

**Anàlisi de les infraestructures de l'Euram en l'actualitat.**

Els aspectes que estem analitzant són els següents.

- La doble xarxa viària, d'autopistes i autopistes, en construcció, hauria de tendir a afavorir que els trànsits de mig i llarg recorregut, en particular els vehicles pesants, circulessin per les autopistes i que les autopistes actuessin més com a col·lectors del trànsit local i s'integressin adequadament amb les xarxes secundàries. Reformulació del peatge de les autopistes per tal trobar un equilibri amb una lògica econòmica. Condicionament de les vies locals i comarcals com a vies cíviqües i paisatgístiques, de caràcter multiusuari, per reduir impactes ambientals i millorar la seguretat.
- Els serveis de transport públic en les grans ciutats i al llarg de corredor litoral. Alguns projectes d'adaptació de línies de ferrocarril existents, amb forts impactes urbanístics, que poden portar a la relocalització d'estacions i a una millor integració amb els altres modes de transport, són claus per millorar la mobilitat.
- El completament de la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la seva extensió cap a València i el seu aprofitament per cosir el territori de l'EURAM. La conversió de les estacions de l'AVE en grans nodes intermodals que permetin que una bona part d'aquest territori s'aprofiti de la nova xarxa. Potencial real d'altres infraestructures ferroviàries proposades.
- La xarxa aeroportuària. Paper dels aeroports en el desenvolupament de l'EURAM, un territori molt obert a l'exterior, exportador i turístic. Conveniència d'establir una coordinació per reforçar la posició del "front aeroportuari" de l'EURAM. Necessitat d'ampliació de la capacitat dels aeroports existents i de construcció de nous aeroports (Lleida, Andorra, Castelló...). En funció d'això, redefinició del model de gestió, cap a una major liberalització i participació d'entitats del territori.
- La façana portuària des d'Algeciras fins Marsella i Génova i com els ports de l'EURAM poden absorbir una bona part dels fluxos asiàtics, que creixeran molt durant els propers anys. El desenvolupament, a partir d'aquests punts claus d'import/export, de l'activitat logística que és la que genera més valor afegit. L'ampliació del hinterland europeu del front marítim de l'EURAM; per això, a més de la millora de les connexions per autopista, és important millorar la connexió a Europa amb bons serveis ferroviaris de mercaderies, especialment per a les zones logístiques i les grans empreses, en particular les que tenen produccions adaptades a aquest mode, com el sector automobilístic o el ceramista. El manteniment del creixement espectacular del trànsit de creuers, que té un impacte econòmic notable.
- I el finançament i la gestió intel·ligent de les infraestructures de transport. Els criteris per a les decisions d'inversió. Les estratègies públic-privades. La possibilitat de convertir l'EURAM en una zona puntera en la innovació tecnològica en transport.

## **Quina necessitat hi ha d'un llibre Blanc de les Infraestructures de l'EURAM?**

D'una banda, és necessari que les empreses, promotors o gestors públics i privats d'infraestructures, i la societat civil en general, s'impliquin en debats estratègics sobre infraestructures, més enllà de la reivindicació d'un o altre projecte en concret. Això ja ho comencen a fer associacions empresarials i cambres de comerç, entre altres entitats i associacions.

D'altra banda, és molt convenient fer aquest debat conjuntament per tot l'àmbit de l'EURAM i les regions mediterrànies del seu entorn, perquè les infraestructures s'organitzen en xarxes que depassen els territoris de les regions i els Estats. L'EURAM comprèn territoris (Andorra, Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears i el Rosselló) que pertanyen a tres Estats diferents, però que comparteixen circumstàncies geopolítiques:

Els agents socials i econòmics dels territoris de l'EURAM, que comparteixen marcs territorials i estructures econòmiques semblants i molt interdependents, tenen consciència que els dèficits d'infraestructures de qualitat i d'estratègies de gestió eficients limita les seves oportunitats de desenvolupament social i econòmic i provoca externalitats ambientals avui difícilment assumibles.

