

Radiografiar per poder actuar. Aquest és l'esperit amb què l'Institut Ignasi Villalonga ha impulsat el 'Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram', un document que aplega les inquietuds de mig miler d'experts per les mancances d'una xarxa de transports que amenaça d'ofegar l'economia.

## L'hora de les infraestructures



**D**iu el *Gran Diccionari de la Llengua Catalana* que una diagnòsi és la "coneixença de l'estat psicofísic de l'organisme que hom adquireix a través de l'observació de molt diversos signes diagnòstics". La definició s'adapta còmodament a la feina que fa des del mes de juny passat l'Institut Ignasi Villalonga, només amb el matís que, en aquest cas, l'organisme no és un ésser viu en el sentit estricte, sinó el complex sistema d'infraestructures de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, l'Euram. L'IIVEE ha engegat un ampli procés de consulta a empresaris, cambres de comerç i acadèmics amb un objectiu molt concret: redactar el *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*, un document que radiografie la situació de ports, aeroports, ferrocarrils i carreteres, tot identificant-ne les mancances i els punts febles.

El desgavell recent de la gran velocitat a les portes de Barcelona ha estat el darrer problema de la llista de deficiències de les infraestructures de l'Euram, però això no ha de fer oblidar que n'hi ha moltes més, d'estructurals, que amenacen de blocar el creixement econòmic: el peatge de les autopistes, la discontinuïtat del corredor litoral ferroviari de gran velocitat, la debilitat dels operadors del transport regional o uns serveis de rodalia i de trens regionals de baixa qualitat en l'àmbit metropolità, són problemes que comparteixen totes les regions de l'Euram.

Tanmateix, la solució per a aquest malalt que és a punt d'esdevenir crònic no consisteix a administrar-li un analgèsic i confiar que faci l'efecte allí on l'haja de fer. Aquest pacient necessita una exploració detallada que, com un TAC, ressegueixca els òrgans

interns, els ossos, els teixits blans i els vasos sanguinis fins a identificar cadascun dels punts sobre els quals cal actuar perquè el cos recupere la salut. Sense tanta visceralitat, però sota els mateixos principis mèdics, l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE), guiat pel consell de l'empresa Morit, ha emprès la primera fase en la redacció del *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*. En aquesta primera etapa és on cal cercar el principal valor d'aquest document. Perquè, al contrari d'uns altres llibres blancs, que naixen per justificar un determinat discurs polític, el *Llibre blanc de les infraestructures* es basa en un procés participatiu.

La primera fase consisteix a organitzar reunions exploratòries a totes les grans ciutats de l'Euram, on participen les empreses dels sectors més representatius en la generació de demanda de transport, els gestors d'infraestructures i operadors de serveis de transport, les associacions i els grups de ciutadans empresarials implicats en la discussió de les polítiques de transport, perquè identifiquen els problemes de la seua regió en matèria d'infraestructures i facen les propostes corresponents. Fins ara, a Andorra, Perpinyà, Palma, Castelló i Girona ja s'han fet les reunions respectives, amb la participació de més d'un centenar de persones, entre els quals hi ha representants d'Air Berlin, Balearia, Porcelanosa o Tau Ceràmica. Els mesos següents, fins a l'abril de l'any vinent, es faran debats a Eivissa, Alcoi, Menorca, Alacant, Tortosa, València, Lleida, Manresa, Barcelona, Vic i Tarragona. Aquesta primera fase completa, a més, amb el suport de les

universitats i les cambres de comerç de l'Euram, amb les quals l'IIVVEE signa convenis de col·laboració —ja n'ha signats amb la de Castelló i Alacant—, per tal d'incorporar-ne també l'opinió sobre aquesta qüestió i comptar amb el ventall d'experts més ampli possible. Quan s'acabe aquesta primera etapa, l'IIVVEE espera haver recaptat el parer de mig miler de persones vinculades al món de les infraestructures i —cosa que potser resulta més important— una visió *de xarxa* adaptada a la realitat d'un territori que, pel fet d'ultrapassar els interessos d'una sola administració, no ha comptat mai amb una proposta en l'àmbit de les infraestructures a l'altura de la importància econòmica que té.

A aquestes reunions i debats s'han d'afegir entrevistes a empresaris significatius i una síntesi crítica d'estudis previs i plans d'infraestructures que afecten l'Euroregió de l'Arc Mediter-

rani. Aquest procés es clourà amb la redacció del *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*.

