

Catalunya i l'eix mediterrani

JOAQUIM NADAL President del grup del PSC al Parlament de Catalunya
i exconseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya



Com a mínim des que Alexandre de Laborde, viatger infatigable, va dibuixar els grans treballs d'enginyeria per a salvar el coll de Balaguer, l'evidència física de la necessària continuïtat d'un sistema de comunicacions eficient entre Catalunya i el País Valencià s'ha manifestat reiteradament. No només això, l'observació de la geografia i de l'evolució social i urbana de la façana mediterrània de la península converteix en una obvietat, una evidència clamorosa, una exigència radical la continuïtat de les comunicacions entre tots els territoris banyats per la Mediterrània, des d'An-

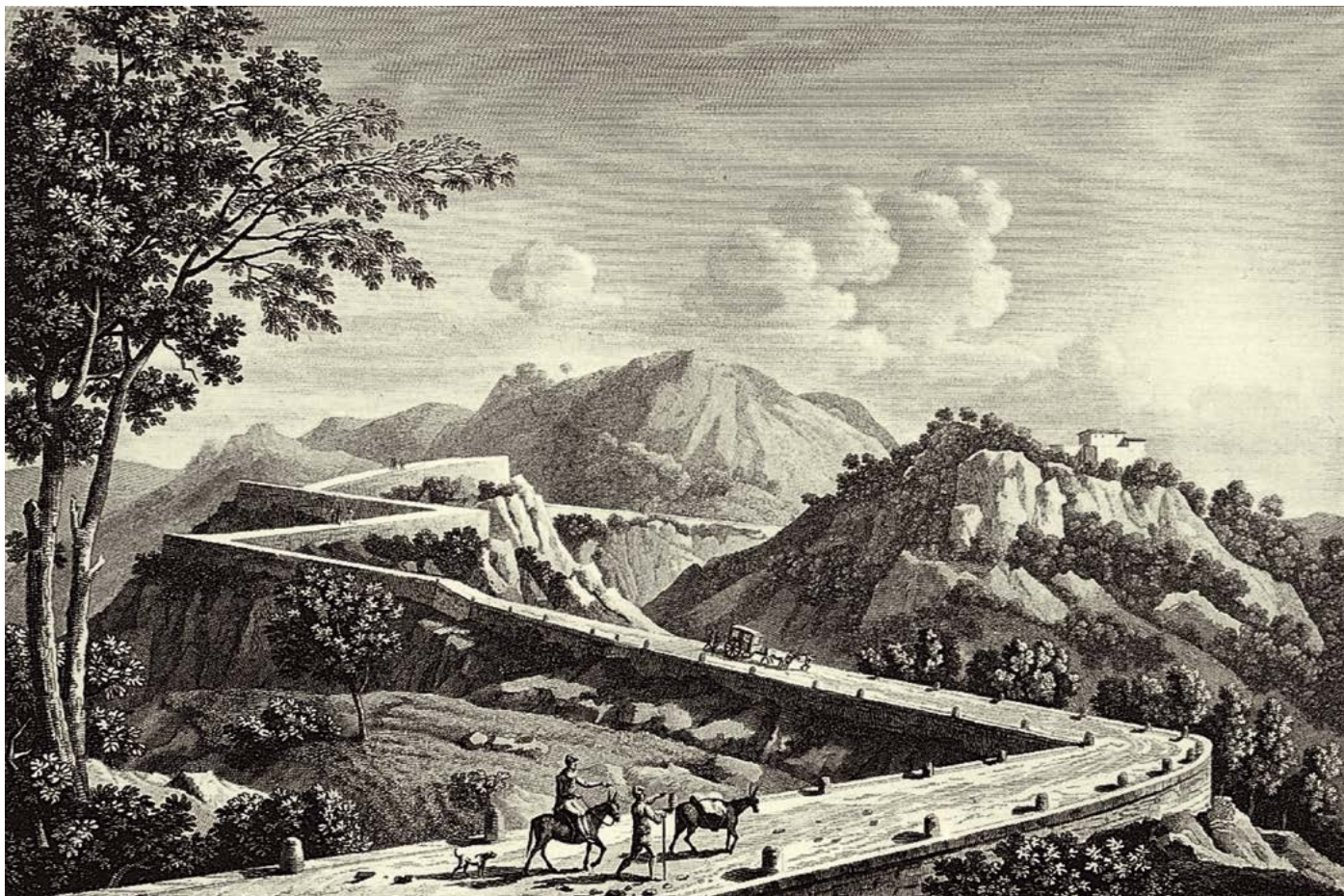
dalusia fins a França. Catalunya és, en aquest sentit, una baula de la cadena que lliga tots aquests territoris amb un punt comú: la necessària continuïtat i comunicació amb el centre i el nord d'Europa.

