

# Jugar la carta de les infraestructures

El 2010, la UE culminarà la revisió de les xarxes transeuropees de transport. L'Euram farà pressió davant les institucions perquè l'Arc Mediterrani com a corredor multimodal internacional sigui prioritari. Cambres de comerç, empresaris i professionals han debatut les necessitats i estratègies en infraestructures, ara reflectides en el 'Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram'.

**L**a Xina inverteix entre el 9% i el 10% del seu PIB en infraestructures des de fa molts anys. Veu clar que si vol continuar creixent i desenvolupant-se, aquesta és la millor carta que pot jugar. Als Estats Units, aquest sector ha estat tradicionalment abandonat i, si bé ara la situació és dramàtica, sembla que el nou president, molt condicionat per la greu crisi econòmica, optarà pel desenvolupament de les infraestructures com a eina de creació de riquesa i de feina.

Al vell continent, per la vertebració geogràfica pròpia, històricament s'han arraconat uns determinats territoris, considerats perifèrics o simples zones de transició entre uns altres estats geogràficament centrals. I aquest és el cas de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani, que, tot i tenir un gran potencial per a articular-se com a corredor multimodal d'abast internacional, mai no ha estat entre les prioritats de la UE.

Però aviat hi haurà una oportunitat perquè aquesta situació comenci a canviar. El 2010, la Comissió Europea acabarà el procés de revisió de les xarxes transeuropees de transport i del *Llibre blanc de les infraestructures*. Aquesta és una oportunitat única per a posar sobre la taula una proposta solvent que obligui a plantejar un tomb a la política europea. Aquest era l'objectiu que es va proposar l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) ja l'any 2004, quan va iniciar el projecte de creació del *Llibre blanc*

*de les infraestructures de l'Euram*. Es tractava de diagnosticar les necessitats d'infraestructures, principalment de transport però també d'àmbits com el turisme, l'agricultura, els recursos energètics o la immigració, i realitzar una proposta estratègica que preveïés també vies de finançament, gestió i explotació d'aquests serveis. El 2009, el *Llibre blanc* és una realitat, i s'erigeix com la prova que el potencial de l'Arc Mediterrani és enorme, tant per a les empreses com per als governs i ciutadans de tot Europa.

**'Lobby' de pressió política i social.** Al debat de conclusions que va tenir lloc dijous passat a l'Institut Cartogràfic de Catalunya, el degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya i vice-president de l'IIVEE, Joan B. Casas, va remarcar que el *Llibre blanc* no és únicament un compendi de necessitats en matèria d'infraestructures i d'estratègies per a l'Euroregió de l'Arc Mediterrani amb què es pot fer pressió a les institucions europees, sinó també una "eina de conscienciació de la nostra societat, perquè el potencial del corredor mediterrani és enorme per a les empreses i els ciutadans que cal explotar en el món globalitzat". Per a Casas, aquest eix vertebrador del sud d'Europa ofereix una "gran porta a la internacionalització de les empreses de l'Euram", que podrien tenir una sortida directa al món, ara desaproveitada "per l'abandonament" que pateix, ja que

mai no ha constatat en la llista de prioritats de la Unió Europea. De fet, quan el 2001 la UE va redactar el *Llibre blanc* va deixar fora el corredor ferroviari per a mercaderies de l'Arc Mediterrani, malgrat les projeccions de creixement d'aquest eix pel que fa a importacions i exportacions a Europa.

Vicenç Pedret, funcionari de la direcció general d'Energia i Transports de la Comissió Europea, va destacar que l'Euram, "per la condició de zona de trànsit i alhora de zona perifèrica", té unes necessitats específiques que cal atendre per tal de no "perdre el potencial que presenta". A parer de Pedret, els projectes que s'han de fer des de la UE "no han de ser necessàriament crear moltes més infraestructures de cop, sinó pensar primer si es fa un ús correcte i eficient de les que hi ha".

