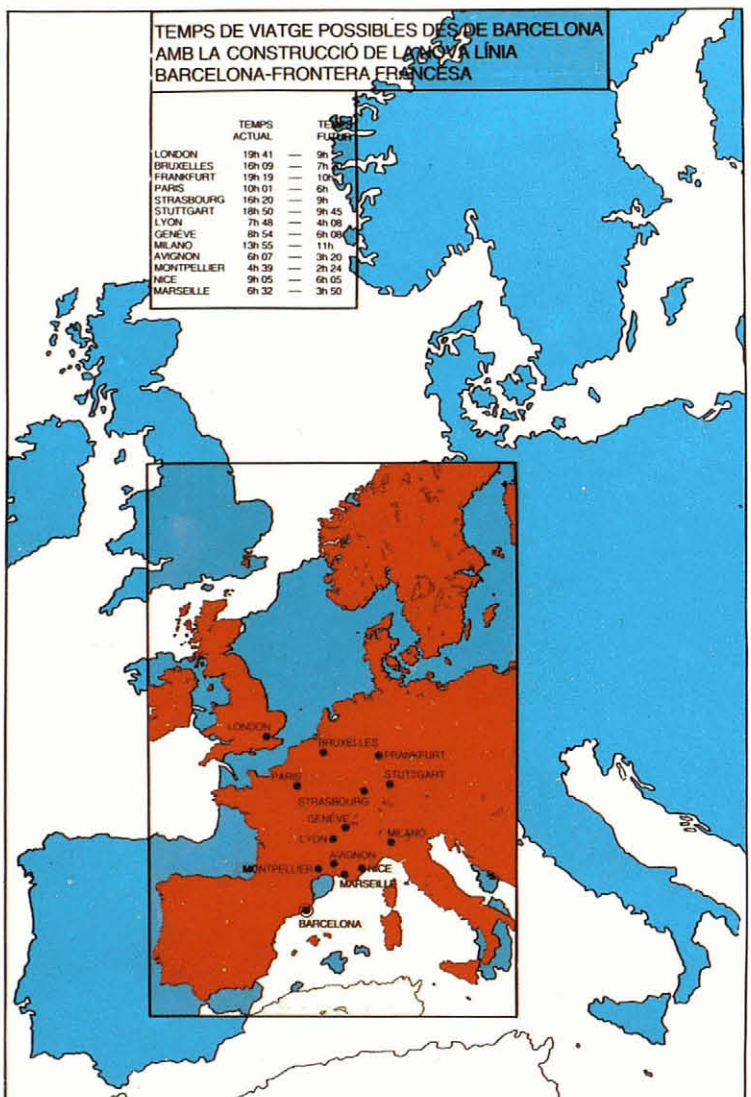
La integració dels països europeus i les infrastructures d'enginyeria civil.

# «Grans Projectes en una Europa Vertebrada».

Joan G. Bausa

La vigència plena de l'Acta Única Europea l'any 1992 accentua l'interès d'una interdependència dels territoris del vell continent.
L'articulació de les infrastructures que comporta aquesta integració ha estat reflectida per un nombrós grup d'experts, vint-i-vuit ponents d'arreu, en el «Simposi Internacional Grans Projectes en una Europa Vertebrada» que va organitzar el Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports sota el patronatge de la Generalitat de Catalunya, les jornades tècniques del qual es van celebrar al Palau de Congressos els dies 9, 10 i 11 del proppassat mes de desembre, amb una exposició àudio-visual paral·lela que, del dia 4 al 20 del mateix mes, va permetre a més de vint-i-cinc mil persones descobrir la realitat actual d'aquests grans projectes i les expectatives d'integració territorial de Catalunya i Espanya dins d'Europa.




Les jornades tècniques del «Simposi Internacional Grans Projectes en una Europa Vertebrada», organitzat pel Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports sota el patronatge de la Generalitat de Catalunya, celebrades del dia 9 a l'11 del darrer mes de desembre, van reunir un nombrós grup de professionals relacionats directament amb l'obra pública i l'enginyeria civil i un públic que, procedent de diversos àmbits, reflectí el seu interès en el tema des de perspectives diferents.

