

# Les connexions de Catalunya amb l'exterior. Una mirada prospectiva a les infraestructures de transport

Mateu Turró

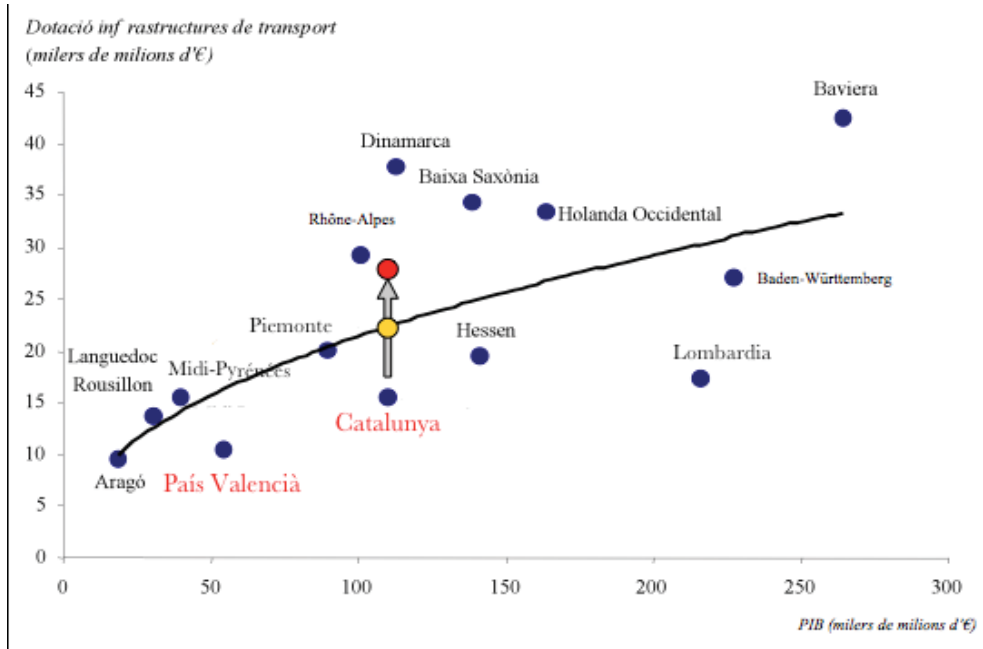
Catedràtic d'Infraestructures del transport i territori,  
Universitat Politècnica de Catalunya

## 1. Introducció: la problemàtica geopolítica

La situació econòmica que emmarca aquesta reflexió sobre les connexions del sistema de transport català amb l'exterior és ben diferent de la que, poc després de la incorporació d'Espanya a les Comunitats Europees, va portar l'Institut Català per al Desenvolupament del Transport a plantejar una visió de «Catalunya en el context mundial del transport» [1]. Ja aleshores, però, a l'albada del fenomen de la globalització que ha alterat totalment els fluxos de transport del món, es plantejava la necessitat d'integrar Catalunya en un marc ampli de relacions amb l'exterior. I, com a novetat en el context peninsular, es proposava el desenvolupament de zones d'activitat logística (ZAL) vinculades, en particular, al tràfic portuari. Avui es plantegen ZAL pertot arreu, en una nova versió del cafè per a tothom, similar al tràfic ferroviari que ha portat a l'insostenible model d'AVE espanyol.

Els esdeveniments d'aquests darrers vint-i-cinc anys i la conjuntura actual ens porten a mirar encara més a l'exterior. L'exportació de productes industrials i el turisme són dues grans palanques que ens estan permetent aguantar una mica millor la crisi i que constitueixen, sens dubte, vectors essencials del desenvolupament futur del nostre país, independentment del model territorial desitjat [2]. És, per tant, molt pertinent preguntar-se per les condicions dels canals que han de permetre que aquestes relacions amb l'exterior siguin prou fluïdes i eficients per tal de poder competir en el mercat global. Unes bones connexions externes són indispensables per al futur de Catalunya.

D'ençà de les propostes del llibre, s'han construït moltes infraestructures de transport a Catalunya. Malgrat tot, l'any 2000, durant els treballs del Fòrum de les Infraestructures impulsat pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques, encara constàvem que hi havia un dèficit substancial en comparació amb altres regions europees similars, especialment tenint en compte que Catalunya és un país de pas i necessita més capacitat de vies terrestres que regions més perifèriques o més tancades. La correlació entre dotació d'infraestructures de transport i riquesa, mesurada en PIB, és ben clara, com mostra la Figura 1, que situa Catalunya ben per sota del que li correspondria. Podríem llavors parlar [3] d'un dèficit evident d'infraestructures.



**Figura 1. Dotació relativa d'infraestructures de transport l'any 2000 a regions europees comparables amb Catalunya**

Font: Turró & Vergara, 2002

Les actuacions realitzades el darrer decenni no semblen pas haver cobert adequadament aquestes necessitats, en particular pel que fa a infraestructura viària. En el cas del ferrocarril, la nova línia d'ample internacional que lliga Barcelona amb la frontera francesa encara no és operativa, tot i ser la primera d'alta velocitat i ample UIC que es va plantejar a l'Estat espanyol... [4]. Certament, en ports i aeroports la situació ha millorat molt, encara que les connexions portuàries continuen pendents de compleció.

La dotació global de Catalunya, sense tenir el nivell adient, podria ser relativament acceptable si no es comparés amb el progrés que hi ha hagut a la resta de l'Estat. La distribució que s'ha fet a Espanya de les inversions públiques en infraestructures de transport, sovint amb el suport de fons europeus, s'ha dut a terme bàsicament amb el criteri d'executar els projectes que generen una major rendibilitat política, sense optimitzar la despesa, i focalitzades en un objectiu centralitzador [5]. El dèficit d'infraestructures de transport de Catalunya reflecteix el dèficit fiscal, o sigui la poca inversió relativa de l'Estat, però també una certa incapacitat de l'administració catalana d'influir en el planejament i la gestió de les xarxes bàsiques, que continuen sota la competència estatal.

Aquesta situació no pot millorar substancialment sense un canvi radical de l'estructura politicoadministrativa. Efectivament, les circumstàncies actuals porten a pensar que, si segueix la tendència dels darrers anys, s'agreuja la poca capacitat del sistema de transport català per respondre al repte del creixement dels fluxos de transport amb l'exterior. L'impacte de la crisi econòmica, que perdurarà encara alguns anys, la reducció de finançament comunitari a Espanya en el període pressupostari 2014-2020 i, fins i tot, la previsible aplicació d'algunes polítiques europees de transport, com el pagament per l'ús de les infraestructures (Directiva Eurovinyeta), o per les externalitats (en particular les relacionades amb el canvi climàtic) alteraran, en un sentit o en l'altre, les condicions del mercat del transport entre Catalunya i l'exterior. És molt probable que augmenti la participació d'empreses privades en la construcció i gestió d'infraestructures de transport. Però caldrà canviar el marc regulatori per assegurar que això comporti una millora de l'eficiència del sistema de transport. Caldrà, en tot cas, reduir el pes del sector públic i prendre mesures d'obertura dels mercats. No és acceptable, en les condicions macroeconòmiques actuals, que les empreses espanyoles que poden gestionar aeroports britànics i suecs no puguin gestionar els aeroports espanyols, que, globalment, estan en una situació financera ben precària. D'altra banda, cal tenir present que els canvis tecnològics previsibles poden transformar radicalment l'escenari en el camp del transport.

Per poder endegar una reflexió sobre la capacitat de resposta a aquesta situació incerta, i per plantejar algunes estratègies per encarar el futur, cal aclarir primer què entenem per *exterior* a Catalunya i, per tant, quines serien les condicions d'entorn sobre les quals s'han de preveure les connexions.