**La gran carta per a créixer.** És cert que les infraestructures de transport a l'Euram són deficitàries i que el fet d'haver estat oblidades ha implicat la pèrdua de moltes oportunitats de creixement per a les empreses que hi operen. Però ara, en temps de crisi, precisament el sector de les infraestructures pot ser la millor carta que pot jugar. El fet que a Europa el sector de les infraestructures estigui "molt condicionat pel sector públic i fortament pressionat pels interessos de les nacions", com assegura Mateu Turró, director associat del Banc Europeu d'Inversions i catedràtic de la UPC, pot ser una oportunitat.

A parer d'aquest expert, "el fort interencionisme ha anat acompanyat d'una escassa atenció a la recerca i al desenvolupament de noves tecnologies per a aplicar a les infraestructures de transport i d'energia. Però en aquest context tan poc favorable, les companyies privades han sabut desenvolupar-se i trobar-hi un lloc. Anys enrere, qui s'hauria imaginat que una empresa d'aquest sector tindria concessions als Estats Units, per exemple?", adueix Turró per assegurar que "com a Euram ens podem situar en un lloc privilegiat a Europa, fins i tot a l'àmbit mundial, en el sector de les



JORDI PLAY

Debat de conclusions, dijous passat a Barcelona, del *Llibre blanc de les Infraestructures de l'Euram*, fruit de tres anys de treball de la societat civil.

infraestructures. Dins aquest sector, les màximes potencialitats es troben en el camp de la logística i de la construcció. Però per explotar aquesta capacitat cal fer recerca i trobar nous sistemes que millorin l'eficiència dels serveis.

**El ferrocarril, màxima preocupació.** En aquest sentit, Mateu Turró creu que una bona via seria el ferrocarril: "El ferrocarril actual no és competitiu; podríem innovar en el sistema de funcionament, a l'estil d'allò que en pocs anys passarà en el transport viari, quan serà possible de tenir carreteres especialitzades per a camions, que aniran amb conducció automàtica i possiblement amb alimentació elèctrica per a reduir les emissions de CO<sub>2</sub>".

El transport de mercaderies i persones i el tren de mercaderies apareixen al capdavant de les preocupacions de tots els agents que han participat en el debat de conclusions del *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram*. Curiosament, al darrere d'aquestes preocupacions hi ha l'energia, el turisme,

les telecomunicacions i la logística, i no pas els ports, aeroports o el TGV. L'organització territorial de l'Euram, els recursos hídrics i la construcció són les qüestions que menys amoïnen els empresaris, professionals i associacions enquestades.

**Conclusions de fons.** La transcendència del *Llibre blanc* rau en el fet que, per primera vegada, disposem d'un material de consens que aclareix quines són les prioritats de la nostra societat en matèria d'infraestructures, en el sentit més ampli del terme, des de la indústria, l'agricultura o el turisme, fins a la construcció, la logística, el transport públic, les telecomunicacions i les grans infraestructures de transport. Tot i que manca enllestir alguns aspectes, ja es poden avançar conclusions i potencialitats sobre tots aquests àmbits, que configuren la diagnosi sobre l'estat de les infraestructures de l'Euram en la qual caldria treballar per assegurar el futur econòmic i de cohesió d'aquest territori.

En el cas de la mobilitat de persones i mercaderies, els debats han conclòs que, tot i les millores d'explotació i gestió de l'oferta i la demanda de mobilitat durant aquests anys vinents i la possible revitalització del ferrocarril, "caldran increments de la capacitat de les infraestructures viàries per evitar la congestió de la xarxa, que, si no es resol, podrien hipotecar el futur".

Pel que fa als ports, es destaca que, si bé alguns altres nodes competidors com Algesires-TangerMed tenen una localització geogràfica millor en la ruta Suez-Gibraltar, els ports de Barcelona-Tarragona i València-Sagunt "han d'esdevenir portes logístiques del sud d'Europa, tot ampliant els seus hinterlands, i Barcelona i Tarragona han de gestionar-se conjuntament".

El TGV a l'Euram és una altre eix vital per a la vertebració del corredor mediterrani. De fet, els serveis de gran velocitat en aquest territori són més competitius que alguns altres corredors de l'estat espanyol, a causa de la densitat de població i de les fortes relacions

## Debat de fons a tot el territori

El *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram* no és una simple llista de greuges en matèria d'infraestructures. És una diagnosi a fons de les necessitats de l'Euram en aquest àmbit i alhora una proposta nítida d'estratègies relatives a infraestructures i serveis, a models de finançament, de gestió i d'explotació.

