

Communication infrastructures. A public service

Foreword

Communications in Spain have historically been linked to the predominance of political considerations, if not relegated to being a matter of scant importance, even though they formed the essence of the commercial blossoming in Central Europe and Britain as from the nineteenth century, the basis for a new business class that shaped the social and economic structure passed down to the citizens of the European Economic Community at the end of this century.

Perhaps it is due to a collective appraisal of their significance and importance as a social driving force, the possibility of interchanging goods or services within a context of economic progress, or perhaps on account of certain age-old remnants which finally seem to have been buried, the fact is that now, at the time of the great leap forward, the big pending debate on the structure and nature of means of communication, which has been put off for so many years, has been snatched up by the force of the facts themselves, the accumulated delay in planning spheres.

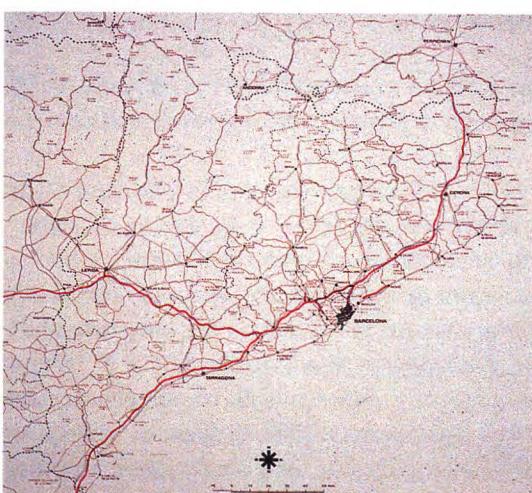
Communications, commonly associated with political geostrategy rather than with the economy and its power to reduce delays and malfunctions, are now the most pressing challenge, the undefeatable target, perhaps because it is finally possible to give shape and priority to them and to view this issue once and for all as a fundamental item as regards structuring the country and boosting its economic potential.

As far as Catalonia is concerned, generating the resources to finance infrastructures —ever since the roadway renewal programme came into being in 1965— has been based on the idea of diversification. Although there have been changes of rhythm and irregular cycles, it has been possible to develop these infrastructures thanks to the notable participation of private saving captured by local companies set up for this purpose.

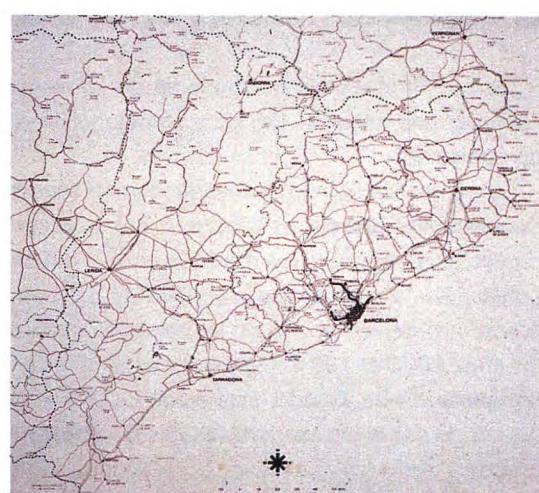
Introducción

Las comunicaciones han estado en España históricamente vinculadas al dominio de lo político cuando no relegadas a una cuestión de tono menor, siendo como fueron la esencia del florecimiento comercial en Centroeuropa e Inglaterra desde el siglo XIX, soporte de una nueva clase empresarial que conformó la estructura social y económica que hemos heredado los ciudadanos de la Comunidad Europea a finales de este siglo.

Tal vez sea por una apreciación colectiva respecto del significado y la trascendencia en tanto que motor social, de posibilidad de intercambio de bienes o servicios en un contexto de progreso económico, o quizás por lo de ciertas permanencias seculares que por fin parecen desterradas, el caso es que ahora, en el momento del gran salto adelante, el gran debate pendiente sobre la estructura y carácter de las vías de comunicación, tantos años pospuesto, ha sido arrebatado por la fuerza de los hechos, el atraso acumulado de los dominios de la planificación.



En 1987, el mapa de autopista de peaje en Cataluña.



Hasta 1987, la inversión del Estado en vías de gran capacidad es irrisoria.

Las comunicaciones, comúnmente asociadas a la geoestrategia política que no a la economía y a su poder desmultiplicador de atrasos y disfunciones, son ahora el reto más sentido, el objetivo inaplazable, quizás porque al fin es posible darles forma y prioridad, y entender, definitivamente, el envite como parte fundamental de la articulación del territorio y su potenciación económica.