El Llibre Blanc no pretén revisar cadascun dels plans sectorials d'infraestructures, regionals o Estatals, sinó veure'ls en conjunt i en relació a la revisió del Llibre Blanc de Transports de la Unió Europea i a la revisió de les Xarxes Trans-Europees i els projectes prioritaris pel 2008, així com en relació als plans estatals d'infraestructures de França i Espanya.

## **Què els està sorprenent més dels debats estratègics celebrats fins ara amb empresaris, funcionaris i polítics a Andorra, Perpinyà, Palma de Mallorca, Castelló i Girona?**

No hi ha excessives sorpreses. Perquè és normal que la participació en aquests debats sigui alta, donada la rellevància del tema, i que els debats siguin intensos. Nosaltres, l'IIVEE i MCRIT, intentem que en cada debat els participants se centrin en els aspectes veritablement estratègics de cada territori i que les opinions s'expressin més enllà de tòpics i llocs comuns i del que pot semblar políticament correcte. És comprensible que la majoria de participants expressin un cert pessimisme sobre la situació actual i que considerin igualment importants tots els projectes d'infraestructures en qüestió, a l'inici del debat.

## **Quins són els principals dèficits que hi detecten de partida?**

La majoria de dèficits són molt coneguts. Tant que sovint surten en primera plana als diaris! A Castelló ens trobaren que, el mateix dia del debat, tots els diaris dedicaven les seves primeres planes a parlar d'infraestructures! El que no es coneix tant és la importància relativa de cada tipus de dèficit, ni quines són les prioritats més raonables. Tampoc es coneixen bé les experiències d'altres territoris, ni tan sols les del propi EURAM i que podrien ser fàcilment adaptades (per exemple el model de gestió del projecte d'aeroport a Castelló per Andorra, els plans de carreteres turístiques de

Mallorca pel litoral de Catalunya o el País Valencià, el Pla territorial de Menorca per Alacant, etc.)

Alguns dèficits, dels que no se'n parla gaire, es troben en les xarxes dites secundàries de carreteres, amb trànsits molt elevats en àmbits metropolitans o en el corredor litoral, accidentabilitat molt alta, un nivell d'integració urbana o paisatgística deficient...

### **Les infraestructures de transport i comunicació són essencials per al benestar de les persones, les relacions socials i culturals entre els pobles. Però, fins quin punt contribueixen al desenvolupament econòmic?**

Certament, no és veritat que quantes més infraestructures millor. No hi ha una relació directa entre més inversió en infraestructures i més desenvolupament, que pugui aplicar-se a tots els territoris i en qualsevol moment. Els governs, i les empreses, han d'invertir en infraestructures de transport, i també en les d'altres sectors (hidràuliques, energètiques, de tractament de residus...), així com en equipaments (educatius, sanitaris, esportius...) d'acord amb criteris de rendibilitat socioeconòmica i ambiental. Massa inversió pública pot ser contraproduent si genera massa deute o si redueix la inversió privada, en particular si es destina a inversions poc rendibles. Però un dèficit d'inversió sol ser encara pitjor, perquè redueix la productivitat de les empreses i el benestar dels ciutadans. Com a criteri general, cal ampliar la capacitat de les infraestructures quan la capacitat ja existent comença a estar ben utilitzada i sempre amb una lògica d'inversió que cerqui l'eficiència socio-econòmica màxima, que inclou certament els aspectes ambientals.

El que ha passat a Europa en general, i a l'EURAM en particular (encara que no sigui així en altres zones de l'estat espanyol), és que el volum d'inversió pública en infraestructures de transport en els darrers trenta anys no ha seguit el ritme de creixement de la demanda de mobilitat de passatgers i mercaderies i així, per economies tan obertes com les de l'EURAM, els dèficits acumulats s'han convertit en factors limitadors d'un desenvolupament econòmic de qualitat.