Les conclusions responen a més de tres anys de treballs i una trentena de debats arreu del territori. Tot plegat és fruit de la col·laboració entre l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVEE) i l'empresa consultora de plans estratègics de transport MCRIT.

En el procés hi han participat totes les cambres de comerç de Catalunya, de les illes Balears, d'Andorra, de Perpinyà i les valencianes d'Alcoi, Castelló i Alacant, a més dels col·legis d'enginyers industrials de Catalunya i el de València, els col·legis d'economistes de Catalunya, de València i d'Andorra, els col·legis de telecomunicacions de Catalunya; més de 300 empreses i entitats; les universitats i els sindicats majoritaris; polítics i experts i professionals en infraestructures i més sectors econòmics.

El resultat final doncs, és una gran proposta que es farà arribar a les institucions competents. És una eina de pressió, però també de conscienciació per a la societat, que s'hi juga molt.

“L'Euram es pot situar en un lloc privilegiat a Europa, i fins i tot al món, en el sector de les infraestructures”



RICARD CUGAT

**El transport de mercaderies per ferrocarril apareix com la primera prioritat entre els participants del *Llibre blanc*. En canvi, donen preferència al turisme i la logística abans que als ports i aeroports.**

econòmiques entre territoris, alhora que poden contribuir a la integració dels aeroports de l'Euram. Però el TGV del corredor mediterrani és un dels grans oblidats, malgrat el potencial que té, i alhora el gran coll d'ampolla que interromp la connexió entre València i Barcelona. No tant sols no hi ha TGV, sinó que la via única entre Castelló i Tarragona mata totalment els intercanvis comercials entre tots dos territoris i la sortida a Europa de tot el corredor.

Un altre àmbit clau per a l'Euram és la indústria, que hi representa un 20,07% de l'economia i hi genera el 19,2% de l'ocupació. Aquest sector es caracteritza per la presència d'empreses multinacionals i per un ampli teixit de pimes d'origen familiar en sectors madurs. En aquest sentit, el *Llibre blanc* constata que la deslocalització d'algunes multinacionals no es pot aturar en una economia globalitzada, però alerta que “s'ha de lluitar contra la desindustrialització del territori”. Aposta perquè “la base industrial en sectors tecnològicament madurs, de petita i mitjana empresa (tèxtil i agroalimentari) innovin i s'internacionalitzin”, però també perquè augmentin la producció de béns de consum final i l'accés als mercats locals.

La demografia també preocupa la societat civil de l'Euram. Entre el 1998 i el 2008, la població hi ha augmentat d'un 22%, i el nombre de llocs de feina disponibles, en un 50%. La població

immigrada hi representa el 13% del total. En aquest àmbit, es preveu que moltes regions, especialment les costaneres, continuïn creixent per l'atractiu residencial que tenen, sobretot amb l'arribada de població de renda mitjana o alta que tindrà més flexibilitat laboral. L'aposta, en aquest sentit, és “crear un entorn obert i favorable a l'atracció de talent que doni un impuls al desenvolupament econòmic del territori”.

També és clar que el turisme serà un dels principals motors de la terciarització de l'economia de l'Euram, i evolucionarà cap a serveis avançats a les persones, de caire formatiu, de salut i benestar, esport, cultura i negocis, oferint serveis a les empreses més internacionalitzades i amb serveis emergents.

D'una altra banda, el *Llibre blanc* constata que l'organització del territori, pel que fa a la distribució de competències i recursos entre les administracions, “és un element de rigidesa i d'ineficiència en el sector públic, ja que dificulta l'assoliment d'economies d'escala en la prestació de serveis públics i dificulta l'impuls de projectes estratègics”.

El *Llibre blanc de les infraestructures de l'Euram* ja és una realitat. La diagnosi i les solucions són sobre la taula. Ara cal que les administracions facin una aposta decidida i sense complexos pel corredor mediterrani.

Gemma Aguilera