

La contribució de les infraestructures a la connexió global de l'àrea metropolitana de Barcelona

GERMÀ BEL

Catedràtic d'Economia de la Universitat de Barcelona

Els esdeveniments dels darrers mesos –amb la crisi de les rodalies ferroviàries a l'àrea metropolitana i l'accidentada arribada de l'AVE a Barcelona– han provocat un ascens estructural en la posició de les infraestructures en l'agenda de política pública i ha estès entre la ciutadania, i de forma molt pràctica, la percepció de la seva importància pel funcionament de l'economia i de la vida quotidiana de les persones.

A partir d'aquesta realitat, l'autor reflexiona sobre la dotació i gestió de les grans infraestructures de connectivitat internacional –AVE, port i aeroport–, y sobre la seva potencial contribució a millorar la posició global de Barcelona.

Les infraestructures han adquirit un paper en el debat de política pública a Catalunya que mai no havien tingut en les dècades recents. Un senzill repassada dels principals mitjans de comunicació catalans a 2007 ho mostra clarament. I també han tingut un gran auge entre les preocupacions més sentides pels catalans. En aquest sentit, és molt il·lustratiu el fet que, a finals de 2006, el 9,5% dels catalans assenyalessin la manca d'infraestructures i transport entre els principals problemes (sisena preocupació mencionada), i a finals de 2007 havien ascendit a la primera posició entre els principals problemes (mencionades pel 34,6% del catalans). Quan es preguntava pel principal problema, a finals de 2006 només l'1,9% dels catalans situaven les infraestructures com el problema més important (en dotzena posició); tanmateix, a finals de 2007 havien pujat a la segona posició com a problema més important (13,6% dels catalans).¹

Com és lògic, aquesta intensitat ha estat molt accentuada per la crisi de rodalies a la tardor, i va moderant-se un cop s'han solucionat els problemes amb més impacte. Tot i això, em sembla molt probable que els esdeveniments dels darrers mesos hagin provocat un ascens estructural en la posició de les infraestructures en l'agenda de política pública, doncs s'ha estès molt entre la gent, i de forma molt pràctica, la percepció de la seva importància pel funcionament de l'economia i de la vida quotidiana de les persones. I no n'hi ha pas per menys; perquè una suficient dotació d'infraestructures és crucial. Així mateix, i en això es posa menys èmfasi, és també crucial com es gestionen les dotacions creixents d'infraestructures que té la nostra economia. A aquesta darrera qüestió s'hi dediquen unes reflexions inicials, encara que

sigui per il·lustrar el perill de caure en prioritats poc raonades i, a més, equivocades. Per tant, veurem d'on no hem d'esperar una contribució rellevant a la connectivitat interurbana i internacional de l'àrea metropolitana.

A continuació, es discuteixen alguns aspectes relatius a la dotació i gestió de les grans infraestructures de connectivitat internacional, que són les més característiques de les àrees metropolitanes, i de les que sí s'hauria d'esperar contribució a millorar la posició global de Barcelona. Finalment, es reflexiona breument sobre alguns aspectes centrals en la mobilitat metropolitana (tant pel que fa a mobilitat interna, com a accessibilitat des de les àrees urbanes més properes).

1. Economies madures, infraestructures madures: ciment i gestió

La pràctica i el debat sobre les infraestructures a Catalunya (i a Espanya) estan presidits per la idea de creació de nova infraestructura i augment quantitatiu de la inversió. És en part normal, ja que han estat molts anys de retard inversor a Catalunya. I a Espanya, des de la segona meitat dels noranta, les infraestructures han passat a ser vistes com a elements que articulen la vertebració territorial i, per tant, fan quelcom més que la seva funció de transport: articulen els territoris d'Espanya, i permeten dissenyar administrativament la jerarquia de les relacions de mobilitat i comunicació preferides.