En el caso particular de Cataluña, la generación de los recursos para financiar infraestructuras, desde que en el año 1965 empezó a ser una realidad el programa de renovación del parque viario, ha estado fundamentada en la idea de la diversificación. Aunque con cambios de ritmo y ciclos desiguales, ha sido muy notable la participación del ahorro privado captado por las sociedades locales fundadas a tal fin que ha permitido su desarrollo.

Las autonomías del primer plan

Desde la vigencia del primer programa estatal que diseñaba una red de autopistas de peaje para lo que el Estado fijó garantías de financiación, la respuesta más desigual tuvo, sin embargo, excepciones en determinados segmentos del plan y éste fue en el caso concreto de Cataluña.

La sociedad catalana, al igual que un siglo antes con las sociedades para el fomento del ferrocarril, comprendió la enorme trascendencia del cambio, no sólo por lo que significaba de mejora de accesibilidades a los distintos puntos de la geografía, sino por la dimensión cualitativa que imprimía al territorio la construcción de una trama de alto nivel de prestaciones superpuesta a la red existente de carreteras, antigua y colapsada.

Desdobljar los canales históricos desde el Pirineo hacia Aragón y el Mediterráneo en la medida en que nuestra geografía, por sus difíciles características, no permite otras alternativas, era cuestión inaplazable ante la demanda de paso de los flujos que generaba el tráfico internacional.

El éxito de la construcción de la nueva autopista del Mediterráneo no solamente fue político, sino que la explotación en régimen de peaje de los 482 kilómetros de concesión se saldó positivamente, constituyendo la práctica excepción al plan de autopistas del ministro Fernández de la Mora. Desde 1965 a 1982 fueron puestos en servicio los tramos de Mongat a Mataró de 18 km., de Molins a Martorell de 17 km., de Barcelona a La Junquera con 147 km., de Martorell a la Comunidad Valenciana con 175 km., y los 125 km. de la autopista del Ebro desde La Bisbal del Penedés (enlace A-7) hasta el paso del Cinca en el límite con Aragón.

En este período, el Estado complementó las actuaciones de las empresas concesionarias poniendo en servicio tres tramos de autopista gratuitos, muy urbanos y altamente reivindicados, relacionados todos ellos con los accesos inmediatos de Barcelona a Molins, 10 km.; a Mongat, 10 km.; y la autopista de Barcelona a Terrassa con 28 km. de longitud.

La reconstrucción nacional y la crisis de los ochenta

La transformación constitucional de las estructuras políticas y administrativas a partir de 1978, conllevo una división de las competencias en la gestión y fomento de las infraestructuras de comunicación.

La regionalización de las inversiones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la asunción de responsabilidades de las Comunidades Autónomas supone una alteración en las formas de instruir proyectos y obra para los distintos puntos del territorio, provocando una cierta desmotivación por las actuaciones a gran escala y un alud de peticiones de mejora puntual en la red. Si a ello unimos a la constante "depreciación" de los recursos presupuestarios con que se dota al propio Ministerio entre los años 1979 al 1987, llegamos a este último año con una inversión para Cataluña del 3,8 % del total regionalizado del Estado. Esta caída de la inversión, se produce en un momento en que el país sufre la peor de sus crisis económicas desde la postguerra, y es una muestra la falta de dirección política en la acción territorial que provoca una acumulación de déficits en infraestructura. Sólo algunos años más tarde será reconocida políticamente esta necesidad desde las altas instancias del Estado.

El plan de carreteras que sacó adelante el Gobierno autónomo catalán, fijaba ya en el año 1985 actuaciones de vialidad con horizonte puesto en el año 2002. El plan aprobado diversifica las actuaciones territoriales en una pretendida imagen finalista de la red de transporte viario. Propone la clasificación y diversificación de las actuaciones en distintos niveles, tanto los que se consideran fundamentales para devolver al territorio el nervio de la movilidad extensiva como los que se suponen complementarios, de red local. La lectura del propio documento demuestra con el paso de los años hasta qué punto traducía las necesidades de renovación de una red de comunicaciones, envejecida su capacidad y obsoletos los niveles de seguridad y trazados. Todo ello se debatía, repito, en un momento verdaderamente delicado por la situación económica general del país, donde el sistema de ciudades, del que tanto hemos hablado, pieza fundamental del equilibrio territorial y social de Cataluña, estaban sumergidas en plena reconversión industrial, con tasas importantes de desactivación económica y de empleo.