## **2. El marc de referència**

Els entorns geopolítics als quals podem referir-nos per projectar les necessitats de relació de Catalunya amb l'exterior són, essencialment, tres: el manteniment del *statu quo*, una cooperació reforçada dins l'EURAM, o la independència, que, pel que fa al tema del transport, pot incloure el cas d'una improbable transformació de tipus confederal de l'Estat espanyol.

### **2.1. Manteniment del *statu quo***

En les circumstàncies actuals i en l'evolució previsible de l'organització de l'Estat (llevat que hi hagi una espècie de *revolució cultural* empesa per la crisi), les administracions catalanes continuarien sense ser competents per controlar les grans infraestructures considerades d'interès de l'Estat.

Caldrà doncs esperar una continuïtat de la política centralista agressiva, que potenciarà el seu model de vertebració del territori nacional espanyol al voltant de Madrid i que prioritzaria els nodes intermedis entre el centre i la perifèria marítima (l'anomenat *efecte Albacete*). En definitiva, una gestió de les infraestructures que mantindria la ineficiència i el greuge comparatiu en el sistema de peatges –incloent-hi les taxes portuàries i aeroportuàries– i amb poca disponibilitat a millorar globalment el finançament de les infraestructures bàsiques de transport de Catalunya.

Aquest marc de referència (el manteniment del model polític actual) només es podria arribar a alterar si la situació de crisi macroeconòmica profunda de l'Estat i de les autonomies portés a prendre mesures radicals sobre la concepció del sistema de transport. La implantació de peatges per l'ús d'autovies que avui són gratuïtes (sempre que els ingressos no passin a un fons estatal únic), la privatització o l'autonomia de ports i aeroports, la partició de l'operador d'infraestructures ferroviàries ADIF i de les competències sobre la xarxa d'ample ibèric, etc. representarien accions de racionalització del model que, en principi, haurien d'afavorir l'eficiència del sistema de transport català. Però aquesta descentralització només podria ser efectiva si s'arribés a un pacte fiscal que permetés retenir a Catalunya els recursos públics necessaris per cobrir les despeses que ha d'aportar la Generalitat.

## **2.2. Cooperació territorial basada en l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (EURAM)**

L'Euroregió de l'Arc Mediterrani, formada pel País Valencià, les Illes Balears, Andorra i la Catalunya Nord, juntament amb Catalunya, pot constituir, de cara a l'exterior, un gran front portuari i logístic, capaç de convertir-se en la porta d'entrada pel sud d'Europa dels grans fluxos marítims que travessen la Mediterrània, i d'esdevenir una alternativa al front de la mar del Nord. Aquesta possibilitat, que com veurem és la gran oportunitat de generar creixement econòmic a l'EURAM, depèn d'una cooperació reforçada entre els seus components, en particular el País Valencià i Catalunya, i de les relacions amb el *hinterland* espanyol i francès.

El context jurídic i, sobretot, polític posa avui dificultats a una cooperació que es pot considerar essencial, no tan sols per a l'EURAM sinó també per a les regions directament servides pel seu front portuari sempre que les connexions siguin prou bones per aprofitar els avantatges competitius que li ofereix.

Per realitzar aquesta visió, serien necessàries les condicions següents: la institucionalització de l'Euroregió, o almenys del seu sistema de transport, per tal de planificar-lo conjuntament; l'execució, de manera programada, de les infraestructures internes i de connexió externa que se'n derivessin, i la coordinació de la gestió integrada del sistema.

## **2.3. Catalunya independent**

Una tercera possibilitat que cal considerar, amb vista a analitzar la problemàtica de les connexions amb l'exterior, és la independència de Catalunya. Inevitablement, hauria de ser el resultat d'una transició tranquil·la vers una condició d'estat membre de la Unió Europea o, com a mínim, si es produís una bel·ligerància forta dels estats espanyol i francès en contra del canvi, vers un estatus d'estat associat a l'espai europeu comú, com Suïssa o Noruega. En tot cas, l'interès dels dos estats veïns seria mantenir les fronteres obertes com ara, coincidint amb el propi interès de Catalunya.

En aquest cas, l'exterior quedaria clarament restringit –llevat que hi hagués una integració de tipus confederal amb altres comunitats de l'EURAM– a les connexions estrictes de Catalunya. Però les decisions d'actuar a l'interior i de coordinar la millora de les connexions amb els veïns dependria només del Govern català.

### 3. El paper de Catalunya en el context europeu i mundial de la logística i el transport

Després de veure els possibles contextos convé analitzar les potencialitats de Catalunya per posicionar-se de manera competitiva en el mercat global. Per això cal entendre la dinàmica de l'especialització funcional que ha marcat les grans transformacions dels darrers anys, en particular el trasllat de gran part de la indústria mundial al Japó, Corea del Sud i la Xina. Aquest trasllat ha alterat completament, en les darreres tres dècades, els grans fluxos de transport de mercaderies del món, que han passat de ser essencialment nacionals o continentals, en el cas d'Europa i d'Amèrica del Nord, o transatlàntics entre aquestes dues grans zones econòmiques, a estar dominats per les direccions Àsia-oest dels Estats Units (pel Pacífic) i Àsia-Europa (per la ruta que passa per Singapur i l'estret de Malaca, la mar Roja i el canal de Suez fins a arribar a la Mediterrània. Figura 2).

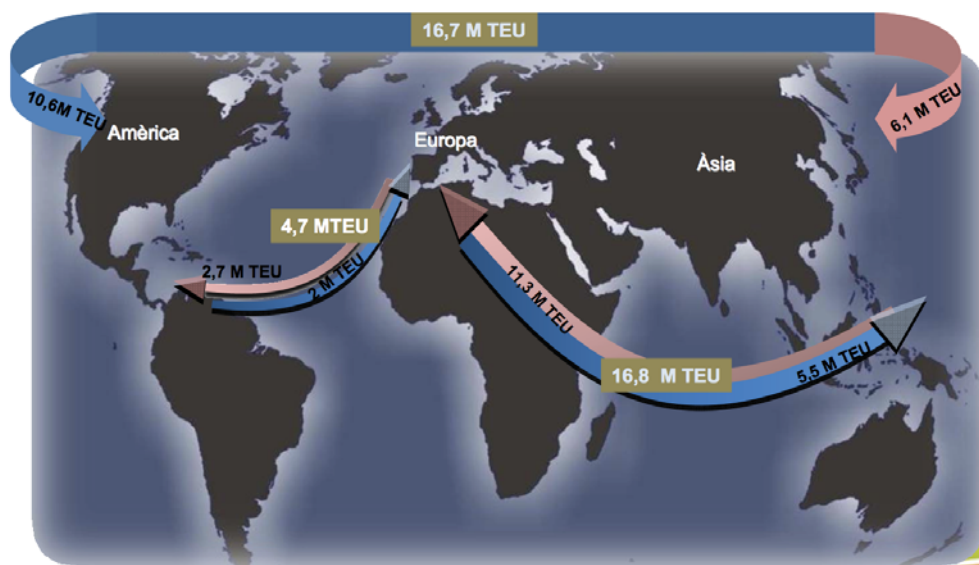
Tanmateix, aquest nou esquema globalitzat de producció està canviant ràpidament cap a un de més dispers però que mantindria els fluxos de transport en els mateixos grans eixos i que possiblement reforçaria el que passa per Suez i la Mediterrània, ja que la producció tendria, com veurem, a desplaçar-se cap al sud, fent menys viables algunes opcions alternatives que es plantegen, com la ruta del nord a través de l'oceà Àrtic –que alguns pensen que es desglacera a causa al canvi climàtic– o el ferrocarril transsiberià.