Això no hauria d'ocultar, però, el fet que l'economia

¹ Aquestes dades procedeixen dels Baròmetres d'Opinió Política elaborats pel Centre d'Estudis d'Opinió, corresponents respectivament a novembre

de 2006 i a desembre de 2007. Una certa moderació s'aprecia en el Baròmetre de gener 2008, el darrer aparegut en escriure aquest treball.

espanyola és una economia madura; i les economies madures es caracteritzen per tenir ja uns grans stocks d'inversió efectuada, i per rendiments marginals molt baixos d'una gran part de la nova inversió.² Per això, a la majoria de les economies madures, la gestió de les infraestructures i la regulació de la demanda reben molta atenció. Així mateix, als països més avançats s'analitzen amb cura els efectes reals de les diferents opcions d'inversió sobre la productivitat de les empreses i la vida quotidiana de les persones, en un context on sempre hi ha –en major o menor mesura– algun grau de restricció pressupostària.

Tanmateix aquestes qüestions són molt poc considerades a Catalunya i Espanya. I, és clar, quan es fa una política d'infraestructures que no és una política de transport pròpiament dita, sinó una combinació de màrqueting polític i de política d'ordenació i configuració del poder territorial, passa que les prioritats són equivocades, com s'ha manifestat de forma palesa en els darrers temps. Aquesta situació té com a paradigma les qüestions relatives a l'AVE, variant de transport a la que des de finals de la primera legislatura d'Aznar s'ha donat la primacia total en la política d'infraestructures a Espanya, i que planteja qüestions d'interès obvi sobre la connectivitat futura de l'àrea metropolitana de Barcelona. Vegem.

2. D'allí on no podem esperar contribucions significatives a la millora de la posició global de Barcelona

Efectivament, l'AVE ha estat l'estrella de la inversió en infraestructures en els darrers anys (amb permís de les expansions dels aeroports de Barajas i El Prat). S'hi han dedicat ingents quantitats de recursos i energies polítiques i humanes, i així seguirà fins el 2020, segons el que preveu el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte* –PEIT– del ministeri de Foment.³

Deixem-ho clar d'entrada: l'AVE proporciona un viatge de molt alta qualitat i sofisticació als seus usuaris, que a més no han de pagar una gran part del cost, perquè s'ha subvencionat amb recursos públics i el cost de la infraestructura no es recupera. Per tant, els catalans que viatgem a Madrid amb certa freqüència en podem treure un benefici individual potencial molt gran.

Tanmateix, el més rellevant pel que fa a la connectivitat metropolitana no és com de bé es viatja en l'AVE, sinó les qüestions següents: Quins canvi efectius suposarà l'en-

trada en servei de l'AVE? Què podem esperar de la contribució de l'AVE, present i futura, a la connectivitat internacional de l'àrea metropolitana de Barcelona?

Doncs bé, el cert és que no molt: el principal problema de l'AVE és que transporta molt poca gent, i transportarà molt poca gent en el futur. Pel que fa als cas de les nostres connexions futures amb Europa serà menys que poc important: serà marginal, donat que no tenim cap gran capital a una distància que faci el transport en AVE competitiu (tret de Madrid, és clar).

A aquesta realitat hi ha tres formes d'aproximar-se: (a) Veure l'eficàcia de l'AVE com a instrument de transport: Quin servei dóna? (b) Veure els costos de l'AVE com a sub-mode de transport: Quant costa? (c) Veure l'impacte territorial de l'AVE: Es creix més?

(a) Quin servei dóna? El dia 27 de febrer ens assabentàvem, gràcies al departament de comunicació de RENFE (<http://www.renfe.es/comunicacion/index.html>) que en el corredor de l'AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona s'havien fet 77.017 viatges en la primera setmana després que va començar l'operació comercial a Barcelona. En aquella mateixa setmana, el sistema de rodalies (RENFE + Ferrocarrils de la Generalitat) havia estat usat per quasi quatre milions de viatgers per realitzar la seva mobilitat a l'àrea metropolitana. Per la seva banda, l'aeroport d'El Prat havia de servir per fer més de mig milió de viatges, per anar de Barcelona arreu (quasi) del món.⁴ D'ara a l'estiu, la relació entre AVE i rodalies serà semblant. La comparació entre AVE i aeroport encara serà més favorable a l'aeroport, ja que febrer és temporada baixa d'avions, però no tant de l'AVE.

