



Debat dels Sindicats de l'EURAM
València, 21 de gener de 2009

Dia 21 de gener de 2009 es dugué a terme al Centre de Cultura Contemporània Octubre de València el debat dels Sindicats sobre infraestructures de l'EURAM, en el marc del Llibre Blanc de les Infraestructures i organitzat per l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa.

Els assistents al debat foren:

- Sr. **Carlos de Lanzas**, del sindicat UGT del País Valencià.
- Sr. **Adel Francés**, de l'Intersindical Valenciana.
- Sr. **José M. Jurado**, del sindicat CCOO Catalunya.
- Sr. **Juan Martínez**, de CCOO del País Valencià.
- Sr. **Antoni Montesinos**, del sindicat CCOO del País Valencià.
- Sr. **Juan M. Muñoz**, de l'Intersindical Valenciana.
- Sr. **Manolo Pelarda**, de l'UGT de les Illes Balears.
- Sr. **Mariano Reaño**, de CCOO Illes Balears.
- Sr. **Juan Salvador**, d'UGT del País Valencià.
- Sr. **José Martín**, del sindicat UGT Catalunya.

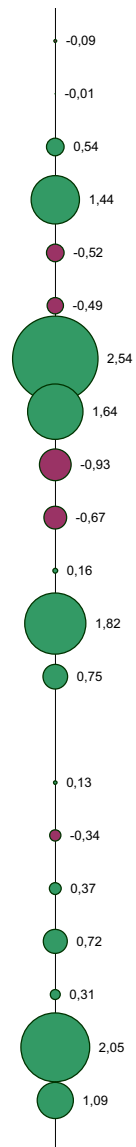
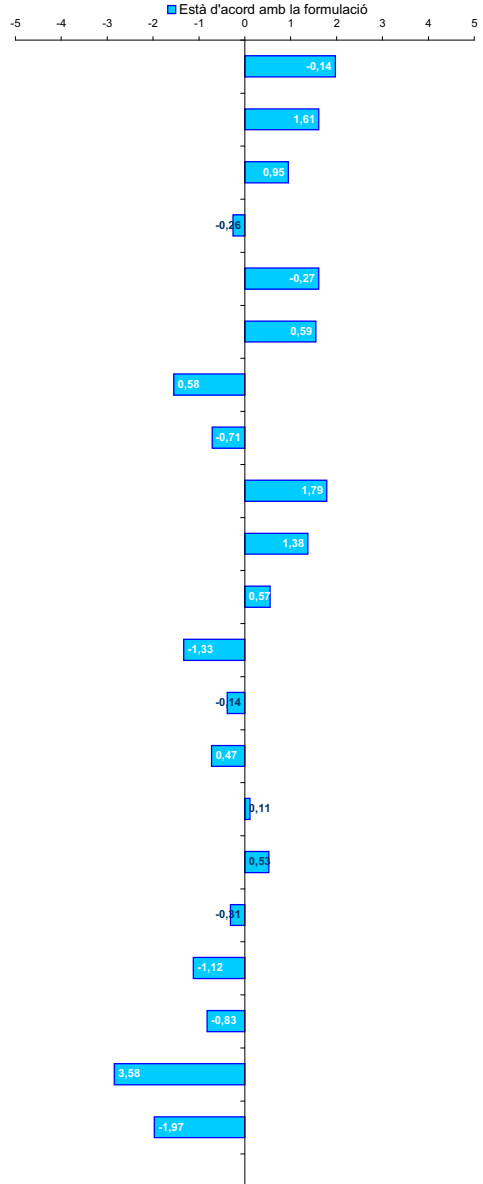
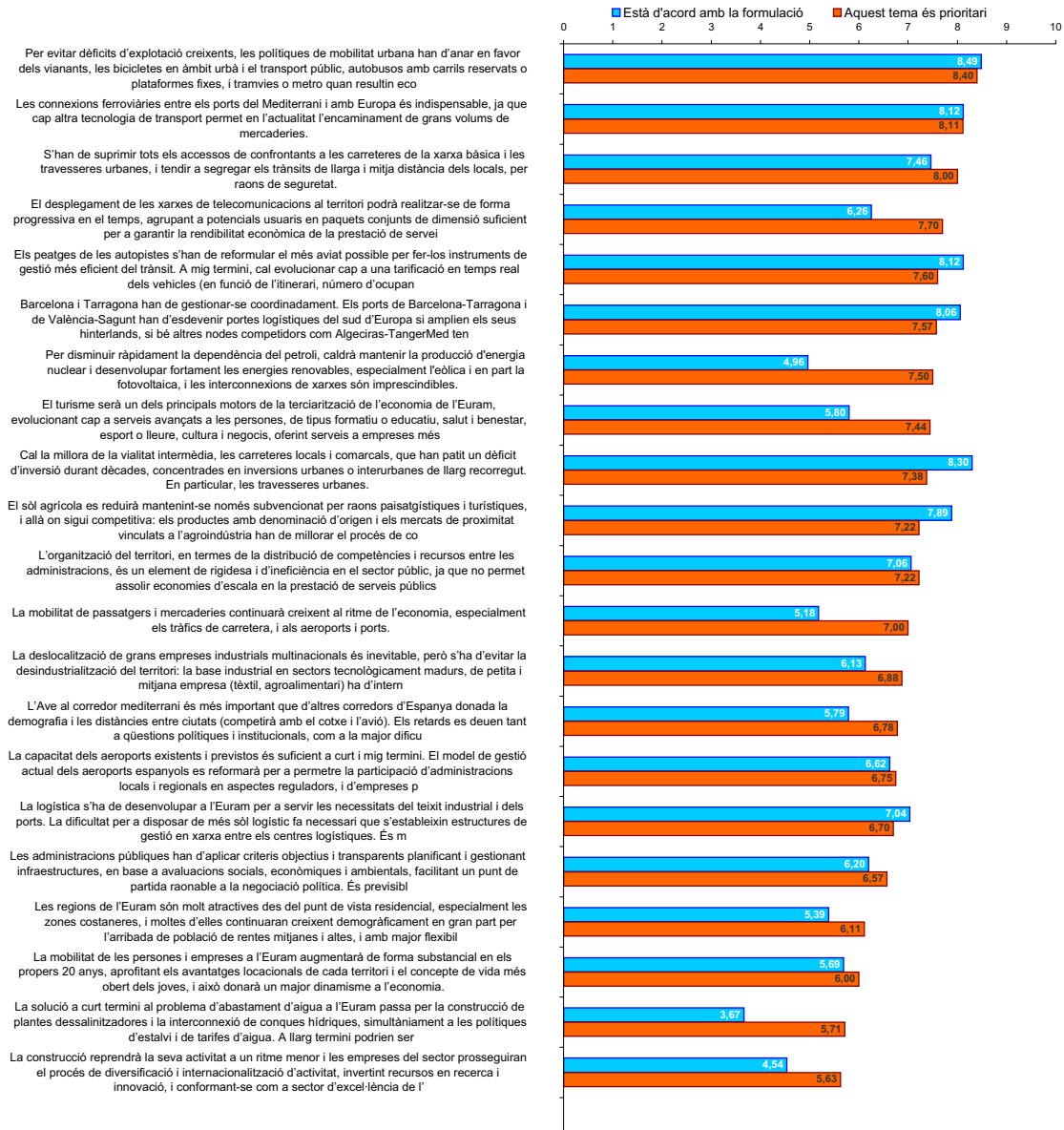
La necessitat de fomentar polítiques actives de mobilitat urbana en favor del transport públic, vianants i bicicletes, el desenvolupament dels ports lligat a la connexió ferroviària de mercaderies cap a Europa, la millora de la xarxa viària bàsica i la reformulació del peatge de les autopistes com a eina de gestió de la mobilitat, i el desplegament de la banda ampla d'internet han estat algunes de les qüestions que s'han destacat com a prioritàries en el transcurs del debat.

El document que es presenta a continuació és una síntesi de les **opinions que es varen expressar a títol individual** pels participants al debat d'infraestructures realitzat amb els Sindicats de l'EURAM. Representen únicament els parers individuals dels participants al debat, i no són reflex de cap consens entre ells o de cap posició oficial de l'institut o de l'empresa consultora. Si poden llegir-se contradiccions en la resposta de les qüestions plantejades no és sinó resultat de la diversitat d'opinions expressades en el transcurs del debat.

