

# Observatori estadístic de l'Euroregió de l'Arc Mediterrani

## Els transports a l'Euram



DevStat

 **institut d'economia i empresa  
Ignasi Villalonga**



 **UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA**

El Pla Estratègic d'infraestructures del Transport assenyala que *“les infraestructures són el suport imprescindible per aconseguir, d'una banda, que els ciutadans disposen d'uns serveis de transport de qualitat, i de l'altra, per dotar la societat d'un instrument eficaç per impulsar el desenvolupament econòmic i alhora la cohesió social i territorial”*. Com que aquest sector té una importància estratègica, és important definir les característiques més importants dels diferents tipus de transport perquè aquestes determinaran el tipus d'infraestructures prioritàries i, per tant, les que necessitaran una dotació pressupostària major. Però, d'altra banda, tant el finançament com la gestió d'aquestes infraestructures és diversa, ja que passa des de l'administració central fins a l'autònoma o local. Per tant, el problema en certa forma es complica perquè les competències al voltant d'aquestes recauran sobre diferents agents. Així mateix, un sistema d'infraestructures de transport eficient va acompanyat d'un consum energètic menor, i per tant, disminueix la dependència d'aquest productes, dels quals la zona Euram és clarament deficitària. Per tot el que acabem de dir, sembla important fer una reflexió al voltant de l'estat actual de les infraestructures i de l'evolució experimentada per la despesa destinada a la conservació i la millora d'aquestes.

### **Infraestructures estancades i inversions decreixents...**

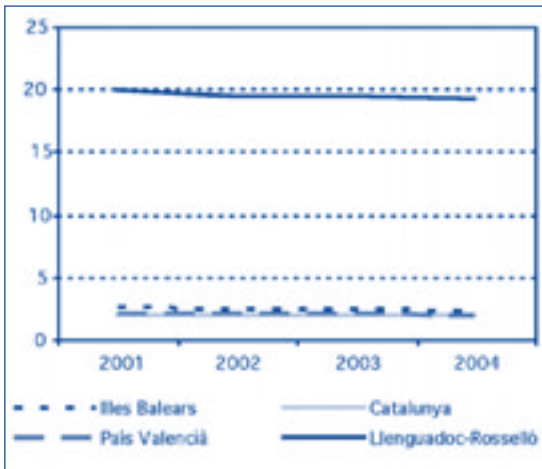
Les autoritats que tenen competències sobre les infraestructures de transport a la zona Euram són diverses, ja que van des del Govern de l'Estat mitjançant el Ministeri de Foment, fins a les comunitats autònomes i les entitats territorials. Però a causa que aquest sector considerat estratègic tenia fa vint anys una posició prou endarrerida respecte dels nostres veïns europeus, des de totes les entitats s'ha fet un gran esforç per aconseguir millorar-lo.

S'observa que el nombre de quilòmetres que formen la xarxa de carreteres no ha variat considerablement els darrers deu anys a la zona Euram; de fet, presenta una variació entre 1995 i 2005 del -0,4%. Per regions, i durant el mateix període, el nombre de quilòmetres de carreteres ha disminuït a les Illes Balears un 1,8% i al País Valencià un 4,1%, mentre que a Catalunya ha augmentat un 2,7% i a l'Estat Espanyol un 1,9%. Aquestes dades, i per la forma física del territori, s'han d'interpretar remarcant que la inversió efectuada durant aquest període ha estat prioritàriament destinada a la millora qualitativa i no quantitativa de les carreteres existents, ja siga per millores en el traçat o per l'ampliació del nombre de carrils per sentit.

El transport per carretera és la forma principal de desplaçament tant de mercaderies com de persones dins el territori, i especialment dins les ciutats. Però també es molt important el volum de transport terrestre de mercaderies, sobre tot amb països com França, Alemanya o Itàlia.