The range of the first plan

Since the time of the first state plan which designed a network of toll motorways and for which the State set up financing guarantees, the most unequal response, however, has exceptions in certain segments of the Plan, and this was in the particular case of Catalonia.

Just as it had done a century previously with the railway promotion companies, Catalan society understood the enormous importance of the change, not only because of what it involved as regards improving access to different parts of the region, but also on account of the qualitative dimension given to the region with the construction of a section of high-performance roadway superimposed on the old and congested existing network.

Doubling up the traditional channels from the Pyrenees to Aragon and the Mediterranean, in as much as the geography of Catalonia allows no other alternatives due to its difficult characteristics, could not be put off in the face of the requirements posed by the streams of international traffic.

In addition to the political success deriving from the construction of the new Mediterranean motorway, the toll system operating on the 300-mile-long concession resulted in a positive balance which was practically the only exception to minister Fernández de la Mora's motorway plan. The 12-mile section from Mongat to Mataró, the 10½ miles from Molins to Martorell, the 9½ miles between Barcelona and La Junquera, the 109 miles from Martorell to the Valencia Region and the 78-miles stretch of the Ebro motorway from La Bisbal del Penedés (junction with the A-7) to the Cinca crossing on the border with Aragon were all put into service between 1965 and 1982.

During this period the State added to the concessionaire companies' activities by bringing in three sections of free motorway, running through essentially urban areas and supporting a heavy traffic burden, all of which are connected to the direct access from Barcelona to Molins (6 miles), to Mongat (6 miles) and the 17-mile-long Barcelona-Terrassa motorway.

National reconstruction and the eighties crisis

The constitutional transformation of the country's political and administrative structures in 1978 brought about a division of management spheres and a boost to communications infrastructures.

The fact that investments by the Ministry of Public Works and Transport were becoming regionalized, and that the autonomous regions began to take on responsibilities, meant a change in the ways of approaching projects and work for different parts of the country. This led to a certain lack of incentive as regards large-scale undertakings and

to a flood of requests for improvements at particular points of the network. If to this is added the constant "depreciation" of the budget resources granted to the Ministry itself between 1979 and 1987, it transpires that what was ploughed into Catalonia in this latter year amounted to 3.8 per cent of the State's total regional investments. This drop in investment occurred at a time when the country was going through its worst economic crisis since the war, and this can be seen in the lack of political direction in territorial undertakings which has led to an accumulation of infrastructure deficits. This need would only be politically admitted years later from the upper echelons of the State.

The roadway plan brought out by the Regional Government had, in 1985, already laid down undertakings aimed at the year 2002. The approved plan diversified development activities to create a supposedly definitive picture of the road transport network. It proposed the classification and diversification of undertakings at different local network levels, both those which were considered fundamental as regards restoring extensive mobility to the region, and those which were held to be complementary. Reading the actual document a few years later shows just how far it expressed the need to renovate a communications network whose capacity had become outdated and whose safety levels and courses had grown obsolete. All of this was, as I say, being debated at a truly delicate time due to the general state of the country's economy in which the oft-quoted town and city pattern, this being a basic component in Catalonia's social and territorial balance, was fully immersed in the industrial conversion process with a high level of inertia both as regards economic activity and job-creation.

The approval of the roadway plan in Catalonia also meant a shot in the arm for the Regional Government, as well as making it aware of the true state of the issue as far as society was concerned. Thus, a fresh boost was given to concerted action for priority structural undertakings in order to set about modernizing the basic network, considered as having the greatest influence and repercussion on the economic momentum.

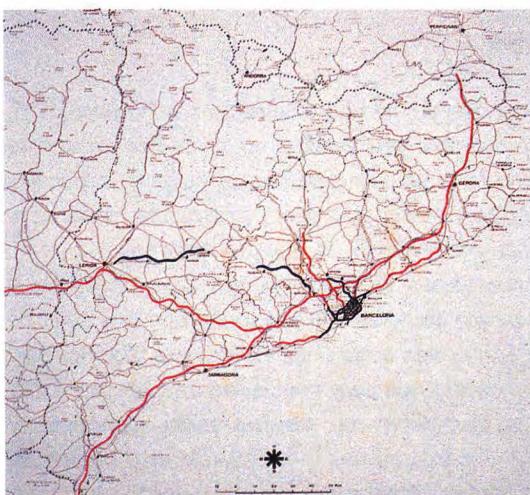
In the period from 1987 to 1991 this policy made it possible to build the Barcelona-Manresa and Barcelona-Sitges motorways (37 and 14 miles respectively), both of which have extremely difficult layouts since, in all, there are 21 tunnels in service, with capital investments of around 80.000 million pesetas. Public resources, which were particularly scarce until 1989, made it possible, in a parallel fashion, to set about the phases of the plan that gave priority to creating a new balance in the Pyrenees, Llobregat and Ebro axes on the basis of a countless number of road modernization and "re-stitching" operations.