Resultats de l'enquesta

Desviació respecte la mitjana

Grau de preocupació



MIGRACIÓ

Qüestió

Entre 1998 i 2008 la població de l'EURAM ha augmentat en 2.400.000 habitants (increment del 22%). Mentre que a Alcoi, Tortosa o Manresa, l'augment de la població es considera convenient pel desenvolupament econòmic, a altres com Menorca o Andorra podria començar a generar deseconomies. El fenomen immigratori ofereix capacitat de creixement econòmic, sobretot quan comporta la incorporació de persones amb talent i capacitat emprenedora, però també s'han expressat temors per l'incertesa d'un procés d'integració social incert. Espanya és el 2n país de la Unió Europea en nombre d'immigrants (més de 4.000.000) per darrera d'Alemanya. Entre un 10% i un 15% 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 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. 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 en gran part per l'arribada de població de rendes mitjanes i altes, i amb major flexibilitat laboral. La planificació territorial i la creació d'un entorn obert i favorable per a atraure talent és un repte estratègic per a l'Euram.

Opinions

- Una part important dels residents europeus a l'Euram amb rendes mitjanes i altes treballen per a empreses dels seus països d'origen, presencialment durant alguns dies de la setmana o a distància. Aquests residents podrien ser denominats *Flying commuters*. Aquests residents només reverteixen sobre l'economia en quant són consumidors, però el valor del seu treball es queda sobre les economies d'origen. Cal que l'Euram ofereixi les condicions necessàries per a captar talents que visquin però també treballin al territori, al marge dels residents més o menys temporals i jubilats.
- El potencial atractiu de l'Euram per a jubilats europeus pot veure's alterat per un cost de la vida de l'Estat Espanyol en alça. L'increment del cost de la vida pot ser un factor que faci disminuir progressivament el nombre de jubilats europeus que s'instal·lin a l'Arc Mediterrani. Andalusia i Murcia són competidors directes de l'Euram quant a l'atracció de jubilats, i poden oferir un producte menys massificat.
- Fins ara, la major part de residents estrangers no responen al perfil de rendes i qualificacions altes. El model de desenvolupament hauria de guanyar en qualitat ambiental, econòmica i social per atreure aquest tipus de població estrangera. No n'hi ha prou amb un marc geogràfic i un clima bons.
- La planificació territorial no és determinant per atreure població d'altres llocs. Tot i que cal considerar l'arribada d'aquest tipus de població, hi ha condicionants que poden ser importants: preus del transport, condicions

climàtiques més severes en el futur degudes al canvi climàtic, qualitat dels serveis públics, etc.

- És important potenciar l'arribada de talent però és realment necessari desenvolupar el talent propi.

INDÚSTRIA

Qüestió

El sector industrial de l'Euram representa el 20'7% de l'economia, i el 19'2% dels ocupats amb 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 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). Però 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. Part de les empreses atretes a l'Euram durant els 80 per la mà d'obra barata estan deslocalitzant la seva activitat cap a altres països on els costos salarials i extrasalarials són més baixos.

La deslocalització de grans empreses industrials multinacionals és 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'internacionalitzar-se i millorar la productivitat. La producció de béns de consum final ha d'augmentar, i l'accés a mercats locals.

Opinions

- Si no s'aposta pel disseny i l'I+D no hi haurà solució per a la indústria del país. La millora de la productivitat passa pels productes de qualitat, atractius per un consumidor cada vegada més exigent.
- La deslocalització no només es dona entre les multinacionals. Les deslocalitzacions de les grans empreses locals són més inquietants. És el cas de les produccions de sabates de Camper i Yanko per una banda, i la de les grans cadenes hoteleres, que fa anys que prefereixen invertir a fora. Algunes d'aquestes cadenes han amortitzat fa temps les seves instal·lacions, ara aposten per reconvertir les habitacions en pisos.
- No es tracta de produir més sinó produir millor i ocupant espais i mercats que fins ara no s'han ocupat, és a dir, buscar noves demandes. La producció no ha d'augmentar necessàriament però sí la productivitat.
- Malgrat sigui difícil aturar-les, les deslocalitzacions de les multinacionals no són inevitables. De fet, davant de la crisi actual, s'estan fent coses perquè això no passi.

- L'apogeu de la Xina és fictici ja que la seva moneda està congelada. Mentre hi hagi polítiques d'aquest tipus, el cost de la fabricació de manufactures d'aquí no podrà competir amb els d'allà.

AGRICULTURA

Qüestió

L'agricultura aporta entre 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. 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 de l'Euram, ja sigui en la producció, transformació o distribució. La superfície destinada a usos agraris a l'Euram 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 és 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. 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 es mantindrà industrialitzada i moderna a les regions de forta tradició com Lleida o Osona, en altres com Castelló o Tarragona es mantindrà 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 han de millorar el procés de comercialització.