**Un llibre blanc, per a què?** Des de 1992, quan fou signat el Tractat de Maastricht, les infraestructures de transport van passar a considerar-se un àrea de política comuna, alhora que hom posava èmfasi en la necessitat d'impulsar les xarxes transeuropees de transport per anar consolidant la integració dels diversos territoris. Es tractava, en definitiva, de superar les polítiques d'infraestructures circumscrites als límits aleatoris dels estats i proposar unes xarxes més conformes amb els fluxos reals de l'economia, que no entenen en fronteres ni en duanes. D'aleshores ençà, han emergit a la Unió Europea xarxes de cooperació obertes, entre institucions i empreses que abasten territoris que ultrapas-

sen les antigues divisions polítiques regionals o nacionals. Es tracta de *petites Europes* —de les quals ja hi ha més d'un centenar a Europa— que s'articulen d'acord amb coincidències estratègiques sobre projectes de desenvolupament compartit.

Tanmateix, les bones intencions pronunciades a Maastricht no s'han materialitzat a l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, segurament per manca de convicció política. El corredor mediterrani, un cordó umbilical ferroviari que, partint d'Algesires, hauria de connectar-nos amb Europa, no ha estat considerat mai com un eix prioritari per a la Unió Europea, tot i travessar una de les zones més dinàmiques d'Europa. Les inversions en carreteres, per una altra banda, tot i que n'hi ha, han estat més minses ací que no pas en altres regions. Segons dades de l'Observatori Estadístic de

## “El ritme d'inversió en infraestructures ha estat ínfim”

Andreu Ulled, director de MCRIT, coordinador del *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*

—Què en penseu, dels problemes que ha tingut Barcelona arran de les obres del TGV?

—La situació és molt greu, i palesa déficits de coordinació entre institucions, de planificació a termini mitjà i llarg, de programació d'inversions. No és gens evident que concentrar la majoria de les inversions ferroviàries a Espanya en la gran velocitat, en detriment de la rodalia de moltes ciutats, sigui prou justificat socialment i econòmicament. Tampoc no té sentit que la rodalia d'un àmbit metropolità sigui gestionada centralitzadament dins de Renfe, seguint un model semblant al d'AENA per als aeroports, o Puertos del Estado per als ports. Des de principi dels anys 90 fins ara, el ritme d'inversions ha estat ínfim a la rodalia metropolitana, com es pot veure fàcilment, i aquest és un dels àmbits en els quals el ferrocarril sí que és fonamental per a garantir una mobilitat segura i sostenible.

—El déficit de les infraestructures a l'Euram és degut a una manca de finançament, d'iniciativa política o un problema de gestió?

—Diguem de planificació a termini mitjà i llarg, i de capacitat d'anticipació de les administracions. Les administraci-



ons regionals espanyoles s'han trobat desbordades, i en general no han tingut prou recursos ni prou capacitat per a gestionar adequadament polítiques tan complexes com les d'infraestructures. Però cal tenir present que les administracions estatals són responsables de pràcticament totes les infraestructures estratègiques que travessen les regions de l'Euroregió. A més a més, a diferència de França, a Espanya fins a

l'aprovació del PEIT —un pla que tampoc no canvia excessivament les polítiques anteriors— no hi ha hagut cap pla ni cap programa d'inversions a termini mitjà. Fins ara no ens hem pres l'interès d'engegar el procés de planificar, programar, projectar, construir i gestionar infraestructures amb la serietat i el rigor necessaris.

—Quina necessitat hi ha de redactar un *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*?

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

L'Euroregió de l'Arc Mediterrani, als territoris que l'integren –Catalunya, País Valencià, Illes Balears, Catalunya Nord i Andorra– hi ha una mitjana d'1,9 quilòmetres de carretera per cada 1.000 habitants, mentre que aquesta mitjana a l'estat espanyol és de 3,9 quilòmetres. Així i tot, aquestes dades i el fet que les necessitats de l'euroregió hagen estat menystingudes no significa que no hi haja res a fer per a l'Euram. L'existència d'una economia oberta, abocada al procés de globalització de les indústries i els serveis, la possibilitat de convertir-se en la façana d'entrada de les exportacions asiàtiques i el dinamisme del sector turístic situen l'Euram en una cruïlla, que sembla prendre l'inevitable camí de les infraestructures.

