

La Via Augusta del segle XXI

MARIO FLORES Conseller d'Infraestructures i Transport de la Generalitat Valenciana



Les xarxes de comunicació han sigut al llarg de la història elements clau en el desenvolupament de totes les societats avançades, i la Comunitat Valenciana no ha sigut aliena a açò. La Via Augusta romana, el camí ral València-Barcelona de Carles III, el ferrocarril que el marquès de Campo va impulsar des de la iniciativa privada i, en temps molt més recents, l'autopista A-7 han anat resolent necessitats i generant el teixit productiu, cultural i social que hui coneixem. En el segle XXI el progrés econòmic passa ineludiblement per atendre les necessitats del comerç i especialment del

transport de mercaderies, i això hem de fer-ho respectant al mateix temps el nostre compromís amb el medi natural i amb les polítiques energètiques responsables. El futur del nostre model productiu ve de nou de la mà del ferrocarril, en la seua doble versió d'alta velocitat i de mercaderies, i de la navegació de curta distància, completats amb una important oferta intermodal de transport a través de la carretera, que optimitze cada vegada més el transport «de porta a porta».

Des de fa anys, la Generalitat Valenciana reivindica el corredor del Mediterrani com un dels eixos essencials

per a la vertebració d'Europa i de la península Ibèrica, i per a assegurar la correcta connexió del continent amb el gran eix del comerç mundial que uneix l'Extrem Orient i l'Índia amb els Estats Units i Amèrica del Sud, canalitzant l'entrada i eixida de mercaderies per Suez i Gibraltar a través del front portuari del mediterrani espanyol.

El corredor del Mediterrani és molt més que un simple conjunt d'infraestructures. L'entramat comercial, social i cultural que s'ha forjat al seu entorn des de fa dos mil anys, hui és una gran regió perfectament definida en

La Generalitat Valenciana reivindica el corredor mediterrani com un dels eixos essencials per a la vertebració peninsular i europea.

virtut de l'alt grau d'interrelació entre les persones que l'habiten i les empreses que s'hi han establert. Treballar pel desenvolupament de les seues infraestructures és fer-ho per la productivitat de les seues empreses i per l'ocupació en una zona que ha de continuar sent un dels principals motors europeus.

