



Les cambres marquen el full de ruta

Les inversions en grans infraestructures per part de l'estat han estat sotmeses històricament a criteris polítics més que no pas de rendibilitat social i econòmica. El preu que n'ha pagat Catalunya és el retard en l'execució d'obres cabdals. Les cambres de comerç de Catalunya han lliurat al govern català un full de ruta amb les urgències que, segons el seu parer, té el país en aquest terreny prou fangós.

El govern català té, des de fa uns parell de setmanes, un informe detallat sobre les actuacions prioritàries en matèria d'infraestructures, tant de transport com de telecomunicacions i energia. L'objectiu del document és deturar el decaïment del país arran de l'oblit permanent per part de totes les administracions implicades en l'ordenació del mapa d'infraestructures. L'informe, al qual ha tingut accés EL TEMPS, ha estat elaborat pel Consell General de Cambres de Catalunya, i la conclusió que se n'extreu és que "cal un esforç inversor per part de totes les



administracions que puguin actuar per resoldre la manca d'infraestructures recollides al document. Ens trobem en un punt molt crític, les infraestructures que ens falten s'han de fer immediatament. Altrament, Catalunya perdrà competitivitat en tots els àmbits i les seves empreses seran expulsades del mapa competitiu", assegura Miquel Martí, president de la comissió d'infraestructures del Consell General de Cambres de Catalunya. Per això les cambres de comerç del país exigeixen que "l'estat compleixi el compromís d'inversions a Catalunya", i reclamen que les partides pressupostàries disponibles per a infraestructures "no es dispersin i es concentrin en les prioritats, que queden recollides en l'informe que ara té el conseller Joaquim Nadal", explica Miquel Martí.

Les prioritats, punt per punt.

A l'informe, que és el resultat d'un debat sobre prioritats entre totes les cambres de comerç de Catalunya, es reclamen un seguit d'actuacions en diversos àmbits. Pel que fa a les carreteres, es demana "un reforçament general per a consolidar una estructura en malla que integri un seguit d'eixos paral·lels i perpendiculars a la costa, fonamentals per a atendre la demanda de mobilitat de viatgers i mercaderies al nostre territori". Per dur-ho a terme, el text proposa un seguit d'actuacions preferents "en clau de país", que exigeixen la connexió del territori català amb la resta de la península "amb eixos continus d'alta capacitat lliures de peatge"; el perllongament de l'autovia del marge dret del Llobregat fins al port i l'aeroport, el túnel d'Horta, l'autovia orbital B-40, el desdoblament de l'eix transversal i l'eix occidental Amposta-Lleida-frontera. Actualment, a Catalunya hi ha 563 km de la xarxa de carreteres congestionats, sobretot a la regió metropolitana de Barcelona.

Pel que fa a la xarxa ferroviària de passatgers, les cambres catalanes denuncien que "l'oferta actual és insuficient en molts trams, i això fa que la qualitat del servei s'allunyi dels llindars de confort mínims per als usuaris". També posen de manifest que qualsevol incidència que hi ha en les obres del TGV col·lapsa el servei de rodalia. Per això a l'informe es demana que "s'ampliï amb urgència la xarxa i els serveis de rodalia els anys vinents". En transport ferroviari, el Consell General de Cambres considera prioritària la creació d'una nova línia de rodalia a l'aeroport de Barcelona; un nou túnel ferroviari entre el Vallès i el Barcelonès i orbital; la modernització i la millora de les línies Barcelona-Lleida per Manresa i Barcelona-Puigcerdà; i finalment, l'acabament del TGV fins a la frontera i la connexió amb el corredor mediterrani.