Al llarg de les successives ponències es va fer sentir, com fou manifestat en l'acte de clausura, la necessitat que hi ha hagut, des de fa temps, de dur a la pràctica un simposi d'aquesta mena que, per ara, com així mateix fou dit, no tindrà continuïtat, si tenim en compte la magnitud d'aquests projectes que, en acusar lents processos de realització, tant en els complexos estudis previs com en les seves fases constructives, es prolonguen durant molts anys.

El conjunt de les ponències exposades comprèn significativament bona part dels grans projectes que afecten actualment Europa i van permetre d'apropar-nos amb els seus plantejaments a les necessitats que tot el continent requereix per a una efectiva vertebració a partir de 1992, quan l'Acta Única Europea tindrà plena vigència, dotant els territoris de les infrastructures que permetin el desenvolupament de la lliure circulació del comerç i la cultura.

## Escurçar distàncies

En podem extreure la feliç conclusió que l'esmentada integració, de-

sitjada per les majories, és possible. De fet, ningú no en dubta, però per tal de fer realitat aquesta il·lusió col·lectiva cal, com a pas previ d'obligat compliment, establir les xarxes d'infrastructura del transport, a la vegada que salvar tècnicament els obstacles naturals que impedeixen escurçar les distàncies entre els pobles i els nuclis generadors de riquesa.

A més, perquè aquesta intercomunicació sigui efectiva, i més encara amb la perspectiva de la futura però immediata integració europea, els governs i les empreses, els estats i les capitals, han d'unir esforços, oferir suport i facilitar la viabilitat dels projectes que poden fer-la realitat. Són els poders promotors, els vèrtexs piramidals de les organitzacions i de les societats, els que poden impedir que la perspectiva europea es dilati en el temps. En definitiva, l'Europa vertebrada és possible sense unes fronteres que no tenen cap raó de ser en tant que limiten la lliure circulació del tràfic i les cultures.

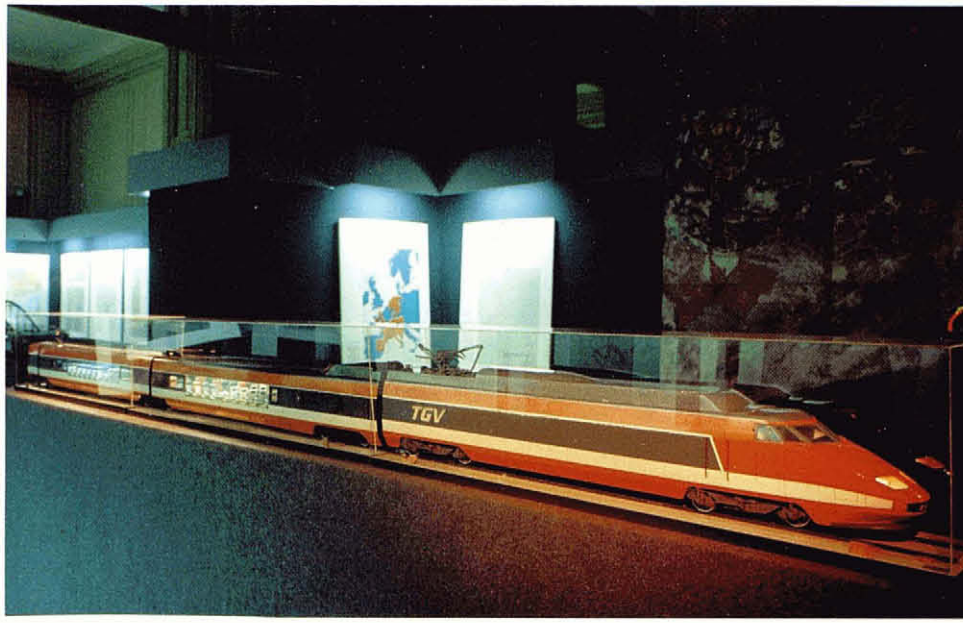
Referir-se amb més encert a les conclusions d'aquest Simposi significa analitzar unitàriament cada una de les ponències exposades, tasca que no és l'objecte d'aquesta informació.

