

Infraestructures de transport a l'Arc Mediterrani

Comentaris sobre un estudi comparatiu

Josep Vicent Boira



Es miri com es miri, les infraestructures de l'arc mediterrani estan infradotades. Les dades no resisteixen la comparació amb la regió de Madrid, sigui quin sigui el criteri que es faci servir. Això posa en perill el dinamisme d'una autèntica potència econòmica a nivell europeu.

Diuen que les comparacions són odioses, però la veritat és que moltes vegades són més aviat il·lustratives. Comparar significa guaitar fora, veure que fa el veí (o que li fan fer o, pitjor encara, que li han fet i a nosaltres no). En el cas de les infraestructures de transport, la comparació entre els territoris d'allò que denominem l'Euram (Euroregió de l'Arc Mediterrani, és a dir, Catalunya, el País Valencià i les Illes Balears) ens dóna una radiografia de l'estat de casa nostra útil per a futures anàlisis, mentre la comparació amb la situació de Madrid ens permet tenir un punt de referència per a algun judici, de vegades positiu i d'altres negatiu sobre el que ens passa.

El primer comentari que cal fer és que les dades mostren que, malgrat tot, les nostres societats creixen, han crescut en els darrers anys. Manca d'inversions, problemes de decisió, perifèria econòmica, globalització... Sí, però tant la població com el PIB de les nostres comunitats (també de Madrid) ha crescut, cosa que no

EN EL MARC ESPANYOL, LES COMUNITATS DE L'ANOMENAT ARC MEDITERRANI (O EURAM) TENEN FORTES SEMBLANCES. LA MÉS IMPORTANT, PROBABLEMENT, ÉS QUE EL SEU DINAMISME NO ES TRADUEIX EN FORTALESA A L'HORA D'ACONSEGUIR MILLORES EN LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT

es pot dir de totes les regions d'Europa. Creixement demogràfic i econòmic és, sense dubte, una forma antiga de mesurar l'èxit d'unes comunitats humanes, però no està exempt de cert sentit comú. Des del 2000 fins al 2007, hi ha més habitants a les nostres comunitats i més activitat econòmica.

Tanmateix, quan les dues coses es combinen (PIB per càpita per exemple), les coses no estan tan clares: el País Valencià continua per sota de la mitjana espanyola i les Balears han baixat des del 2000. La realitat és que altres comunitats

han crescut més i han fet augmentar la mitjana espanyola. Amb tot, la conseqüència lògica d'aquesta primera impressió no pot ser una altra: a més població i a més activitat econòmica, caldria que les infraestructures de transport i comunicació hagueren crescut de forma semblant. Però aquest corol·lari no ha estat tan evident, com veurem.

Una segona impressió de la lectura de les estadístiques reunides per diferents experts catalans (Daniel Albalade, del Departament de Política Econòmica de la Universitat de Barcelona), valencians (Josep Vicent Boira i Ferran González, del Departament de Geografia de la Universitat de València) i balears (Joana M. Seguí i Maria Rosa Martínez Reynés, del Departament de Ciències de la Terra de la Universitat de les Illes Balears), ha estat la de l'existència de dues situacions diferents: la de Catalunya i País Valencià i la de les Balears.

La diferenciació és deguda, com no, al fet insular: cotxes, ports, carreteres, ferrocarrils o aeroports (els instruments de la comunicació i del transport) són fenòmens molt lligats a la geografia, necessàriament lligats diria jo. I la insularitat (i a sobre turística) compta. No debades, les Balears disposen de molts més vehicles per habitant que cap altra comunitat. La demanda del lloguer turístic es nota, doncs. En quant a Catalunya i al País Valencià, les diferències, dins de la seua semblança, són degudes a la diferència en la grandària (un matís quantitatiu), però també a determinades polítiques recents que diferencien segons quins processos. Tanmateix, hi ha més semblances que no diferències.

En quant a Madrid, algunes de les dades mostrades són evidència de la política de reforçament de la seua posició dins el camp de les infraestructures de transport que els distints governs espanyols han practicat i encara practiquen. La concepció radial d'Espanya ha donat fruits i alguns d'ells podríem dir que són ben sucosos, especialment per a Madrid (les dades referides a determinades infraestructures en són bona prova) i per a les comunitats centrals, geogràficament parlant, de la península. Toledo, Ciudad Real o Guadalajara, no analitzades

en aquestes dades, comencen a conformar un “Gran Madrid” que fa arribar als 10 milions l’espai geoeconòmic de la capital d’Espanya.

