué en compte la separació estructural de prestamistes de serveis i explotadors d'infraestructura), i això reverteix en tarifes més altes i serveis de menor qualitat que en altres països de la UE. Les administracions estan estudiant fórmules de col·laboració públicoprivada per a desplegar les infraestructures tecnològiques allà on la iniciativa privada no arriba, a través de la construcció i cessió d'infraestructura a tercers (operador neutre). Aquest és un aspecte clau de la competitivitat de les empreses. El futur dels serveis informàtics a les empreses i usuaris passa per la completa externalització de la gestió remota de sistemes, la qual cosa requerirà infraestructures de transmissió i emmagatzematge de dades de gran capacitat.

**El desplegament de les xarxes de telecomunicacions al territori podrà realitzar-se de forma progressiva en el temps, agrupant a potencials usuaris en paquets conjunts de dimensió suficient per a garantir la rendibilitat econòmica de la prestació de serveis a un operador, i construint infraestructura pública allà on la iniciativa privada no ho faci.**

### *Síntesi d'opinions*

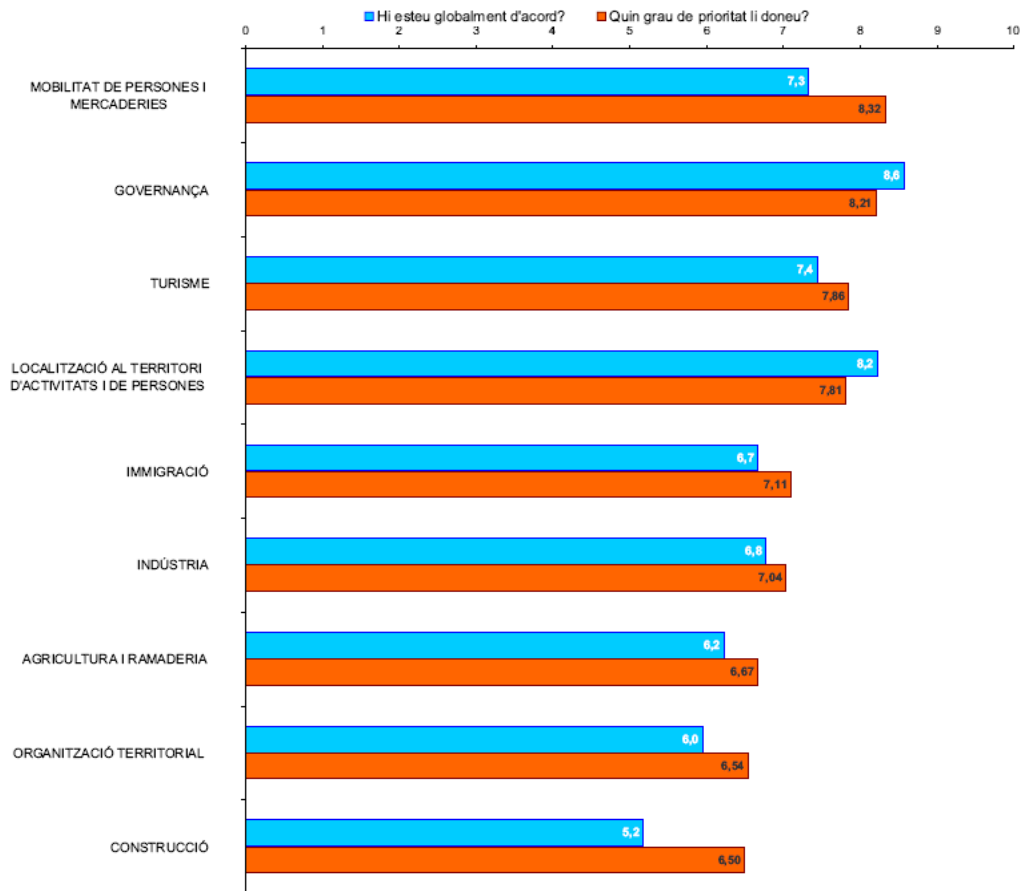
Les telecomunicacions representen el quart lloc en termes de prioritats amb 7,7p sobre 10p. Els experts creuen necessària l'avanç de la xarxa de telecomunicacions per tot el territori. En el cas de que la rentabilitat no estigui assegurada, les inversions públiques han de reemplaçar les privades.

