

El país que volem, les infraestructures que necessitem

Manel Nadal
Secretari per a la Mobilitat

EL DÈFICIT D'INFRAESTRUCTURES. DOTACIÓ D'INFRAESTRUCTURES.

Els sectors econòmics amb la Cambra de Comerç al davant, han avaluat el dèficit d'infraestructures en uns 36.060 MEUR, a través d'un exercici interessant però simplista de comptar la inversió anual de l'Estat dels 10 últims anys, i calcular la diferència entre la inversió real i la que ens correspondria en funció de la nostra aportació al PIB estatal (17-20%). Crec que ara toca fer el càlcul de les necessitats reals d'inversió, no tant en relació a la nostra població o renda sinó en relació als projectes que necessitem per a la competitivitat de la nostra economia.

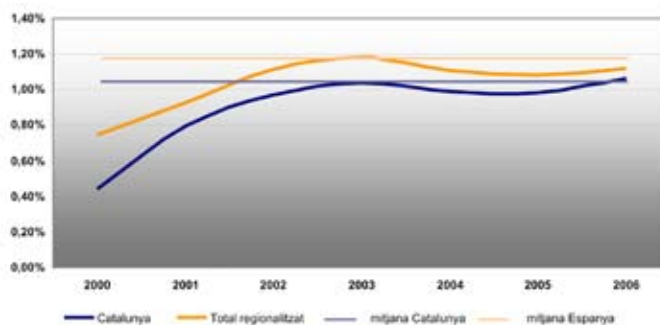
LA MANCA D'INFRAESTRUCTURES PERJUDICA LES CONDICIONS DE VIDA DELS CIUTADANS.

Els problemes quotidians de congestió en les entrades a les principals capitals catalanes, o els col·lapses a la xarxa d'autopistes en les operacions sortida de les grans festivitats, generen la ira dels conductors afectats, comporten pèrdues d'hores de treball i riscos d'accidents que no ens podem permetre. ***Els catalans reclamen la urgent construcció dels grans eixos viaris pendents i la reformulació de les polítiques de peatges.***

La crisi de funcionament dels trens de rodalies de la Regió Metropolitana, han fet veure als catalans la fragilitat del nostre sistema de transport ferroviari originat per la desídia inversora de l'administració estatal. ***L'exigència d'inversions en les línies de trens a través d'un Pla de Rodalies o la petició del traspàs de la gestió dels serveis de rodalies ens interpel·la i ens fa veure la necessitat d'aplicar els preceptes del nou Estatut que alguns consideraven "essencialista" i allunyat de les necessitats dels catalans.***

Podríem continuar amb exemples de manca de telecomunicacions, de telefonia o de xarxa d'internet en una part important del

Evolució de la inversió de l'Estat en infraestructures de transport (% sobre PIB)



A Catalunya el debat sobre les infraestructures ha passat de ser un tema d'experts, de polítics, economistes o empresaris a ser un tema de preocupació diària de la gent.

territori català i fins i tot en àrees de gran activitat econòmica. *El conjunt de la població catalana, sap ara, que el dèficit d'infraestructures, afecta les condicions de la seva vida quotidiana.*

LA GESTIÓ DE LA TRANSICIÓ PER SUPERAR LA CULTURA DEL NO

En un penya-segat de la C-58, entre Monistrol i Olesa hi ha una pancarta amb l'eslògan “No a tot”, aquesta pancarta reflecteix el pensament, d'una part important i molt activa, del moviment associatiu català amb un elevat nivell d'influència sobre els responsables de les administracions i dels partits polítics.

Molts del que “s'oposen a tot”, empenyent, potser sense adonar-se'n, Catalunya cap a la decadència, pensen que vivim en un país idíl·lic en el que es viu millor que cap a altra part del món on no cal fer equipaments ni infraestructures noves que només farien malbé el paisatge i no s'adonen del progrés dels nostres competidors en aquest àmbit. Altres sectors dogmàtics neguen el desenvolupament econòmic i reclamen un model de vida que suposi l'abandó d'unes certes comoditats que consideren supèrflues.