Si comparem les regions entre si, tenim, a l'any 2005, que les Illes Balears disposen de 2,2 km per cada 1.000 habitants, xifra que supera els corresponents a Catalunya (1,8 km/1.000 hab.), al País Valencià (1,9 km/1.000 hab.) i a la mitjana de l'Euram, amb 1,9 km/1.000 hab. Cal destacar també que per a qualsevol de les regions que constitueixen l'Euram la xifra es inferior a la corresponent a la mitjana de l'Estat espanyol, que és de 3,9 km/1.000 hab. Amb aquestes dades, la zona Euram es troba en una posició desfavorable en termes comparatius -a causa, en part, a la major densitat de població- i per tant, atesa la importància que té el corredor del Mediterrani, sembla que caldria destinar més esforços a augmentar-ne la capacitat, ja que les seues repercussions sobre la competitivitat i el creixement econòmic a llarg termini són clares.

És interessant assenyalar que al Llenguadoc-Rosselló, la xarxa de carreteres és deu vegades la mitjana de l'Euram (19,2 km/1.000 hab.) (gràfic 1).



Gràfic 1. Xarxa de carreteres (quilòmetres per cada 1.000 habitants).

Pel que fa als ferrocarrils, les competències depenen tant de l'Estat Espanyol com de les comunitats autònomes. Les dades corresponents a l'any 2004 mostren que els Serveis Ferroviaris de Mallorca disposen de 77 km (0,8 km/10.000 hab); els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, de 202 km (0,30 km/10.000hab.) i els Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, de 93 km (0,21 km/10.000 hab.), mentre que RENFE, a tot l'Estat Espanyol, disposa de 12.837 km (2,98 km/10.000 hab.). Al Lluenguadoc-Rosselló, també la xarxa es més àmplia (5,9 km/10.000 hab.). D'altra banda, les connexions mitjançant aquest tipus de transport, en particular els trens d'alta velocitat i de velocitat alta, són una prioritat per a la integració econòmica interregional.

El ferrocarril s'ha convertit els últims anys en un punt d'atenció important i també de despeses destinades tant a la millora com a l'ampliació de les línies. L'interès es troba fonamentalment a tractar de reduir la pressió que ara per ara pateix la xarxa de carreteres. Comptar amb un transport públic eficient ha de reduir fonamentalment el temps necessari per a fer els trajectes corresponents, i sobretot, a les grans poblacions permetre el contacte entre el lloc de treball i el de residència. D'altra banda, les connexions interregionals mitjançant aquest tipus de vehicle es veuen impulsades també gracies als projectes de trens de alta velocitat i de velocitat alta promoguts com un vehicle per a estimular aquesta forma de desplaçament.

Pel que fa als ports d'interès general de l'Estat, cal dir que estan coordinats per l'Entitat

Pública de Ports de l'Estat encara que solen tenir una autonomia operativa i financera considerable. Els ports són en l'actualitat la principal via d'entrada i d'eixida de mercaderies i, a causa de la forta relació que tenen amb la xarxa de carreteres, millorant l'accés als ports augmentaria l'eficiència d'aquests intercanvis. A l'Euram, amb 1.217 km de costa a la península i 1.449 km a les Illes, té un interès especial als últims anys, pel desenvolupament de les anomenades *Autopistes del mar*, desenrotllar un transport marítim de curta distància a fi d'alleugerar la xarxa de carreteres.