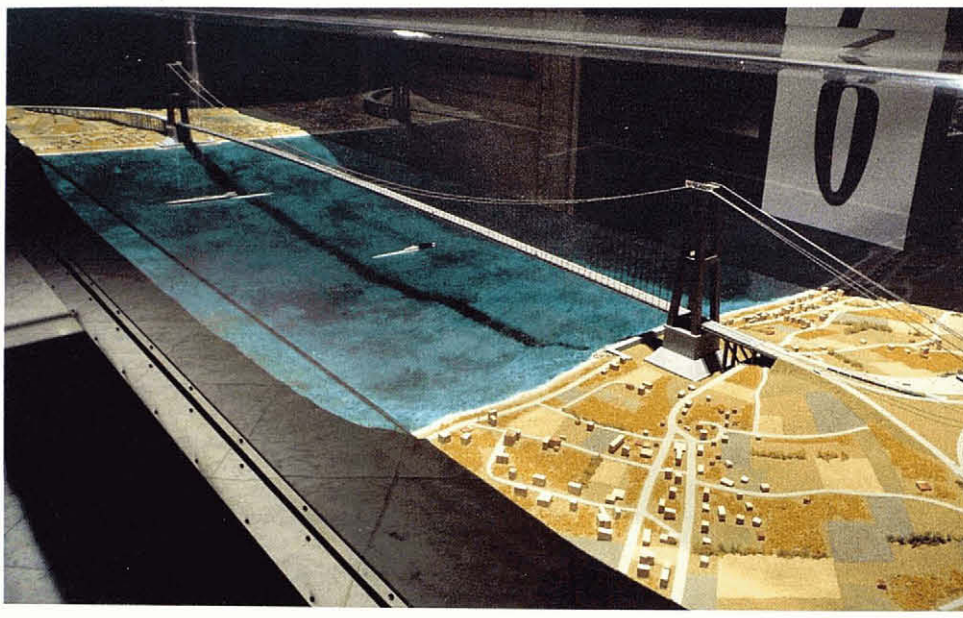
## Permeabilitat fronterera i projectes singulars

Cenyint-se en gran mesura al programa establert, les jornades es desenvoluparen amb el plantejament successiu de sis blocs temàtics.

En el primer, «Europa, espai de planificació», es va significar l'interès per la unitat global i generalitzadora de tots els sistemes de transport i la necessitat de poder planificar les infrastructures adients sense impediments de tipus administratiu ni barreres físiques.

Quant al tema de la «Permeabilitat fronterera», hom va remarcar la importància de la unitat europea i en destacà els dos elements naturals que poden aïllar físicament el territori: un, el marítim, sota o a través de la plataforma continental, que presenta problemes molt difícils d'abordar en cada cas concret i que, per tant, exigeix treballs molt més amplis, i l'altre, la muntanya, en el sentit més generalitzat d'accident geogràfic, per a la qual l'estat actual de la tècnica permet solucions a cada cas concret que es plantegi.