Opinions

- Els consumidors demanaran cada vegada més la traçabilitat dels productes, saber per on han passat, quins tractaments ha rebut i que s'hi ha posat. L'agricultura ecològica té un gran potencial a l'Euram a mesura que la societat es fa més rica i sofisticada.
- El que té un valor afegit ara és l'agricultura integrada i l'ecològica. L'agricultura intensiva s'anirà desplaçant perquè ja no satisfà la demanda del consumidor, més preocupat per la qualitat i el medi ambient.
- És veritat que canviarà el model cap a una agricultura de qualitat però cal que sigui rentable per a l'agricultor. Per això és necessari que es redueixin els intermediaris (millorar els canals de comercialització), i que es dugui a terme una reforma del parcel·lari o bé que es recuperi el cooperativisme on els minifundis no permeten una explotació moderna i competitiva.
- S'han de potenciar els mercats locals i internacionalitzar aquells productes que tenen una demanda a l'estranger.

TURISME

Qüestió

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, els estudis, 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% anual. Anualment, els ports de l'Euram acullen més de 3 milions de creueristes. Fins ara, el turisme és el sector econòmic amb més 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 Meliá, Barceló, NH, Tryp, que han intensificat els seus processos d'internacionalització en els darrers anys.

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 (p.e. biotecnologia).

Opinions

- El model "sol i platja" és obsolet i insostenible i si volem mantenir-lo s'haurà de reconvertir i modernitzar ràpidament. S'hi han de fer grans inversions per fer una reforma integral de les instal·lacions, que ara són precàries en molts indrets de l'Euram.
- S'hauria de recollir la importància del turisme verd (agroturisme, cases rurals, etc.). La gestió del territori i la qualitat dels serveis han de millorar per assolir la fita del turisme com a nou motor de la terciarització de l'economia.
- És molt important el matís del temps, en aquest canvi integral. No és el mateix que aquest es faci a curt, mitjà o llarg termini perquè un retard pot ser fatal pel sector turístic de l'Euram.
- Què passarà davant del Canvi Climàtic? Perquè l'augment de temperatura al mediterrani pot fer que els europeus que ens visiten prefereixin quedar-se a casa o anar-se'n a una altra destinació amb temperatures més suaus.
- El turisme d'origen asiàtic preferiran les illes del Pacífic, a una distància molt menor. Només vendran si els interessa el turisme cultural i per aprofitar això caldrà vendre la nostra cultura com un producte.

CONSTRUCCIÓ

Qüestió

La construcció ocupa a l'Euram a finals de 2008 el 12% dels ocupats, especialment a Balears (15%) i la Comunitat Valenciana (13%), però també a Catalunya (11%). 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 de la construcció del 5% fins al 15%. La crisi es fa especialment palesar en l'edificació, però 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 les concessions o la gestió d'infraestructures (el 2004 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%), i amb una procés d'internacionalització creixent (de l'ordre del 15% el 2004), però encara inferior al d'altres grans empreses europees.

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 sector d'excel·lència de l'economia.

Opinions

- Són les petites i mitjanes empreses les que han tingut un pes molt important en el bon ritme de la construcció en el cicle que ara s'ha acabat. Però són aquestes també que no es podran recuperar per la seva baixa capacitat de reacció.
- A Balears les constructores no tenen marge on moure's perquè ja no hi ha sòl urbanitzable. S'hauran de reconvertir cap a rehabilitacions, reformes, etc.
- Les inversions destinades a obra pública s'han de planificar i gestionar correctament per tal d'evitar continuar tapant forats com fins ara, esperant que es recuperin unes dinàmiques passades.
- El model empresarial de l'Euram es caracteritza per tenir una baixa inversió en R+D. El sector de la construcció, per exemple, no ha desenvolupat les vessants de sostenibilitat de la construcció com els habitatges ecològics.

MOBILITAT LOCACIONAL D'UNITATS FAMILIARS I ACTIVITATS / MOBILITAT DE PERSONES I MERCADERIES

Qüestió

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 primers i segon proveïdors de Balears són Catalunya i la Comunitat Valenciana; 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 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. 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.

La mobilitat de les persones i empreses a l'Euram augmentarà de forma substancial en els propers 20 anys, aprofitant els avantatges locacionals de cada territori i el concepte de vida més obert dels joves, i això donarà un major dinamisme a l'economia.