Un tercer comentari que podríem realitzar sobre aquest document és que la geografia hi compta, i específicament, el territori i la seua forma d’ocupació. Com passa amb les Illes Balears, on insularitat i turisme es reflecteixen en les dades recollides, cal parar atenció a un fet que, sovint, no s’hi té en compte en aquestes anàlisis: l’extensió i dispersió de les activitats econòmiques i humanes per tot arreu de Catalunya i del País Valencià i la relativa concentració d’aquelles a la ciutat de Madrid i a la seua àrea metropolitana. A més, cal considerar un altre factor plenament geogràfic, com és ara l’extensió. Madrid és, si parlem de grandària, quatre vegades menor que Catalunya i tres que el País Valencià. És cert que té més població que, per exemple, el País Valencià, però disposa de menys territori.

Aquesta és una argumentació important: la dispersió pel territori d’activitats i de persones (de nuclis de poblament, de llogarets, de petits enclavaments, de petites i mitjanes empreses també, d’un teixit industrial i turístic dispers) augmenta la necessitat d’unes bones infraestructures de comunicació. Augmenta, diria jo, senzillament la necessitat de comunicacions. L’alta densitat de poblament a Madrid i la seua relativa concentració (almenys la relativa concentració en nuclis urbans de certa grandària, nuclis metropolitans podem dir) “facilita” la gestió territorial. I més encara, en facilita l’administració territorial. Per contra, la dispersió complica la gestió i exigeix més administració.

Per altra part, les dades de l’informe ho mostren clarament: Madrid amb 6 milions d’habitants estrictes s’enfronta a un EURAM de 13 milions. Si “pesen” més els territoris o les persones (o si tots dos factors s’han de tenir en compte) és un debat molt interessant que ara es troba d’actualitat pel finançament de les autonomies i que també hauria de ser contemplat en aquest cas. Pel que fa a València, Catalunya i les Balears, tant per territori, com per extensió, com per dispersió o model de poblament com per població el finançament de les infraestructures de comunicació i transport hauria de ser més fa-

vorable que no el que és ara. I també per justícia econòmica! L’aportació al PIB d’Espanya de l’EURAM és d’un 32% del total.

Així doncs, és important que, junt a les anàlisis quantitatives, es practique una sana i fecunda anàlisi qualitativa. Dins la qual, per cert, caldria incloure la memòria històrica dels processos. És a dir, com s’ha arribat a les dades que s’hi mostren. Radialitat i concentració d’inversions al llarg de tot el segle XX (per parlar tan sols de l’estat contemporani) sumada a la inexistèn-

QUAN ES FA LA COMPARACIÓ AMB LA COMUNITAT DE MADRID, EL CONTRAST ÉS PROU EVIDENT. LA ZONA DE MADRID TÉ UNA POBLACIÓ I UNA SUPERFÍCIE MOLT MÉS REDUÏDA, PERÒ LA SEVA DENSITAT URBANA NO ESTALVIA INVERSIONS

cia d’ens provincials (en el cas de la uniprovincial Madrid, un factor que simplifica la gestió del territori en reduir les competències en mans del govern de la comunitat i augmentar, de retruc, els recursos) són elements que caldria també tenir en compte a l’hora de llegir aquest document estadístic.

El lector de l’informe podrà treure les seues conclusions personals. Tanmateix, hi ha algunes reflexions que potser en facilitaran la lectura i interpretació. Algunes d’elles són evidents i conegudes i cal posar-les al “deure” de les nostres comunitats. Per exemple, el major pes de les autopistes de peatge a Catalunya i València respecte Madrid. La dada és objectiva: 334 quilòmetres al territori valencià, 656 al català i només 148 a Madrid. És evident que, si l’anàlisi es fa ponderat, la diferència és encara major: 0,02 quilòmetres de peatge per cada 1.000 habitants a Madrid i 0,07 i 0,09 al País Valencià i Catalunya, respectivament. En l’altre sentit, la desproporció és evident (i lògica atenent les polítiques recents): més de 600 quilòmetres d’autovies lliures a Madrid per 528 quilòmetres a Catalunya.

M'avance a dir que, de la comparació, apareixen altres coses que caldria analitzar amb cura i no de forma simplista. Per exemple, la gran xarxa de metro de Madrid de 281 quilòmetres contra els 121 quilòmetres del País Valencià i els 94 de Catalunya. Partir de les injustícies històriques econòmiques i polítiques pot explicar una part de l'evidència, però pot ser no tota. Amb els diners, molts o pocs, dels que cada autonomia (o ajuntament) disposa es poden fer línies de metro o "ciutats de les ciències" i "fòrums". I les dues coses? Seria l'ideal, però de vegades cal triar. Els 0,05 quilòmetres de metro per 1.000 madrilenys haurien d'observar-se amb enveja des dels nostres països: 0,02 qm per cada 1.000 catalans o 0,03 qm per cada 1.000 valencians són pobres resultats que també, i reitere el també, s'haurien d'imputar no sols al fet que determinades comunitats tinguen més inversió estatal, sinó a que la destinen.