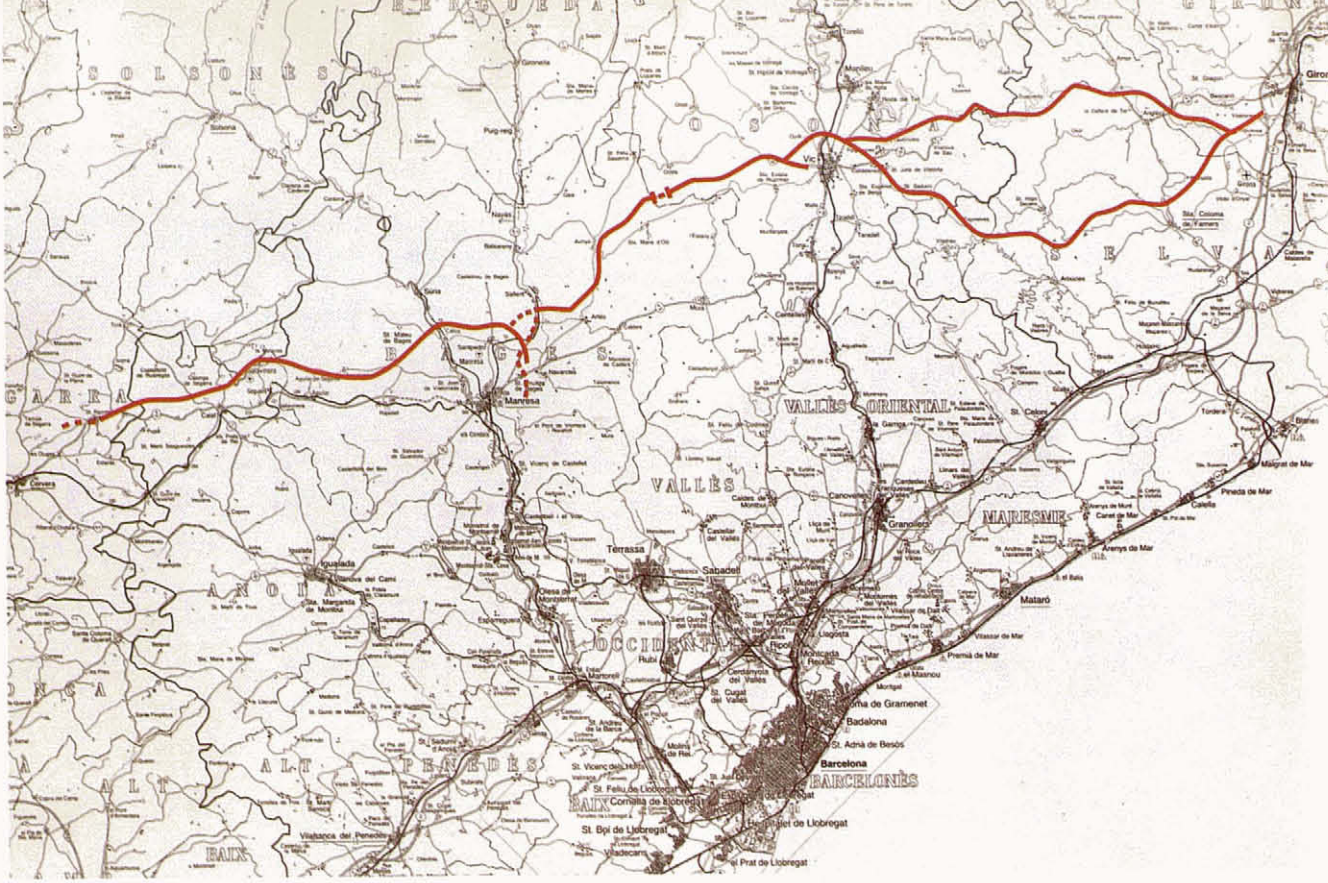


Maquetes del TGV francès i el pont sobre l'estret de Messina, que van ser exposades al Palau Robert en el decurs del Simposi.

El Simposi va prosseguir amb els «Projectes Singulars», concretament sobre tres de ben significatius: el de l'estret de Gibraltar, el de l'estret de Messina i el del túnel del Canal de la Mànega. Del conjunt de les exposicions destacaren quatre elements que incideixen en projectes de tanta magnitud. Per una banda, el repte tecnològic que signifiquen per als tècnics, directament implicats, que han de donar una resposta pràctica a les exigències infrastructurals que comporta el desenvolupament de la societat.

En tots els grans projectes exposats s'ha fet menció a l'impacte del




L'Eix Transversal de Catalunya.

medi ambient, concepte que així mateix ha estat esmentat en tots els temes del Simposi.

Un tercer element al qual es féu referència és l'enginyeria financera, per tal com els grans projectes signifiquen, a més, un repte per als responsables econòmics, que han de dissenyar les fórmules de finançament que permetin canalitzar els excedents obtinguts als processos productius cap a unes inversions efectives.

Finalment, hom féu ressaltar la necessitat que tots els projectes singulars tenen del suport i l'ajut moral de la societat civil, capaç d'encoratjar aquestes iniciatives fins a fer-les realitat.

## Aeroports i ferrocarrils

Amb el tema dels «Sistemes aeroportuaris», es destacà la diferència entre els que són serveis per a aeronaus: pistes (longitud, quantitat i numeració), ajuts a la navegació..., i serveis per als viatgers: facturació i entrega d'equipatges, informació, transports complementaris d'enllaç entre l'aeroport i la ciutat... El viatger dóna per suposada l'eficàcia dels serveis per a aeronaus, l'enlairament, l'aterratge i, en definitiva, la seva pròpia seguretat i l'efectivitat del vol; allò que el preocupa i que reclama són els serveis que necessita fora de l'aeronau. És en aquest sentit que es parlà de la necessitat d'invertir «tant en formigó com en serveis». Hom afirmà, en paraules del professor Marquina, que «no té cap sentit parlar de terminals d'aeroport perquè el viatge acaba realment quan el viatger arriba a casa seva» i cal evitar esperes en els tràmits d'equipatges i abreujar els temps reals dels desplaçaments dels viatgers fins als seus llocs de destinació.