Els fets són tossuts i no podem estar amb els braços creuats sense solucionar les demandes dels ciutadans. Hem de resoldre aquesta contradicció de la Societat Catalana, combatent el “No a tot”, o “el Més i Més infraestructures” amb un nou projecte territorial, que harmonitzi el respecte al territori i al medi ambient, amb la dotació d'infraestructures que necessitem per a ser competitius.

Als inicis del segle XXI s'imposa **una etapa de transició**, en els models territorials i en els plans d'infraestructures, una etapa que permet el pas de la situació actual a la òptima que desitgem, tot oferint uns serveis de qualitat per al ciutadans.

Als inicis del segle XXI s'imposa una etapa de transició, en els models territorials i en els plans d'infraestructures, una etapa que permet el pas de la situació actual plena de problemes a la que consideràrem òptima i desitjable en la que hem d'oferir uns serveis de qualitat als ciutadans.

Volem impulsar el transport ferroviari de persones i mercaderies, però hem de construir autovies i assegurar el transport per carretera a les zones de població menys densa, tot posant en marxa la intermodalitat del transport.

Volem una nova política de gestió dels peatges com a regulador de la mobilitat afavorint als vehicles d'alta ocupació i usuaris habituals però no podem apostar per la gratuïtat sense risc de col·lapse de la xarxa viària i ruïna financera del Govern.

No es pot pretendre un canvi de model sense acceptar que cal construir les infraestructures que manquen i assumir la necessitat d'un llarg període de transició en el que han de conuiu el vell i el nou model.

INFRAESTRUCTURES I COMPETÈNCIES; TRANSFERÈNCIES I FINANÇAMENT

El resultat final del procés d'aprovació del nou Estatut i del finançament de Catalunya i de la seva aplicació haurà de tenir conseqüències importants sobre les infraestructures catalanes. Són molts els ciutadans que creuen que els 34.000M€ de la Disposició Addicional 3a són transferències netes a la Generalitat que es podran invertir en millorar les seves infraestructures .

Aquesta disposició i l'acord sobre la seva aplicació permetrà a l'Estat reduir el seu dèficit d'inversió en infraestructures de la seva competència a Catalunya, però no resoldre els problemes d'inversió en obra pública de competència de la Generalitat de Catalunya..

Estic convençut que la negociació de les transferències fou correcta i, que en el seu moment, estava suficientment dotada, però no es va preveure la necessitat de transformació de les carreteres en autovies, ni la necessitat d'ampliar la xarxa ferroviària o del metro. La negociació va preveure el finançament ordinari, però no contemplava com es finançarien les noves necessitats. Per altra banda, l'Estat ha anat incrementant els seus pressupostos sense revisar el finançament de les obres transferides.

La situació actual és d'una Administració Estatal plena de recursos, però sense competències —i, per tant, sense actuacions a realitzar. Per l'altra banda tenim, una Generalitat plena de projectes i obres per fer, però sense els recursos suficients. *Altra vegada doncs aflora la necessitat de complir el nou Estatut de Catalunya i aconseguir un nou i millor sistema de finançament.*



CATALUNYA ELS GRANS CORREDORS I LA XARXA TRANSEUROPEA DE TRANSPORT

Catalunya reforçarà la seva situació estratègica si aposta pel reforçament de la xarxa transeuropea del transport i els corredors estratègics i econòmics

Catalunya es troba en el punt de cruïlla de dos grans corredors econòmics i estratègics europeus: **la Diagonal europea i el corredor Nord - Sud**, per tant la millora de les infraestructures del transport d'aquests corredors és una de les prioritats del país.