La xarxa ferroviària de mercaderies, desconnectada i precària, ha impedit que aquest transport sigui una alternativa a la carretera i un element més de competitivitat per al país. Les mancances s'amunteguen damunt la taula: falta de vies dedicades a les merca-

deries, i restriccions operatives i terminals poc adequades impossibiliten qualsevol projecte de tren de mercaderies destinat a travessar la frontera i distribuir a Europa. L'informe de les cambres reclama en aquest apartat de "construir una línia de mercaderies amb doble via i ample internacional, contínua des del sud de Catalunya fins a França i connectada amb els ports de Barcelona i Tarragona". Per al futur, veu necessari enllestir l'eix transversal ferroviari i connectar-lo amb el nou corredor ferroviari transpirinenc, no planificat, que tindria l'itinerari Sagunt-Saragossa-frontera. Pel que fa als ports, el Consell General de Cambres de Catalunya considera que les prioritats són continuar les obres d'ampliació dels de Tarragona i Barcelona sense alterar-ne els terminis; accelerar els projectes d'accés terrestre a aquests dos punts; activar el desenvolupament del port de Vilanova, aprofitant-ne la capacitat de port complementari, i impulsar el paper dels de Sant Carles de la Ràpita i Palamós en els mercats potencials.

Pel que fa a les infraestructures aeroportuàries, l'informe estableix com a actuacions necessàries "posar en servei la nova T-Sud, accelerar la construcció dels accessos terrestres -connexió amb la C-31, nou ramal de rodalia, línia 9 de metro, gran velocitat- i desenvolupar la ciutat aeroportuària". D'una altra banda, es demana de desenvolupar els plans directores de Girona, Reus i Sabadell, i donar un impuls a la construcció de l'aeroport d'Alguaire.

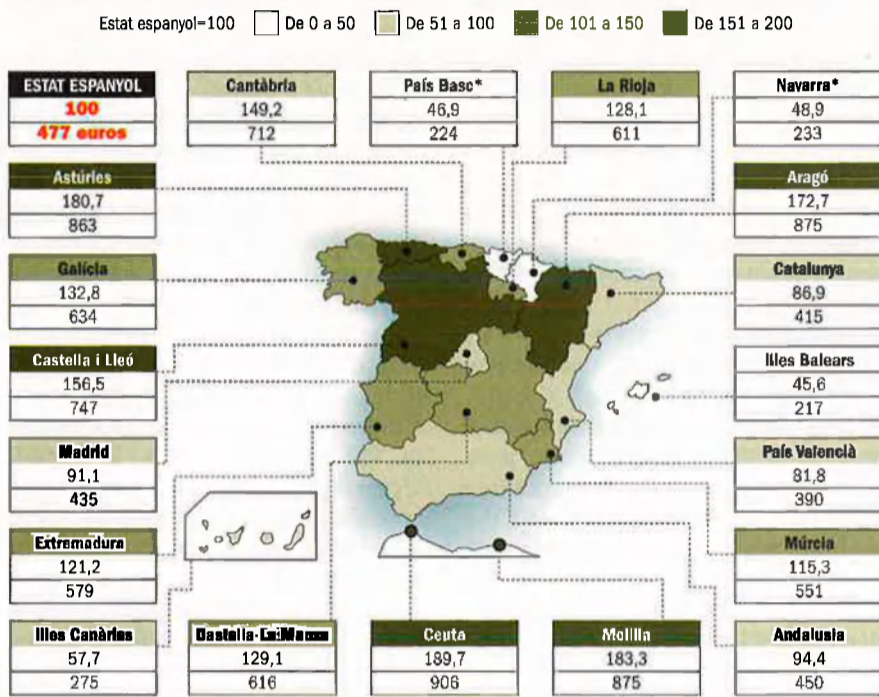
Les cambres de comerç també han detallat preferències en l'àmbit de les centrals logístiques, com ara la necessitat de plataformes ferroviàries per donar sortida directa a les mercaderies des d'aquestes zones logístiques. Finalment, l'informe també fa algunes propostes en matèria d'energia, telecomunicacions i gestió de l'aigua.

Promeses recurrents. Però mentre no s'executin les infraestructures pendents, s'avaluen les conseqüències dels retards històrics i se'n cerquen les raons.