(b) Quant costa? És difícil saber a hores d'ara quant ha costat exactament la inversió en la línia d'AVE Madrid-Barcelona. Molt probablement, no massa menys de 12.000 milions d'euros. Això és el doble de la inversió històrica acumulada en l'aeroport d'El Prat (expansió actual inclosa en la seva totalitat). I l'aeroport és usat per ben bé vuit vegades més de viatgers que l'AVE, i per anar més lluny. Sí que sabem en detall, i la comparació econòmica és pertinent, que la línia d'AVE entre Màlaga i Còrdova ha costat més de 2.539 milions d'euros, xifra que molt més que duplica la inversió històrica acumulada a l'aeroport de Màlaga. Tanmateix, cada dia l'aeroport de Màlaga posa sis vegades més seients en servei que l'AVE de Màlaga a

² Obviament, això no vol dir que algunes inversions no siguin susceptibles de generar gran rendibilitat econòmica i contribucions a la productivitat i el benestar; més tard s'il·lustra amb exemples concrets.

³ Germà Bel, "Política de transporte: ¿Más recursos o mejor gestión?", *Economistas*, 111 (2007), 279-284.

⁴ Les xifres de viatges obtingudes a partir de les estadístiques de les diferents empreses operadores.

Còrdova (i a Madrid). I, en general, si miréssim les ràtios cost/servei de l'AVE amb els serveis ferroviaris de rodalies, la comparació encara seria més il·lustrativa. No cal gastar més espai en això.

c) Però, tot considerat, ¿té l'AVE efectes rellevants sobre els territoris als que serveix? Sovint es diu que les ciutats a les que ha arribat l'AVE han crescut molt en població i en habitatges. Ciudad Real és l'exemple habitual. I sí que és cert que Ciudad Real ha crescut molt, però ha estat per l'AVE? Per mirar d'aproximar-nos a aquesta qüestió podem comparar el creixement de població i habitatges a, per una banda, Ciudad Real i Puertollano, ciutats servides per l'AVE des de 1992 i, per l'altra, la resta de capitals castellano-manegues. S'afegeixen també Múrcia i Cartagena, parella molt semblant (encara que de dimensió més gran) a la que fan Ciudad Real i Puertollano.

Hi ha censos de població i habitatges per 1991 i 2001, anys que són molt adients. Les dades són d'inici d'any, i 1991 és l'any anterior al d'entrada en servei de l'AVE a Ciudad Real i Puertollano. A 2001, encara no funcionava (i trigaria a funcionar) l'AVE a Toledo i a Guadalajara. Així doncs, l'AVE és l'element diferent pel que fa a infraestructures de transport entre les ciutats comparades. I vuit anys i mig després d'haver entrat en servei, tots els efectes estructurals de l'AVE s'haurien d'haver desfermat ja.

La Taula 1 mostra les dades de creixement de la població. Ciudad Real té un augment relativament moderat de població, intermedi (4art augment de vuit ciutats) entre el grup de ciutats comparades (recordem que cap d'elles –tret de Puertollano– tingué arribada d'AVE ni modernització ferroviària de cap tipus en aquest període). El cas de Puertollano és encara més espectacular: és l'única ciutat que perd població en el període estudiat!⁵

TAULA 1. Creixement de la població a Ciudad Real, Puertollano i ciutats comparables.

Ciutat	Població 2001	Població 1991	Increment %
Ciudad Real	63.251	57.030	10,9%
Puertollano	48.086	50.910	-0,6%
Albacete	148.934	130.023	14,5%
Guadalajara	68.248	63.649	7,2%
Cuenca	46.341	42.817	8,2%
Toledo	68.382	59.802	14,3%
Múrcia	370.745	328.100	13,0%
Cartagena	184.686	168.023	9,9%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'INE (<http://www.ine.es>)

⁵ No s'ha inclòs la ciutat de Còrdova, que també rep l'AVE el 1992, perquè és menys comparable directament. En qualsevol cas, convé notar que el creixement de la població a aquesta ciutat entre 1991 i 2001 no arribà al

Pel que fa a l'augment d'habitatges (Taula 2), tot i ser entre les que més creixen, Ciudad Real no és la líder, sent superada per Toledo i igualada per Albacete. El cas de Puertollano és encara més clar: el seu parc d'habitatges només creix més que a Cartagena. Acadèmics del campus de Ciudad Real de la Universitat de Castella la Manxa que han analitzat l'impacte de l'AVE a Ciudad Real i Puertollano, per tal d'explicar les diferències entre aquestes ciutats, donen molta més importància a la creació del campus universitari a Ciudad Real (fet que no té cap relació amb l'AVE; també es creen campus semblants a vàries de les ciutats comparades).