### *Altres comentaris dels participants a títol personal*

- La iniciativa pública hauria d'arribar on la privada no ho fa per motius de rendibilitat econòmica. S'hauria de concebre com un servei públic perquè la seva manca afecta directament la competitivitat de les empreses.
- Aquest tema es podria desenvolupar mitjançant col·laboracions públicoprivades per arribar a les zones no rendibles econòmicament. Vendria a ser el mateix cas que els peatges a l'ombra a les autopistes, un sistema que ha donat bons resultats.

**SÍNTESI DEL DEBAT**  
**Debat d'experts de l'Euram**

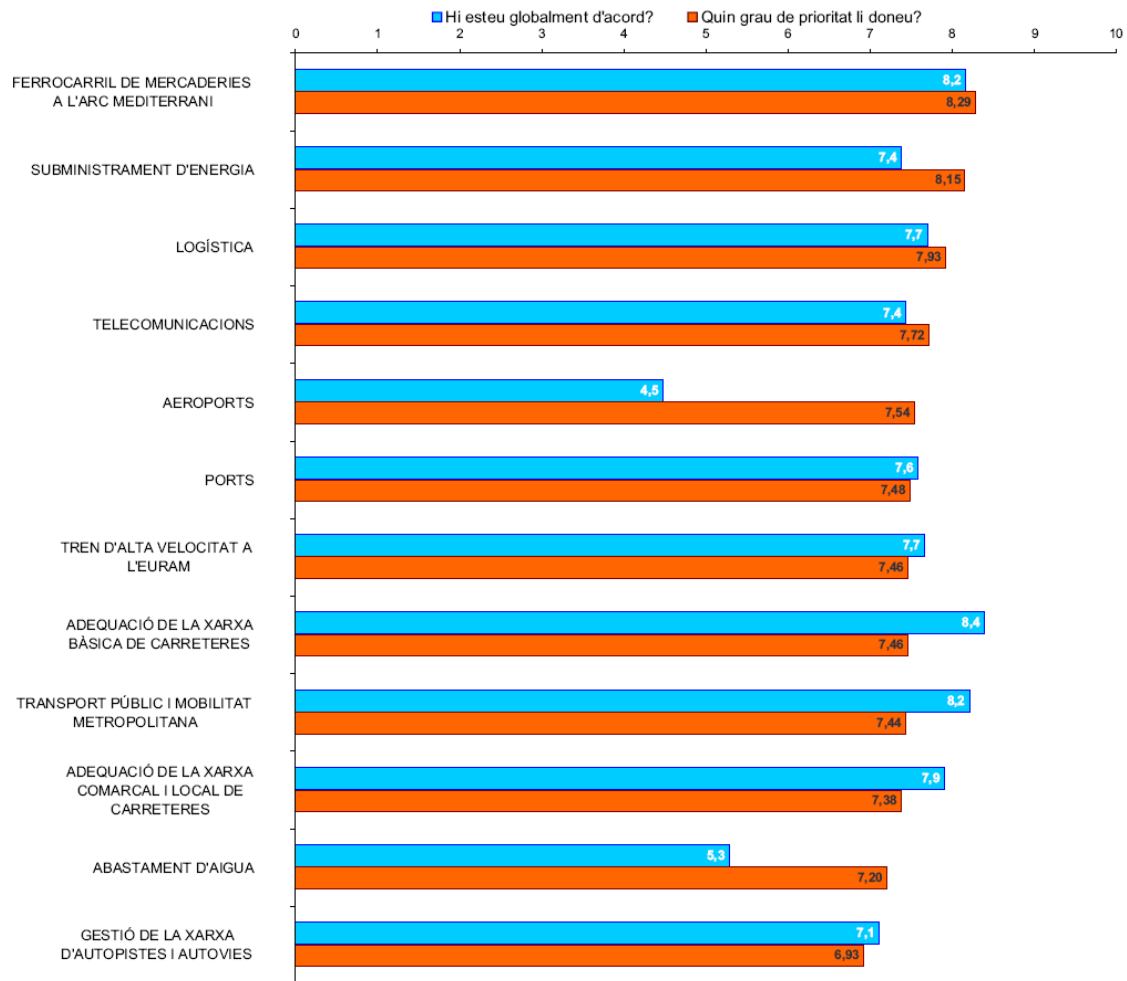
## Principals resultats sobre temes de socioeconomia