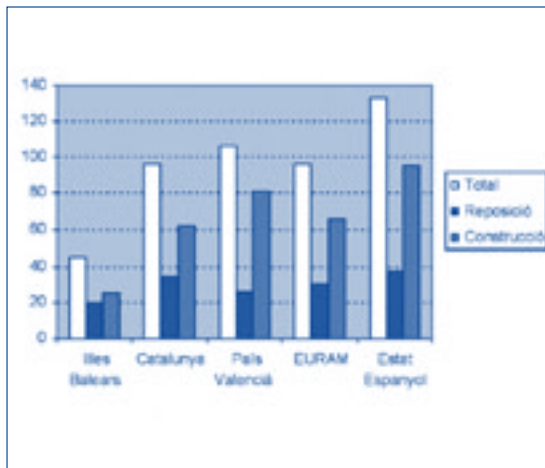
A l'Euram, el 75% de la superfície dels dipòsits –al voltant de 8 milions de m<sup>2</sup>– es concentra als ports de Barcelona (39%) i València (36%). El molls de titularitat particular representen fins un 34% del metres lineals disponibles a les Illes, i un 32% a Tarragona.

Si les mercaderies entren i ixen fonamentalment via port, els passatgers ho fan majoritàriament utilitzant els aeroports, sobretot si es tracta de viatges a altres països. Els aeroports considerats d'interès general (gestionats per part de l'administració central de l'Estat) són 3 a les Illes Balears, 4 a Catalunya i 2 al País Valencià. Al Lluenguadoc-Rosselló n'hi ha 6, dels quals 4 (Nimes, Montpeller, Perpinyà y Carcassona) pertanyen a la IATA. També cal assenyalar l'existència d'altres aeròdroms que queden fora de la IATA. Cal afegir que el volum de viatgers s'ha incrementant considerablement els últims anys perquè han començat a operar companyies de baix cost, fenomen que es verifica en totes les regions de l'Euram (vegeu *Estadístiques ràpides núm. 1*).

Les inversions totals per càpita efectuades en infraestructures els anys 2002, 2003 i 2004 han disminuït (en termes corrents, i per conseqüència en termes constants). Les variacions entre els anys 2002 i 2004 són del 6,3% a les Illes Balears, del 4,4% a Catalunya, del 5,4% al País Valencià, del 4,9% a l'Euram i del 3,3% a l'Estat Espanyol.

Les inversions per càpita a la xarxa de carreteres –sense incloure les efectuades per les Societats Concessionàries d'Autopistes Nacionals de Peatge– han estat per sota de la mitjana a l'Estat Espanyol, principalment a les Illes Ba-

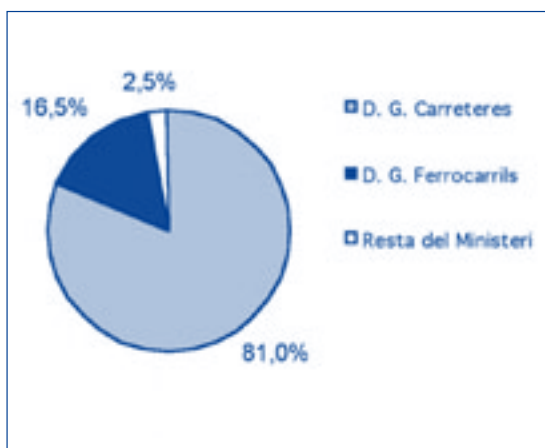
lears. Aquestes inversions han tingut una component superior de construcció enfront de la reposició (gràfic 2).



Gràfic 2. Inversions efectuades a la xarxa de carreteres, any 2004 (€/hab.)

(No s'hi inclouen les inversions fetes per les Societats Concessionàries d' Autopistes Nacionals de Peatge).

Pel que fa a la procedència dels fons amb què fer front a les inversions en infraestructures, és el Ministeri de Foment l'organisme que més ha invertit en les tres regions i en l'Estat Espanyol, amb 4,0€ per habitant a les Illes Balears, 38,0€ a Catalunya, 66,2€ al País Valencià, 45,7€ a l'Euram i 80,5€ de mitjana a tot l'Estat. En particular, i tal com es pot apreciar en el gràfic següent, la major part de les inversions han anat destinades a la xarxa de carreteres, amb molta diferència respecte del ferrocarril (gràfic 3).