TAULA 2. Creixement del parc d'habitatges a Ciudad Real, Puertollano i ciutats comparables.

Ciutat	Habitatges 2001	Habitatges 1991	Increment %
Ciudad Real	28.799	21.664	32,9%
Puertollano	22.669	19.118	18,6%
Albacete	67.448	51.892	30,0%
Guadalajara	29.825	23.958	24,5%
Cuenca	23.902	18.647	28,2%
Toledo	30.167	22.164	36,1%
Múrcia	148.850	119.437	24,6%
Cartagena	102.045	84.916	10,2%

Font: Elaboració pròpia a partir de les dades de l'INE (<http://www.ine.es>)

Mirant al futur, és possible que hi hagi un impacte significatiu en els casos de Segòvia i de Toledo, doncs en aquestes dues ciutats l'AVE servirà pel viatge diari (*commuting*) diari a Madrid; el temps de viatge i el cost monetari així ho permeten. Serà, de fet, un rodalies de luxe.

Què passarà a Catalunya? És aviat encara per poder avaluar-ho. Hom podria esperar un efecte potent en el futur a Girona, ja que és a un temps de viatge i té un cost monetari que permetria el viatge diari a Barcelona (quelcom semblant a Segòvia i Toledo). Tanmateix, no és probable que això passi a Tarragona, ja que la ubicació de l'estació de l'AVE al Camp de Tarragona fa que el temps de viatge a Barcelona sigui semblant amb Rodalies/Ferrocarril convencional i amb AVE (cal tenir en compte el temps de viatge a l'estació del Camp i el marge de temps prudencial, o 'per si de cas' passa alguna cosa a la carretera mentre es va cap a l'estació; és a dir, entre 20 i 30 minuts més). I si tenim en compte que les freqüències al servei convencional seran molt més altes... Pel que fa a Lleida, pot ser un cas molt semblant al de Ciudad Real: queda ja fora del rang de viatge diari a Barcelona, si considerem el temps i el cost monetari d'aquest viatge. Bé, podem avaluar-ho d'ací a uns anys, com ja s'ha pogut fer amb Ciudad Real i Puertollano.

2%. El cas de Sevilla és encara més notori, perquè la població creix el 0,2%, tot i que el caràcter metropolità de l'àrea de Sevilla deixa sense sentit cap comparació d'aquesta ciutat amb la resta que s'han considerat.

En qualsevol cas, el desenvolupament de l'AVE i la seva extensió radial seguirà; és una dinàmica política inevitable.⁶ A més, és una constant històrica que les societats que s'enriqueixen ràpidament fan despeses sumptuàries, com van ser les piràmides a l'Egipte dels faraons, el mecenatge artístic a les ciutats italianes del Renaixement, i ho és ara l'AVE a Espanya. Tant de bo, no obstant, que una part d'aquesta energia humana i de recursos s'hagués gastat en d'altres coses com la modernització de rodalies⁷ i l'extensió de la xarxa de la banda ampla, que encara no és accessible a punts significatius de l'àrea metropolitana de Barcelona. En qualsevol cas, el missatge aquí és que no cal esperar massa de l'AVE pel que fa a la millora de la posició de Barcelona en l'espai global.

3. Les infraestructures que ens situen a l'espai global: aeroport i port

3.1. L'aeroport

L'augment del trànsit aeri en els aeroports de Catalunya en els darrers deu anys ha estat molt gran, i l'augment de viatgers ha estat superior al conjunt espanyol. El 2007 el Prat va arribar als 32,8 milions de viatgers, el que l'ha convertit en el setè/vuitè aeroport europeu per trànsit agregat. Aquesta millora ha estat induïda per les companyies de baix cost *low cost*, protagonistes absolutes del creixement a Girona i Reus, i operadores cada cop més rellevants a Barcelona.

