

Infraestructures amb visió de mercat

En els territoris que integren l'Euram –Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears, Catalunya Nord i Andorra– hi ha una mitjana d'1,9 km de carreteres per cada 1.000 habitants, mentre que a l'estat espanyol és de 3,9 km. Aquesta xifra situa l'Euram en una posició desfavorable respecte a altres territoris que també volen obrir-se pas al gran mercat europeu, en tant que minva la seva capacitat de competitivitat i de creixement econòmic a llarg termini. Però les carreteres són només un exemple del dèficit creixent d'infraestructures de transport en tot l'Arc Mediterrani. Els nivells de saturació de les xarxes viàries litorals i metropolitanes, els accessos als grans ports i aeroports i la manca d'una xarxa de ferrocarril d'alta velocitat capaç de garantir la intermodalitat es dibuixen com un factor limitador de les expectatives que, per volum econòmic, poblacional i cultural, pot tenir l'Euram. És en aquest context que es fa més necessari que la política de transports de la UE prengui en consideració la incorporació dels principis d'integració multimodal i d'eficiència, així com uns principis clars de finança-

L'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) comença els treballs preliminars per fer un 'Llibre blanc de les infraestructures de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram)', un nou projecte de gran envergadura que ja té un precedent, el 'Llibre blanc de les empreses'.

ment que facilitin els efectes positius de la participació privada. Només una bona intermodalitat, que es produeix quan els ports i els aeroports s'integren com a nodes d'alta connectivitat en les xarxes viàries i ferroviàries i amb la resta de plataformes logístiques, es pot oferir un servei econòmicament viable per afrontar el creixement de la mobilitat. No fer-ho repercuteix en una reducció notable de la competitivitat industrial de les empreses establertes a la zona Euram i pot provocar impactes ambientals més negatius.

Europa comença a moure's, però no prou. Malgrat que s'han fet passes









importants en aquest sentit, la política de transports de la UE encara és lluny de satisfer les necessitats d'aquests territoris.

En la revisió que es va fer el juny del 2006 del *Llibre blanc dels transports de la Unió Europea*, ja es reconeix que les expectatives que s'havien fixat respecte al desig que hi hagués una transferència modal de la carretera al ferrocarril eren massa elevades. Després de la revisió, la política europea de transports aporta una visió més complexa de tots els mitjans de transport, tot i que el ferrocarril continua sent el sistema que es considera políticament més correcte, amb l'argument del menor impacte ambiental. Molts experts, però, defensen que no cal gaire infraestructura ferroviària més de la que ja es disposa, sinó gestionar-la millor i plantejar mesures selectives.

Per la seva banda, l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) comença els treballs preliminars per fer un *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*, un nou projecte de gran envergadura que ja té un precedent, el *Llibre blanc de les empreses*, i que, de fet, està interrelacionat. Mateu Turró, catedràtic de transports de la UPC, considera que abans de la revisió del *Llibre blanc dels transports de la UE*, aquest "tenia unes deficiències importants, apostava fortament pel ferrocarril, malgrat que no estava justificat des del punt de vista econòmic ni tècnic", però que, després de revisar-lo, "s'ha introduït un concepte que fa anys que defensem, la comodalitat, que és aprofitar els mitjans de transport més eficaços en cada cas concret". En el cas

Els transports a l'Euram

Dades de 2004

	ILLES BALEARS	CATALUNYA	PAIS VALENCIÀ	EURAM	LLENGUADOC-ROSSELLÓ*
 AUTOVIES I AUTOPISTES (kilòmetres)	57	904	977	2.008	506
 ALTRES CARRETERES (kilòmetres)	2.097	11.192	7.521	20.810	46.812
 VEHICLES (excepte motos i tràilers) (milers d'unitats)	720,5	3.948	2.723	7.392	1.554
 FERROCARRILS (kilòmetres)	0	1.367	768,9	2.136	1.440
 TRÀNSIT AEROPORTUARI (entrades i sortides d'avions)	240.301	312.025	118.000	670.326	—
 TRANSPORT AERI DE MERCADERIES (milers de tones el 2003)	17,9	61,9	15,6	95,4	88,2
 TRANSPORT MARÍTIM DE MERCADERIES (milers de tones el 2003)	11.208	58.275	46.590	113.074	5.947
 TRANSPORT MARÍTIM DE PASSATGERS	2.582.469	1.973.564	664.230	5.120.263	2.481.600

* Inclou Catalunya Nord.