L'any vinent, la Comissió Europea té previst de revisar el seu *Llibre blanc dels transports de la Unió Europea*, un

## Mig miler d'experts i empresaris participen en la confecció del 'Llibre blanc'

document de reflexió estratègica que dibuixa el conjunt de les polítiques europees de transport i que és, en realitat, el full de ruta de la Comissió Europea a l'hora de prioritzar unes inversions sobre unes altres en aquest àmbit. Des que fou redactat per primera vegada, el document ha estat revisat repetidament, però les dificultats d'articular una reivindicació raonada per manca de suport institucional han fet que les necessitats de l'Euram no aparegueren enlloc.

L'Institut Ignasi Villalonga, precisament, vol superar aquesta mancança. Per això, la redacció del *Llibre blanc de les infraestructures* coincidirà amb la revisió per part de la direcció general d'Energia i Transport de la Unió Europea del seu *Llibre blanc dels transports*. La intenció de l'Institut Villalonga es presentar el *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram* davant la Comissió Europea per tal d'influir en la presa de decisions de la institució. Es pretén, segons expliquen des de l'IIVEE, "fer una aportació articulada d'idees des de la societat civil" pel que fa a la situació de la xarxa de transports a l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. I amb el diagnòstic fet, només caldrà convèncer aquell que ha d'ajudar a pagar el tractament del malalt.

*Violeta Tena*

>>> D'una altra banda, és molt convenient de fer aquest debat conjuntament per a tot l'àmbit de l'Euram perquè les infraestructures s'organitzen en xarxes que ultrapassen els territoris de les regions i els estats, i unes estratègies de gestió ineficient limiten les oportunitats de desenvolupament social i econòmic. L'Euram comprèn territoris que pertanyen a tres estats diferents: Andorra és perifèrica a Europa; Catalunya, el País Valencià, les Illes Balears a Espanya; i el Rosselló a França. Les conclusions del *Llibre blanc* no pretenen revisar cadascun dels plans sectorials d'infraestructures, regionals o estatals, sinó veure'ls en conjunt, i amb relació a la revisió del *Llibre blanc de transports* de la Unió Europea i a la revisió de les xarxes transeuropees i els projectes prioritaris per a l'any vinent.

**—Quins són els principals déficits que us transmeten els participants en les reunions exploratòries?**

—La majoria de déficits són molt coneguts. Tant que sovint surten a la primera plana dels diaris! A Castelló ens trobarem que, el mateix dia del debat, tots els diaris dedicaven les primeres planes a parlar d'infraestructures! Allò que no se sap amb tanta precisió és la importància relativa de cada tipus de déficit, ni quines prioritats són més raonables.

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

—Certament, cal deixar clar que no és veritat que com més infraestructures millor. No hi ha relació directa entre més inversió en infraestructures i més desenvolupament, que pugui aplicar-se a tots els territoris i en qualsevol

moment. Els governs, i les empreses, han d'invertir en infraestructures de transport, i en més infraestructures o equipaments, d'acord amb criteris de rendibilitat socio-econòmica i ambiental. Massa inversió pública pot ser contraproductiu si crea deute o si redueix la inversió privada, quan es destina a inversions poc rendibles.

A Europa en general, i a l'Euram, ha passat que aquests darrers deu o quinze anys el volum d'inversió pública en infraestructures no ha seguit el ritme de creixement de la demanda de mobilitat de passatgers i mercaderies. En economies tan obertes com les de l'Euram, els déficits acumulats han esdevingut factors limitadors d'un desenvolupament econòmic de qualitat.

**—Com afectarà la reducció dels fons procedents de la UE a partir de 2013?**

—A llarg termini, pot tenir una forta influència. Esperem que obligui les administracions a avaluar amb més rigor les prioritats d'inversió. A vegades, disposar de fons europeus ha fet que determinades infraestructures interessants només des del punt de vista de l'estructura territorial es duguessin a terme abans d'allò que hauria resultat convenient del punt de vista de la rendibilitat socio-econòmica. En canvi, algunes altres que tenien més impacte social i econòmic s'han ajornat, sobretot si resultaven de difícil execució pràctica. En un context de bonança econòmica, amb recursos relativament alts a les mans de les administracions, enmig de la impaciència ciutadana i la reivindicació generalitzada de tota mena de millores, sovint les inversions més fàcils d'executar s'han acomplert abans que les més difícils, encara que fossin molt més necessàries.