La demanda ha guiat l'expansió del trànsit intraeuropeu, tendència a la que s'ha acomodat l'aeroport d'El Prat, que no pot realitzar una política d'oferta pròpia per no gaudir d'autonomia de gestió. Com s'ha explicat a d'altres llocs,⁸ els aeroports comercials espanyols són gestionats per un ens centralitzat, AENA. Això implica que "el conjunt d'aeroports és considerat com una única infraestructura".⁹ Espanya és l'únic país de la UE o anglosaxó d'una certa dimensió i població on els aeroports estan sotmesos a ges-

tió integrada, i la gestió i la propietat pertanyen exclusivament a l'Estat central.

La manca d'una política d'oferta (d'inversions, de tarifes i comercial) pròpia pot haver estat un dels principals factors que expliquen que, en paral·lel al gran augment de la quantitat de trànsit aeri a l'aeroport de Barcelona, la seva situació en el mapa d'aeroports globals sigui deficient (tot i que cal constatar una certa millora en els darrers dos anys, notable si considerem el punt de partida tan baix).

Els motius pels quals una política d'oferta activa i de col·laboració amb companyies aèries que operen la llarga distància és decisiva per fomentar les operacions transcontinentals han estat ja tractats abastament en altres papers, i no cal reiterar-los aquí.¹⁰ És clar que la gestió autònoma i individual de l'aeroport d'El Prat és un dels principals factors. És necessari que l'aeroport pugui definir les seves pròpies estratègies, com fan la resta d'aeroports rellevants als països europeus i anglosaxons. A cap i a la fi, és l'habitual en el món desenvolupat, pel seu caràcter d'unitats d'activitat econòmica amb impacte territorial fonamentalment local i regional. Per això, es dona prioritat a aquelles línies aèries que donen prioritat al servei i l'aprofitament de les oportunitats del propi aeroport.

El factor clau perquè aquest tipus de decisions es prenguin de forma racional i s'aprofitin al màxim les potencialitats dels diferents territoris és la individualització de la gestió aeroportuària.¹¹ Aquesta ha estat la línia de reforma dels sistemes centralitzats a sistemes individuals aplicada des dels noranta a països com Canadà, Austràlia, Irlanda, República Txeca, Hongria i Grècia. I més recentment a altres com la Xina, Bulgària, Turquia... Aquesta és la via de reforma que és necessari aplicar al model aeroportuari espanyol, i que és un requisit necessari per a que l'aeroport d'El Prat pugui fer la màxima contribució possible a la posició global de Barcelona i Catalunya.

⁶ I no se sap ben bé per què, doncs no sembla que l'arribada de l'AVE a ciutats generi rèdits electorals al partit al govern. Fora de Catalunya, en la legislatura 2004-2008, l'AVE arribà a Toledo, Valladolid, Segovia, i Màlaga. Després de les eleccions del 9 de març de 2008, es pot constatar una regularitat curiosa en els resultats. A Castella la Manxa, la província de Toledo registra el descens més fort del PSOE (-3,7 punts). A Castella i Lleó, regió on el PSOE puja 0,5 punts, aquest partit baixa a tres províncies: Valladolid (-1,9 punts), Segovia (-0,9 punts), i, a més, Salamanca (-0,7 punts). A Andalusia el PSOE perd un diputat a Màlaga, província amb la segona baixada més forta (-3,1 punts), només superada a Almeria (-6,5 punts). Lògicament, això no implica que inaugurar serveis d'AVE resti vots. Però sembla prou clar que l'AVE tampoc fa una contribució electoral al govern.

⁷ Per cert, la dificultat pràctica de combinar a l'àrea metropolitana de Barcelona la inversió en rodalies i la inversió en l'AVE no és una cosa

que coneguem des de fa uns mesos: Ja havia estat diagnosticada fa anys. Veure, per exemple, Germà Bel i Carme Miralles, "Papà o Mamà: ¡Ven en tren!", *El País (Cataluña)*, 6 d'octubre de 2003.

http://www.elpais.com/articulo/cataluna/Papa/mama/ven/tren/elpepiespcat/20031006elpcat_7/Tes

⁸ Veure, per exemple, Germà Bel i Xavier Fageda, *Aeroports i Poder*. Barcelona: Edicions 62, 2007.