1. La Diagonal europea és un gran corredor (Oest - Est) que surt de Lisboa i passa per Madrid, **Barcelona**, Montpeller, Lió, Torí, Cap d'Ístria, Liuviana, Budapest i arriba a Kiev. La xarxa viària i ferroviària d'aquest corredor anomenat el corredor V figura en els projectes prioritaris de la UE:
2. El corredor Sud – Nord és un dels grans eixos estratègics europeus i de la xarxa transeuropees del transport que s'estén als països tercers, enllaça el Nord d'Àfrica (Tànger), Algesires, València, Barcelona, Montpeller, Lió, Metz, Duisburg, ...; permet connectar Barcelona amb el nord i l'àmbit més dinàmic de l'economia europea.

L'Euroregió Pirineus - Mediterrània i el quadrilàter Madrid - Bilbao - Barcelona - València

En l'àmbit de regions i territoris més pròxims Catalunya ha d'apostar per estratègies econòmiques i polítiques que reforcin el quadrilàter Bilbao – Madrid – València – Barcelona i l'Euroregió Pirineus – Mediterrània pels quals són especialment rellevants les millores de les xarxes del transport de 2 corredors:

1. El **corredor dels “dos mars” Atlàntic – Mediterrani**, que permet anar de Barcelona a Narbona, Tolosa i Bordeus, i d'aquí amb l'oest francès.
2. El **corredor de l'Ebre** que connecta Catalunya amb Saragossa – el País Basc i la cornisa Cantàbrica.



La xarxa transeuropea del transport

— A nivell viari Catalunya la xarxa transeuropea del transport disposa d'un nombre important d'autopistes i autovies fonamentalment en el corredor del Mediterrani i l'Ebre, AP-7/A-7, AP-2/A2.

— També són vies transeuropees els corredors transpirinencs: E-9 Barcelona – Manresa – Tolosa i el Lleida – Vielha, així com l'Eix Transversal o C-25.

— A nivell ferroviari la xarxa transeuropea incorpora les línies internacionals d'ample ibèric (Barcelona – Puigcerdà; Madrid – Barcelona – Portbou) i la nova xarxa en alta velocitat i ample UIC.

— Formen part de la xarxa transeuropea del transport els ports de Barcelona i Tarragona, així com els aeroports de Barcelona, Reus i Girona.

— Les autopistes del mar que hauríem de connectar amb línies regulars al port de Barcelona i Tarragona amb els ports francesos i italians també formen part de la xarxa transeuropea del Transport.



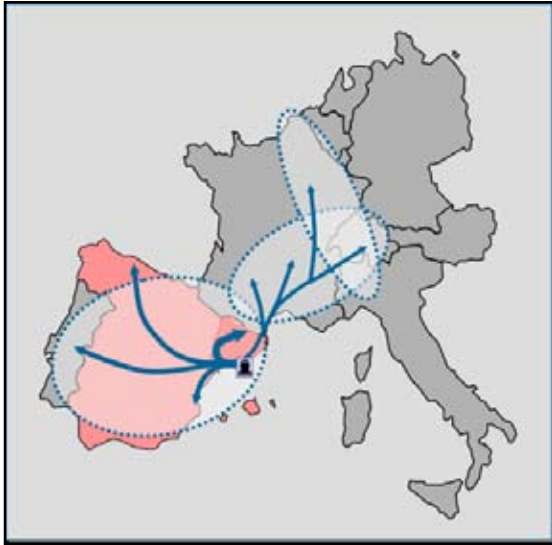
ELS PORTS I ELS AEROPORTS, LES GRANS PORTES DE CONNEXIÓ AMB EL MÓN. INSTRUMENTS BÀSICS PER UNA POLÍTICA D'OBERTURA ECONÒMICA DE CATALUNYA.

L'economia global ha comportat un gran impuls del comerç internacional: del 2000 al 2006 les exportacions mundials han crescut un 40%. Més acceleradament encara, a Catalunya la suma d'exportacions i importacions ha crescut un 25% tan sols en dos anys (2004-2006).