### **El dèficit de les infraestructures a l'EURAM, es deu a un dèficit de finançament, d'iniciativa política o de gestió?**

Diguem que a tot plegat. En part es deu a problemes de planificació i, sobre tot, de programació de les inversions a mig i llarg termini, a la poca capacitat d'anticipació de les administracions. Les administracions autonòmiques espanyoles, per exemple, s'han vist desbordades i, en general, no han tingut prou recursos ni capacitat per gestionar adequadament polítiques tan complexes com les d'infraestructures; a França la descentralització no acaba de funcionar... Cal tenir però present que les administracions estatals són responsables de pràcticament totes les infraestructures estratègiques que travessen l'Euroregió i que, a diferència de França, a Espanya fins l'aprovació del PEIT, un pla que tampoc canvia excessivament les polítiques anteriors, no hi havia cap pla multimodal amb una visió global i coherent. Fins ara, només en alguns moments concrets, com va succeir a principis dels anys vuitanta, ens hem pres

el procés de planificar, programar, projectar, construir i gestionar infraestructures amb la seriositat i el rigor necessari.

### **En 2008 hi haurà una revisió de les xarxes Trans-Europees, confia que les reivindicacions del l'EURAM siguin tingudes en compte?**

No seran reivindicacions, en tot cas. S'intentarà justificar la necessitat d'infraestructures a partir d'avaluacions el més objectives possibles del seu interès social i econòmic, en el context de l'Euroregió i d'Europa. En aquest sentit, sí que seran tingudes en compte, i ho serien en qualsevol cas, però és que, casualment, a MCRIT, amb la Universitat de Leeds, del Regne Unit, i l'empresa danesa Tetraplan, entre altres empreses i universitats, també treballem per la Comissió Europea en la proposta i avaluació de les noves Xarxes Trans-Europees. Per suposat, diem *tingudes en compte*, en el sentit d'estudiades i analitzades conjuntament amb tota la resta d'ajustos, modificacions i extensions que es proposin, però no pas acceptades, que és una altra qüestió que va més enllà de criteris tècnics, per suposat, i fins i tot de la pròpia Comissió Europea, perquè compet essencialment als Estats Membres.

### **Com afectarà la reducció dels fons procedents de la UE?**

A llarg termini pot tenir una forta influència. Esperem que obligui a les administracions a avaluar amb major rigor les seves prioritats inversores. En ocasions, el disposar de fons europeus ha fet que determinades infraestructures interessants només des del punt de vista de l'estructura territorial es duguessin a terme abans del que hagués resultat convenient desde el punt de vista de la seva rendibilitat socioeconòmica, mentre d'altres, que tenien un impacte social i econòmic major, es posposessin, sobretot quan resultaven de difícil implementació pràctica i això dificultava el compliment dels terminis de les ajudes comunitàries. Així, en un context de bonança econòmica, amb recursos relativament alts en mans de les administracions, en un context d'impaciència ciutadana i de reivindicació generalitzada de tota mena d'inversions, en ocasions les inversions més fàcils d'executar s'han realitzat abans que les més difícils, encara que fossin molt més necessàries.

### **Tenim uns ports en la façana mediterrània que volen competir amb la façana del Rotterdam, Ambers, ... Estem en disposició de fer-ho amb les infraestructures que tenim actualment?**

No. Però tampoc està clar que puguessin competir si disposéssim de més infraestructures. Què vol dir competir amb Rotterdam? El que és important és que compleixin amb la seva funció com equipaments econòmics de suport als teixits industrials i logístics propis. Si funcionen bé, independentment de si desvien o no trànsit del Nord d'Europa, donaran una avantatge competitiu importantíssim als territoris de l'EURAM, un factor que pot evitar o reduir l'impacte de la desindustrialització. Ara bé, l'atracció del trànsit asiàtic, en particular, pot ser molt bo per a les empreses logístiques, que poden generar més valor afegit que d'altres sectors econòmics en relació al sòl que necessiten. Però l'aposta per ampliar el hinterland dels ports de l'EURAM fora del seu territori, i atraure trànsits asiàtics, no sembla factible, d'acord amb

els plans estratègics dels ports, sense disposar de serveis ferroviaris eficients amb el centre i nord d'Europa, capaços de desplaçar grans volums de mercaderies. En aquest sentit, actualment, s'està estudiant el FERRMED, un projecte d'adaptació de línies ferroviàries existents, amb algunes inversions per solucionar colls d'ampolla, per tal de poder establir serveis de mercaderies de gran qualitat al llarg del corredor de la Mediterrània, des d'Algecires a Rotterdam, i encara més enllà. Si bé el transport per ferrocarril, i en particular els serveis de mercaderies, no ha evolucionat a Europa com es plantejava en el Llibre Blanc de Transports de l'any 2001, per diverses raons, és possible que el projecte FERRMED resulti econòmicament interessant.

