

Catalunya i el corredor mediterrani

LLUÍS RECODER Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya



Pocs dies abans d'aquest Nadal passat es van produir uns fets que, tot i la importància cabdal que tenen, han tingut un ressò més que moderat. I és que entre el 19 i el 21 de desembre passats van començar a caure algunes de les darreres barreres físiques a la integració real i efectiva de Catalunya i d'Espanya a la Unió Europea. La sortida d'un flamant TGV des de la nova estació de Figueres cap a París i la posada en marxa, dos dies després, de la línia de mercaderies, per via d'ample europeu, entre el Port de Barcelona i el distribuïdor logístic de Lió són unes realitats que

canviaran moltes coses a Catalunya a curt termini.

Ja fa ben bé 25 anys, un quart de segle, que el Govern de la Generalitat presidit per Jordi Pujol, va demanar a l'Estat que posés en marxa una línia ferroviària d'alta velocitat entre Barcelona i París. No només es va fer la petició a Madrid, sinó que el departament que ara dirigeixo va fer les reserves de terreny necessàries per a construir un corredor ferroviari d'ample europeu fins a la frontera francesa. Corria l'any 86, la incorporació d'Espanya a la Unió Europea tot just iniciava el seu camí i en països com França o

Alemanya es començava a configurar una xarxa d'infraestructures pensades amb una mentalitat nova. Començava a aflorar la idea que calien unes infraestructures no específicament dissenyades per a cada país, sinó que calia una visió continental. Aquest repensament global va ser l'origen de les xarxes transeuropees de transport que no es van oficialitzar fins al 1992 amb el Tractat de Maastricht, on s'establien les bases legals que havien de fer possible aquesta nova visió de les infraestructures.

Ha passat un quart de segle i queda clar que el govern de l'Estat, després



d'uns anys d'indecisió, va acabar decidint apostar pel ferrocarril i per l'ample de via europeu. Però també queda clar que les polítiques tenen un sentit i una intenció, i ni el sentit ni la intenció que es va voler donar des de Madrid al desenvolupament de la xarxa ferroviària d'alta velocitat tenen res a veure amb la visió que es plantejava i se segueix plantejant des de Catalunya.

S'ha invertit, i molt, en alta velocitat. S'hi han abocat molts fons europeus, tant de cohesió com de desenvolupament regional. Però aquesta visió de xarxa europea coherent i global no ha format part de les prioritats dels successius governs espanyols. Ara hi ha una xarxa molt important de línies que lliguen Madrid amb Sevilla, Madrid amb València, Madrid amb Barcelona, Madrid amb Valladolid,

Madrid amb Albacete, o Madrid amb Màlaga. I es continua gastant, i molt, en noves línies que també aniran des de Madrid cap a Astúries, cap a Extremadura o cap a Galícia.

Però sembla evident que l'objectiu d'aquesta inversió no ha estat la de dotar l'Estat d'una xarxa basada en criteris d'eficiència econòmica. El model s'ha basat únicament en un criteri polític: construir una xarxa radial al servei de Madrid. Un objectiu que té poc a veure amb el que es demanava des de Catalunya i amb aquella visió d'anar més enllà de les nostres fronteres, d'incorporar-nos a una xarxa d'abast europeu. Si l'objectiu hagués estat aquest últim, hi ha pocs dubtes que el primer itinerari escollit hauria d'haver estat el de València a Barcelona, que tenia demandes d'usuaris

molt superiors a la majoria de corredors d'AVE que ja existeixen. Parlo de viatgers, però també parlo de mercaderies. La AP-7 és una de les autopistes amb més trànsit de camions de tot Europa.

Catalunya, no ho descobrirem ara, és una terra de pas. Des dels seus orígens ha viscut abocada al mar i s'ha relacionat amb l'interior seguint el corredor de l'Ebre o amb la costa, per la Via Augusta romana que no era una altra cosa que el que avui diem el corredor del Mediterrani. Una via natural que uneix els territoris tradicionalment actius i de més capacitat exportadora de l'Estat. Un traçat que uneix Catalunya i el País Valencià amb Marsella i Gènova seguint l'arc Mediterrani.

I això és ni més ni menys el que es plantejava fa 25 anys: una bona conne-

Seguint criteris
d'eficiència
econòmica, el primer
itinerari escollit hauria
d'haver estat el de
València a Barcelona.

xió amb França i, per tant, amb tota la xarxa del centre i del nord d'Europa. És el mateix que ara planteja Ferrmed, estenent la xarxa fins a Algesires perquè tots els ports importants d'aquesta banda del Mediterrani —Algesires, Cartagena, València, Tarragona i Barcelona— estiguin connectats entre ells i amb Europa per vies d'ample europeu.

Els motors econòmics del Mediterrani. ¿Però per què és tan important el corredor del Mediterrani per a Catalunya i per al País Valencià? En primer lloc, necessitem el corredor del Mediterrani per motius econòmics. Els dos territoris principals de la façana mediterrània hem creat un àmbit econòmic molt actiu. Amb un 27% del total de la població espanyola, Catalunya i el País

Valencià generem prop d'un 38% de les exportacions. A les nostres ciutats i al seu voltant s'ha creat un teixit molt important d'empreses industrials i de serveis amb capacitat per a competir arreu del món. Tenim uns ports que en el seu conjunt representen el 48% del tràfic de mercaderies en contenidors i si hi sumem el port d'Algesires, fins on es demana prolongar el corredor del Mediterrani, aquest xifra pujaria fins prop del 74% del total de contenidors que es mouen a tot l'Estat.