Les exportacions catalanes suposen un 28% del total de les exportacions espanyoles.

El grau d'obertura de l'economia catalana exportacions+importacions en relació al PIB és d'un 31% molt per sobre del 22% de l'economia espanyola.

El transport de càrrega aèria és encara molt baix 684.000 TM l'any 2006 a tot Espanya de les quals 104.000 TM a Barcelona que representen un 15,2% del total espanyol. El transport aeri de Barcelona té com a destinacions europees en un 58% de les càrregues i un 18% a distàncies de mitja i llarg nucli.



De ports locals a ports internacionals.

Els ports de Barcelona i Tarragona han d'ampliar els seus hinterlands fent-los estendre fins les grans àrees econòmiques més pròximes, cap a Madrid, els ports secs d'Azuqueca o Coslada, cap al Sud Peninsular i el Nord, cap al Sud de França i la Regió de Rhône-Alpes(Lyon) i l'aposta clara i decidida per l'anomenat corredor Fermed d'Algesires a Duisburg.

L'ampliació del Hinterland cap a Madrid, Bilbao- Saragossa, el corredor Mediterrani i el Nord d'Àfrica i el sud de França i corredor del Roïna

Àsia el *foreland* dels ports catalans. Àfrica i Europa les zones de *short sea shipping*

El pes del tràfic marítim de llarga distància amb Àsia i Àfrica està creixent en detriment del tràfic amb els ports americans. La Xina, la Índia, el Japó i altres països asiàtics que són els que tenen més creixement en els seus tràfics cap a Catalunya. **Hem d'apostar per seguir captant aquest tràfics asiàtics**



El Port de Barcelona està duplicant la seva superfície i efectuant una inversió de més de 3.595M€.

El Pla Director del Port de Barcelona en execució ha permès més que doblar la superfície del port passant de 563 Ha a 1265 Ha mentre que les línies de molls d'atrac també s'estan incrementant de 19.766 metre lineals a 29.702.

La inversió aproximada que s'haurà realitzat en el Port de Barcelona en el període 1997-2011 se situarà en 3.596M€, dels quals 1.404M€ en infraestructura i 2.182M€ en superestructura i instal·lacions

Una nova ampliació del Port de Tarragona, el nou port exterior de l'any 2022.

El Port de Tarragona té aprovat un Pla Director que preveu el creixement fins a 613 Ha. amb una inversió de 400M€

L'autoritat Portuària de Tarragona ja està dissenyant un "nou pla d'ampliació per l'any 2022" amb la construcció d'un nou dic exterior i un guany d'unes 300 Ha de moll amb una inversió de més de 700M€.

Uns aeroports en òptimes condicions per afrontar el futur.

Els grans treballs de modernització que s'estan efectuant als aeroports de Barcelona, Reus i Girona junt amb la construcció del nou aeroport de Lleida – Alguaire i un nou aeroport empresarial o corporatiu, dotarà a Catalunya d'una xarxa aeroportuària de les millors d'Europa.

— Les actuacions en curs del *Pla Director de l'Aeroport de Barcelona* permetran tenir unes instal·lacions capaces d'absorbir 55 milions de passatgers, 90 operacions per hora, i més de mig milió de tones. La inversió realitzada pujarà a més de 2.600 milions d'euros i amb la terminal satèl·lit i la remodel·lació de la nova terminal s'invertiran 1.400 MEUR més

— *L'Aeroport de Girona* amb inversions en curs per 103 MEUR podrà arribar amb una sola pista a moure 9 milions de passatgers i 374 tones. El Pla director preveu però sense horitzó temporal la construcció d'una segona pista.

— *L'Aeroport de Reus* amb inversions per valor de 173 MEUR tindrà infraestructures i equipaments per 5 milions de passatgers i 32 tones. També té reserva per una segona pista.