⁹ Resposta del govern central a la Pregunta escrita 184/041934 (VII Legislatura). La resposta fou publicada al *Boletín Oficial del Congreso*, Serie D, número 473, de 24 de gener de 2003.

¹⁰ Podeu veure-ho a Germà Bel i Xavier Fageda, *Aeroports i Poder*. Op. Cit.

¹¹ Una discussió més detallada sobre el paper de cada institució en la reforma el trobareu a Germà Bel, "Decisiones", *La Vanguardia*, 14 de setembre de 2007. <http://www.lavanguardia.es/premium/epaper/20070914/53391717862.html>



3.2. El port¹²

Si els aeroports són clau per a la posició global de les àrees metropolitanes pel que respecta al transport de viatgers, els ports desenvolupen un paper semblant pel fa al transport de mercaderies. En aquest sentit, Catalunya té una situació privilegiada per gaudir dels avantatges que ofereix el transport marítim en disposar de dos ports d'interès general i de dimensions internacionals, el de Tarragona i el de Barcelona. Tanmateix, només al voltant del 20% del transport de mercaderies a Catalunya es fa per via marítima, quota que és molt inferior a la de l'Europa occidental, on al voltant del 40% del trànsit de mercaderies és marítim.

El port de Barcelona té l'oportunitat per configurar (conjuntament amb el de Tarragona) el gran conjunt portuari de la Mediterrània occidental, i la porta a Europa de les mercaderies que venen d'Àsia. Tot el trànsit marítim d'Àsia cap Europa arriba per la Mediterrània, i el seu ritme de creixement serà molt gran durant un període de temps llarg.

Amb l'objectiu de captar una part important d'aquest trànsit, l'Autoritat Portuària de Barcelona (APB) ha emprès una important ampliació amb l'horitzó de 2015, no exemp-

ta de dificultats. Les previsions de l'APB indiquen que la capacitat de càrrega es podria augmentar molt.¹³ Per aconseguir aquests objectius el port de Barcelona ha d'expandir la seva àrea d'influència, que ara arriba al sud de França i el centre i nord-est de la península ibèrica, per arribar a tota la península, i al centre-sud d'Europa, incloent-hi Itàlia, Suïssa, Àustria, part d'Alemanya i França.

Tanmateix, per captar aquest volum de trànsit i estendre la seva àrea d'influència, i per tant per fer rendible l'ampliació del port, és necessari resoldre els problemes de connexions terrestres del port. Per això, és imprescindible millorar i eixamplar les connexions ferroviàries, tan les d'accés directe al port, com les línies de mercaderies del sistema ferroviari espanyol i d'amplada europea.

En les condicions actuals el transport per ferrocarril és poc competitiu amb el transport per carretera. Seria molt convenient augmentar l'allargada dels trens, el que implica estendre els apartadors de 450 a 750 metres. Així mateix, hi hauria que pensar en línies dedicades exclusivament al transport de mercaderies. Augmentar la capacitat i aconseguir regularitat i fiabilitat en el transport ferroviari és necessari perquè aquest sigui una alternativa competitiva a la

¹² Les reflexions que es fan respecte al port resumeixen les expressades a Germà Bel i Teresa Garcia-Milà, "Dotació i gestió d'infraestructures de transport", a VV.AA., *Economia catalana: Reptes i oportunitats*. Barcelona: BBVA & Departament d'Economia i Finances de la Generalitat de Catalunya, 2007, pp. 293-299 & 306-319.

¹³ Es podria passar dels 50 milions de Tm/any i 2,3 milions de TEU/any gestionades l'any 2006 a 130 milions de Tm i 10 milions de TEU/any a 2015, si la capacitat guanyada en l'ampliació s'utilitza a ple rendiment. TEU són unitats equivalents a un contenidor de 20 peus.

carretera. Així podria absorbir l'increment de capacitat de trànsit marítim que s'està efectuant a Catalunya.

A més, atès el gran volum de trànsit que experimenta la plataforma logística del Delta del Llobregat, i considerant el creixement esperat, és essencial que una part molt important del volum de mercaderies que arriba al port pugui tenir sortida per ferrocarril cap a ports secs, centres d'emmagatzematge i distribució intermodal amb serveis avançats d'informació i comunicació que potenciïn la competitivitat del transport marítim, en fer competitiva la transferència de les seves mercaderies a d'altres modes de transport.