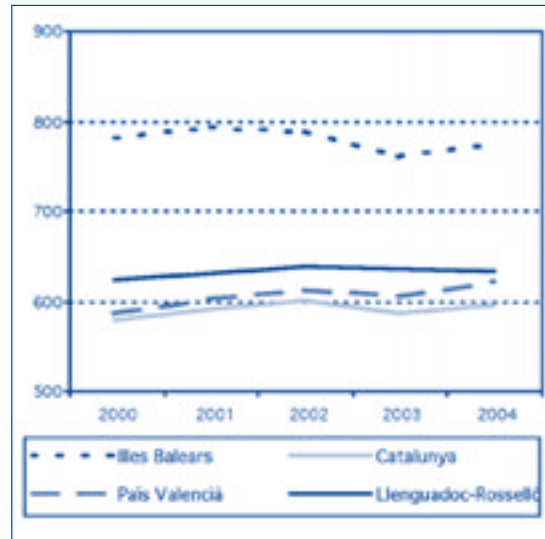


Gràfic 3. Inversions del Ministeri de Foment, any 2004.

## ... amb una utilització creixent

Malgrat el preu creixent dels combustibles, la millora del nivell de vida dels habitants de l'euroregió, juntament amb la millora experimentada en la qualitat de la xarxa de carreteres s'acompanya d'un creixement del parc de vehicles del 2000 al 2004, excepte a les Illes Balears -que té un parc significativament més important en relació amb la seua població. A Catalunya, el creixement va ser d'un 3%, al País Valencià d'un 5,7% i d'un 1,5% al Languedoc-Rosselló. És important recordar que, en el mateix període, la població ha augmentat a les Illes Balears un 13,3%, a Catalunya un 6,8%, al País Valencià un 9,7% i al Languedoc-Rosselló un 6,0%.

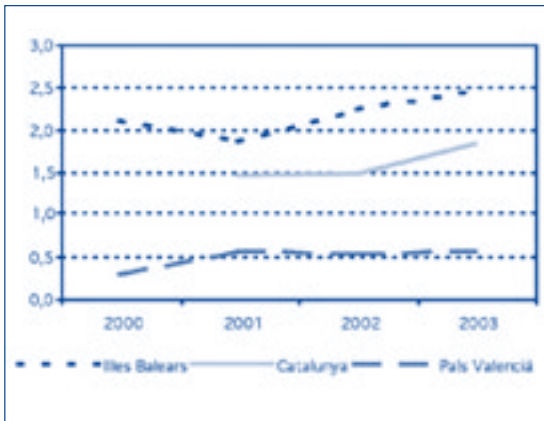
Es tracta, en tots els casos, de xifres molt superiors a la mitjana de la UE-15: l'any 2000, era de 539 vehicles per habitant, i el 2005, només de 262 (gràfic 4).



Gràfic 4. Vehicles per cada 1.000 habitants (sense tràilers ni motocicles)

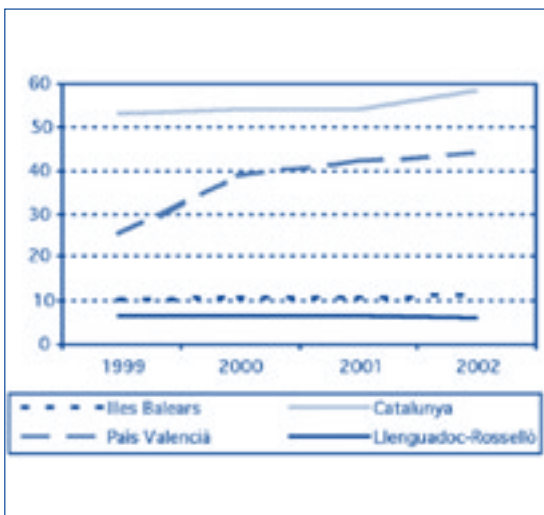
El transport de passatgers es mostra poc sostenible: tres quarts del parc de vehicles són turismes, i el transport urbà de viatgers en autobús, encara que ha presentat oscil·lacions, es manté estable entre els anys 2000 i 2004. Una cosa diferent és el que s'observa en el transport marítim de passatgers, que s'ha vist incrementat entre l'any 2000 i l'any 2003 en tot l'Euram, i és especialment destacable al País Valencià, on s'ha duplicat de 280.000 a 560.000 passatgers (gràfic 5), segons dades de l'Eurostat.