— *L'aeroport de Lleida* – Alguaire amb una inversió que s'aproparà als 100 MEUR, disposa d' una pista d'aterratge de més de 2.000 metres que es pot estendre fins a 2.500. Té una reserva per activitats logístiques i aeronàutiques de més de 167 hectàrees.

— *L'aeroport empresarial* permetrà situar Catalunya entre els països capdavaners del sector aeronàutic.

Amb aquestes òptimes instal·lacions i les que preveu el Pla d'aeroports de Catalunya, a nivell infraestructural, tindrem uns aeroports que ens permetran competir amb peu d'igualtat amb altres països. La societat catalana ha de superar complexos i tòpics, i ha de treballar per aconseguir que els aeroports ens ajudin a assolir els objectius que ens hem marcat com a país:

- 1 Aconseguir un nou model de gestió empresarial i assolir la titularitat dels aeroports que perdin la condició d'interès general (Girona i Reus) i la participació de les administracions autonòmiques i locals i del sector privat en la gestió de l'aeroport de Barcelona.
- 2 Ampliar les connexions intercontinentals de l'aeroport de Barcelona.
- 3 Enfortir la presència de companyies que decideixin tenir la seva base operativa en els aeroports de Catalunya.
- 4 Assolir un mínim de 210.000TM de càrrega aèria a Barcelona i contemplar a mitjà termini l'especialització en càrrega de l'aeroport de Lleida - Alguaire.

LES INFRAESTRUCTURES NECESSÀRIES PER A LES GRANS ÀREES MOTORES DE L'ECONOMIA CATALANA.

Les infraestructures de competitivitat

1. La **Regió Metropolitana de Barcelona** és l'àrea més dinàmica de Catalunya i té 2 grans pols de creixement: l'àrea del Delta del Llobregat i el corredor del Vallès (AP-7 i B-30).

- 1.1 **L'Àrea del Delta del Llobregat** té la concentració de grans infraestructures més important del sud d'Europa. El port, l'aeroport, la zona franca, la zona d'activitats logístiques (ZAL) i la futura estació de mercaderies, situats en l'espai del Delta, en ple cor de l'àrea metropolitana, constitueixen el principal motor econòmic de Catalunya i són una garantia de futur i de competitivitat d'aquest país.

• **Aquest territori necessita de manera urgent una nova connexió viària i ferroviària amb el port. La via d'ampla internacional que connecti amb la frontera, la plataforma logística ferroviària a l'antiga llera del Llobregat i un vial preferent per a camions de Martorell al port.**

- La millora del transport públic amb tren i metro a l'aeroport, el metro a la fira i noves **línies ferroviàries com la Cornellà - Castelldefels** així com l'extensió de la xarxa tramviària..



Àrea del Delta del Llobregat

- 1.2 **El corredor del Vallès (l'AP-7 i la B-30)**, articula el conjunt de polígons i indústries que aporten el 55% de la producció industrial de Catalunya. Aquest corredor aprofita les possibilitats de comunicació de la xarxa d'alta capacitat constituïda per l'AP-7 i la B-30, però mostra importants símptomes de congestió.
- El seu futur dependrà de la construcció d'una **nova Ronda del Vallès** (autovia de gran capacitat amb funcions de ronda i trànsit de llarg recorregut) que enllaci Abrera amb Granollers.
 - Necessitarà, també, dotar-se d'unes noves infraestructures ferroviàries i de transport rodant, com seran: **el ramal de l'alta velocitat pel Vallès i la seva estació; l'acabament de la via de tren convencional i d'ample europeu entre Mollet i Castellbisbal; el tren orbital entre Mataró i Vilanova i la Geltrú (passant per Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell i Vilafranca); la xarxa de carril- bus i tramvies a l'Eix de Caldes o entre Ripollet i St. Cugat.**
2. **L'Àrea Metropolitana de Tarragona** concentra en un àmbit relativament pròxim: un port de gran capacitat, un aeroport i una zona d'activitats logístiques (ZAL), amb l'avantatge respecte la zona del Delta del Llobregat, de la bona disposició d'àrees logístiques —a la CIM “El Camp”, de la Canonja, Tarragona; a la ciutat de Valls; a Montblanc a l'entorn de la Conca de Barberà o la proximitat del Logis Penedès; etc. L'activitat industrial (destacadament, els polígons químics), la logística i el turisme, gaudiran de l'efecte positiu d'aquestes infraestructures.
- El **3r carril de l'AP-7** i la construcció de **l'autovia A-7 (N-340)**, la transformació en **autovia de l'Eix Tarragona-Lleida** són actuacions que ja estan en marxa en aquests moments.