L'any 2001, el ministre de Foment del PP, Francisco Álvarez Cascos, anunciava que el 2010 l'estat espa-



Distribució de la inversió real regionalitzable per habitant



(* Els valors reduïts de Navarra i el País Basc cal valorar-los tenint en consideració que, gràcies al règim foral, aquestes dues comunitats executen una gran part de les inversions en infraestructures al seu territori.

Font: Pressupostos generals de l'estat per al 2007. La comparativa apareix en un informe de la Cambra de Comerç de Barcelona sobre inversió en infraestructures elaborat per diversos experts.

nyol disposaria de "la xarxa de ferrocarril de gran velocitat més extensa d'Europa", i que totes les capitals de província serien connectades per TGV el 2007. Avui, sis anys després, la xarxa, tant de tren convencional com de gran velocitat, és una de les més deficientes del continent, a la cua de la UE en utilització del ferrocarril per a transports de mercaderies. Però catorze anys abans, el 1987, l'executiu socialista de Felipe González havia presentat un pla de transport ferroviari a llarg termini que es fixava com a objectiu assolir en molts trams de la xarxa els 200-220 km/h, i que en el conjunt de la xarxa es pogués circular a 170 km/h. Aquest pla, asseguraven, portaria el ferrocarril espanyol a nivells comparables als europeus. Aviat, però, va ser paper mullat, quan el ministeri de Foment va invertir bona part del pressupost d'aquest pla en un nou enllaç ferroviari a Andalusia -TGV de Sevilla- amb les prestacions del TGV francès i només per a passatgers. Sense diners a la butxaca, la xarxa ferroviària va accelerar un procés de degradació que arriba fins avui. Aleshores, el

govern de Catalunya ja reclamava un enllaç d'ample internacional amb Europa des de Barcelona. La promesa del TGV a la frontera francesa ja la va segellar el PSOE amb Jacques Chirac, i després el PP, quan necessitaven els vots de CiU per a manar a Madrid. Ara, amb un nou govern socialista, el ministeri de Foment anuncia que la connexió amb França no serà possible fins el 2012.

Però la situació de Catalunya en l'àmbit de les inversions en infraestructures ja ha passat factura. Les conseqüències socials i econòmiques són sobre el territori.

La gran velocitat frenada. Comptant que el TGV finalment arribi a connectar amb França d'aquí a cinc anys, els problemes de vertebració de les comunicacions no s'hauran resolt. "L'acabament del TGV no ens posarà al dia de l'endarreriment que ja hem acumulat, i si no es compleixen els terminis, els problemes de pèrdua de centralitat econòmica que té Catalunya s'intensificaran encara més", alerta Elisenda Paluzie, doctora en Economia per la UB i una de les

impulsors de l'Observatori del Finançament de Catalunya (<http://www.ofc.cat>). Paluzie va més lluny i avança conclusions d'un estudi que elabora en col·laboració amb una catedràtica francesa: "El fet que en 20 anys no s'hagin millorat les connexions ha afectat molt negativament les relacions comercials entre les regions frontereres de l'estat francès, les catalanes i les italianes. Entre el 1978 i el 2000, aquests intercanvis comercials han disminuït dràsticament; en canvi, al nord de França, Bèlgica i Alemanya han crescut perquè les infraestructures en aquestes zones han millorat moltíssim, i això ha fet que els departaments del sud francès hagin reorientat les seves relacions comercials cap al nord d'Europa."

Els experts en mobilitat coincideixen a dir que el TGV només té sentit en distàncies entre 400 i 800 km, i la carretera només en distàncies entre 200 i 400 km, si es tracta de competir amb els altres transports. De fet, el TGV espanyol ha rebut crítiques perquè deixa molts punts de la xarxa desconnectats. És una infraestructura molt centralitzadora. A parer d'Elisenda Paluzie, "la xarxa de TGV, més enllà de connectar ciutats espanyoles, és necessària per a connectar l'Arc Mediterrani amb París, que dona sortida a Europa, i amb ciutats com Montpeller o Tolosa perquè hi pugui haver una altra mena de relació comercial i cultural".