Les qüestions que els assistents han destacat tenen un major grau de prioritat dins el debat socioeconòmic de l'Euram són **l'increment sostingut del transport** de passatgers i mercaderies, la millora de la **governança**, l'evolució del **turisme** i la dinamització de la **mobilitat territorial** de persones i empreses. El debat ambiental situa al cor de la discussió la conveniència de perpetuar la vinculació del creixement de la mobilitat al creixement de l'economia, o la possibilitat d'un desacoblament d'aquestes dues variables. És probable que la mobilitat continuï en alça i vinculada al creixement de l'economia, però que els costos econòmics i ambientals d'aquest creixement tendixin a reduir-se en els propers anys. És fonamental que en el marc d'una societat que va guanyant en maduresa democràtica, el procés de presa de decisions i prioritització d'inversions tendeixi a adquirir cada vegada més criteris de rendibilitat social de les inversions, més enllà de qüestions de rèdit o factibilitat política. El turisme, motor econòmic de l'Euram i sector emergent en un context mundial globalitzat, es diversifica cap a fórmules més complexes i que requereixen de serveis avançats. La mobilitat territorial de persones i empreses és limitada encara a l'Euram tot i l'existència de fortes vinculacions econòmiques, i només guanyarà en flexibilitat en la mesura en què canviïn els valors de la societat.

**L'increment de població** de l'Euram, el paper de la **indústria**, el manteniment de l'**activitat agrícola**, les qüestions relatives a la **fragmentació institucional i territorial**, i el rol de la **construcció** en l'economia queden emmarcades en un segon bloc, amb un grau de prioritat lleugerament inferior que l'anterior. L'arribada de nous residents es reemprendrà a l'Euram un cop superada la crisi, però és més incert que es doni una transició d'un model econòmic que atrau mà d'obra poc qualificada cap a un altre que atrau residents de rendes mitjanes i altes. La desindustrialització de l'Euram no es donarà: tan sols marxaran aquelles activitats que generin menor valor afegit. Les subvencions a l'agricultura es mantindran, ja no tant per criteris de paisatge o de turisme, sinó per a mantenir la població de les àrees rurals i per qüestions mediambientals. La major preocupació de la població europea per la traçabilitat i les condicions sanitàries dels aliments serà una oportunitat per l'agricultura de l'Euram. La fragmentació institucional és un obstacle per l'articulació de polítiques conjuntes, però aquest fre garanteix la proximitat de la presa de decisions al territori. El sector de la construcció haurà de passar per una reestructuració profunda, especialment pel cos de petites i mitjanes empreses.

## Principals resultats sobre temes d'infraestructures



Els temes que els assistents al debat d'infraestructures han destacat més prioritaris en qüestió d'infraestructures són el **ferrocarril de mercaderies** entre els ports mediterranis i els mercats centreeuropeus, el **subministrament d'energia**, les **infraestructures logístiques**, i les **xarxes de telecomunicacions**. El tràfics creixents de mercaderies, sobretot els fluxos intercontinentals, són una font de riquesa que l'Euram ha de poder captar, i per això, els assistents valoren fonamental el triangle format pel desenvolupament dels ports, que han de ser porta d'entrada d'aquests fluxos, el ferrocarril de mercaderies, que ha de realitzar una part important del transport cap als mercats receptors d'Europa, i la logística, nodes territorials de suport al teixit industrial d'una banda, però que d'altra han de valer-se d'aquests tràfics per a generar riquesa i valor afegit. El subministrament d'energia i la provisió de serveis de telecomunicacions avançats són condicions necessàries per a mantenir la competitivitat de l'economia de l'Euram, i permetre el desenvolupament d'activitats avançades, i són per tant qüestions estratègiques.

El desenvolupament dels **aeroports** i la seva gestió des de l'Euram, el desenvolupament dels **ports**, el **tren d'alta velocitat** al corredor mediterrani, l'adequació de la **xarxa viària**, el **transport públic** i la mobilitat metropolitana, les qüestions de l'**abastament d'aigua** i la **gestió del peatge** de les autopistes són qüestions igualment prioritàries que s'emmarquen conjuntament en aquest segon bloc, amb una valoració notable. Seria molt positiu que la gestió dels aeroports es descentralitzés i permetés la participació dels sectors públics i privats de l'Euram, tant per la gestió de la infraestructura, com per les tasques de captació de rutes aèries. El tren d'alta velocitat a l'Arc Mediterrani pot ser més interessant que d'altres corredors en execució a l'estat per la gran concentració de població i activitat econòmica que s'hi dona, i hauria d'enllaçar els aeroports. Cal invertir encara sobre la xarxa de carreteres, per a augmentar-ne l'stock i per a millorar-ne les condicions de seguretat, fluïdesa de trànsit i encaix territorial. L'abastament d'aigua és un tema clau en una regió de clima mediterrani: s'han de valorar totes les possibles opcions que permetin reduir consums i augmentar capacitat d'abastament. El peatge de les autopistes i autovies ha de gestionar-se homogeniament en totes les vies de forma intel·ligent.