És evident la continuïtat de les comunicacions en els territoris mediterranis.

L'observació dels mapes dels eixos prioritaris de transport que ha aprovat

en el passat la Unió Europea trenca tota la lògica de l'observació directa i ens situa davant d'una façana mediterrània completament en blanc, i amb una diagonal que creua la península del nord-est al sud-oest passant per Madrid i consumant una radialitat esbiaixada i excloent, que deixaria fora dels circuits milions de persones, de productes i activitats i de connexions marítimes de llarg recorregut i de connexió amb les dues riberes del nostre mar.

Ha arribat, doncs, el moment de salvar la contradicció entre els mapes de la realitat física, demogràfica, econòmica i els mapes del transport.



Fototeca.cat

El Coll de Balaguer en un gravat publicat per Alexandre de Laborde (1807–18).

Perquè sembla evident i clar que si, d'una banda, és en aquesta façana on es concentra un elevat percentatge de l'activitat econòmica, si és en aquesta façana on es concentra un elevat percentatge de la població, sembla també del tot evident que els mapes de les infraestructures del futur hi dibuixin una continuïtat marcada amb l'accent de la nova activitat que ja s'insinua.

Tot això és així des de l'observació estricta de la realitat física continental. Si hi afegim l'observació de la nova realitat marítima, del transport marítim i de les seves rutes i els seus circuits, trobarem un factor addicional que se

sumaria al conjunt dels arguments esgrimits fins ara. Efectivament, l'ampliació de Suez, la seva major capaci-

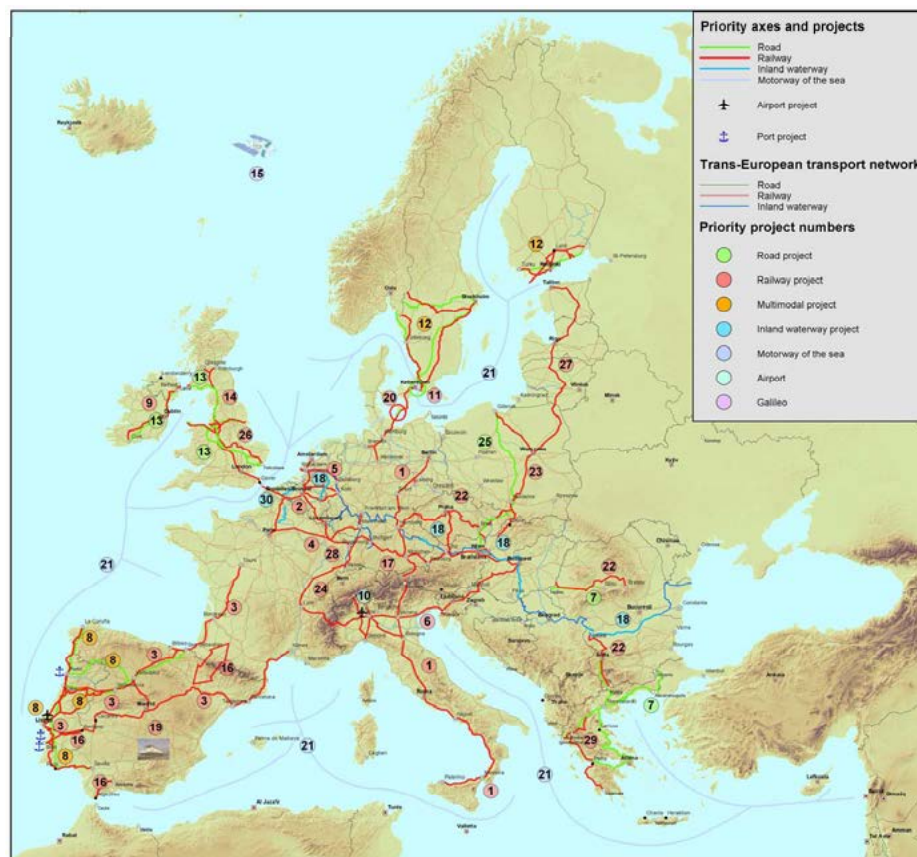
L'ampliació de Suez ha tornat a la Mediterrània la seva condició de drecera.