Oportunitats perdudes a les vies. Una altra gran mancança és una línia de ferrocarril per a mercaderies que connecti el port de Barcelona amb Europa. El president del port de Barcelona, Jordi Valls, reclamava fa dies que s'habilités la línia fèrria entre Mollet i Figueres per adaptar-la a l'ample europeu fins a la frontera. Això es faria un cop s'hagués acabat la línia del TGV. Es tractaria de fer una tercera via entre Mollet i Sant Celoni, perquè la via existent en aquest tram va molt plena pels trens de rodalia. La futura via del TGV descarregaria el trànsit de Sant Celoni en amunt, perquè una de les dues vies convencionals es podria reconvertir a l'ample europeu per al trànsit de mercaderies a Europa. A

Figueres es decidiria si la via de mercaderies continua cap a Portbou o bé travessa el túnel del TGV. La inexistència d'una línia de mercaderies foga les possibilitats de negoci amb mercaderies provinents de l'Àsia a Barcelona, que exigeixen un enllaç ràpid de ferrocarril des del port cap a Europa. Però aquesta mancança també col·lapsa carreteres i autopistes, perquè el 96% del transport es fa per carretera, cosa que causa perjudicis ambientals evidents.

El gran oblidat és l'enllaç per ferrocarril entre Tarragona i Castelló, probablement per una voluntat política més que no pas tècnica. Malgrat que s'han licitat les obres per desdoblament la via única que hi ha entre Vandellòs - l'Hospitalet de l'Infant i Tarragona, que causa retards i aturades constants, la connexió amb Castelló en condicions ni tan sols és en fase d'estudi. Són els 150 km que impedeixen que hi hagi una connexió entre Estocolm i Sevilla per TGV -tenint en compte que el tram Nimes-Montpeller entrarà en funcionament el 2012. Aquest forat negre fa que si des de València, per exemple, es vol aprofitar tota la xarxa de ferrocarril, sigui obligat fer el tram en tren de rodalia. Si parlem de mercaderies, la possibilitat de transport per l'eix mediterrani queda totalment descartada. Elisenda Paluzie denuncia que "si no es fan aquestes actuacions, es perjudicarà greument el desenvolupament del conjunt de l'eix, que es convertirà en un coll d'ampolla sense precedents. Cal, doncs, connectar Castelló i Tarragona amb una nova línia d'amplada internacional de gran velocitat que doni continuïtat a l'eix mediterrani".

Per una altra banda, és sabut que els colls d'ampolla en carreteres i els col·lapses de les autopistes de peatge són una conseqüència de les escasses alternatives de transport de mercaderies per ferrocarril. L'autovia orbital B-40, el desdoblament de l'eix transversal, l'eix occidental Amposta-Lleida-frontera i l'ampliació de la capacitat de l'autovia A-2 figuren en la llista de prioritats.

En el cas de l'aeroport de Barcelona, a la insuficiència d'inversions en infraestructures, que ara quedarà pal-



La xarxa viària catalana suporta el 96% del transport de mercaderies. Carreteres col·lapsades i sovint de pagament empitjoren encara més per la manca d'un ferrocarril de mercaderies.

liada en bona mesura per la nova T-Sud, cal afegir-hi una estratègia demolidora d'AENA per a centralitzar a Barajas les connexions intercontinentals. El resultat de tot plegat és que quan una multinacional ha de prendre decisions sobre implantació, vol saber si la ciutat és connectada amb vols directes a les capitals mundials. A Barcelona, la resposta és no i, en conseqüència, desapareix de les primeres opcions de les empreses foranes. "Sobretot és un problema de model de gestió aeroportuària,

absolutament centralitzat i enfocat a potenciar un altre aeroport per fer-lo *hub*. I tot això ajudant una empresa que és privada, però que continua considerant-se de l'estat: Iberia", explica Elisenda Paluzie.

Mentre Catalunya tingui nivells tan alts nivells de dèficit fiscal i no disposi d'un model de finançament per a afrontar obres importants, continuarà a mercè de les inversions que surtin de la caixa de l'estat.

Gemma Aguilera