Pel que fa al transport de mercaderies per carretera, a l'Euram es transporten al voltant del 30% del total de l'Estat. El transport entre Catalunya i el País Valencià representa només un 2,4% del total transportat per carretera, en els dos sentits.



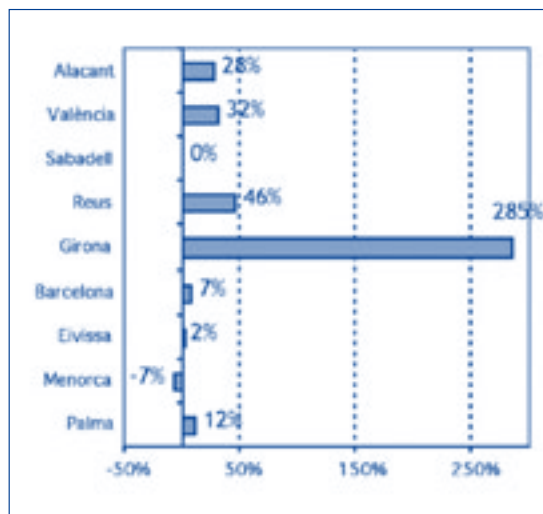
Gràfic 5. Passatgers embarcats i desembarcats per via marítima (milions)

Pel que fa al transport marítim de mercaderies, també creix en el mateix període, encara que a un ritme inferior al presentat pels passatgers (vora el 10%). L'excepció a aquesta tendència la mostra el País Valencià, ja que el port de València ha guanyat un pes important en les transaccions mercantils, i la seua activitat ha crescut un 75% (gràfic 6).



Gràfic 6. Mercaderies carregades i descarregades per via marítima (milions de tones).

Una tendència similar a la que s'observa en el transport marítim és la que ha experimentat el transport aeri de passatgers, que s'ha vist incrementat de forma important en paral·lel a l'aparició de companyies de baix cost que utilitzen de forma generalitzada els aeroports de les regions de l'Euram (gràfic 7).



Gràfic 7. Variació del trànsit d'aeronaus (entrades i eixides) entre 2002 i 2004 (en percentatge).

Si comparem les variacions entre els anys 2002 i 2004 quant al transport de passatgers i de mercaderies, destaquem el pes guanyat per l'aeroport de Girona.

### El pes del sector transport a l'Euram

Al voltant del 5% dels ocupats a l'Euram treballen en el sector del transport, unes 278.000 persones segons l'última enquesta en el sector del serveis de l'INE. Es tracta d'empreses petites (3,7 ocupats per establiment), principalment del transport terrestre, amb un volum total de xifra de negoci de 26.500 milions d'euros (2004).

El transport representa només el 13% de la ocupació en el sector serveis a les Illes Balears, on el turisme és el principal sector de serveis. A Catalunya és del 17% i al País Valencià del 20%, valors similars a la mitjana de l'Estat (18%). El seu pes en termes de xifra de negoci és més important relativament al País Valencià, on representa el 25% del sector serveis.

### Conclusions

Hi ha una opinió general sobre la importància que té l'existència d'una bona xarxa d'infraestructures de transport per a aconseguir una posició competitiva, al mateix temps que per a avançar amb el creixement econòmic. Es per això que des de les diferents autoritats competents s'ha fet un gran esforç al llarg dels darrers vint anys.