Respecte a l'aeroport de Barcelona, es va adduir que la seva classificació de segona categoria en l'actual sistema europeu pot ser una expressió desafortunada, però no impedeix de cap manera la dinamització de la seva explotació perquè no implica cap tipus de desmereixement ni afecta la seva importància real respecte a uns altres aeroports.

A la darrera jornada, el Palau de Congressos fou l'escenari de set ponències sobre el tema «Noves Tecnologies: Ferrocarrils d'Alta Velocitat». Albert Vilalta, President de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, recordà als presents, en la seva intervenció, l'estudi de factibilitat d'una connexió ferroviària d'ample internacional entre la frontera francesa i Barcelona realitzat per la Generalitat, que aporta la solució per a la incorporació en condicions d'igualtat a la que ja és una nova era ferroviària en evolució progressiva.

D'altra banda, se significà el caràcter de nova tecnologia de l'alta velocitat i l'interès de trobar fons d'inversió per al seu finançament. Hom remarcà la necessitat de l'alta velocitat, que exigeix una visió global, és a dir, d'aplicació i integració a la xarxa europea naixent, per damunt de perspectives locals i nacionals, i la clara conveniència de plantejar també l'alta velocitat en el tràfic de mercaderies per tal de, com va ser dit, «no perdre el tren una altra vegada».

## La Barcelona Olímpica i els finançaments

Pel que fa als projectes per a la Barcelona Olímpica, a més de valorar-se el suport dels ciutadans, que afavorí l'oportunitat d'aquest esdeveniment, hom en féu ressaltar el gran repte que significa realitzar uns projectes tan complexos en uns terminis prefixats i concrets, que requereixen un gran esforç de treball pluridisciplinari.

Finalment, els «Projectes de la Comissió de les Comunitats Europees per al finançament de les grans infrastructures» constituí l'última ponència que, a càrrec d'Abel

Matutes, Comissari de les Comunitats Europees, que no va poder ser-hi present, fou presentada pel seu col·laborador Manuel Hernàndez, Director d'Enginyeria financera i moviments de capitals. Entre d'altres exemples, exponents de les seves afirmacions, va fer ressaltar que a Europa s'estalvien en un any 500.000 milions d'ECUS enfront dels 250.000 milions als Estats Units, el que dóna una idea clara de la capacitat inversora europea que dilueix el seu potencial quan falta una conjunció d'interessos comuns. Aquesta Comissió, digué, tracta de canalitzar aquests excedents econòmics a la inversió amb un sentit supranacional i europeu. L'eliminació de les barreres administratives serà un fet a partir de l'Acta Única Europea de 1992, que brinda l'oportunitat històrica per a la unió dels pobles del vell continent i possibilita, al mateix temps, la superació de les barreres naturals.

El senyor Hernández manifestà el suport de la Comissió a l'estudi del traçat Barcelona-França efectuat per la Generalitat, perquè és d'interès comunitari europeu, interès que també va remarcar Eduard Peña Abizanda, Director General de Transports de les CE, en el col·loqui que seguí la seva intervenció i que va subratllar posteriorment en el decurs d'una roda de prensa.

Paral·lelament, del dia 4 al 20 de desembre, tingué lloc al Palau Robert l'exposició pública dels «Grans Projectes en una Europa Vertebrada», dotze sales amb complets sistemes àudio-visuals, maquetes i fotografies de les obres civils més importants quant a volum i característiques tècniques. Més de vint-i-cinc mil persones anaren a aquesta exposició, el que ens dóna una idea de l'interès que desperten aquests temes. Mai el Palau Robert no havia rebut tants visitants. El públic, els pobles mai no foren tan sensibles a la vertebració i a la integració europees; els espais i l'obra pública mai no havien tingut un interès tan general, i els projectes mai no foren vistos amb tanta realitat.