Les xifres mostren també que, en molts sentits, els països de parla catalana són una potència dins Espanya. Uns territoris que comprenen el 34% dels passatgers que es mouen a tot l'estat transportats per mar i el 40% dels transportats per avió mereixen, si més no, certa consideració quan es debat, es decideix i es financen

ports i aeroports. Més consideració i participació, per suposat, que la que tenen avui en la gestió, poc federal i compartida, de les infraestructures al servei d'aquesta potència logística (especialment en el tema aeroportuari, amb una

ACTUALMENT DISPOSA, PER EXEMPLE, DE MÉS KM DE METRO QUE CATALUNYA, EL PAÍS VALENCIÀ I LES ILLES TOTS JUNTS. EN AUTOPISTES, Lògicament, no podem dir el mateix; però en aquest terreny, Madrid és beneficiària de més vies lliures de peatge

centralitzada AENA. Els ports és altra cosa). Al temps, caldria parlar de l'orientació marítima que mostra el País Valencià en el transport de mercaderies.

Demane, doncs, l'atenció sobre les xifres que fan referència al repartiment entre transport de mercaderies per avió o per vaixell. Contra la concentració absoluta de Madrid en el primer mitjà de transport (un poc distorsionada per-



què és difícil tenir en compte la presència de “ports secs” a les rodalies de Madrid que concentren les mercaderies per a ser exportades directament pel port de València), caldria parlar del repartiment equilibrat entre avió i vaixell a Catalunya, el domini de l'avió a les Illes i, per contra, el domini del vaixell sobre l'avió al País Valencià.

Aquesta vocació marítima valenciana, sumada a la “victòria” del port de València sobre el d'Algesires el 2008 –i sobre el de Barcelona, tot siga dit–, en transport de contenidors (avui, sols el de València concentra el 40% del trànsit del comerç exterior d'Espanya en contenidors) i a l'orientació marítima d'algunes activitats rellevants en l'oci i en espectacles mediàtics recents impulsades pel govern de la Generalitat valenciana (America's Cup a València el 2007 i Volvo Ocean Race a Alacant el 2008) podria inspirar noves activitats econòmiques i estratègiques que donarien aires nous a l'economia tradicional industrial i de serveis del País Valencià. Amb un bon criteri, l'orientació marítima logística i d'oci (unida al tradicional turisme de sol i platja) podria esdevenir un horitzó d'allò que els experts denominen nous nínxols de mercat en una economia global i postfordista.

Tanmateix, ara per ara, cal assenyalar (i així ho mostren les dades) que els territoris de Catalunya i del País Valencià són territoris fortament dependents de la carretera. I això, fa uns decennis era un símptoma d'agilitat i prosperitat, però avui, i sobretot en el futur, serà un problema si fem cas dels peatges, els preus del combustible, la congestió viària i la lluita contra la contaminació iniciada pel protocol de Kyoto.

La forta dependència terrestre (i específicament de la carretera) de les economies i de les societats catalana i valenciana s'explica, primer, pel territori, molt major que no el de Madrid, per exemple, i per la dispersió del poblament i de les activitats econòmiques. Però també per altres factors, com ara l'estructura de la petita i mitjana empresa més apta als transports locals i particulars que no a grans línies, la flexibilitat necessària de les condicions de producció dels sectors tradicionals de les economies de Catalunya i València, la vocació exportadora a la resta

d'Europa quan Espanya era un país endarrerit i tancat, la manca d'inversions en grans infraestructures ferroviàries i aeroportuàries en l'eix mediterrani, etc. El cas és que, avui, les economies de l'EURAM són fortament dependents de la carretera: el 76% de les tones transportades a Catalunya ho han estat per carretera i el 71% al País Valencià. A Madrid, el percentatge es troba en un 46%.

SIMILARMENT, ELS AEROPORTS DE PARLA CATALANA REPRESENTEN EL 40% DELS PASSATGERS DE L'ESTAT, PER DAMUNT DEL 25% DE MADRID. A L'HORA DE LES INVERSIONS, PERÒ, LES XIFRES S'INVERTEIXEN

Aquesta realitat s'ha de confrontar amb una altra dada preocupant: la disminució del trànsit per ferrocarril que s'observen a les dades als darrers anys tant a Catalunya com al País Valencià. Tot i que encara avui la xarxa ferroviària catalana i valenciana mou el 63% de les mercaderies transportades per tren a tota Espanya, les gràfiques mostren una reducció de les tones transportades als nostres països, la qual cosa s'allunya de les recomanacions de la Unió Europea elaborades al “Llibre Blanc dels Transports” del 2001 i les seues successives revisions.

Així doncs, aquest informe mostra tendències de diferent signe que cal llegir amb cura. No és un seguit de queixes, ni de reivindicacions, però de vegades mostra injustícies evidents. En altres casos, les diferències cal atribuir-les a les polítiques desenvolupades al si de cada comunitat. En qualsevol cas, és un instrument útil per a conèixer i per a poder construir una opinió sobre un tema que cada vegada tindrà més importància.

JOSEP VICENT BOIRA és professor de Geografia Urbana a la Universitat de València