Si estudiem les dades corresponents als primers anys del segle XXI, observarem un augment en la utilització de les infraestructures. Cada vegada hi ha més vehicles d'ús privat, i tant els ports com els aeroports han vist augmentat el nombre de passatgers, a més del volum de mercaderies que han utilitzat les diferents instal·lacions.

Però l'ús de les infraestructures ha augmentat en el període 2002-2004 més que els recursos financers destinats a ampliar-les. És necessari, doncs, que les diverses autoritats responsables de les infraestructures a l'Euram continuen els seus esforços per mantenir la posició competitiva internacional, tant del intercanvi de productes com de visitants i turistes.

### Glossari estadístic

#### **Inversions efectuades en la xarxa de carreteres.**

Inversions en nova construcció i millora de les carreteres, incloses la reconstrucció, la renovació i les reparacions importants, a més de les inversions corrents de manteniment de superfícies, rehabilitació i reposició, serveis viaris i seguretat viària fetes en la xarxa de carreteres, que inclou tant les de l'Estat com les que són a càrrec dels ens territorials (comunitats autònomes, diputacions i consells insulars), d'acord amb les competències que tenen atribuïdes en la Llei de Carreteres. Així mateix, inclou la Direcció General de Trànsit i les inversions de les Societats Concessionàries.

**Passatgers transportats.** Aquells que fan un vol determinat; es comptabilitzen una sola vegada amb independència que facen una etapa del vol o diverses.

**Sector transports.** Per als efectes d'aquesta publicació, el sector transports es constitueix per les activitats econòmiques següents: 601 Transport per ferrocarril; 02 Altres tipus de transport terrestre; 611 Transport marítim; 612 Transport per vies de navegació interiors; 621 Transport aeri regular; 622 Transport aeri

discrecional; 631 Manipulació i dipòsit de mercaderies; 632 Altres activitats annexes als transports; 634 Organització del transport de mercaderies (codis CNAE).

**Trànsit d'aeronaus.** Inclou el trànsit interior i internacional, regular i no regular. Trànsit regular és tot vol amb horari regular i tot el servei suplementari que resulta del trànsit d'aquest vol (vols extraordinaris, vols de pagament, preparatoris del vol, etc.). Trànsit no regular són aquells vols efectuats mitjançant remuneració que no siga de servei regular.

**Trànsit marítim de mercaderies.** Nombre de tones carregades, descarregades o transbordades als ports; inclou els trànsits marítims de granel líquids (productes petrolífers o altres líquids), granel sòlids (ciment, carbó, productes siderúrgics, etc.), mercaderia general (principalment contenidors), trànsit local o de ria, avituallament (combustibles líquids, aigua, gel, etc.) i pesca (fresca i congelada).

**Transport aeri de mercaderies.** Tones transportades: representa la càrrega de les mercaderies que paguen en un vol determinat i que són comptades una sola vegada en les classificacions interior o internacional d'aquestes.

**Transport interior de mercaderies per carretera.** Dades recollides per l'Enquesta Permanent de Transport de Mercaderies per Carretera, elaborada per la Direcció General de Programació Econòmica entre les empreses de transport de mercaderies, segons la normativa comunitària. Aquesta enquesta recull les unitats principals de transport de mercaderies (tones i tones-quilòmetre).

**Transport públic en turisme.** Transport discrecional que necessita obtenir llicència municipal i títol administratiu habilitant.

**Xarxa de carreteres.** Totes les carreteres d'una zona determinada. La classificació de la xarxa de carreteres la fa l'organisme responsable de la construcció, el manteniment i/o l'explotació corresponent, d'acord amb les normes del projecte de construcció i en funció dels usuaris amb accés a la carretera.