Per resumir, el creixement del transport marítim no depèn ara ja tant d'ampliar addicionalment la capacitat de les instal·lacions del propi port, ja en curs, sinó en superar les dificultats de connexió del port amb la resta de territori, i en crear centres intermodals que permetin ordenar l'activitat logística i crear valor més enllà del transport de mercaderies. Encarar de forma àgil aquests reptes és la forma de millorar les opcions del port de Barcelona per ser un gran centre de distribució de mercaderies per tota la Mediterrània.

Una nota final sobre la qüestió de la gestió del Port és pertinent. Els ports espanyols depenen de *Puertos del Estado* per l'aprovació dels seus plans d'inversions, així com les tarifes aplicades pels seus serveis. Certament, tenen més autonomia que l'existent en el model aeroportuari, en el que la gestió correspon íntegrament a AENA. Una diferència important és que cada autoritat portuària ha de fer públics els seus comptes d'explotació, pel que els sistema de subsidi als ports no rendibles és explícit, el que no succeeix en el cas dels aeroports, com s'ha explicat més amunt. Tot considerat, tanmateix, l'aprofitament de les oportunitats que ofereix el port de Barcelona, podria ser molt millor si s'avancés significativament en l'autonomia real de gestió, que és també el model habitual en el nostre entorn. Avui, les restriccions imposades per *Puertos del Estado* a la gestió individual dels ports són arcaïques, introdueixen rigidesa en la gestió, i són una reminiscència del plantejament de les infraestructures com equipaments articuladors de nacions, enlloc de com equipaments centrats en transportar mercaderies o persones.

4. A tall de resum

Si adoptem com a focus la contribució de les infraestructures de transport a la posició de Barcelona com a

metròpoli global, hem de donar una atenció preferent als grans modes de connectivitat internacional: aeroport i port.

Les potencialitats de l'aeroport de Barcelona, basades tant en la demanda pròpia com en la capacitat d'atraure demanda d'altres territoris (preferentment l'Euroregió de la Mediterrània), són molt per sobre del nivell de qualitat i de valor afegit que ha assolit el servei ofert per l'aeroport. La reforma del model espanyol de gestió d'aeroports, cap a un model de gestió individual, és la peça crucial per aconseguir el millor aprofitament de les potencialitats de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Pel que fa al port, per convertir-lo en porta d'Àsia a Europa és necessari resoldre el problema dels accessos ferroviaris dedicats al trànsit de mercaderies i ben connectats a la xarxa convencional.

Així mateix, cal potenciar les plataformes intermodals per realitzar funcions logístiques i de valor afegit.

En canvi, no es pot considerar el tren d'alta velocitat com un element d'especial interès ni capacitat de contribució a la posició global de Barcelona. Aquesta no és la seva funció, i això escapa a les seves possibilitats que, en qualsevol cas, són molt minses pel que fa a efectes reals.

Altra cosa diferent és el que passa amb elements de dotació d'infraestructures i de regulació de la demanda dirigits a millorar la mobilitat metropolitana, com són les rodalies ferroviàries i l'impuls del transport col·lectiu, així com començar a discutir d'una forma seriosa la conveniència i viabilitat d'aplicar a Barcelona experiències de dissuasió del trànsit rodat privat –i especialment l'aplicació de taxes per congestió– ja experimentades a ciutats com Singapur, Londres o Estocolm, i ara impulsades a les principals ciutats d'EEUU. Una ciutat global no pot prescindir d'una mobilitat metropolitana ordenada i eficient. I el temps per si més no reflexionar sobre alguna d'aquestes mesures ja és aquí. Potser convindrà dedicar-hi més espai en un altra ocasió. ■

Pel que fa al port, per convertir-lo en porta d'Àsia a Europa és necessari resoldre el problema dels accessos ferroviaris dedicats al trànsit de mercaderies i ben connectats a la xarxa convencional. Així mateix, cal potenciar les plataformes intermodals per realitzar funcions logístiques i de valor afegit