La aprobación del plan de carreteras en Cataluña supuso también un revulsivo para la Administración autónoma y la toma de conciencia sobre el verdadero estado de la cuestión para la sociedad. Así se impulsó de nuevo la concertación para las actuaciones estructurantes prioritarias con el fin de acometer la modernización de la red básica, considerada como de mayor influencia y repercusión en la dinámica de economía.

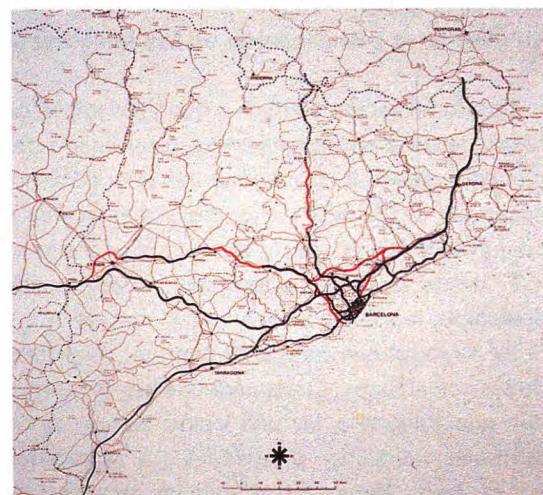
Con esta política, en el período 1987-1991 se ha hecho posible la construcción de las autopistas Barcelona-Manresa de 60 km. y Barcelona-Sitges de 22 km., ambas de difícil trazado puesto que en total suman 21 los túneles en servicio, con inversiones de capital del orden de 80.000 millones de pesetas. Los recursos públicos, particularmente escasos hasta el año 1989, permitieron de forma paralela abordar las fases del plan con prioridad para el reequilibrio territorial en los ejes del Pirineo, del Llobregat y del Ebro, aparte de una infinidad de actuaciones de recosido y modernización de carreteras.

Con los efectos de la dinamización económica pasado el año 1985 y, sobre todo, a partir de la formulación de los planes de actuación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, se establece por primera vez la posibilidad, desde la planificación, de coordinar las inversiones de la Generalidad y del Ministerio de Obras Públicas y Transporte en Cataluña, que entre 1989 y 1992 han sufragado, de los respectivos presupuestos, las autopistas urbanas del Segundo Cinturón y Ronda del Litoral de Barcelona, respectivamente.

Si la singularidad de la nominación olímpica ha significado la concentración del esfuerzo de las Administraciones y privados en un territorio y un lapsus de tiempo muy concretos, la modernización del transporte en Cataluña atraviesa una fase de consolidación que no puede verse truncada por la consecuencia del espectacular aumento del tráfico de automóvil como el del transporte de mercancías. El aumento del tráfico de pesados no tiene, recordemoslo, punto de competencia en el modo