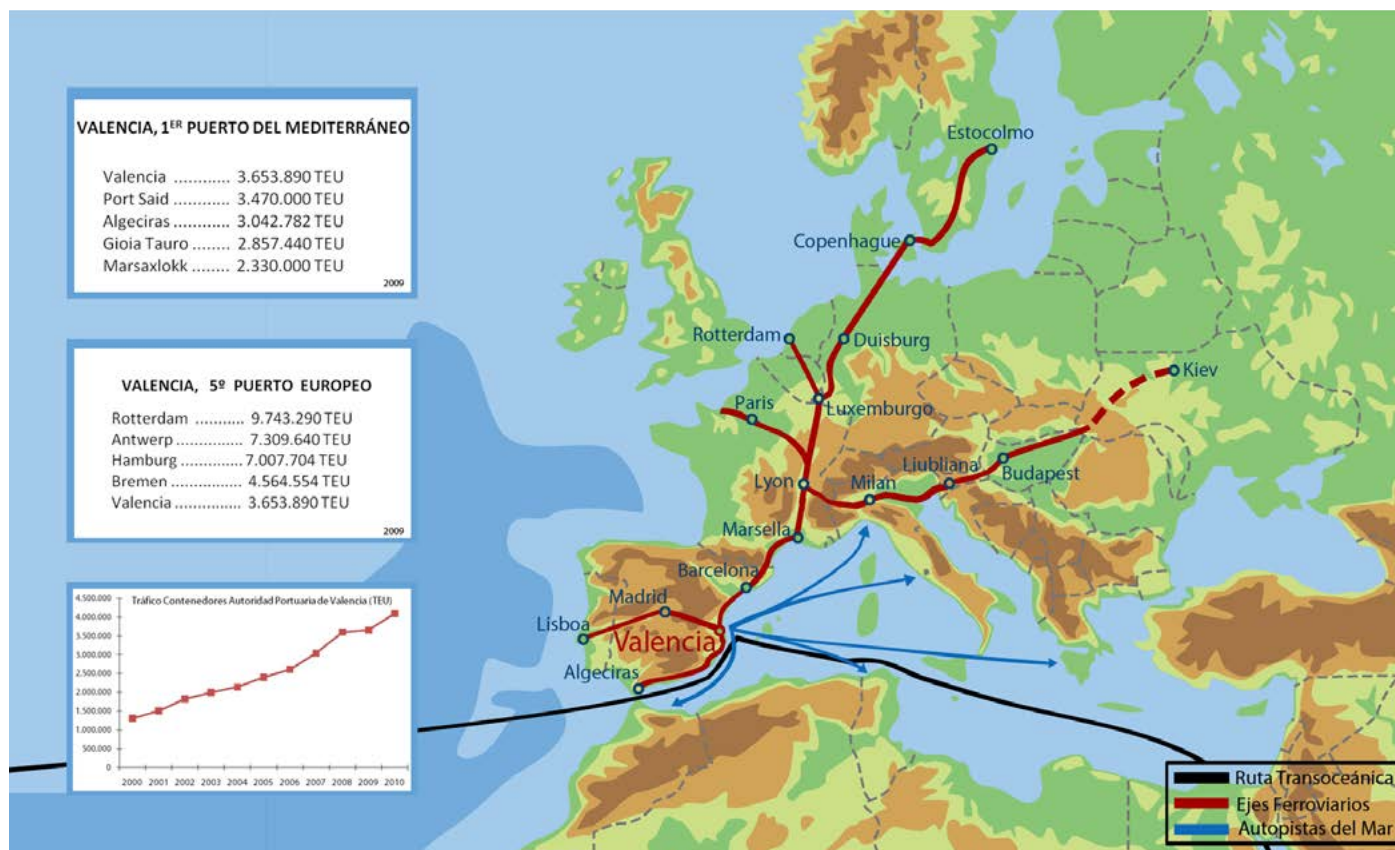
L'impacte d'aquest eix ferroviari sobre la població i el teixit econòmic —concentra el 47,7% de la població i el 44,6% del PIB espanyols; el 54% de la població i el 66% del PIB de la UE-25 en el conjunt del traçat—, la seua clara rendibilitat —taxa de l'11,1%— i el seu efecte beneficiós sobre el medi, no deixen lloc a dubtes sobre la prioritat que ha de donar-se a la inversió en la infraestructura del corredor Mediterrani, tant per part de la Comissió Europea com per part del Govern d'Espanya.

L'objectiu que cal aconseguir, coincidint amb l'estratègia logística de la Generalitat, passa per incrementar la quota de participació del transport ferroviari de mercaderies a Espanya, que en l'actualitat amb prou faenes supera el 3% entre Algèries i la frontera francesa, fins al 17% —la mitjana comunitària en l'any 2010— en l'horitzó del 2020. Aquest objectiu únicament és possible amb la construcció d'una xarxa ferroviària completa al llarg del corredor mediterrani espanyol, que proporcione un servei de qualitat tant per al tràfic de viatgers com de mercaderies. Només ambientalment suposaria una reducció de més de 300.000 tones d'emissions anuals de CO₂ en l'àmbit de la Comunitat Valenciana, que equivalen al 7% del

total, i de quasi 800.000 tones en el conjunt del corredor espanyol.

La ubicació geoestratègica de la Comunitat Valenciana, els ports d'Alacant, València, Sagunt i Castelló, la Xarxa de Parcs Logístics impulsada per la Generalitat Valenciana, i iniciatives com Logitren, amb la qual el Consell ha sigut pioner en la participació público-privada per a l'explotació del transport de mercaderies per ferrocarril, fan que el nostre territori s'aferme com el gran pol logístic del Mediterrani, i mostren el caràcter proactiu amb què la Comunitat Valenciana ha apostat per la logística i amb què pretén posicionar-se en un lloc central en el context mediterrani, europeu i internacional.