## **CONCLUSIONS**

### **Debat d'experts de l'Euram**

## CONCLUSIONS SOBRE QÜESTIONS SOCIOECONÒMIQUES

D'acord amb les opinions presentades pels participants al debat de conclusions del Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram, les conclusions sobre qüestions socioeconòmiques han quedat formulades com es presenta a continuació.

- Les regions de l'Euram són molt atractives des del punt de vista residencial, especialment les zones costaneres, i moltes d'elles continuaran creixent demogràficament. Augmentarà l'arribada de població de rentes mitjanes i altes, que tindrà una major flexibilitat laboral, i es moderarà la demanda de llocs de treball poc qualificats. La planificació territorial i la creació d'un entorn obert i favorable per a atraure talent és una estratègia clau pel desenvolupament econòmic futur de l'Euram.
- La deslocalització d'algunes grans empreses industrials multinacionals és potser inevitable, però s'ha d'evitar la desindustrialització del territori: la base industrial en sectors tecnològicament madurs, de petita i mitjana empresa ha de prosseguir el procés d'innovació i internacionalització, però també ha d'augmentar la producció de béns de consum final i l'accés a mercats locals.
- El sòl agrícola es reduirà mantenint-se només subvencionat per raons paisatgístiques i turístiques, i allà on sigui competitiva: els productes amb denominació d'origen i els mercats de proximitat vinculats a l'agroindústria milloraran el procés de comercialització i es consolidaran com un sector econòmic important per l'Euram.
- El turisme serà un dels principals motors de la terciarització de l'economia de l'Euram, evolucionant cap a serveis avançats a les persones, de tipus formatiu o educatiu, salut i benestar, esport o lleure, cultura i negocis, oferint serveis a empreses més internacionalitzades i en sectors emergents.
- La construcció reprendrà la seva activitat a un ritme menor i les empreses del sector prosseguiran el procés de diversificació i internacionalització d'activitat, invertint recursos en recerca i innovació, i conformant-se com a un sector d'excel·lència de l'economia.
- Cal fomentar que la mobilitat de les persones i empreses a l'Euram augmenti de forma substancial en els propers 20 anys, per aprofitar els avantatges comparatius de cada territori i donar un major dinamisme a l'economia.
- La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent al ritme de l'economia. Creixeran els trànsits de llarg recorregut per carretera i els tràfics a ports i aeroports, amb els ferrocarrils capturant trànsits creixents en alguns segments de mercat però poc significatius globalment. Tot i les millores d'explotació i gestió de l'oferta i la demanda de mobilitat, i la possible revitalització del ferrocarril, seran necessaris increments de la capacitat de les infraestructures viàries per evitar la congestió d'alguns trams de la xarxa.
- L'organització actual del territori, en termes de la distribució de competències i recursos entre les administracions, és un element de rigidesa i d'ineficiència en el sector públic, ja que dificulta l'assoliment d'economies d'escala en la prestació de serveis públics i dificulta l'impuls de grans projectes estratègics. Aquestes rigideses s'han de resoldre a curt termini.
- Les administracions públiques han d'aplicar criteris objectius i transparents a l'hora de planificar i gestionar infraestructures, en base a avaluacions socials, econòmiques i ambientals que representin un punt de partida raonable per a la negociació i per a la decisió política. És previsible que augmenti la participació privada en el finançament i explotació d'infraestructures, i que aquest fet comporti que s'hagin de realitzar processos d'avaluació sistemàtics de les inversions públiques.

## CONCLUSIONS SOBRE INFRAESTRUCTURES

Els participants s'han mostrat en acord amb la majoria de conclusions preliminars presentades. Només els temes de gestió aeroportuària i d'abastament d'aigua han estat esmenats parcialment. D'acord amb les opinions presentades pels participants, les conclusions sobre qüestions d'infraestructures han quedat formulades com es presenta a continuació.

