

PANORAMA ECONÒMIC ▷ Col·laboració de la Cambra de Comerç de Sabadell

L'estructura territorial i el desenvolupament a Catalunya



Els aeroports de tot el món registren un gran increment de l'activitat

PERE JORDI PUIG (*)

Catalunya, perifèrica respecte als grans eixos econòmics del centre i el nord d'Europa, ocupa un lloc central a l'arc mediterrani, un dels corredors econòmics més importants, i una de les zones de creixement més dinàmiques de la Unió Europea, a la vegada es situa dins de l'Euro Regió dels Pirineus.

Les exigències que planteja el futur, en una realitat cada cop més globalitzada, són moltes i en especial ara més que mai, tenir unes infraestructures modernes i eficients, és cabdal per respondre als nous reptes. Tenir una bona xarxa d'infraestructures intermodal és l'objectiu a assolir.

La inversió en infraestructures a Catalunya no ha estat l'adequada per respondre a les necessitats i als canvis econòmics i demogràfics produïts als darrers anys. S'ha creat un important dèficit en aquesta matèria, que afecta negativament el conjunt del país.

Des del Consell de Cambres de Comerç de Catalunya, es va presentar un document reclamant 25 de les infraestructures més importants i urgents per al conjunt del país.

La formulació de les bases per un Pacte Nacional per les infraestructures, presentada pel Govern de la Generalitat, sembla anar en la direcció de

solucionar aquest dèficit acumulat en inversions infraestructurals.

Com a territori referent per l'economia del sud d'Europa, Catalunya juga un paper molt important en el sector dels transports. El país té la doble vessant d'origen i destí de les mercaderies però també el paper de 'hub' redistribuïdor de mercaderies.

En aquest cas, l'ampliació de la capacitat de l'Aeroport de Barcelona amb la nova terminal, l'ampliació del port i la ZAL... crearan un pol aeroportuari i logístic, de grans dimensions, amb capacitat de competir amb els grans ports del nord d'Europa. Si a més

recolzem aquest pol amb una xarxa nacional aeroportuària i de centres logístics, Catalunya podrà esdevenir la gran porta d'entrada de les mercaderies al sud d'Europa.

Els aeroports de Catalunya,

com els de la resta del món, han augmentat el nombre d'operacions de forma sostinguda, però, en particular, s'han vist augments d'activitat espectaculars, com a l'Aeroport de Girona, que ha incrementat la seva activitat en un 35,4%, o el de Sabadell, amb un augment del 25,7% respecte l'any 2006.

La construcció de nous aeroports regionals, com el de Lleida o el de Pirineus-Andorra, ha d'ajudar a teixir una xarxa nacional d'aeroports que apropin les diferents regions de Catalunya a Europa i la resta de l'Estat.

L'Aeroport de Barcelona s'ha de convertir, cada cop més, en un aeroport intercontinental, gràcies al rol de 'hub' connector amb la resta del continent europeu.

El transport aeri de mercaderies és encara una assignatura pendent, ja que malgrat el creixement de l'Aeroport

de Barcelona en un 3,6% respecte al 2006, l'Aeroport de Madrid encara triplica el volum de càrrega transportada del de Barcelona.

Ferrocarril

El transport de mercaderies per ferrocarril no està tampoc en gaire bona situació, ja que aquest va perdent pes en el repartiment modal del transport de mercaderies.

Són moltes les iniciatives que es poden realitzar per afavorir l'augment del tren de mercaderies, entre aquestes destaquen la creació d'un eix mediterrani des d'Almeria a la frontera francesa que reduiria els camions que creuen les autopistes catalanes; la construcció de nous ramals que connectin els aeroports i ports amb les àrees logístiques, o la construcció de l'eix transversal ferroviari d'ample de via internacional, entre d'altres.

Les línies de ferrocarril d'alta velocitat han de servir també per millorar el transport de mercaderies amb les regions veïnes.

La xarxa de Rodalies de la Regió Metropolitana de Barcelona ha estat la xarxa de transport que ha sofert la major manca d'inversions, fet

que va comportar una greu crisi durant el 2007.

Encara és especialment notòria aquesta falta d'inversions en algunes línies com la Montcada-Vic-Puigcerdà, o el tram Arenys de Mar-Maçanet, de via única o la manca de serveis de Rodalies a Girona, Tarragona i Lleida.

Millorar i reforçar la xarxa actual amb més freqüències, la creació de noves línies de rodalies, metros comarcals, trens tramvies, entre d'altres, és la manera de cohesionar més el país, i dotar-lo d'un model de mobilitat més sostenible.

Avançar cap a un model de transport intermodal, significa també comptar amb més línies d'autobusos interurbans i carrils de vehicles d'alta ocupació (VAO), però perquè això sigui possible, cal també millorar i construir noves infraestructures per descongestionar l'actual xarxa viària.

Necessitem autovies

Per Catalunya creuen infraestructures de pas que serveixen per comunicar la Península Ibèrica amb la resta d'Europa, però que no estructuren el territori català.

Tenir una bona xarxa interior d'autovies i vies ràpides és importantíssim per fomentar les relacions socioeconòmiques entre els polígons d'activitat econòmica i les ciutats i pobles del país. Entre les carreteres més necessàries, destaquen l'autovia de Tordera a la frontera francesa, la millora de la N-II, l'autovia del Mediterrani, l'autovia Tarragona-Montblanc-Lleida o la Ronda del Vallès.

La xarxa viària local encara presenta deficiències en diferents punts del territori que s'han de solucionar. Els aspectes que caldria millorar fan referència a la seguretat viària, senyalització, accessibilitat als polígons industrials o la construcció de variants o la millora de l'estat de conservació.

Totes aquestes infraestructures estan cridades a ser veritables eixos estructurants del país, estructurant l'ordenació del territori i fomentant el creixement econòmic.

Aquestes infraestructures s'han de construir integrant-se el màxim possible amb el paisatge i la xarxa d'espais naturals, per dibuixar un territori de qualitat en infraestructures, urbanisme i medi ambient, capaç de competir en l'economia globalitzada i en el nou marc de competència entre territoris ■

(*) **President de la Comissió d'Urbanisme, Infraestructures i Transport de la Cambra de Comerç de Sabadell**



Pere Jordi Puig

DS

La xarxa de Rodalies ha sofert la major manca d'inversions