tat, ha tornat a la Mediterrània la seva condició de drecera, de camí més curt i ràpid sense haver de circumval·lar el continent africà. Aquesta nova realitat atorga al sistema dels ports de la

façana mediterrània un nou paper de major rellevància històrica que el que havien tingut en el passat. Ara, Barcelona, Tarragona, València, Cartagena o Algesires estan cridats a una nova missió estratègica en el terreny de la logística, que estableix una clara complementarietat amb l'activitat que es desplega sobre el mateix territori.

Ara, doncs, queda clar que en el conjunt de la façana mediterrània s'hi concentra un volum d'activitat econòmica i un volum de tràfic de mercaderies que converteixen la reclamació del corredor del Mediterrani en una aposta estratègica com-

Eixos i projectes prioritaris de la xarxa transeuropea de transport. Font: Direcció General d'Energia i Transports de la Comissió Europea, 2004.



partida amb unanimitat per tots els territoris. En aquesta matèria no hi ha ni divisions, ni competència, ni interessos parcials. Hi ha la unanimitat que neix de la realitat.

Aquesta unanimitat topa, encara, amb algunes reticències i algunes resistències, i amb una realitat física que no acompanya el procés necessari cap a la bona direcció.

Hi ha, és clar, un obstacle general de caràcter jurídicoeconòmic en relació amb el reconeixement, per part de la Unió Europea, del caràcter estratègic i prioritari del corredor. Però l'estatus no ho és tot. Podríem fins i tot admetre que aquesta dificultat ja porta camí de salvar-se i que Europa està a punt de saldar un vell deute amb la costa

mediterrània de la península Ibèrica. Però un cop superat aquest obstacle, un cop es materialitzi l'acord que s'anuncia, caldrà abordar la realitat.

Cal salvar la contradicció entre els mapes de la realitat física, demogràfica, econòmica i els mapes del transport.

I la realitat ens indica que els retards i els dèficits acumulats són enormes, que el punt de partida és deficient i que els esforços s'han de concentrar

en una inversió de caràcter prioritari. Així, fins i tot en el cas, avui inexistent, que el corredor tingués una estructura eficient en el seu recorregut, trobaríem un coll d'ampolla que gairebé podríem situar en el mateix coll de Balaguer del nostre viatger il·lustrat Alexandre de Laborde. La més gran discontinuïtat del corredor, el principal coll d'ampolla, se situa en les comunicacions entre el País Valencià i Catalunya, i més concretament, entre Castelló i el Camp de Tarragona. Aquest dèficit històric llasta el corredor i és peremptori resoldre'l.

Fins ara hem parlat en termes genèrics i potser fins i tot una mica abstractes del corredor; enduts pel record del passat, hem parlat en termes de pas i

Els eixos prioritaris de la Unió Europea deixen la façana mediterrània en blanc.

de la continuïtat dels passos. Però convé concretar de què parlem. I és evident que parlem de la continuïtat, entre Andalusia, Múrcia, València i Catalunya, d'un sistema complex d'infraestructures basat en la intermodalitat i que atorgui a la logística el paper que li correspon, com la manera més eficient i més intel·ligent de moure les mercaderies en el món contemporani.