- La capacitat actual del sistema aeroportuari de l'Euram, amb les ampliacions previstes, és globalment suficient a curt i mig termini. Cal reformar el model de gestió actual dels aeroports espanyols per a permetre la participació d'administracions locals i regionals en aspectes reguladors, i d'empreses privades en la gestió comercial i l'explotació. Això permetria donar una millor oferta de destinacions i freqüències als aeroports de l'Euram.
- La logística s'ha de desenvolupar a l'Euram com a sector emergent que genera valor afegit vinculat a les activitats de distribució, acoblament, acabat de productes, i per a servir les necessitats del teixit industrial i dels ports. La dificultat per a disposar de més sòl logístic fa necessari que s'estableixin estructures de gestió en xarxa entre els centres logístics. El treball eficient i en xarxa de les plataformes de l'Euram (inclosa Plaza a Saragossa) és el que pot donar competitivitat internacional a l'Arc Mediterrani. És convenient consolidar fórmules de parteneriat públicoprivades per la construcció i gestió de centres logístics.
- Si bé altres nodes competidors com Algeciras-TangerMed tenen una millor localització geogràfica en al ruta Suez-Gibraltar, els ports de Barcelona-Tarragona i de València-Sagunt han d'esdevenir portes logístiques del sud d'Europa ampliant els seus hinterlands, Barcelona i Tarragona han de gestionar-se coordinadament.
- La millora del servei ferroviari, que inclou inversions en infraestructura, podria aconseguir augmentar la part de mercat del ferrocarril en el corredor que uneix els ports del Mediterrani amb l'Europa Central i haurà d'encaminar volums de mercaderies cada vegada més importants.
- Els serveis ferroviaris d'alta velocitat al corredor mediterrani són més competitius que a d'altres corredors d'Espanya donada l'alta densitat demogràfica i les fortes relacions econòmiques, i també poden també jugar un paper important en la integració dels aeroports de l'Euram.
- La xarxa bàsica d'autopistes de l'Euram s'ha de completar per tal que pugui respondre a les necessitats creixents de mobilitat. El sistema de peatges a la xarxa d'autopistes s'ha de reformular per tal de convertir-lo en un instrument de gestió més eficient del trànsit. A mig termini, cal evolucionar cap a una tarificació en temps real dels vehicles (en funció de l'itinerari, número d'ocupants...).
- La Xarxa de vies bàsiques s'haurà de recondicionar i millorar per suprimir tots els accessos de confrontants, les interseccions a nivell en vies de trànsit elevat, les travesseres urbanes, i tendir a segregar els trànsits de llarga i mitjana distància dels locals, per raons de seguretat i de fluïdesa del trànsit.
- La vialitat intermèdia, carreteres locals i comarcals entre els carrers de les poblacions i les vies de la xarxa bàsica, ha patit un dèficit d'inversió i planejament durant dècades i actualment requereix una atenció preferent i un tipus d'actuació específic, que permeti integrar els requeriments dels diferents usuaris (vehicles, transport públic, ciclistes, vianants...) segons el tram.
- Les polítiques de mobilitat urbana han d'anar en favor de la integració tarifària, el transport públic i els modes no motoritzats en àmbit urbà, i en àmbits metropolitans en favor de carrils bus o plataformes reservades o modes de major capacitat en funció de la demanda per evitar dèficits d'explotació creixents. Als centres urbans s'ha de tendir a regular l'aparcament gratuït en superfície per a guanyar més espai urbà, ampliar zones de vianants, i incentivar l'ús de vehicles nets. Cal propiciar que es faci un ús més racional del vehicle privat.
- La solució a curt termini al problema d'abastament d'aigua a l'Euram passa per la construcció de plantes dessalinitzadores i la interconnexió de conques hídriques simultàniament a l'establiment de tarifes i altres polítiques que estimulin l'estalvi. A mig i llarg termini poden ser encara necessaris nous transvasaments.
- Per disminuir ràpidament la dependència del petroli, caldrà mantenir la producció actual d'energia nuclear i desenvolupar les energies renovables, especialment l'eòlica i en part la fotovoltaica. La millora i interconnexió de xarxes elèctriques és imprescindible per a equilibrar l'oferta amb una demanda i producció variables.
- El desplegament de les xarxes de telecomunicacions al territori podrà realitzar-se de forma progressiva en el temps, agrupant a potencials usuaris en paquets conjunts de dimensió suficient per a garantir la rendibilitat econòmica de la prestació de serveis a un operador, i construint infraestructura pública allà on la iniciativa privada no ho faci.