

CAMBRA OFICIAL DE COMERÇ
INDÚSTRIA I NAVEGACIÓ DE BARCELONA

Les infraestructures metropolitanes de l'àrea de Barcelona

Una aproximació als projectes en curs

Les infraestructures metropolitanes a l'àrea de Barcelona

Una aproximació als projectes en curs

setembre de 1996

Separata de la *Memòria Econòmica de Catalunya 1995*

Preu: 1.000 PTA (IVA inclòs)

© Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Elaboració de continguts de la *Memòria Econòmica de Catalunya 1995*, amb la supervisió i coordinació de la Cambra de Barcelona:

Equip de direcció:

Martí Parellada, Antoni Garrido i Gemma García

Col·laboradors:

Josep Acebillo, Ezequiel Baró, Núria Bosch,
Antoni Castells, Joaquim Clusa, Montserrat Domingo,
Marta Espasa, Enric Genescà, Gonzalo Rodríguez

Supervisió lingüística:

Servei Lingüístic de la Cambra

Direcció editorial:

Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona amb la col·laboració de les cambres oficials de comerç, indústria i navegació de Catalunya

Disseny gràfic:

Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona, segons disseny original d'Estudi Propaganda, SL

Autoedició:

Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

Filmació i fotomecànica:

Grafitex, SA

Impressió:

Gramagraf, SCCL

Dipòsit legal: B-43564-96

Imprès en paper ecològic de 115 gr/m²

6	1. Introducció: la infraestructura com a paràmetre urbanístic i econòmic de la ciutat metropolitana
8	2. Xarxes i sistemes: equilibri entre mitjans de transport, homegeneïtzació del territori i respecte pel medi ambient
8	2.1. Xarxa d'autopistes: necessitat de completar-la, gestionar-la eficaçment i reduir la congestió de les Rondes
10	Noves infraestructures viàries
11	2.2. Xarxa ferroviària a la regió metropolitana: un sistema unitari amb xarxes de tres amplituds diferents
12	Projectes pel desenvolupament de la xarxa de ferrocarril a l'àmbit metropolità
14	Avaluació de les inversions en infraestructures econòmiques d'àmbit metropolità
15	2.3. Telecomunicacions: desenvolupament de xarxes i serveis, competències entre operadors i aprofitament d'infraestructures subterrànies
17	2.4. Xarxa elèctrica d'alta tensió: una reordenació per atendre la demanda futura i potenciar el respecte pel territori
19	3. Les infraestructures com a generadores de districtes productius complexos: el port i l'aeroport
20	3.1. El port: el port del sud d'Europa i el districte ZAL/Zona Franca
22	3.2. L'aeroport: necessitat de <i>hinterland</i>
25	4. Les infraestructures com a vertebradores urbanes
25	4.1. Sagrera-Sant Andreu: el projecte d'una gran estació central
25	4.2. Front litoral o Congost del Besòs: plataforma energètica, instal·lacions mediambientals i nous fronts litorals per a vells teixits
26	Actuacions en el Front litoral i Congost del Besòs

Les infraestructures metropolitanes de l'àrea de Barcelona

Una aproximació als projectes en curs

1. Introducció: la infraestructura com a paràmetre urbanístic i econòmic de la ciutat metropolitana

El nivell i la qualitat d'infraestructures condicionen l'eficàcia i la productivitat global del sistema econòmic d'un país

Les infraestructures són un element imprescindible per al desenvolupament econòmic d'una ciutat o d'un país, perquè fan possible l'aprofitament dels recursos de tota mena de què es disposa. S'ha argumentat, també, que el tret més important de les inversions en infraestructura és, més que l'efecte multiplicador o la contribució directa a la creació d'ocupació, la incidència que tenen en la determinació de l'eficàcia i la productivitat global del sistema econòmic. Així, mentre que les noves autopistes del final dels anys seixanta van possibilitar importants creixements industrials i residencials més enllà de l'àrea central i de l'àmbit del Pla general metropolità, la infraestructura associada als Jocs Olímpics va tenir un gran impacte en l'àrea central i culmina un important procés iniciat anys enrere.

Els estudis disponibles avaluen dèficits importants en la dotació actual d'infraestructures a Catalunya en relació amb altres països desenvolupats i, especialment, amb els de la Unió Europea. El treball clàssic de Biehl, referit a l'any 1985, avalua les dotacions relatives a infraestructures de transport, comunicacions, energètiques i de formació segons diferents indicadors. Catalunya tenia aquell any un nivell infraestructural equivalent al 88% de la mitjana europea i ocupava el lloc 88è entre les 168 regions del vell continent. En relació amb les que disposaven de dotacions màximes (Hamburg, amb 3,2 vegades la mitjana europea, i la regió parisenca, amb 2,4 vegades), Catalunya en tenia respectivament el 28% i el 37%. Un treball més recent de Frank Bruinsma i Piet Rietveld sobre accessibilitats relatives posa de relleu que, en trànsit aeri, Catalunya està situada al 67% de les dues ciutats de nivell més alt (Londres, 100, i París, 99), mentre que Madrid està al 73%; pel que fa a la xarxa ferroviària, Barcelona està al 46% de París (100), mentre que Londres presenta un nivell del 90%; i, en carreteres, té el 54% de Londres (100) i Madrid al 58%.

Catalunya continua tenint una menor dotació d'infraestructures en relació amb d'altres països

El Consell de Cambres de Catalunya va dur a terme l'any 1991 un estudi exhaustiu sobre les infraestructures i les seves repercussions sobre l'activitat econòmica. Del contingut d'aquest treball en destacaven dues conclusions significatives. En primer lloc, el baix percentatge de dotació d'infraestructures en relació amb d'altres països, per bé que s'ha vist compensat, en part, per l'enorme esforç inversor fet en aquests darrers anys; en segon lloc, la concentració d'actuacions en l'àrea de Barcelona, totalment justificada a causa de la seva densitat econòmica, però que pot dificultar l'assoliment d'un cert equilibri territorial.

Malgrat l'important nivell d'inversió infraestructural assolit tant per part de les administracions municipals com des de la Generalitat de Catalunya i l'Administració central, persisteixen importants necessitats d'infraestructures, la cobertura de les quals dependrà dels recursos públics i privats que s'hi esmercin. Després de les fites infraestructurals associades als Jocs Olímpics, l'àrea central metropolitana necessita un nou procés inversor, els projectes del qual configuren el que s'ha qualificat com a "segona gran transformació de Barcelona".