Per plantejar com podria es posicionar Catalunya en aquest esquema global de producció, cal intuir –ja que, en els temps actuals, és impossible fer previsions geopolítiques sòlides– com serà l'evolució de la producció en els propers anys. La hipòtesi de treball emprada és que hi haurà:

- Una forta industrialització dels països del sud-est asiàtic i l'Índia, atès el progressiu encariment de la mà d'obra xinesa.
- Un desig dels productors xinesos d'implantar les seves marques arreu del món, i entrar en competència amb les marques occidentals, japoneses i coreanes.
- La necessitat d'instal·lar fàbriques properes al mercat per al muntatge i l'adaptació dels productes (*assembling and customising*), i d'utilitzar magatzems integrats en sistemes logístics moderns per tal d'atendre amb rapidesa els clients de les noves marques de productes de consum. Per altra banda, els dramàtics talls de subministrament ocasionats per la catàstrofe de Fukushima han fet qüestionar amb profunditat l'avantatge de la concentració de la producció de determinats components en una sola zona: les grans empreses es plantegen retornar a una certa dispersió geogràfica dels seus subministradors estratègics per assegurar la continuïtat de la producció.
- Un equilibri més gran dels fluxos de mercaderies a mesura que la Xina, en particular, es va convertint en un gran importador de productes europeus. Aquest reequilibri sembla un fenomen inevitable amb l'obertura de mercats i l'augment del poder adquisitiu dels xinesos que volen integrar-s'hi. Ni tan sols la crisi actual sembla haver afectat de manera important el fenomen globalitzador.

D'aquest panorama en podem deduir que la localització industrial continuarà a l'Orient, però probablement més al sud, de manera que les alternatives que es plantegen (ruta àrtica, tren transsiberià) només poden pretendre sostreure fluxos marginals a la ruta mediterrània. La qüestió clau és la disponibilitat del canal de Suez, que no sembla perillar gaire, i la possibilitat d'aprofitar el més gran equilibri entre importacions i exportacions per reduir els costos de transport.

Com es pot veure en el gràfic, els fluxos est-oest a través de la Mediterrània han superat els Àsia-Pacífic. Per altra banda, la posició mediterrània de Catalunya, per bé que una mica excèntrica, permet al país optar a ser la gran porta del sud d'Europa i a estendre el *hinterland* cap a zones centrals que ara se serveixen fonamentalment a través dels ports de la mar del Nord (Rotterdam, Anvers, Hamburg, Bremen), malgrat un recorregut marítim entre tres i quatre dies més llarg, com a mínim, i a pesar que la càrrega hagi de travessar algunes de les zones més congestionades del continent per assolir destinacions més properes de la Mediterrània.



**Figura 2. Grans fluxos marítims intercontinentals**

Font: UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2011 & S. Garcia-Milà (APB)

La pregunta és: per què Catalunya, i en particular el port de Barcelona, podria captar aquests tràfics intercontinentals? Podem ràpidament esmentar alguns dels avantatges competitiu amb relació a d'altres ports mediterranis com Algesires, València, Marsella i Gènova:

- Barcelona té un *hinterland* propi molt més potent que les altres ciutats, amb la capacitat d'instal·lació ràpida i eficient de les indústries complementàries que necessiten

els productors globals asiàtics; al mateix temps, té una forta capacitat d'exportació que facilita la compensació dels fluxos *import/export*.

- El port de Barcelona (complementat pel de Tarragona) ofereix una capacitat d'acollida important i té un operador global xinès de la terminal de contenidors.
- Barcelona té un aeroport de primer nivell que facilita el trànsit dels homes de negocis i complementa el transport de mercaderies per via marítima.
- El port de Barcelona està relativament ben relligat amb el seu *hinterland* extrapeninsular, que abraça Suïssa, una gran part de França i, amb més dificultats, el nord d'Itàlia i enllà, on hauria de poder competir amb els ports de la mar del Nord gràcies a una cadena de transport més ràpida i barata. Per això calen algunes millores en la xarxa viària i ferroviària, i també un augment de la capacitat de tractament logístic dels nous fluxos marítims que hauria d'atraure el nou moll de contenidors.
- La imatge exterior de Barcelona i Catalunya i el prestigi dels seus empresaris no tenen paríol a la Mediterrània, i fan que l'activitat empresarial es pugui combinar amb aspectes lúdics i turístics de manera particularment atractiva.

Aquests avantatges de Barcelona amb relació als altres ports mediterranis –dels quals es beneficia també Tarragona, en part– no ens han de fer oblidar els punts febles:

- Unes mancances d'infraestructures terrestres que limiten la capacitat del corredor del Mediterrani i dels seus accessos (sobretot des dels ports).
- Una planificació i una gestió del sistema de transport que introdueix ineficiències importants tant en la realització com en l'operació de les grans infraestructures.
- En part a causa d'això, un encariment artificial de la cadena logística i una qualitat de servei, tant dels ports com del ferrocarril, per sota de la que ofereixen els competidors del nord.
- Uns volums de tràfic insuficients per motivar les grans companyies navilieres a desplaçar el punt extrem d'algunes línies europees a algun dels ports catalans (o valencians); només la coordinació entre els grans ports de l'EURAM, presentant-se com un front portuari únic, pot donar la visibilitat (o sigui, el volum de tràfic) per poder convèncer els ports asiàtics i les grans navilieres que estableixin noves línies regulars des d'Àsia amb destinació final a l'arc mediterrani. De moment, l'estructura administrativa i la interferència política impedeixen que València, Sagunt, Tarragona i Barcelona puguin adoptar mesures de projecció exterior conjuntes que serien beneficioses per a tots.

Una gran part d'aquests punts febles s'haurien probablement resolt si les decisions d'inversió i d'estructuració del sector del transport s'haguessin pres des del territori. La dependència respecte del Govern central en les inversions en infraestructures bàsiques i el control que exerceix sobre la gestió dels ports i dels aeroports són particularment oneroses per Catalunya. La política centralitzadora de l'Estat i la corresponent assignació d'inversions estatals no s'adiuen amb les necessitats de l'arc mediterrani

per convertir-se en portal d'Europa. Amb la situació actual, la coordinació interportuària és pràcticament impossible, l'establiment de serveis aeris intercontinentals topa amb els convenis bilaterals que sistemàticament afavoreixen Barajas, la construcció de les obres del corredor del Mediterrani que depenen del Ministerio i d'ADIF no avancen, etc.

En definitiva, Catalunya, en particular associada en un front mediterrani potent, té unes grans oportunitats per fer el paper de porta d'entrada dels grans fluxos est-oest a Europa. Això portaria segurament a la instal·lació de noves empreses industrials, filials dels grups asiàtics amb vocació global, donaria treball a molta indústria auxiliar pròpia i permetria que, gràcies a un transport directe, més ràpid i econòmic, les empreses importadores i exportadores tinguessin uns avantatges competitiu importants amb relació a les d'altres contrades europees.

Convé ara fer un repàs a la situació concreta de les connexions de Catalunya amb l'exterior per veure finalment com caldria actuar en els diferents contextos esmentats abans.

#### 4. Les infraestructures de transport de connexió amb l'exterior

Les connexions de Catalunya amb l'exterior s'han de referenciar necessàriament en les xarxes transeuropees de transport, que incorporen les infraestructures bàsiques per poder desenvolupar el mercat únic europeu. No és possible aquí comentar aquest gran projecte [6] i com afecta Catalunya, però és important assenyalar que, després d'ésser menystingut per part dels diversos governs espanyols –que són els qui han presentat i negociat les propostes a Brussel·les–, finalment, en la darrera proposta de prioritats que ha presentat la Comissió Europea, s'ha incorporat el corredor del Mediterrani multimodal (que inclou el ferrocarril i també els altres modes si bé amb una atenció particular als accessos portuaris) entre les deu grans prioritats de la UE.