- L'acabament de la **connexió ferroviària del Corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat** de Saragossa a Barcelona i **la nova estació al Camp de Tarragona**, junt amb una **nova via d'alta velocitat i ampla internacional que connecti Castelló i Tarragona** és una prioritat.
- La sortida de les mercaderies del port de Tarragona **necessita d'una nova línia de mercaderies d'ampla UIC del port de Tarragona a Castellbisbal**.
- L'articulació de la **Regió del Camp amb un bon sistema de transport públic i el sistema de tramvies del Camp** són necessaris per a una bona funcionalitat d'aquest territori.



3. El nou eix econòmic: **el Corredor Transversal de Catalunya** (el pol de Lleida, el pol del Bages, l'àrea d'Osona i l'àrea metropolitana de Girona). La congestió del corredor litoral, sense espais logístics, ni possibilitats de noves infraestructures obre l'oportunitat d'apostar per aquest nou corredor.

3.1 **El pol de Lleida**, que comprèn un territori que arriba fins a Cervera, es reforçarà com el gran pol agroalimentari i logístic de Catalunya.

- **El desdoblament de l'Eix Transversal**, l'entrada en funcionament dels *serveis ferroviaris "Avant"* (que connecten Lleida amb Barcelona en poc més d'una hora), l'autovia A-2 (que connecta Lleida amb Saragossa i amb Barcelona), la construcció de *l'aeroport d'Alguaire* i la programació del *nou Eix Transversal Ferroviari* són les infraestructures articulants d'aquest àmbit.

- **Les autovies Tarragona - Montblanc - Lleida i Montblanc - Tarragona** seran la connexió del corredor transversal amb el Corredor del Mediterrani a l'àrea de Lleida.

- **La conca d'Òdena**. A mig camí entre l'Eix Transversal i la RMB, la Conca d'Òdena pot jugar un important paper en el futur del país quan es construeixi el ramal ferroviari des de l'Eix cap el Port de Barcelona passant per Igualada i quan s'ampliï l'aeròdrom d'Òdena.

3.2 **El pol de Manresa i el Bages**, es troba a la cruïlla de l'Eix Transversal (la C-25, en procés de desdoblament) amb l'autovia europea E-9/C-14, de Barcelona a Tolosa.

- El futur *desdoblament de la C-55* permetrà garantir-li al Bages una bona xarxa viària.

- Caldrà millorar les seves comunicacions ferroviàries —el que s'aconseguirà amb la **construcció de l'Eix Transversal Ferroviari**— i reduir el temps del viatge en ferrocarril cap a Barcelona —el que s'aconseguirà mitjançant la construcció dels *túnels de Vacarisses i de Montcada*.

3.3 **L'àrea urbana de Girona** disposa d'un aeroport en creixement constant, situat en el punt de cruïlla de dos grans corredors viaris i ferroviaris: el corredor Transversal (C-25 i l'eix transversal ferroviari) i el corredor del Mediterrani (autopista de peatge AP-7, l'autovia gratuïta A-2 i les línies de ferrocarril convencional i d'alta velocitat i ample europeu). Compta també amb un centre intermodal en funcionament i la previsió d'una gran àrea industrial i logística.