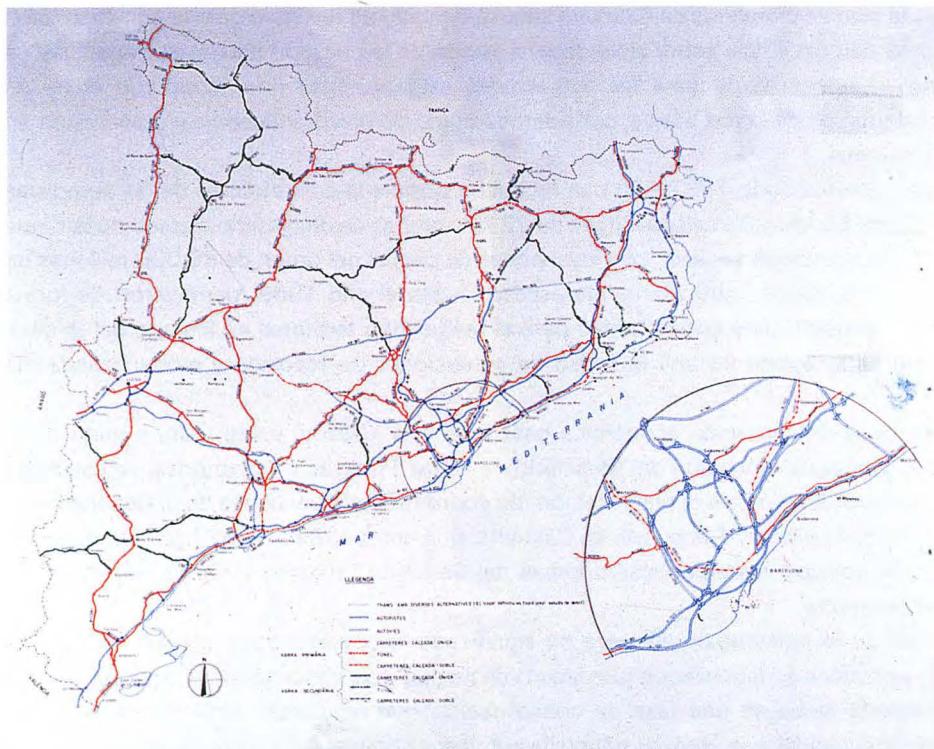


1992 cierra una fase en la que se han construido las rondas Norte y Sur de Barcelona y tramos de la Lérida-Martorell, Líneas de peaje.



La saturación del peaje en Cataluña requerirá esfuerzos complementarios en inversiones de 210 km., vías abiertas de gran capacidad.

ferroviario, en un espacio geográfico transpirenseño donde el cambio de ancho de vías constituye, se mire por donde se quiera, un obstáculo mayúsculo a la permeabilidad del transporte. En el momento histórico de integración europea en que vivimos, no basta el esfuerzo político para conjugar las prioridades y aumentar las disponibilidades financieras en futuros presupuestos, dado el enorme volumen de las necesidades estimadas. Se trata, supuestamente, de completar el programa de modernización de la red básica estatal, que ha visto mermada su capacidad de transformar la geografía nacional y la realidad social y económica, probablemente porque arrancaba de postulados más próximos a la ideología que al sentido estratégico de las actuaciones públicas y de una estimación de gasto que ha resultado irreal.



La tercera expresión de Barcelona... Atención prioritaria también para las alternativas al automóvil.

La idea de la planificación en los sistemas urbanos

Superar el estado anímico a que tales impulsos ha conducido, en una coyuntura como la actual de fuerte déficit y encarecimiento extraordinario de los proyectos, será posible en la medida en que se cumplan objetivos de claridad desde el punto de vista de la gestión y sus responsables, eficacia y seguridad desde la toma de decisiones acerca de dónde y cómo se actúa y finalmente, servicio al conjunto de la ciudadanía comparable a las formas más competitivas de nuestro entorno.

Si desde la posición territorial subjetiva captar inversiones es por principio algo necesario y apetecible, la evolución de los precios de la obra pública y la atención a la seguridad con que hay que dotar hoy a las nuevas vías de comunicación hace necesario más que nunca el rigor y la planificación de las actuaciones. Cualquiera que sea el modo de transporte que se proyecte, de una vez por todas hay que integrarlo en una visión comprensiva de la globalidad del sistema socio-económico y territorial, atendiendo prioridades que permitan a la Administración una más correcta distribución de sus recursos, ello de forma singular para los entornos metropolitanos y las grandes ciudades.

Ejemplos los tenemos en el plan de mejora de la red básica estatal que depende del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y ha repercutido en Cataluña. Fuera del entorno barcelonés, el plan de mejora ha supuesto sólo la renovación de la N-II desde Abrera a Igualada con 30 kilómetros y la de la autopista Lérida-Tárrega de 40 km. No es mucho para un territorio tan extenso, complejo y habitado, pero en relación a los recursos disponibles sorprendente, más si pensamos que el recorrido que une Barcelona con Lérida está hoy servido por una autopista. El cambio de criterio del Ministerio que transformó el proyecto de autopista del Maresme, también Nacional II, en autopista de peaje, excluida la variante de la ciudad de Mataró, provocó en su día un recalentamiento de opiniones acerca de la dimensión, finalidad y alcance de los fondos para asegurar la articulación de la península a través de la renovación de la red viaria estatal. Y, sin embargo, todo apunta que el cambio profundo en la estructura funcional y política del propio Ministerio con la creación de la Secretaría de Estado para la Planificación, al menos para Cataluña va a suponer escasa variación acerca de la estrategia que se ha seguido con esta región.