Cal no oblidar, en tot cas, que hi ha altres connexions i una problemàtica complexa que aquí, tenint en compte que cada mode de transport és el component d'un sistema, abordem separadament per facilitar la presentació i la discussió.

##### 4.1. Transport aeri

El principal mode de transport de persones per als viatges de llarga distància és l'avió. El transport aeri ha sofert una transformació extraordinària aquests darrers anys, i ha esdevingut un autèntic transport de masses gràcies a les companyies *low cost*, però també gràcies a les millores de les infraestructures aeroportuàries i del sistema de gestió del trànsit aeri. A Espanya, la totalitat dels aeroports comercials d'una certa importància pertanyen a AENA i són gestionats per aquesta empresa pública, la més gran del món en el sector aeroportuari. El control del trànsit aeri també està a les mans de l'Estat, si bé la pertinença a Eurocontrol en limita les competències en relació amb els moviments que travessen les fronteres estatals.

Catalunya té un aeroport, el del Prat, que, malgrat la política ja comentada de limitació dels vols que depenen de relacions bilaterals entre estats, acull més de 34 milions de viatgers (2011) i és el novè més transitat de tot Europa. És una instal·lació moderna i de gran qualitat, i la situada més a prop d'una gran ciutat d'entre tots els grans aeroports europeus. Com que a més és al costat del port, el seu component de càrrega aèria



pot integrar-se fàcilment en una gran zona logística multimodal pràcticament única al continent. Els dos altres grans aeroports d'AENA a Catalunya, Girona (amb 3 milions de passatgers el 2011, però amb més de 5,5 milions el 2008) i Reus (1,4 milions de passatgers el 2011, des d'1,7 milions el 2009), han recollit durant anys un trànsit essencialment turístic impulsat per les companyies *low cost*. Malgrat que pateixen actualment una pèrdua de trànsit, a causa de la capacitat excedentària conjuntural de Barcelona, haurien de retrobar el seu paper de porta complementària de rebuda de visitants a Catalunya a mesura que Barcelona augmenti les seves exigències tarifàries en anar reduint l'excedent de *slots* (solcs de temps reservats als serveis aeris). La connexió ferroviària d'alta velocitat que permetrà, en el seu moment, unir directament els tres aeroports possibilitarà, de fet, que Girona i Reus actuïn gairebé com a terminals remotes de Barcelona.

Ara bé, la gestió actual dificulta moltíssim la coordinació de les portes aèries de Catalunya que s'ha plantejat aquí, perquè AENA aborda les relacions exteriors des de la perspectiva de Madrid i, malgrat que opera una xarxa –globalment deficitària, val a dir–, adopta una visió de curt termini sobre el que interessa a cada aeroport per separat. És més, no utilitza el seu avantatge potencial de ser una empresa estatal per coordinar millor les connexions intermodals amb altres instàncies que també són estatals. Només cal veure com s'ha avançat en els accessos ferroviaris a l'aeroport de Barcelona des que es va decidir construir la nova terminal, per imaginar com són les relacions entre AENA i ADIF...

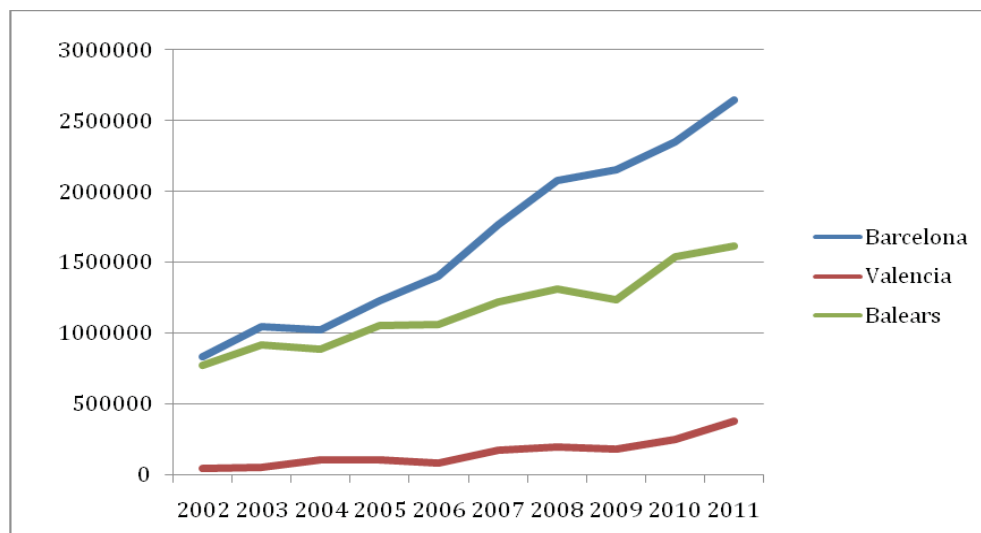
Deixant de banda l'aeroport de Lleida, que difícilment podrà tenir un pes substancial en les connexions catalanes amb l'exterior, podem dir que les condicions existents permetrien una millora considerable de les relacions de transport aeri de Catalunya simplement amb un model de gestió millor, adaptat a les necessitats del país, i que no respongués a consideracions polítiques o empresarials alienes.

## **4.2. Transport marítim**

El transport marítim comercial es realitza essencialment pels ports de Barcelona i Tarragona. Ja s'han comentat les bones condicions que s'han aconseguit amb l'ampliació del port barceloní, que permet acomodar els tràfics esperats de contenidors, vehicles, productes petrolers, etc. en una perspectiva relativament llarga, sempre que s'hi vagin portant a terme les obres previstes de construcció de molls. A part d'aquest tràfic bàsic, hi ha dos tipus de transport marítim que cal assenyalar en particular, perquè tenen característiques pròpies: un és el de passatgers, que comprèn els ferris a les Illes i a algunes destinacions italianes, així com els creuers, i l'altre és l'anomenat *short-sea shipping* (SSS) o transport marítim de curta distància.

El trànsit de passatgers amb ferris tradicionals té un potencial de desenvolupament modest, però l'SSS enfocat a mercaderies hauria de ser un dels components clau dins la funció de porta d'Europa, que convertiria Barcelona en punt de redistribució per a la Mediterrània dels productes asiàtics i també europeus, i de punt de concentració de les exportacions creixents dels països del Magrib cap a Àsia. Catalunya hauria de convertir-se en punt central de la xarxa de plataformes euromediterrànies que proposa la iniciativa LOGISMED, animada pel Banc Europeu d'Inversions dins el Programa regional de transport de la UE per a la Mediterrània. El port i el suport logístic del rerepaís permetrien a Catalunya concentrar aquests fluxos, que aportarien molt valor afegit a tota la regió.

Els creuers, per altra banda, han tingut un creixement espectacular, i Barcelona s'ha convertit en el primer port europeu d'aquest trànsit (vegeu Figura 3). Les terminals marítimes de viatgers representen una connexió ben particular amb l'exterior, i en cal reconèixer la importància ja que, juntament amb els aeroports, són una base essencial per al turisme, un sector clau de l'economia catalana.



**Figura 3. Trànsit de creuers als ports de l'EURAM**

Font: Puertos del Estado, 2012

Tant l'SSS com els viatgers marítics requereixen uns accessos viaris ràpids i eficients que caldrà millorar en el context del lligam entre el port i la ciutat, que roman com a assignatura pendent a causa també, en bona mesura, de l'embolic jurisdiccional.