Qüestió

La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent en els propers anys al ritme de l'economia. 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. El nombre de viatges de passatgers creix cada any a Catalunya un 4'2%, i el transport de mercaderies el 3'4% (en t·km). Si bé els viatges urbans per raó de feina 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. La mobilitat de mercaderies creixerà si bé pot canviar de natura: menys desplaçaments de mitjana distància, i més de llarga distància des de i cap a l'exterior d'Europa.

La mobilitat de passatgers i mercaderies continuarà creixent al ritme de l'economia, especialment els tràfics de carretera, i als aeroports i ports.

Opinions

- No tothom pot desplaçar-se per qüestions laborals i la mobilitat internacional anirà lligada a la possibilitat de trobar feina. Això dependrà de l'atractiu econòmic i també de l'estil de vida de la regió de l'Euram.
- Programes com l'Erasmus ajuden a la mobilitat dels joves dins de la UE, coneixen gent, es fan contactes i fins i tot es fan parelles amb membres de diferents nacionalitats. Però s'ha d'anar alerta perquè existeix el perill de fugida de talents. Cal garantir que tots els joves puguin accedir a aquests programes.
- Si canvia la cultura de l'habitatge cap al lloguer, com tenen altres països, augmentarà la mobilitat. Fins i tot es pot fomentar la mobilitat a través de

beques, ajudes, facilitats, etc. com el programa Erasmus però per altres camps no universitaris.

AEROPORTS

Qüestió

L'aparició de les companyies de low-cost ha revertit en un augment molt fort dels tràfics aeris, vinculat a l'augment del turisme, i a l'aparició d'aeroports regionals amb tràfics importants. El tràfic aeri de l'Euram han 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 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 estat transferida de 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.

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. Els vols intercontinentals són indispensables per a regions amb economies obertes, i turístiques. Al marge d'Aena, però, 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 capacitat dels aeroports existents i previstos 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.

Opinions

- Cada aeroport té unes característiques i una situació territorial diferent. Per exemple, en el cas de València, l'aeroport hauria de créixer a diferència del de Mallorca que gaudeix, de moment, d'una infraestructura suficient.
- El canvi de model de gestió actual no està garantit i més ara, amb la situació actual de crisi econòmica. Cal, però, pressionar per a la intervenció de les administracions més properes i els agents socials en la gestió.
- Els aeroports, bàsicament com a lloc d'entrades i sortides de passatgers, depenen molt de la situació i l'oferta de la resta d'infraestructures. Això es pot

corroborar amb l'AVE Barcelona-Madrid, que a fet baixar sensiblement els usuaris del Pont Aeri.

- No és acceptable que els vols interilles siguin tan precaris sobretot en temporada baixa. La fórmula que es va plantejar de declaració d'interès públic no ha funcionat i ara per ara, resulta un servei més precari que fa un temps.
- En la gestió dels aeroports s'ha de tenir en compte la gran incidència de les companyies low-cost. De totes maneres, a mitjà termini aquestes companyies segurament tendiran a desaparèixer pel factor hidrocarburs.

LOGÍSTICA / PORTS / FERRMED

Qüestió

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 és més baixa que en altres localitzacions de l'estat, la qual cosa dificulta implantacions extensives, si no és en els territoris d'interior. Amb tot, la logística és un sector clau per a la competitivitat del teixit empresarial de l'Euram. 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 però que troben dificultats importants pel seu desenvolupament. 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).

La logística s'ha de desenvolupar a l'Euram 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 logístiques. És molt convenient assajar fórmules de parteneriat públicoprivades per la construcció i gestió de centres logístics?

Qüestió

ValenciaPort (Port de València, Sagunt i Gandia) és capdavanter en el tràfic de contenidors del Mediterrani Occidental amb 3MTEU transportats en 2007 i 53'6MTm de mercaderies, i preveu arribar a 4MTEU i 68MTm en 2015. El port de Barcelona ha gestionat el 2007 2'6MTEU i 50MTm, i preveu arribar a 4'5 MTEU i 85MTm el 2015. Tarragona i Castelló han gestionat 35'8MTm i 13'5MTm 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 gestiona 3'5MTm anuals. La resta de ports comercials de l'Euram (Palamós, Vilanova i la Geltrú, Sant Carles de la Ràpita, Gandia) tenen activitat molt reduïda, i 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. Tots els debats territorials coincideixen en la conveniència d'aquesta estratègia, però per poder exportar eficientment mercaderies cap a Europa són necessàries actuacions viàries i ferroviàries complementàries. Amb tot, la situació excèntrica de Barcelona i València respecte la ruta Suez-Gibraltar en limitarà la seva capacitat d'atracció, especialment dels bucs de major capacitat que realitzen poques escales.