Font: Observatori Estadístic de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani.

del *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*, explica Turró, "intentarem donar unes indicacions de com es podria aplicar aquesta modalitat en les infraestructures de l'Euram, connectades a la resta d'Europa".

Pel que fa a la relació que s'ha d'establir entre els ports i els ferrocarrils, la reflexió que predomina és que només el ferrocarril pot donar sortida de contenidors cap a l'interior del port per evitar uns tràfics de camionatge importants. Però excepte en els casos en què hi hagi serveis molt eficients, és difícil que aquestes sortides dels ports amb tren arribin a donar una solució absoluta al transport de mercaderies. A parer de Mateu Turró, hi ha algunes alternatives, basades en les noves tecnologies, i sobretot en el cas de Catalunya, on no hi ha els enormes espais necessaris per acollir els trens que vindrien del port, "podem pensar en un vial dedicat exclusivament a un tipus de camions, que podrien ser automàtics, que donessin la connexió des del port de Barcelona fins a unes terminals a l'interior, i que allà estarien connectades amb aquestes grans línies ferroviàries que passarien per la conurbació de Barcelona, com podria ser el Ferrmed. Amb aquesta connexió de la terminal multimodal, el servei no estaria tan donat per trens com per uns camions amb conducció automàtica", conclou.

Pel que fa a la connexió entre els ports de Barcelona i València, aquest catedràtic considera que aquest corredor és un dels pocs llocs on el ferrocarril pot tenir mercat, però adverteix que "el ferrocarril ha de ser competitiu no només amb el camió sinó també amb la possibilitat de transport marítim. Per unir dues terminals de contenidors que estan connectades directament per mar, si el sistema de càrrega i descàrrega és eficient, pot ser igualment vàlid. Crec que s'ha d'introduir la competència a tot arreu allà on es pugui, però carregant en els operadors els costos d'operació, els costos ambientals i els costos de la infraestructura. En aquest context en què tothom pagui el que ha de pagar, podrem trobar el sistema més eficient".



Cal aprofundir en les relacions entre el port de València i el de Barcelona (a la imatge),

Andreu Ulied, doctor Enginyer de Camins per la UPC, destaca que la novetat principal que aportarà el *Llibre blanc* és que els permetrà treballar amb les empreses dels sectors més representatius de la generació de demanda de transport, i dels gestors d'infraestructura i operadors de serveis de transport, associacions i grups de ciutadans empresarials implicats en la discussió de les polítiques de transport. "Volem distingir –diu– quines inèrcies presenta el mercat i quines tecnologies tenim al nostre abast. Aquest llibre oferirà una òptica més de mercat, alhora que aportarà un treball complementari dels plans que ja ha elaborat Europa." Ulied explica també que el *Llibre blanc* escaparà del "discurs políticament correcte, ja que no presentarem un pla que es derivi de cap visió política concreta, sinó de les necessitats de les nostres empreses, i de quines mesures serien útils per millorar la situació actual". En aquest sentit, Ulied, coautor amb Mateu Turró del document *Cap al llibre blanc de les infraestructures a l'Euram*, destaca que el territori que integra l'Euram "està a cavall de diversos països i regions".

"Això –afegeix– ens permet elaborar un pla que no se sotmet als interessos de cap administració o país, sinó que ofereix una visió de xarxa." En aquest territori també hi ha un factor destacable: que "les empreses i els operadors són prou diferents per competir entre ells, però a la vegada prou semblants, tant les empreses com la base social, perquè tingui sentit treballar conjuntament aquest espai econòmic", afegeix Ulied.

Què necessiten les nostres empreses? Les bases teòriques del futur *Llibre blanc de les infraestructures a l'Euram* ja estan posades, i abans de l'estiu s'hauran iniciat els contactes amb les empreses i les cambres de comerç del territori per determinar com perceben els empresaris la seva posició al mercat i com valoren la implantació de les noves tecnologies en el transport. Aquesta informació es combinarà amb l'anàlisi de les dades macroeconòmiques i de tendències i demanda a Europa. Serà, doncs, l'anàlisi estratègica del mercat on s'ha d'operar basada en el punt de partida actual i no pas en les infraestructures que podríem tenir però que potser mai no arribarem a tenir.

Gemma Aguilera

Les bases del futur 'Llibre blanc de les infraestructures a l'Euram' ja s'han bastit