Considerem, per tant, essencial un corredor del Mediterrani ferro-



El port de València en les rutes de transport europees. Font: Conselleria de Transport i Infraestructures de la Generalitat Valenciana.

viari que enllace Algesires amb Lió, ciutat clau en les connexions amb el centre d'Europa a través del Rin, i amb l'est mitjançant l'eix Lió-Milà-Budapest. Les anàlisis coincideixen en la necessitat que l'eix ha de tindre itineraris independents per a l'alta velocitat, per a les mercaderies i per a la resta de serveis convencionals, amb circumval·lacions en les grans ciutats que desvinculen la programació dels trens de rodalia de la necessària prioritat per a les mercaderies.

Tan important com el que hem dit és assegurar una perfecta interoperativitat amb la resta de la xarxa continental, i resoldre no solament la qüestió de l'ample de via sinó també la senyalització i els altres aspectes prevists en la normativa europea.

A més, el ple rendiment del corredor solament s'obtindrà assignant prioritat als trens internacionals

El corredor és més que un conjunt d'infraestructures: és un entramat comercial, social i cultural.

enfrent dels nacionals i impulsant una verdadera liberalització que permeta que els trens espanyols puguin travessar sense problemes Europa i, al mateix temps, que els trens de la resta de membres de la UE, siguen públics o privats, pu-

guen arreplegar mercaderies en els nostres ports i en les nostres zones logístiques.

Per a assolir aquest objectiu, hem d'aconseguir, en primer lloc, tancar el corredor mediterrani d'alta velocitat: cal evitar qualsevol dilació en el tram València-Castelló, ja retardat pel Ministeri de Foment fins al 2014, i cal posar en marxa amb urgència el tram Castelló-Tarragona, del qual els respectius governs regionals ja van aportar a l'Estat el corresponent projecte fa quatre anys. És necessari que el Govern d'Espanya licite i consigne pressupostàriament l'execució dels projectes i les obres de l'AVE entre València i Castelló i entre aquesta ciutat i Tarragona, on encara existeixen trams de via única convencional i que concloga igualment l'arribada de l'AVE a

El corredor mediterrani és un projecte summament atractiu per a la participació público-privada.

Alacant i la seua connexió amb Xàtiva i València.

En paral·lel a tot el que hem dit, cal complir de manera urgent les normatives europees en matèria d'interoperativitat entre la frontera francesa i Múrcia/Cartagena, cosa que permetrà integrar els ports mediterranis en la xarxa europea de transport de mercaderies d'ample ferroviari estàndard. Aquesta transformació del ferrocarril convencional per a permetre el pas de serveis de mercaderies amb ample europeu no sols és una de les que produeixen més riquesa i ocupació sinó que és a més la de major rendibilitat directa. Per tant, es tracta d'un projecte summament atractiu per a processos de participació público-privada. Les anàlisis

desenvolupades per la Generalitat indiquen que aquesta transformació és possible a un cost raonable. Caldrà preservar, en tot cas, durant un període transitori, la necessària connexió dels ports amb Madrid i el centre de la península en ample Renfe.

Des de la Comunitat Valenciana hem mantingut la necessitat que siga reconeguda la singularitat i la importància del corredor del Mediterrani com a projecte prioritari i diferenciat d'altres projectes que formen part de les xarxes transeuropees. La inclusió del corredor com a eix prioritari individualitzat persegueix aglutinar compromisos i sobretot assegurar que sempre siga una prioritat per als governs espanyol i francès, enfront d'altres inversions menys productives

en termes de generació de riquesa i de capacitat de mobilitat per als ciutadans.

El corredor mediterrani ha de ser una prioritat per a Espanya i per a la Unió Europea: la competitivitat de la Comunitat Valenciana, d'Espanya i, en gran mesura, d'Europa depenen d'aquest corredor ferroviari, que sens dubte es convertirà en una de les grans infraestructures productives que ens ajudaran a eixir reforçats d'aquesta crisi.

Per tot açò, hem de conjuminar esforços entre els agents econòmics i socials i les administracions públiques europees, nacionals, regionals i locals en una estratègia comuna perquè el corredor mediterrani siga una realitat en el menor termini possible.