El port de Tarragona cobreix unes necessitats força complementàries de les cobertes pel de Barcelona, amb els productes a dojo (petroli, carbó, cereals, etc.) com a components substancials de la seva activitat. La nova terminal de contenidors, i altres possibles actuacions, difícilment podran ser més que marginals en relació amb Barcelona. De fet, la millor manera d'assegurar l'eficiència de les connexions marítimes amb l'exterior seria la integració dels dos grans ports en una autoritat catalana única i, tal com ja s'ha dit, amb una coordinació estreta amb els ports valencians. La competència té lògica entre operadors portuaris, entre terminals, però no entre autoritats públiques que haurien de tenir el mateix objectiu de maximització de l'eficiència global per a tot Catalunya. En aquest context, algunes propostes que s'han plantejat, incloent-hi el fet de portar l'ample internacional al port de Tarragona, s'haurien de qüestionar en profunditat, perquè no és gens evident que el tràfic del port tarragoní tingui vocació d'encaminar-se, per ferrocarril, cap a l'altra banda del Pirineu, si bé la gran indústria petroquímica de la zona es beneficiaria, sens dubte, d'una millora de connectivitat fer-

roviària. Aquest és un exemple de com cal analitzar els projectes portuaris de manera conjunta per arribar a una optimització global per al país.

### 4.3. Transport per carretera

El transport per carretera vers l'exterior ha tingut una reducció relativa pel que fa als viatgers. Si bé els viatges internacionals de curta distància continuen creixent, els de llarga distància vinculats amb el turisme s'han frenat considerablement des del 2004, ja que molts visitants estrangers de més enllà de França ara fan a Catalunya estades més curtes, i hi vénen amb transport aeri (vegeu Taula 1 i Taula 2). Per això l'augment del turisme no ha portat al col·lapse dels accessos pirinencs durant els mesos d'estiu. El trànsit global, però, s'ha mantingut constant ja que la reducció dels viatges llargs en més d'un 40% s'ha compensat amb l'augment dels viatges amb origen o destinació a França (vegeu Figura 4).

**Taula 1. Evolució dels fluxos de viatgers internacionals de llarga distància (fluxos entre la península Ibèrica i la UE-15 + Suïssa + Noruega, sense França)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Total	51,2	57,0	60,6	67,8	72,9	76,5	81,8	71,2
■ Ferrocarril	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
■ Aéreo	38,1	42,9	45,9	51,7	56,5	60,5	65,8	61,4
■ Carretera-autocares	2,2	2,2	2,2	2,9	2,9	2,5	2,5	2,5
■ Carretera-VL	10,9	11,8	12,4	13,1	13,4	13,4	13,4	7,3

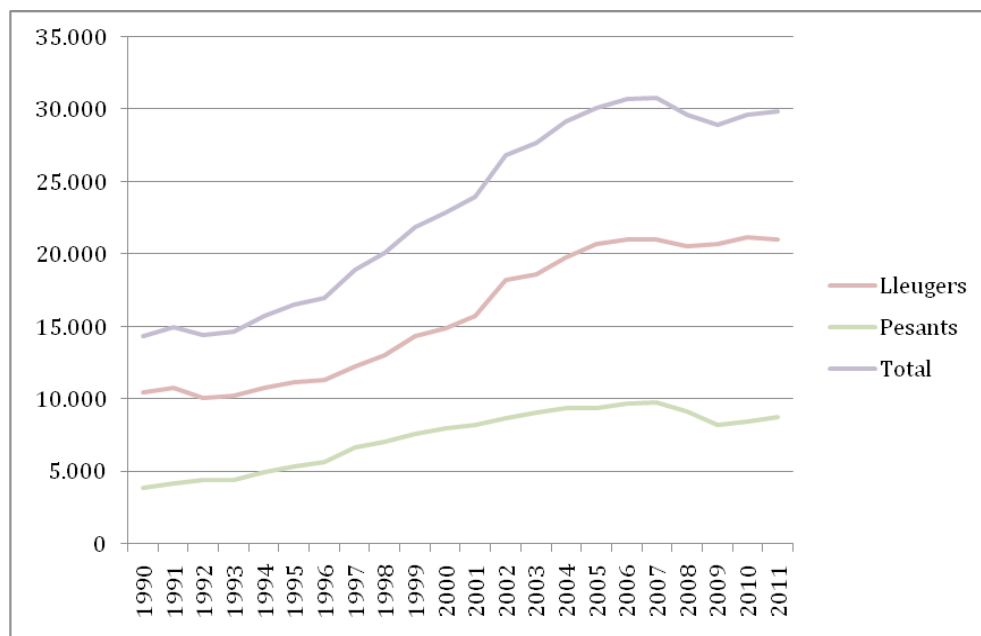
Font: Observatorio de Tráfico de los Pirineos

**Taula 2. Evolució dels fluxos de viatgers (fluxos entre la península Ibèrica i França)**

■ Carretera-VL	61,6	66,7	70,6	74,3	76,2	75,9	76,2	84,7
----------------	------	------	------	------	------	------	------	------

Font: Observatorio de Tráfico de los Pirineos

Pel que fa a les mercaderies, es pot observar l'impacte més gran de la crisi, que afecta sobretot les importacions. N'és paradigmàtic el cas del transport d'automòbils nous: abans els fluxos exportadors dels fabricants espanyols estaven compensats per les importacions de cotxes europeus (o importats pels ports del nord), però actualment les exportacions suposen molts retorns en buit dels camions i dels vagons de tren especialitzats en aquest transport. Si la situació persistís, el cost d'exportar vehicles del centre d'Europa a Àsia en vaixells *car-carrier* que acabessin el seu trajecte a Barcelona –i no a la mar del Nord, com ara– podria consolidar la Ciutat Comtal com a node clau dels fluxos internacionals d'automòbils.



**Figura 4. Evolució del trànsit a través de la frontera per l'AP-7**

Font: Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento, 2012

Pel que fa a les connexions amb Aragó i el País Valencià, els creixements han seguit tendències seculars, ara també malmeses per la crisi. Això vol dir que aquesta tendència, vinculada al creixement econòmic i al comerç, s'hauria de recuperar, tot i que això pot dependre, en part, del context polític futur.

L'anàlisi dels fluxos externs per carretera ens porta a observar el nombre tan limitat de connexions viàries de Catalunya amb l'exterior. Tres grans passos (un al nord i l'altre al sud del corredor del Mediterrani, i la vall de l'Ebre), l'eix del Llobregat vers el túnel de Pimorent, carreteres de segona que comuniquen Catalunya amb Andorra, França i Aragó, i carreteres pràcticament de caràcter local per a les relacions amb el rerepaís valencià. Aquesta poca connectivitat de la xarxa de carreteres catalanes amb les regions que l'envolten és deguda, en gran mesura, a les condicions orogràfiques del país, però contradiuen la vocació de Catalunya com a país de pas. La xarxa reflecteix, efectivament, una realitat física, però també la voluntat dels dissenyadors dels plans espanyols de satisfer unes demandes de comunicació enfocades des de l'òptica centralitzadora. Podem imaginar fàcilment que la xarxa viària de connexió amb l'exterior seria ben diferent si s'hagués plantejat des de Catalunya.

#### 4.4. Transport ferroviari

El cas de les connexions exteriors ferroviàries de Catalunya és ben particular. Cal distingir clarament, per començar, entre el transport de viatgers i el de mercaderies. Dintre

del transport de viatgers, cal també distingir entre el de caire metropolità i regional i el de llarga distància, que és el que s'analitza aquí en primer lloc.