The effects of the economic upsurge after 1985, and especially after the plans of the Ministry of Public Works and Transport had been drawn up, gave rise for the first time, from a planning standpoint, to the possibility of coordinating the investments of the Catalan Regional Government and the Ministry of Public Works and Transport in Catalonia and which, between 1989 and 1992, have financed the urban motorways making up Barcelona's second by-pass and coast road respectively.

If the fact of Barcelona's being nominated to host the Olympic Games has meant that both government and private effort has been concentrated on a particular area and during a very specific period of time, transport modernization in Catalonia is going through a consolidation phase that cannot be brought to a halt on account of the spectacular increase in private and goods traffic. Let us remember that the increase in heavy goods traffic has no railway parallel in this trans-Pyrenean area where, whichever way one looks at it, the change in gauge constitutes a huge obstacle to easy transport flow. At this particular moment in time, when European integration is being pursued, the political effort to match together priorities and increase the availability of funds in future budgets is not enough, given the enormous volume of estimated requirements. The point is supposedly to complete the modernization programme of the basic state network, to form opinions regarding the size, purpose and range of the funds to ensure that the Iberian Peninsula is articulated by means of the renewal of its state roadway network. And yet everything points to the fact that, at least as far as Catalonia is concerned, the far-reaching change in the functional structure and policy of the Ministry itself, with the creation of a State Planning Department, will mean precious little variation in the strategy that has been pursued with regard to this region.

Our experience in Catalonia has shown us the need to stabilize the legal framework and to continue relying on planning in the development of infrastructure in the same way that, by applying the Land Act, planned urban growth over the past decade has encouraged development and investment by estate agents. Even now, when the outlook is uncertain, we expect that the relative restraint placed on irreflexive and merely circumstantial urban development schemes will begin to bear fruit.

I think that now, more than ever before, there are deep reasons that make it necessary to conclude the schemes drawn up in government spheres, what ever their nature. Schemes that should not be overtaken half-way by their excessively bold terms, as was seen with the first dual-carriageway plan. In this sense we know how the absence of planning affects the acquisition of land for infrastructures, for which disproportionate sums

of money end up being paid, bearing in mind that it is a question of a public service. This situation gets worse when the schedules are too tight and unsuitable to the way in which the administrative process for expropriating land is carried out nowadays.

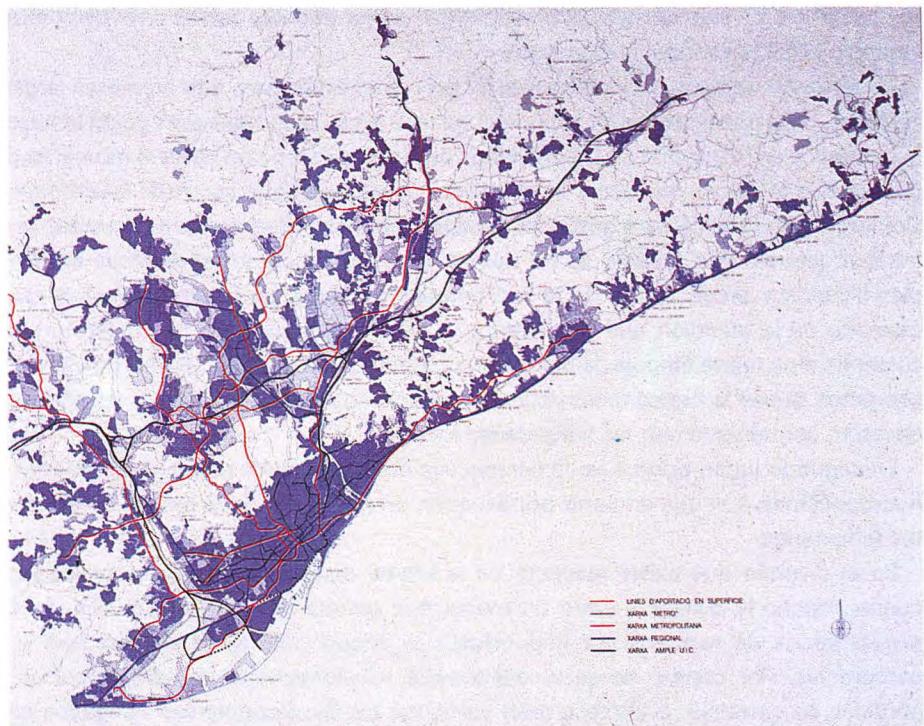
Planning related to other purposes because the segregated road network philosophy, unlike local roads or roads with a low traffic level, is more similar in its effects on the land to those of stations or ports which must be integrated while shifting the land uses as a whole, even though they may be profit-making, and protecting landscapes and facilities. This means transforming the traditional ways of going about matters as well as the manner of approaching transport networks, breaking away once and for all from the "sole objective" decision which have led to the design of devastating layouts to get over the so-called urban obstacles. Are not cities in fact the source of the demand for road and rail conveyance? Are they not the generating points for the earnings that make it possible to finance infrastructures both on a public and private basis?