## Dades estadístiques bàsiques

Indicadors bàsics		Illes Balears	Catalunya	País Valencià	Euram	Llenguadoc-Rosselló
Superfície (km <sup>2</sup> )		4.992	32.114	23.260	60.366	27.376
Autovies i autopistes (km)	2001	57,0	1.317,0	900,0	2.274,0	485,0
	2004	57,0	984,0	977,0	2.018,0	506,0
Altres carreteres (km)	2001	2.113,0	10.754,0	7.585,0	20.452,0	46.375,0
	2004	2.097,0	11.192,0	7.521,0	20.810,0	46.812,0
Ferrocarrils (km)	2001	0,0	1.320,8	769,0	2.089,8	1.449,0
	2004	0,0	1.367,8	768,9	2.136,7	1.440,8
Xarxa ferroviària autònoma (km)	2004	77	202	93	372	--
Vehicles (excepte tràilers i motocicletes) (milers)	2000	641,1	3.591,9	2.347,8	6.580,8	1.445,6
	2004	720,5	3.948,3	2.723,2	7.392,0	1.554,3
Inversions reals del Ministeri de Foment i organismes autònoms per càpita (€/hab.)	2002	10,65	48,29	47,29	45,04	--
	2003	7,38	56,20	58,10	53,11	--
	2004	3,97	37,98	66,20	45,71	--
Aeroports. Trànsit d'aeronaus civils (entrades i eixides)	2002	222.550	275.434	91.061	589.045	--
	2004 (p)	240.301	312.025	118.000	670.326	--
Transport aeri de mercaderies (carregades i descarregades, milers de tones)	2000	31,3	88,4	15,5	135,2	121,3
	2003	17,9	61,9	15,6	95,4	88,2
Transport marítim de mercaderies (carregades i descarregades, milers de tones)	2000	10.141,3	52.859,7	24.943,8	87.944,8	6.116,2
	2003	11.208,8	58.275,1	43.590,6	113.074,5	5.947,6
Passatgers embarcats i desembarcats	2004	2.582.469	1.973.564	564.230	5.120.263	2.481.600 (1)
Vaixells entrats	2004	9.705	11.108	9.031	29.844	--

Notes:

(1) Any 2003.

(p) Dades provisionals.

## Referències estadístiques

Eurostat. *Data. Regions*

INSEE. *www.insee.fr*

Ministeri de Foment. *Anuaris estadístics 2004 i 2005*

IBAE. *Les Illes Balears en xifres 2005*

IDESCAT. *Anuari estadístic de Catalunya 2006*

IDESCAT. *Xifres de Catalunya 2005.*

IVE. *Anuari Estadístic de la Comunitat Valenciana 2005*

IVE. *www.ive.es, Informació Estadística, Temes.*

## Fitxa editorial

Editor de la publicació: Pau Caparrós (IIVEE)

Coordinació de l'Observatori Estadístic: José L. Cervera (DevStat )

Redacció tècnica: Juana Aznar (UMH), Pep Quiles

Maquetació: Josep Andrés (IIVEE)

## Altres publicacions i treballs de l'Observatori Estadístic de l'Euram

En l'actualitat les publicacions següents estan disponibles a la pàgina web en versió electrònica:

### Estadístiques ràpides:

- Núm 1. El turisme a l'Euram. (Març 2006)
- Núm 2. L'energia a l'Euram: dependència energètica i encariment de preus. (Juny 2006)
- Núm 3. La innovació a l'Euram: un repte cap als objectius europeus (Setembre 2006)

### Monografies:

- Núm 1. Recerca i innovació a la zona Euram (Juliol 2006)



UNIVERSITAT  
POLITÈCNICA  
DE VALÈNCIA



**institut d'economia i empresa  
Ignasi Villalonga**

València  
San Ferran, 12. 46001 València  
Telèfon: 96 315 77 99  
Fax: 963155165  
valencia@iivee.org

Barcelona  
Rambla Catalunya, 121. 1r 2n esc. esq  
08008 Barcelona  
Telèfon: 93 452 72 52  
Fax: 93 452 72 53  
catalunya@iivee.org