☐ **J.G.B.**

**RELACIÓ DE PONÈNCIES PRESENTADES AL «SIMPOSI INTERNACIONAL GRANS PROJECTES EN UNA EUROPA VERTEBRADA»**

La Sala d'Exposicions del Palau de Congressos fou l'escenari, durant els dies 9,10 i 11 del desembre proppassat, del desenvolupament de les jornades tècniques del «Simposi Internacional Grans Projectes en una Europa Vertebrada».

Vint-i-vuit experts d'arreu presentaren les vint-i-una ponències següents:

- «Europa, espai de planificació del transport», Jean Duquesne, Director de Transports de la CEE/ONU.
- «La Xarxa Espanyola de Carreteres dins la Xarxa Europea», Enric Balaguer, Director General de Carreteres del *MOPU* i President del Col·legi Nacional d'Enginyers de Camins, Canals i Ports.
- «Els Eixos de Comunicació Regional a Catalunya», Joaquim Tosas, Secretari General del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
- «Les comunicacions a través de l'Arc alpí», Otto Keimel, Diputat al Consell Nacional Austríac.
- «Connexió Fixa Escandinava», Henrik Brash, Director General de *Scandinavian Link Consortium* i K. H. Ostenfeld, Consultor Internacional.
- «Una proposta de permeabilitat pirenaica», Albert Serratosa, Coordinador de la Comissió de Comunicacions Pirinenques, part dels arguments de la qual ja foren recollits a les pàgines d'ESPAIS (núm. 2, novembre-desembre 1986) en un article d'aquest mateix autor.
- «L'estret de Gibraltar», F. Javier Monterola, Catedràtic de Ponts de la Universitat Politècnica de Madrid, J. Manuel Serrano, Director Tècnic de *SECEGSA (Sociedad Española de estudios para la comunicación fija a través del estrecho de Gibraltar)* i Alfonso Villanueva, Director General de la mateixa societat.
- «L'estret de Messina», Gianfranco Gilardini, Director Gerent de *Stretto di Messina SpA*.
- «El túnel del Canal de la Mànega», Marcel Sarmet, Director de *«Grandes Proyectos y Desarrollo»* a *Crédit Lyonnais,* i Patrick Thibaudet, de la mateixa institució, projecte actualment en construcció i del qual es va oferir puntual informació al número 4 d'ESPAIS (març-abril de 1987).
- «El sistema aeroportuari de Catalunya», Robert Ramírez, Director General de Transports del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.
- «Models d'aeroports per a l'any 2000», Luis Marquina, Catedràtic d'Aeroports de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers Aeronàutics de la Universitat Politècnica de Madrid.
- «El futur del ferrocarril a Europa», Eduard Peña, Director General de Transports de les CE.
- «Incidència de l'alta velocitat en les relacions internacionals per ferrocarril», Andrés López Pita, Catedràtic de Ferrocarrils de l'Escola Tècnica Superior d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de la Universitat Politècnica de Catalunya.
- «El ferrocarril espanyol i l'alta velocitat», Gonzalo Martín Baranda, Director d'Enginyeria i Equipament de RENFE.
- «El desenvolupament de l'alta velocitat en els ferrocarrils italians», Mauricio Cavagnaro, Director d'Alta Velocitat de *F.S.*
- «L'alta velocitat en els ferrocarrils alemanys», Heinz R. Kirz, Director del projecte *I.C.E.*
- «La rendibilitat de l'alta velocitat: l'experiència francesa», Philippe Roumeguere, Director d'Equipament de la *S.N.C.F.*
- «Connexió a la Xarxa Ferroviària Europea», Albert Vilalta, President dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- «Projectes per a la Barcelona Olímpica», Jordi Parpal, Tinent d'Alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, José Antonio Acebillo, Director de Serveis de Projectes Urbans del mateix Ajuntament i Lluís Millet, Director de la Divisió d'Infrastructura del COOB'92.
- «Efectes econòmics dels Jocs Olímpics», Ricard Frigola, Director Tècnic del Centre d'Estudis de Planificació i Ferran Sicart, Professor d'Hisenda de la Facultat de Dret de la Universitat de Barcelona.
- «Projectes de la Comissió de les Comunitats Europees per al finançament de les grans infrastructures», Manuel Hernández, Director General d'Enginyeria financera i moviments de capitals.