In short, planning to separate concerted investment from a particular form of transport. Nothing should now be regarded as alien to the overall economic function, and any investment must actually be located wherever it is necessary. This may seem strange in a country where it is so common for projects implying considerable public expense to be read in political key, but transparency has always been the principle that best relates to the degree of public understanding of the tax burden applied to services.

To sum up, capacities must be intensified so that widely divulged promises regarding works the need for which is known only too well are not cut short by the ghost of cost increase which appears in most projects between conception and the time for paying off the work. I believe there is an answer to this. In the first place, the true capacity of the Regional Government to handle planning documents guaranteeing infrastructure feasibility must be assumed. This has not only been proved with the recent advances in, for instance, the planning and projecting of the international railway network, but, it must be stressed, success depends on the attention given to the enormous complexity of a region such as ours, subjected to a powerful urban development drive in which it will only be possible to make big projects viable on the basis of working together with bodies that govern territorial matters in collaboration and permanent contact with the local authorities.

In the second place because the prospects of improving transport in large cities and metropolitan areas must begin by placing road and rail transport at the same level.

In the eternal rift between the public and private transport alternative, an



Red de transporte fijo en la Región 1. Mapa horizonte 2002.

Desde nuestra experiencia en Cataluña, vemos la necesidad de estabilizar el marco legislativo y seguir apostando por la planificación en el desarrollo de las infraestructuras, de la misma manera que mediante la aplicación de la Ley del Suelo la planificación de los crecimientos urbanísticos en el último decenio ha estimulado el desarrollo y la inversión de los agentes inmobiliarios. Incluso en este momento de inciertas perspectivas esperamos que la relativa contención que se ha contrapuesto a las formulaciones de desarrollo urbano irreflexivo y meramente coyuntural dará sus frutos.

Creo que, ahora más que nunca, existen razones profundas que obligan a culminar los programas que se tracen desde la Administración, cualquiera que sea su naturaleza. Programas que no se vean sorprendidos a medio camino por el excesivo voluntarismo de sus formulaciones, tal y como se ha demostrado en el primer plan de autopistas. En este sentido la ausencia de planificación sabemos cómo afecta a la adquisición de los terrenos para el paso de las infraestructuras, por los que se acaba pagando un coste desproporcionado, teniendo en cuenta que son un servicio público. Esta situación se agrava cuando se debe actuar en calendarios demasiado cortos e inadecuados a la forma con que hoy se articula el proceso administrativo de expropiación de suelo.

Planificación asociada a otros fines porque la filosofía de red viaria segregada, a diferencia de las carreteras comarcales o las de poco nivel de servicio, es más parecida en su efecto territorial al de las estaciones o puertas, las que hay que integrar y hacer bascular el conjunto de los usos del suelo, sean éstos lucrativos, de protección de paisaje o equipamientos. Ello significa transformar los modelos tradicionales de actuación y la forma de plantear las redes de transporte, descolgándose definitivamente de las decisiones de "objetivo único" con que se han diseñado trazados devastadores para saltar los llamados obstáculos urbanos. ¿No son precisamente las ciudades las generadoras de la demanda de movilidad rodada o ferroviaria?, ¿no son éstas los centros productores de la renta que hacen posible la financiación de las infraestructuras, pública o privada?

Planificar, en definitiva, para desvincular la inversión concertada de tal o cual modo de transporte. Nada debería ya considerarse como algo ajeno a la función económica global y cualquier inversión debe físicamente localizarse allá donde sea necesaria. Esto puede parecer extraño en un país tan dado a la lectura en clave política de los proyectos que implican gasto público considerable, pero el de la

transparencia ha sido siempre el principio que mejor conecta con el nivel de comprensión social del esfuerzo fiscal aplicado a los servicios.