Les infraestructures per als serveis ferroviaris interurbans han sofert una transformació important en el corredor Saragossa-Barcelona-frontera francesa, i una de molt parcial en el corredor València-Barcelona, per tal d'acomodar-hi el material d'alta velocitat. En realitat, només en aquestes línies es pot parlar de connexions significatives de Catalunya amb l'exterior: a la vall de l'Ebre, als passos orientals del Pirineu (la nova línia Figueres-Perpinyà i la tradicional per Portbou) i a les Terres de l'Ebre. La connexió per Puigcerdà-la Tor de Querol pràcticament no porta trànsit, i es pot dir que les velles línies de Lleida i Tarragona amb Aragó són pràcticament de caire regional.

La línia de més qualitat i la que té més passatgers de llarg recorregut és la que connecta Catalunya amb la xarxa d'alta velocitat espanyola. Però, almenys fins ara, ho ha de fer a través de Madrid, ja que la xarxa s'ha dissenyat amb el criteri de tenir totes les capitals provincials –afortunadament les capitals illenques no s'han inclòs en el model– a menys de quatre hores de ferrocarril de la capital del regne. De moment, les connexions de Barcelona amb el nord d'Espanya, via Saragossa, o amb Tarragona i el sud, que són unes darreres addicions al model radial original, no estan ni programades.

En el corredor del Mediterrani el material Euromed, d'ample ibèric, permet oferir prestacions de bona qualitat en el tram entre Vandellòs i València, que s'ha modernitzat. Però fins que no s'hagi completat el desdoblament entre Vandellòs i Tarragona que permeti connectar la línia de València amb el tram per a alta velocitat i ample UIC que hi ha entre Lleida i Barcelona, no es podrà parlar de prestacions de qualitat entre València i Barcelona comparables als serveis AVE. Caldrà utilitzar, però, trens d'ample variable, que permeten unes velocitats elevades sobre les infraestructures adaptades de la xarxa convencional, encara que això redueixi la velocitat comercial. Almenys a mitjà termini, és difícil imaginar una solució millor per a aquesta secció del corredor del Mediterrani. La construcció d'una línia nova no estaria justificada ara que ja s'han fet inversions importants. S'hauria d'haver plantejat en els anys noranta, quan es va decidir fer el desdoblament de la línia, però el projecte no encaixava en els criteris de radialitat de la xarxa...

A l'altra banda del corredor del Mediterrani, la connexió amb França, que hauria de ser plenament operativa el 2013, permetrà utilitzar material rodant d'alta velocitat que connecti Barcelona amb la xarxa ferroviària europea. Però, una vegada acabada la circumval·lació de Nimes, que resol un coll d'ampolla de la xarxa francesa, romandrà encara pendent de construir la línia nova entre Perpinyà i Montpeller per poder operar amb continuïtat per sobre dels 250 km/h entre Barcelona i París. La reticència del Govern francès a invertir en aquest tram tindrà l'efecte curiós d'apropar Perpinyà a Catalunya i no a la capital francesa, amb efectes polítics que podrien ser ben interessants.

Els corredors ferroviaris per a les mercaderies s'han d'analitzar de manera separada. Les línies noves d'alta velocitat no estan, en general, preparades per al trànsit de trens pesants, i cal encaminar els trens de càrrega per les línies actuals. Fins i tot el nou túnel del Pertús, sota els Pirineus, té rampes superiors a les permeses per als trens estàndard, que, per cert, a Catalunya, com a Espanya, són de 450 metres, mentre que als països europeus solen arribar a 750 metres. Els problemes d'interoperabilitat, o sigui la capacitat de moure trens sense canvis de material per tota la xarxa europea, són molt

greus a Catalunya, on conviuen tres amplex de via, diferents alimentacions elèctriques, diversos gàlils i longituds de trens, etc.

El transport ferroviari de mercaderies amb l'interior de la península (per Saragossa) es fa a través de les tres línies convencionals d'ample ibèric, dues per Lleida i una per Tarragona- Reus. La capacitat supera amb escreix les necessitats i els únics problemes es poden trobar en les zones metropolitanes i, en particular, en les sortides dels ports de Barcelona i Tarragona. Però, com ja s'ha comentat, no es pot esperar que el creixement de la demanda del *hinterland* ibèric sigui important, àdhuc si els ports catalans agafen molt tràfic, perquè això seria per encaminar-lo cap al *hinterland* del nord.

El funcionament del component ferroviari del corredor del Mediterrani, per contra, ha estat sempre molt precari a causa del manteniment de seccions en via única. Tal com s'ha dit, en el corredor ferroviari entre València i Barcelona, el tram de Vandellòs a Tarragona continua sent de via única. El projecte d'una nova via doble per l'interior fins a l'estació central entre Reus i Tarragona, i la seva comunicació amb la línia d'alta velocitat Lleida-Barcelona, té, des de fa anys, una part de la infraestructura construïda, però no hi ha previsions clares per a la continuació i finalització de les obres. És en aquest entorn d'incerteses que es planteja la construcció d'un tercer carril que permetria als trens d'ample internacional circular fins a València i Almussafes –per servir la fàbrica Ford– i que també faria possible la sortida de trens d'aquest ample del port de Tarragona. Tot això passa per l'adaptació del tram Figueres-Port Bou a l'ample europeu, ja que el nou túnel presenta dificultats tècniques (pendents, compatibilitat amb serveis d'alta velocitat) i econòmiques (peatges cars per utilitzar-lo) que posen dificultats al trànsit que es vol captar. Cal recordar, per altra banda, que la línia de Puigcerdà-la Tor de Querol no porta mercaderies ni es pot plantejar que en torni a portar, ateses les dificultats tècniques (rampes, ample, etc.) i estructurals (localització, costos necessàriament elevats, etc.).

En definitiva, els trams on el transport ferroviari de mercaderies podria augmentar el seu pes estan en condicions dolentes. Les decisions sobre la infraestructura ferroviària en ample internacional es prenen a Madrid, i fins ara no hi ha hagut cap atenció al corredor del Mediterrani comparable a la que s'ha tingut amb les connexions radials.

En tot cas, cal insistir en la capacitat modesta que té el ferrocarril de competir en el transport de mercaderies. Cal observar que entre 1990 i 2007 es va mantenir gairebé constant (en t/km) el volum mogut en tren, mentre que la carretera el multiplicava per més de 2,5. Després, tots dos modes han vist una important davallada de la demanda. El 2009 el tren movia el 3,4% del transport terrestre de mercaderies a Espanya. La seva participació en el transport a través del Pirineu ha estat pràcticament anecdòtica (vegeu la Taula 3) i minvant (del 4,4% el 1998 al 3,1% el 2008, encara que sembla que darrerament el percentatge s'ha recuperat lleugerament). En una situació d'estabilitat només caldria esperar el manteniment del mode per a clients captius que necessiten el transport de materials barats a dojo (carbó, cereals, minerals, etc.). A Catalunya aquests productes es limiten pràcticament als que arriben als ports, en particular a Tarragona, i que alimenten alguns punts concrets de l'exterior –com la central tèrmica d'Andorra, a Terol–; a la producció de les mines de sal de Súria i Cardona, i al ciment, cereals, etc. d'importació o exportació. En tot cas, estem parlant de volums relativament petits que no poden justificar grans inversions.

Taula 3. Fluxos de mercaderies l'any 2008 entre la península Ibèrica i Europa

**Intercambios a través de los Pirineos (en millones de toneladas/año, 2008)**

Modo de transporte	Francia	Resto de la UE-15 (menos Francia)	Países ingresados en 2004	Países ingresados en 2007	Resto de Europa*	Total
Carretera	55,0	46,6	3,9	0,0	2,3	107,8
Ferrocarril	0,7	2,5	0,0	0,0	0,0	3,1
Vía marítima	10,2	68,5	7,4	2,5	37,8	126,4
<b>Total</b>	<b>65,9</b>	<b>117,6</b>	<b>11,3</b>	<b>2,5</b>	<b>40,1</b>	<b>237,3</b>

\* Resto de Europa: Suiza, Noruega, Albania, Bielorrusia, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Macedonia, Moldavia, Serbia y Montenegro, Rusia, Turquia, Ucrania.