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

Qüestió

El projecte FERRMED proposa un corredor exclusiu de ferrocarril per a 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 de Roine, Hamburg, Copenhaguen i Malmö. El creixement dels trànsits de mercaderies importats de fora d'Europa creixerà molt en els propers anys, en part degut a la desindustrialització creixent del continent. La construcció d'una xarxa ferroviària preferent per a mercaderies connectant els grans ports europeus i una cinquantena de centrals logístiques és una prioritat de les polítiques de transport a Europa. Amb tot, la liberalització i reorganització del sector ferroviari és imprescindible per a millorar-ne la seva competitivitat.

Les connexions ferroviàries entre els ports del Mediterrani i amb Europa és indispensable, ja que cap altra tecnologia de transport permet en l'actualitat l'encaminament de grans volums de mercaderies.

Opinions

- La connexió de superfícies logístiques i de ports cap a Europa és imprescindible si es vol ser competitiu. Ara per ara, és més barat enviar un contenidor de Shangai a l'Euram que un camió de València a París.
- La competència, però també la col·laboració empresarial, és un element de dinamització econòmica. D'aquesta manera la coordinació hauria d'abastar tot l'EURAM si se'n vol treure uns beneficis reals.
- La incompatibilitat entre els trens de mercaderies i els de passatges fa que hi hagi dues infraestructures amb les mateixes característiques i sentit, de manera que la inversió és molt cara i molt difícil de fer per tots els conflictes que genera. Per tant, cal compatibilitzar els dos usos.

AVE A L'EURAM

Qüestió

L'Euromed ha transportat uns 13 milions de passatgers des de la seva posada en servei l'any 1997, i actualment té una demanda d'1'3Mpax cada any (la demanda total del corredor Euromed+Talgo+Arco es xifra en 2'5Mpax anuals), un 35% dels quals per negocis. L'Ave de Màlaga ha transportat uns 2 milions de passatgers el primer any de funcionament, duplicant el nombre de viatgers que tenia el ferrocarril fins ara. L'Ave de Sevilla transporta uns 3'8Mpax anuals. El Ministeri té previst iniciar estudis informatius per implantar estàndards Ave al corredor Mediterrani, però encara no s'han plasmat en actuacions concretes. Quan el nou enllaç ferroviari entre l'Hospitalet de l'Infant i la Secuita posi fi l'últim tram en via única del recorregut, el temps de viatge es reduirà perquè el traçat de la línia serà Ave en un 60%. 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 França, Saragossa i Madrid. Al País Valencià, les 3 capitals provincials estaran connectades entre elles i amb Madrid amb l'Ave abans de 5 anys. La pràctica totalitat dels territoris per on discorre l'Euromed consideren aquesta millora prioritària, i són relativament optimistes al seu respecte. Tortosa, a mig camí entre Castelló i Tarragona, València i Barcelona, no tindrà servei.

L'AVE al corredor mediterrani és més important que d'altres corredors d'Espanya donada la demografia i les distàncies entre ciutats (competirà amb el cotxe i l'avió). Els retards es deuen tant a qüestions polítiques i institucionals, com a la major dificultat objectiva d'inserir una nova línia en aquest corredor ja densament urbanitzat.

Opinions

- És necessari "vertebrar" el territori amb infraestructures ferroviàries però l'AVE per la seva velocitat de 300 km/h no es capaç de fer-ho. L'AVE enllaça uns punts molt limitats del territori, i en discrimina la resta, a més de que té un cost és enorme. És més prioritari actuar sobre la xarxa de rodalies, el qual fa un servei públic destacable i cada dia és notícia pels retards, problemes, etc.