Però tota aquesta activitat que es desenvolupa en els nostres territoris i que té una vocació clarament global, pot veure's ofegada si no som capaços de dues coses, com a mínim. En primer lloc, hem de crear un sector logístic capaç d'aprofitar les oportunitats que generi la nostra situació geoestra-

tègica. En segon lloc, dotar-nos d'una infraestructura clau que permeti distribuir el que produïm i també el que ens arriba als nostres ports des d'Àsia cap als mercats del centre d'Europa.

El sector logístic és un dels sectors que en aquests moments tenen més capacitat de crear feina i riquesa en països com el nostre, aportant valor afegit a productes fabricats a Àsia i altres mercats emergents. Una mostra de les possibilitats d'aquest sector és que just abans dels moments més crus de la crisi, quan el sector industrial estava ja perdent llocs de feina a raó d'un 3,3% anuals, el sector logístic creixia de l'ordre d'un 3,7%. A més, Catalunya i el País Valencià són dos territoris molt potents amb oferta de sòl de magatzem logístic, amb un 26% i un 12% del total espanyol respectivament.

El sector logístic és un dels sectors que en aquests moments tenen més capacitat de crear feina i riquesa en països com el nostre.

El corredor del Mediterrani és l'eina per a potenciar l'entrada i la sortida de mercaderies pels nostres ports, per a distribuir-los de manera eficient per tot Europa i per a donar a les nostres empreses un rol central en aquest gran mercat del comerç internacional. El corredor del Mediterrani és l'eina, la infraestructura de connexió que permetrà convertir la nostra situació perifèrica respecte de l'Europa central, en una oportunitat per a captar activitat. Sense el corredor estem en una posició de desavantatge, desconnectats de les xarxes transeuropees de ferrocarril i amb un clar risc de col·lapse pel que fa al creixement del trànsit de camions. Un creixement que s'ha alentit amb la crisi, però que no ha parat i que mostra una tendència clara a l'alça en els anys vinents.

L'alternativa més sostenible. I aquesta tendència que sembla imparable del creixement del transport per carretera és l'element que em porta al segon argument de defensa del corredor del Mediterrani. Es tracta de la sostenibilitat. Un transport ferroviari no competitiu, com el que hem tingut fins ara, ens ha portat a quotes de creixement del transport amb camions que simplement seran insostenibles si volem lluitar contra la contaminació i el canvi climàtic. Obligarien a desdoblar moltes de les carreteres i autopistes actuals, amb els problemes econòmics i d'ocupació d'un bé tan escàs com el territori i amb un impacte sobre la qualitat de l'aire i del medi que el fan totalment incompatible amb el model de país que ens hem marcat.

La Unió Europea ja fa molts anys que ha marcat una línia en aquest sentit i la tecnologia ho està fent més fàcil cada dia. El transport combinat entre camió, per a la proximitat, i ferrocarril, per a les grans distàncies, sembla que és la tendència que s'acabarà imposant. Portar centenars de remolcs al damunt d'un tren sembla que serà la solució més eficient tant econòmicament com ambientalment.

El que ens queda per fer. Queda moltíssima feina per fer. Volem, i necessitem, un corredor del Mediterrani que arribi des d'Algesires fins a la frontera amb França per a connectar amb les xarxes existents. Un corredor ferroviari amb ample de via europeu, amb estàndards tècnics que permetin el pas



de trens de tot Europa, amb separació de línies per a mercaderies —que necessiten velocitats lentes, grans tonatges, apartadors per a trens molt llargs, plataformes de suport logístic fora de les ciutats i connexió amb els ports— i línies per a persones, molt més ràpides, amb estacions centríques i ben connectades als aeroports.

El ministeri de Foment presentarà un estudi informatiu per a definir les actuacions necessàries i l'estratègia per a dur-les a terme. Es tracta d'un cert reconeixement de l'error històric que han comès els diferents governs espanyols de la Transició ençà. És probable que si s'hagués invertit en el corredor del Mediterrani quan tocava, ara mateix Catalunya, el País Valencià i també la resta de l'Estat

tindrien una bona oportunitat per a sortir molt més ràpidament de la crisi. Si avui els nostres ports i les nostres empreses estiguessin connectats amb ample europeu amb França, Alemanya o Itàlia, el nostres sectors exportadors serien motors més potents i eficaços per a aconseguir unes bones xifres de creixement i la creació de llocs de treball.

Tot i les dificultats que passem, hem de ser conscients que una crisi també és una oportunitat per a canviar les coses. En aquests moments de restricció pressupostària és més important que mai invertir en totes aquelles obres que tinguin una rendibilitat social més elevada. I amb tots els respectes als territoris que segueixen demanant la connexió d'alta ve-

locitat amb Madrid, si hi ha una obra que tingui una bona relació entre costos i beneficis aquesta és el corredor del Mediterrani.

És per tot plegat que, de paraules i promeses, ja n'hem tingut prou en els darrers anys. Necessitem l'estudi sobre el corredor. Però el que sobretot volem són fets. Per exemple, el desdoblament immediat dels 28 quilòmetres de via única que encara hi ha entre Tarragona i l'Hospitalet de l'Infant. O els accessos al Port de Barcelona, que fa més de cinc anys que estan pendents de licitació. Només amb aquests fets serà possible començar a esmenar aquest enorme error històric que ha estat privar Catalunya i el País Valencià de la seva sortida natural cap a Europa i cap al món.