Font: Observatorio de Tráfico de los Pirineos

Pel que fa al transport de mercaderia general, el ferrocarril només pot competir si les condicions de la infraestructura són bones (interoperabilitat), si es fa una gestió eficient, si els trajectes són llargs i les concentracions de càrrega importants. Alguns complexos industrials catalans poden beneficiar-se del ferrocarril de mercaderies perquè tenen les seves pròpies terminals, com SEAT, CELSA, la petroquímica de Tarragona, etc. Però la mercaderia general *unititzada* (en contenidors, caixes mòbils o similars), que és la que representa la gran majoria del tràfic de càrrega, la produeixen els dos grans ports (terminals de contenidors) o petites i mitjanes empreses que han d'agrupar les trameses en terminals intermodals a les quals cal accedir en camió. Els volums que es pot esperar que moguin en el futur les pimes catalanes, i les seves exigències de qualitat de servei, fan pensar que el ferrocarril, almenys si funciona com avui dia, té poques opcions d'augmentar la seva demanda en el sector del transport *import/export* de Catalunya.

On hi ha més possibilitats per al ferrocarril és en l'esperada expansió del tràfic portuari si els ports catalans es converteixen en la porta d'Europa, tal com es pretén. La conformació de trens en el mateix moll per encaminar-los al centre d'Europa i viceversa és essencial –almenys en una primera fase– per al projecte de convertir Barcelona en el gran node dels fluxos Àsia-Europa. Els primers serveis directes a Lió i Tolosa són testimonials, però obren la porta a un desplegament important del mode ferroviari sempre que els veïns francesos realment juguin al mercat únic europeu... El ferrocarril és, però, el mode de transport en el qual els interessos de determinats grups (operadors, sindicats, etc.) tenen més pes, cosa que sovint en perjudica la competitivitat. En tot cas, les dificultats d'interoperabilitat i de gestió fan difícil esperar que es puguin complir les expectatives, fomentades des de la Comissió Europea i basades en uns criteris mediambientals dubtosos, de transferència massiva del transport per carretera al ferrocarril.

En definitiva, les connexions ferroviàries amb l'exterior s'haurien de millorar al llarg del corredor del Mediterrani, tant per a viatgers com per a mercaderies. Pel sud cal acabar el desdoblament i crear les condicions d'interoperabilitat que permetin la consolidació

del front portuari de l'EURAM, al qual calen unes bones connexions dels ports amb el corredor interior. Pel nord, ja completada la línia d'alta velocitat, caldrà utilitzar millor les infraestructures actuals per a les mercaderies. En particular, el tram Figueres (el Far)-Portbou en ample internacional pot permetre complementar la nova línia, poc adaptada al transport pesant de mercaderies.

#### **4.5. Les connexions exteriors en un sistema de transport integrat**

Les consideracions que s'han fet no reflecteixen la complexitat d'un sistema de transport que s'ha anat fent cada cop més integrat i que exigeix la utilització per a cada demanda del mode o la combinació de modes més eficient; un sistema en el qual la gestió, recolzada en les noves tecnologies de la informació, és fonamental. De cara al futur cal tenir en compte els desenvolupaments tecnològics que sens dubte es produiran els propers anys i que alteraran profundament el sistema tal com l'entendem avui.

Amb vista a les connexions amb l'exterior i al paper de porta europea que Catalunya hauria d'assolir, és fonamental disposar de sistemes logístics integrats, en particular, amb el conjunt de xarxes europees i nord-africanes, però també amb les asiàtiques i les americanes, perquè finalment el paper de porta ha de ser global. Per això, algunes connexions amb l'exterior es localitzaran, en realitat, a Catalunya, en plataformes logístiques i terminals intermodals amb vocació internacional. Són nodes que s'han d'integrar en xarxes de disseny variable i que han d'estar a la punta de la tecnologia.

En aquest sentit, cal que Catalunya s'avanci a les altres regions europees més consolidades, com les de la mar del Nord, per poder competir millor. Caldria sospesar seriosament la possibilitat d'implementar sistemes molt avançats tecnològicament, entre els quals s'hauria de veure el potencial de la conducció automàtica per augmentar la capacitat de les vies existents, o per incorporar-ne el concepte en les noves infraestructures (autopistes intel·ligents, electrificades, etc.). Aquests experiments s'haurien de concentrar, de moment, en trams interiors del país, per exemple en les connexions entre els ports i els respectius ports secs del corredor del Mediterrani, ja que la continuïtat amb l'exterior només serà possible quan es pugui exportar la innovació.

### **5. Capacitat de resposta del sistema sota diferents hipòtesis d'integració política**

A l'exposició que s'ha fet fins ara s'ha pogut constatar que les connexions de Catalunya amb l'exterior per al transport de persones i mercaderies tenen unes deficiències concretes que cal solucionar en qualsevol cas. Ara bé, si es vol avançar en l'estratègia que el front portuari de l'arc mediterrani es converteixi en una autèntica porta d'Europa, en particular per a les relacions amb l'Orient Llunyà, la millora d'aquestes connexions esdevé una qüestió crítica. I si el desenvolupament econòmic de Catalunya passa, almenys a curt i mitjà termini, per l'expansió de les exportacions i del turisme, es pot afirmar que cal emprendre accions de manera immediata per resoldre els problemes que s'han identificat. L'eliminació d'alguns colls d'ampolla, com els accessos portuaris, no admeten cap mena de demora. El que es planteja, en aquesta darrera part de l'article, és un esbós de les possibilitats que hi ha per tirar endavant aquestes accions, quelcom que depèn, òbviament, del context polític. Els tres marcs de referència que



s'han descrit al principi ens permeten fer una aproximació a grans trets a les possibilitats de materialitzar les actuacions necessàries.

### **5.1. *Statu quo***

El manteniment de la situació actual, sense pacte fiscal, portaria Catalunya a la incapacitat de satisfer les necessitats presents i futures en infraestructures de transport. Les inversions necessàries per atendre-les haurien de provenir de l'Estat, però els seus acords d'inversió a Catalunya s'incompleixen sistemàticament; és més, fins i tot moltes obres que s'han pressupostat no s'han arribat a materialitzar perquè els fons s'han desviat a altres comunitats autònomes. Els compromisos, com el corredor del Mediterrani, que ha calgut arrencar amb mobilitzacions de la societat civil i el recolzament d'algunes forces polítiques, s'intenten diluir amb propostes globals totalment irrealistes, com la xarxa bàsica proposada per al transport ferroviari de mercaderies per tot Espanya o el manteniment a l'agenda política del corredor central del Pirineu.

La realitat és que l'Estat no inverteix i, a més, com que té les competències sobre els grans ports i aeroports, sobre una bona part de la xarxa bàsica de carreteres i sobre tota la xarxa ferroviària d'ample internacional, aplica polítiques que no atenen a criteris econòmics sinó essencialment geopolítics, en particular als que, basant-se en una suposada redistribució interterritorial, simplement afavoreixen els interessos de les elits centrals. Ni les administracions ni la societat civil catalanes tenen possibilitats d'influir amb efectivitat sobre el model de gestió centralitzat, que és estructuralment ineficient.