XARXA VIÀRIA DE LLARGA DISTÀNCIA / XARXA BÀSICA / XARXA LOCAL I COMARCAL

Qüestió

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 Comunitat València a Madrid (A-3 // A-31). El peatge només s'aplica sobre part de la xarxa viària de llarga distància, tot i que els paràmetres de disseny són similars a tota la xarxa. Les concessions sobre les autopistes de peatge s'han anat prorrogant a canvi de rebaixes en les tarifes o actuacions infraestructurals. Actualment, les tarifes difereixen molt d'una via a una altra i responen únicament a les necessitats de finançament de la infraestructura. La tendència a Europa passa per la implantació de peatges com eines de gestió del tràfic i la mobilitat quotidiana (Londres, Estocolm...), aplicant tarifes intel·ligents fixades en funció del tipus de via, moment del viatge, tipus de vehicle, i revertint els ingressos en mesures pal·liatives dels impactes negatius del transport, adequació de la xarxa viària

local i comarcal, i la millora del transport públic. 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 severos com Alcoi, altres com Castelló, Gandia, Tarragona, Girona, Barcelona o València veurien positivament aquesta iniciativa sempre que se'n garantís l'ús finalista dels ingressos per a la millora de la mobilitat.

Els peatges de les autopistes s'han de reformular el més aviat possible per fer-los instruments 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...) Apunts sobre mobilitat metropolitana

Qüestió

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

S'han de suprimir tots els accessos de confrontants a les carreteres de la xarxa bàsica i les travesseres urbanes, i tendir a segregat els trànsits de llarga i mitja distància dels locals, per raons de seguretat.

Qüestió

La xarxa local i comarcal de carreteres de l'Euram pateix un dèficit d'inversió molt important. En el cas de la província de Barcelona, el cost acumulat en concepte de ferits i fatalitats per accidents de trànsit a les interseccions de la xarxa local i comarcal de carreteres pot ser tant important com el cost que suposaria el seu condicionament. 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 per a augmentar la velocitat comercial dels serveis d'autobús. 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. Tots els debats territorials han conclòs la necessitat d'actuar en aquesta direcció, però tret d'alguns territoris com Menorca o Mallorca.

Cal la millora de la vialitat intermèdia, les carreteres locals i comarcals, que han patit un dèficit d'inversió durant dècades, concentrades en inversions urbanes o interurbanes de llarg recorregut. En particular, les travesseres urbanes.

Opinions

- Els peatges poden ser una bona manera de potenciar el transport públic donant-li prioritat, peatges per a vehicles privats en funció del nombre de viatgers, etc. Les tecnologies ja ho permeten.

- La presència de peatges afecta només a Catalunya però no a la resta de l'Estat espanyol, fet que pot generar sensació d'excepcionalitat. S'hauria d'ampliar a tot el territori i aprofitar-ho per millorar-ne la gestió.

MOBILITAT METROPOLITANA

Qüestió

La xarxa d'alta velocitat espanyola serà en pocs anys de les més desenvolupades del món juntament amb França i Japó. A Catalunya, les quatre capitals provincials estaran connectades el 2012. L'eix del Mediterrani queda encara pendent. El Ministeri de Foment ha previst iniciar l'estudi informatiu per a una línia d'alta velocitat entre Tarragona i Castelló. A mig termini es condicionarà el corredor de l'Euromed per a Alta Velocitat i ample internacional per a reforçar les relacions entre les principals ciutats de l'arc mediterrani (Alacant, València, Castelló, Tortosa, Tarragona, Barcelona, Girona, Perpinyà).

Opinions

- Abans de fer polítiques de mobilitat metropolitana és molt important saber perquè els ciutadans es mouen. Canviar els hàbits de mobilitat depèn dels usos urbans i de les relacions entre aquests: planificació per acostar la feina a la residència per reduir distàncies recorregudes i conseqüentment, costos ambientals.
- El transport públic, a part de ser sostenible econòmicament ha de ser eficient i puntual, que el ciutadà hi tingui confiança i que li sigui atractiu. Per aconseguir això, la coordinació entre els diferents transports públics és fonamental la integració de tarifes, la informació del servei i el respecte estricte dels horaris si es vol competir amb el vehicle privat.
- Un servei públic no cal que sigui econòmicament rentable sinó que ha de ser socialment rentable. L'administració ha d'estar disposada a perdre una part de la inversió ja que la mobilitat en forma de transport públic és un servei social i un dret.

AIGUA / ENERGIA / TELECOMUNICACIONS

Qüestió

El Programa Agua del Ministeri de Medi Ambient preveu la construcció de dessaladores per augmentar la capacitat d'abastament d'aigua a Catalunya en 70hm³/any i en 200hm³ / 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 dessaladores a Cunit. Els transvasaments són molt difícils d'executar per l'oposició mediàtica i social. A l'Euram no es construeixen grans embassaments des dels anys 80. Les tarifes de l'aigua no cobreixen encara els costos reals del cicle complet de l'aigua. Les demandes d'aigua de boca tendeixen a estabilitzar-se (150 litres / hab-dia), millora l'agricultura i es redueix 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 les polítiques d'estalvi i de tarifes d'aigua. A llarg termini podrien ser encara necessaris nous transvasaments.