Així, doncs, parlem de forma global i del mar cap a terra, de les autopistes del mar i del front portuari de la façana marítima peninsular; parlem d'un conjunt de plataformes logístiques lligades a aquests front portuari i a l'activitat econòmica associada; parlem també d'una continuïtat viària eficient que asseguri el transport per

carretera. I parlem, sobretot, de manera singular, de manera prioritària, amb caràcter rellevant i preferent, d'una plataforma ferroviària que garanteixi

El principal coll d'ampolla se situa en les comunicacions entre el País Valencià i Catalunya.

la continuïtat en ample internacional del sistema ferroviari des de l'estret de Gibraltar fins als països nòrdics.

És, doncs, clar que, ara, en termes realistes i concrets, el projecte ferroviari és el projecte estel·lar i és de totes

totes el més deficient i el més incomplet. És el que d'una manera més manifesta ha de tancar la xarxa i trencar la radialitat contumaç que segles de plantejaments centralistes han blindat al servei d'una estructura de poder i contra els interessos econòmics.

Parlem d'una plataforma ferroviària d'ample internacional amb un sistema de doble via, prioritari per a mercaderies, que asseguri la sortida i l'arribada dels productes específics o transportats des de les nostres terres als mercats centreeuropeus o la seva corresponent distribució interna. Es tracta, en definitiva, d'atorgar fiabilitat i continuïtat al transport de mercaderies per ferrocarril. Es tracta de garantir que l'electrificació, la infraes-



El projecte ferroviari és el projecte estel·lar, però també el més deficient i el més incomplet.

tractura i el conjunt dels elements que conformen un mitjà de transport, estiguin en disposició de trencar el fatalisme implícit dels que ho farien tot, sempre i inexorablement, al transport per carretera.

Cal dir també que existeix en el corredor una complementarietat estricta entre el transport de persones —que fins ara no hem esmentat, però que forma part dels objectius del corredor i del trencament de la lògica radial— i el transport de mercaderies, i en tots dos casos amb la doble opció de la carretera i el ferrocarril. És força impensable que el ferrocarril substitueixi del tot el transport per carretera.

Però és encara més impensable i àdhuc podríem dir que és insensat pensar que només amb la carretera podem articular un futur fiable i creïble. El recorregut del transport de

mercaderies per ferrocarril és enorme i els marges per a créixer indiquen un camí claríssim.

Cal, això sí, atorgar fiabilitat al sistema, fer les inversions que corresponen, modernitzar la xarxa i la infraestructura, millorar el material mòbil, afavorir la competència i garantir que els mecanismes de comercialització i gestió logística en aquest terreny siguin competitius i competeixin de manera adequada amb els altres mitjans de transport. Mentre això no succeeixi, serà del tot impossible tancar l'equació i fer la prova del nou, i seguirem navegant a les palpentes amb un sistema incomplet que hipoteca el futur dels nostres territoris.

En això la contundència que van expressar, a la ciutat de València fa uns quants mesos, els directius de companyies de fabricació d'automòbils com Seat, Nissan o Ford, és molt cla-

rificadora: o podem treure i moure els nostres productes per ferrocarril o ens n'haurem d'anar. No crec que calguin més arguments per a donar la lliçó per apresada.

És obligació de les administracions respondre a aquest repte i posar en funcionament tota la maquinària que ha d'assegurar l'electrificació allà on manca, l'ample europeu en tot el recorregut i la duplicació de vies allà on encara és inexistent.

El guió està escrit i el camí que s'ha de recórrer també. Ara només cal que la sorprenent però lògica unanimitat que suscita aquest projecte trobi el seu digne colofó en el terreny de les realitzacions materials. Si no el futur ens jutjarà i la façana mediterrània de la península serà més balneari que fàbrica. Amb la dolça decadència que sempre han tingut els grans balnearis de la vella Europa.