### **En el transport de mercaderies, quina és la solució més adient a la vista dels requeriments mediambientals? Carretera? Ferrocarril?**

La resposta políticament correcta tots la sabem. Els ferrocarrils de mercaderies funcionen bé als Estats Units, amb trens molt llargs, recorrent llargues distàncies i portant essencialment carbó i contenidors, però en pocs altres llocs al món. A Alemanya hi ha hagut un augment del trànsit degut al pes dels seus ports com accessos a l'Europa Central i al sistema de peatge per a camions. Però generalment a Europa la situació és diferent i no sembla que a curt termini pugui canviar. A banda de corredors determinats, entre grans ports, travessant regions industrials amb grans empreses, on el ferrocarril hauria de ser competitiu, el ferrocarril no pot ser considerat la solució universalment més adient.

D'altra banda, les alternatives no són carretera o ferrocarril, sinó "només carretera" i "carretera fins les estacions, i ferrocarril". Per la immensa majoria d'empreses, cal un primer o darrer desplaçament en camió, en qualsevol cas. Paradoxalment, a mida que millorin tecnològicament els camions (motor híbrids o d'hidrogen, conducció semi-guiada, seguiment satèl·lit i gestió optimitzada de flotes...) els impactes ambientals derivats d'itineraris intermodals (que requereixen concentrar camions en estacions, usualment situades en àrees industrials relativament denses i que, en conjunt, suposen itineraris més llargs porta-porta) poden resultar iguals o més alts que serveis només en camió. Això depèn també, per suposat, dels avenços tecnològics en els trens, que, tot s'ha de dir, han estat molt més lents que en els camions durant els darrers vint o trenta anys.

### **Arran dels problemes a Barcelona, s'està criticant molt la situació de la xarxa de ferrocarrils. Què en pensa?**

Efectivament la situació és molt greu i palesa déficits de coordinació entre institucions, de planificació a mig i llarg termini, de programació d'inversions. No és gens evident que concentrar la majoria de les inversions ferroviàries a Espanya en l'Alta Velocitat, en detriment de les rodalies de moltes ciutats, estigui prou justificat socialment i econòmicament. Tampoc té sentit que les rodalies d'un àmbit metropolità siguin gestionades centralitzadament dins la Renfe, seguint el model AENA pels aeroports, o Puertos del Estado pels ports. Des de principis dels noranta, i fins ara, el ritme

d'inversions ha estat ínfim, com salta a la vista, i aquest, les rodalies metropolitanes, és un dels àmbits en els quals el ferrocarril sí que és fonamental per garantir una mobilitat segura i sostenible.

Per tenir una idea de l'estat de manteniment dels ferrocarrils de rodalies és suficient visitar els entorns de les estacions, moltes de les quals es troben en una situació d'abandonament inversemblant. Un alcalde d'un municipi de la costa va haver d'ordenar a la brigada municipal que entrés dins el recinte de l'estació al menys per netejar-la i desbrossar-la. La situació del ferrocarril del Maresme i, encara pitjor, de la carretera Nacional II en el seu pas per aquesta comarca, entre la primera línia de cases, el ferrocarril i les platges, és lamentable. I quelcom semblant podríem dir d'altres zones de Catalunya i de l'EURAM. Al mateix temps, és també cert que es construeixen línies d'alta velocitat, s'amplien els aeroports i els ports, es desdoblen moltes carreteres. Potser ara estem construint més infraestructures que mai abans a Espanya, però fins a quin punt les construïm bé?, fins a quin punt estem construint les més necessàries?, les que permeten conformar xarxes integrades de transport, interconnectades a diferent escala, entre els diferents modes, i que faciliten una explotació posterior més eficient?