- cal la construcció d'una *estació per al tren d'alta velocitat a l'àmbit de l'aeroport i la nova àrea industrial i logística*

- La finalització *del desdoblament de la A-2, el tercer carril de l'AP-7, el desdoblament de l'anella de les Gavarres i la finalització de l'autovia Girona- Olot*.

- La millora del transport públic i la creació d'un sistema de rodalies o de trens tramvies

4. **Les Autopistes**

Catalunya a partir dels anys 1970 va disposar d'una xarxa d'autopistes de peatge que va permetre un gran creixement econòmic al llarg de tot el territori que servien. Quan els governs espanyols opten per fer autovies lliures de peatge el desequilibri de les xarxes de peatge i les lliures de peatge va començar a produir un efecte contra la competitivitat de l'economia catalana.

Espanya té uns 3.378 km d'autopistes de peatge dels quals 661 a Catalunya, que representen el 19,5% de la xarxa total. (A més disposem de 291 km d'autopistes en peatges a l'ombra). La xarxa d'autopistes i autovies a Espanya puja a 11.000 km, mentre que a Catalunya en tenim 1.268 km.

- **Hem de continuar impulsant la inversió en la xarxa d'autovies lliures de peatge, per equiparar-nos al nivell espanyol** i així eliminar la discriminació i les barreres al desenvolupament de la nostra economia.
- Per altra banda és **imprescindible redefinir la política de peatges impulsant un peatge regulador de la mobilitat, que afavoreixi els vehicle d'alta ocupació, als usuaris de mobilitat obligada, als vehicles ecològics, i que tingui en consideració hores i dies vall i punta.**

Les infraestructures de reequilibri

1. **Les Terres de l'Ebre.** L'àrea configurada per Tortosa, l'Aldea, Amposta i St. Carles de la Ràpita, se situa en el punt de trobada entre el corredor del Mediterrani (l'Ap-7, de peatge; l'A-7 / N-340, autovia gratuïta, i l'eix ferroviari Euromed) i el corredor de l'Ebre.

- **El desdoblament de l'eix de l'Ebre permetrà un enllaç directe amb el pol de Lleida i Saragossa.**
- **La nova autovia A-7 (antiga N-340)** per l'interior contribuirà a un major equilibri d'aquest territori.

2. **El Pirineus.**

- El gran repte pendent és l'acabament de l'**Eix Pirinenc**.
- Les **autovies Lleida-Osca** i l'autovia i carretera Lleida-Val d'Aran són obres en marxa.
- La millora dels eixos dels rius que connecten les seves principals àrees urbanes amb les capitals territorials (Vic, Manresa i Lleida) i amb Barcelona està impulsant el desenvolupament d'aquest territori. **Tant el desdoblament de la C-17 (BCN-Vic-Ripoll) i de la C-16 (BCN-Manresa-Berga) com la millora de la C-14 (la Seu d'Urgell-Lleida) i dels eixos del Pallars.**

El pacte nacional per les infraestructures

Catalunya viu en un estat permanent de debat sobre les infraestructures, sobre el dèficit que ofega l'economia, sobre els projectes que són utilitzats pels defensors o pels opositors com a armes de la batalla política.

Necessitem aconseguir el gran pacte nacional per les infraestructures per tal d'acordar aquelles actuacions que pensem cal efectuar per a enfortir la competitivitat econòmica o el reequilibri territorial.

El pacte ha d'acabar amb les polèmiques que eternitzen la programació i la realització de les obres que necessitem per a donar un nou impuls a la competitivitat de la nostra economia.

La manca d'acord endarreriria les actuacions i podria provocar un procés de decadència econòmica que ningú desitja

El Govern conscient de la seva responsabilitat ha elaborat el document base del pacte nacional de les infraestructures i l'ha sotmès a consulta a institucions, administracions, entitats, partits polítics. La societat catalana té una gran responsabilitat, el pacte és una oportunitat que no pot perdre.

Barcelona, 23 de maig de 2008