En resumen, se hace necesario redoblar las capacidades para que promesas largamente divulgadas de obras, cuya necesidad es de sobra reconocida, no se vean truncadas por el fantasma del sobrecoste que aparece en la mayoría de los proyectos desde su concepción hasta el momento de liquidar la obra. Ello tiene, a mi juicio, respuesta. En primer lugar, porque debe asumirse la verdadera capacidad de la Comunidad Autónoma para gestionar los documentos territoriales que garantizan la factibilidad de las infraestructuras. Ello no sólo se ha demostrado por los recientes avances en, sirva de ejemplo, la planificación y proyección de la red ferroviaria internacional, sino que, hay que insistir, el éxito depende de la atención que se presta a la enorme complejidad de un territorio como el nuestro, sometido a un fuerte empuje de desarrollo urbanístico donde sólo será permitido viabilizar los grandes proyectos desde la concertación con los organismos que gestionan el territorio en colaboración y contacto permanente con las autoridades locales.

En segundo lugar, porque en la perspectiva de mejora del transporte en grandes ciudades y áreas metropolitanas, hay que empezar por situar en un mismo nivel los modos de transporte automóvil de los ferroviarios.

En el divorcio que existe respecto de la eterna disyuntiva transporte privado-transporte público cuenta mucho la distancia entre un modo, que genera déficit, de otro, que constituye una fuente extraordinaria de recursos por impuestos a la adquisición, tasas al municipio o recaudación por carburantes. Por contra, no se valora todavía suficientemente la sangría social por accidentes y pérdidas en carretera, o cómo a nivel particular los desplazamientos obligados en automóvil están gravando las economías domésticas incluso más allá de lo que es razonable.

Diez años después de la elaboración y aprobación del plan de carreteras por el gobierno autónomo, la Administración catalana está de nuevo sumergida en otro proceso tanto o más necesario. El plan intermodal de transporte tiene la vocación de constituirse como piedra angular para la articulación de la movilidad en la denominada Región I, periodísticamente conocida como Área Metropolitana de Barcelona. Distintas hipótesis y orientaciones han confluido en un sinnúmero de resultados, que van en los extremos desde la localización de la práctica totalidad de las inversiones futuras en el centro de la capital, a la construcción de líneas regionales de transporte rápido para provocar la descentralización a pasos de gigante. Todas en general han coincidido en la necesidad de relacionar los distintos niveles, de servicio que debe prestar el ferrocarril y, por lo tanto, todos los operadores deben acercar sus puntos de vista a la realidad de los movimientos migratorios cotidianos que relacionan los usos y las actividades de determinadas partes con otras del área en cuestión. La clasificación de las redes de transporte es consecuencia obligada para conseguir un reparto en los respectivos papeles en la función "transporte" que debe asumir cada compañía de un modo competente.

Este nuevo reto a las capacidades de instituciones y empresas debe hacer más incisiva y elocuente la forma de entender el papel decisivo y la responsabilidad que asumen, no sólo porque en definitiva van a hacer posible el referido plan intermodal, sino por el valor de riesgo histórico que supone diseñar un programa de opciones que no acierten a fundirse en el proceso ya totalmente irreversible de integración de la comunidad central, de apenas 200 km², con el territorio natural diez veces mayor, en su tercera expansión histórica.

important factor is the distance separating one form that creates a deficit and another which constitutes an extraordinary source of revenue through purchase taxes, municipal taxes or takings from fuel. On the other hand sufficient importance is still not given to the drain caused by accidents and losses on the road or to how, at a private level, forced car journeys are burdening domestic economies beyond what is reasonable.

Ten years after it drew up and approved the roadway plan, the Catalan Regional Government is now immersed in another process which is just as necessary as the latter, or perhaps even more so. The intermodal transport plan is earmarked to become the cornerstone for setting up a conveyance structure in the so-called Region I, journalistically known as the Metropolitan Area of Barcelona. Different hypotheses and orientations have led to a countless number of results ranging from locating practically all future investments in the city centre to the construction of regional rapid-transport lines in order to bring about a fast-moving decentralization process. Generally speaking all of them have coincided in the need to relate the different levels of service that must be provided by the railway and, therefore, all operators should bring their viewpoints in line with the actual daily commuter movements that link the uses and activities of different parts of the area in question. Classifying transport networks is an unavoidable consequence of achieving a distribution of the respective roles that must be competently assumed by each company in the overall transport system.

This new challenge facing institutions and companies must make the way of understanding their decision-making role and responsibility more incisive and eloquent, not only because the intermodal plan will actually be made possible through these latter two factors, but also because of the value of the historical risk involved in designing a programme of options that fail to merge in the now totally irreversible process of integrating the barely 200 square kilometres of the central community with the ten-times-bigger natural territory in its third historical expansion.