Qüestió

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 caldrà construir un mínim de 10 nous cicles combinats. 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 nous cicles combinats 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. La construcció de la MAT a través dels Pirineus està essent debatuda entre els estats Espanyol i Francès, amb mediació de la Unió Europea.

Per disminuir ràpidament la dependència del petroli, caldrà mantenir la producció d'energia nuclear i desenvolupar fortament les energies renovables, especialment l'eòlica i en part la fotovoltaica, i les interconnexions de xarxes són imprescindibles.

Qüestió

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 es troba 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.

Opinions

- La construcció de dessaladores i la generació de polítiques de gestió més potents poden ser la solució al problema de l'aigua però en general falta una bona gestió del cicle complet. La interconnexió de conques va en funció de cada territori, de la seva realitat socioeconòmica i per això cal tenir en compte quina és la capacitat del territori per mantenir persones i activitats amb un determinat consum.
- S'han de prioritzar les polítiques d'estalvi i eficiència energètica. No pot ser que hi hagi una tercera part de l'aigua subministrada es perdi pel mal estat de la xarxa. Les dessaladores poden ser una solució però es traspasa el problema al sector energètic ja que aquestes necessiten grans quantitats d'electricitat per funcionar.
- S'han de desenvolupar totes les energies renovables però sobretot fer polítiques d'estalvi i eficiència energètica. Al preu de l'electricitat generada a través de l'energia nuclear s'hi han d'incloure les externalitats com el cost de l'emmagatzematge dels residus radioactius, mesures de seguretat, atenció mèdica, sistemes d'emergència, etc. Cal valorar si l'energia nuclear continua essent més econòmica un cop comptabilitzats tots els costos.
- Valorar específicament perquè volem aigua i energia, per una banda, i regular el model social de consum per l'altra. La consciència dels consumidors és també molt important.
- S'està d'acord amb la interconnexió de xarxes per garantir el subministrament d'energia però a Catalunya, per exemple, s'aturen molts projectes perquè no agrada tenir infraestructures devora de casa nostra. Cal prioritzar l'interès general.
- Les telecomunicacions haurien de ser considerades com una necessitat, un dret, encara que no siguin rentables per a les empreses o per a la mateixa Generalitat. Un retard en l'estesa de la xarxa de telecomunicacions pot provocar una nova onada de despoblació dels pobles.

ORGANITZACIÓ TERRITORIAL I GOVERNANÇA

Qüestió

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 no permet assolir 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, valoritzant que les tecnologies d'informació i comunicació faciliten la coordinació.

Qüestió

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 es mantinguin 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 termini la capacitat de les administracions a invertir en infraestructures productives o en recerca i desenvolupament. A mig i llarg termini, els sistemes públics de pensions drenaran molts recursos públics (si no es produeixen reformes estructurals sobre el mercat laboral o l'edat de jubilació). 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 projectes que tenen rendibilitats socials i econòmiques relativament baixes, però que comporten poc desgast polític, sovint augmentant el seu nivell d'endeutament.

Les administracions públiques han d'aplicar criteris objectius i transparents planificant i gestionant infraestructures, en base a avaluacions socials, econòmiques i ambientals, facilitant un punt de partida raonable a la negociació política. És previsible que a curt i mig termini augmenti la participació privada en el finançament d'explotació d'infraestructures, i que aquest fet produeixi processos d'avaluació més rigorosos de les inversions públiques.

Opinions

- El futur passa per la creació d'organismes interterritorials, capaços de donar solució als problemes reals de la realitat territorial. Un exemple és l'urbanisme que podria passar com a competència a l'administració regional perquè no és eficient que cada poble tingui el seu polígon industrial, la seva depuradora, etc.
- Calen criteris i rigorositat en els estudis tècnics per a l'obra pública. El cas del metro de Palma que porta una mitja de 15 persones per expedició durant els caps de setmana, és un exemple d'inversió molt important amb dubtosa sostenibilitat.

- Cal una administració coherent i eficient. La participació del sector privat no millorarà el procés de presa de decisions, perquè el privat fa prevaldre el criteri econòmic per sobre del social.