Es podria plantejar un sistema alternatiu per suplir les mancances de l'estat central, basat en la cessió de més capacitat de planificació i gestió a Catalunya. Però mantenint el *statu quo* essencialment intacte –i doncs, el dèficit fiscal actual–, la Generalitat no tindrà mai els recursos que li calen. Perquè, àdhuc si es recorregués massivament al sector privat, la inversió pública hauria de ser important. Efectivament, és difícil imaginar, sense un canvi substancial del model d'explotació del sistema de transport, que les infraestructures pendents puguin ser finançament sostenibles sense aportacions del sector públic. I aquestes continuarien depenent de Madrid...

El biaix tradicional de l'estat central envers Catalunya, reflectit en les migrades assignacions pressupostàries per a infraestructures i l'incompliment sistemàtic dels seus compromisos, porta a un atzucac en el desenvolupament de les grans connexions de Catalunya amb l'exterior. Una possible sortida seria el transferiment de les competències per a l'execució de les inversions de l'Estat a Catalunya. Però això hauria d'anar acompanyat de la disponibilitat d'uns recursos que només podrien assegurar-se si la Generalitat controlés els fluxos impositius catalans. El manteniment de la situació actual faria molt difícil aprofitar l'oportunitat d'establir el front portuari de l'arc mediterrani com a gran porta europea.

En tot cas, cal no oblidar que els governs catalans tampoc no han estat curosos a l'hora de planificar, programar i prioritzar inversions en infraestructures de transport. Els criteris purament polítics s'han imposat sovint a la racionalitat tècnica, socioeconòmica, ambiental i territorial que ha de presidir el desenvolupament del sistema de transport, que és essencial per a la prosperitat del país. Però això ens portaria a un altre debat...

## 5.2. Un EURAM reforçat

El desenvolupament eficient del portal logístic europeu vinculat al corredor del Mediterrani podria també basar-se en la fórmula cooperativa proposada per l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. Les connexions exteriors cobriren, en aquest cas, les del País Valencià amb el centre peninsular i Terol-Saragossa i, pel sud, amb Múrcia; o amb Andalusia, si Múrcia s'integrés a l'EURAM.

La cooperació eficient dins l'EURAM exigiria probablement una delegació de competències de les comunitats autònomes implicades en favor d'un organisme comú, que també hauria d'assumir totes les competències estatals en infraestructures de transport, o almenys algunes d'aquestes, ja que els recursos necessaris haurien de provenir d'un pacte fiscal conjunt i solidari. Aquesta solució requeriria segurament un canvi constitucional i, més que res, un canvi profund de visió de les forces polítiques predominants a l'Estat espanyol.

El sistema de transport integrat de l'EURAM hauria de suposar una delegació de les responsabilitats bàsiques de planejament, programació i gestió de les xarxes d'àmbit EURAM a un òrgan conjunt que possiblement s'hauria també d'encarregar de la promoció exterior del front mediterrani. Les grans decisions haurien de ser aprovades pels parlaments de totes les comunitats, si bé caldria establir procediments que impedissin bloquejos de caire purament polític. La gestió dels serveis de transport de llarga distància, liberalitzats per afavorir la competència entre operadors, correspondria també a un regulador únic independent. Aquesta formulació coordinada, que caldria concretar entre les comunitats autònomes que participen en el projecte de transport de l'EURAM, és fonamental per aconseguir un sistema eficient i amb capacitat de projectar-se com a portal mediterrani de la xarxa europea.

Aquest escenari, que és certament improbable des del panorama polític i social actual, té prou sentit econòmic i també polític –en el sentit que evita situacions més complicades per a l'Estat espanyol– com per plantejar-lo seriosament. Serien, en tot cas, els interessos econòmics i socials els que haurien de fer-lo arribar, pas a pas, seguint un procés llarg, semblant al de la conformació de la Unió Europea.

## 5.3. Catalunya independent

L'alternativa d'una Catalunya convertida en estat membre de la Unió Europea (o en estat associat, si es produís algun bloqueig que ho impedís en un primer temps) seria la que representaria un canvi més radical sobre les connexions exteriors de Catalunya. Cal prendre com a premissa que les fronteres continuarien obertes com ara. Només la propietat i la gestió de les infraestructures canviarien. El canvi de propietat podria comportar una regularització comptable de gran complexitat si es vol fer correctament, ja que l'adscripció d'inversions, deute, etc. a territoris concrets té grans dificultats tècniques, però sobretot pràctiques. El que és evident és que caldrà mantenir els drets dels concessionaris o renegociar les condicions de les concessions amb un arbitratge internacional. L'anàlisi individualitzada de totes les connexions amb Espanya podria portar a una estimació de les repercussions que es poden esperar per cada banda, però possiblement s'hauria d'acabar fent un pacte de caire global sobre el qual convindria no tenir idees preconcebudes, si bé experiències com la separació de Txèquia i Eslovàquia podrien servir de referents. Les participacions creuades en la propietat de les grans infraestructures, per exemple, podrien ajudar a resoldre molts problemes.

Tant per a això com amb vista a actuacions futures amb els països veïns, cal tenir en compte les dificultats de la cooperació internacional en qüestions d'infraestructures [7].

En tot cas, el manteniment de bones relacions de veïnatge seria fonamental per a tots. La cooperació amb els grans nodes interiors (Madrid, Saragossa) i amb València per al front portuari haurien de ser les grans prioritats de Catalunya a curt termini per tal de mantenir tant com sigui possible el *hinterland* actual i per poder augmentar-lo a mitjà i llarg termini cap al nord.

Les condicions de funcionament eficient que s'han comentat per al cas EURAM s'haurien d'aplicar també en una Catalunya independent. Planificació i gestió integrada del sistema infraestructural i liberalització de tot el sector transport amb un regulador únic. Però, com ja s'ha dit, les condicions de funcionament del sistema català ens portarien a una llarga discussió...

## **6. Conclusions**

En qualsevol dels contextos previsibles, les connexions de transport de Catalunya amb l'exterior necessiten millores substancials en molts aspectes per poder donar el servei que permeti convertir el front de l'arc mediterrani, servit pel corredor del Mediterrani multimodal, en el gran portal del sud d'Europa. Aquestes millores han d'incloure infraestructures viàries i ferroviàries, i les d'integració dels grans nodes portuaris i aeroportuaris amb el corredor, però també noves plataformes logístiques i canvis radicals en el model de gestió i de finançament. El manteniment de la situació actual no sembla permetre aquests canvis necessaris, que caldria abordar tant en una Catalunya part de l'EURAM com independent per tal de tenir un sistema de transport eficient i amb unes connexions exteriors que facilitin el seu futur paper dins el sistema europeu logístic i de transport.

## **Referències**

- [1] Mateu TURRÓ (ed.). *Catalunya en el context mundial del transport*. ICDT, Generalitat de Catalunya, 1988.
- [2] Andreu ULIED. *Catalunya cap al 2020. Visions sobre el futur del territori*. Col·lecció «Panorama 7 Territoris», Generalitat de Catalunya, 2003.
- [3] Mateu TURRÓ & Carles VERGARA. «Necessitats d'infraestructures de transport a l'economia catalana», *Nota d'Economia*, 2n. quadrimestre 2002, núm. 73.
- [4] Pere MACIAS. *Via ampla, ment estreta*. Barcelona: Terminus, 2011.
- [5] Germà BEL. *Espanya, capital París. Origen i apoteosi de l'Estat radial*. Barcelona: La Campana, 2011 (en castellà, *España, capital París. Origen y apoteosis del Estado radial*. Barcelona: Destino, 2010).
- [6] Mateu TURRÓ. *Going trans-European. Planning and financing transport networks for Europe*. Oxford: Elsevier Science, 1999.
- [7] Mateu TURRÓ. *Megaproyectos plurinacionales de transporte. Factores esenciales en su implementación basados en la experiencia europea*. Banco Interamericano de Desarrollo, 2011.