

# Arc **mediterrani**, connexió interrompuda



Les recents decisions del Ministeri de Foment sobre la construcció de les línies d'alta velocitat confirmen que el País Valencià tardarà bastant a tenir eixida de tren amb ample internacional cap a Europa, un dèficit que contrasta amb les dades sobre el dinamisme de l'arc mediterrani que analitzem en el següent dossier. Representants empresarials, acadèmics i polítics d'aquesta regió econòmica van reclamar, en una jornada sobre l'Euram organitzada per l'Institut Ignasi Villalonga a Castelló el passat divendres, 13 de juny, infraestructures que donen resposta a una realitat econòmica aclaparadora.

# El País Valencià, sense ample europeu

La licitació d'un intercanviador d'eixos a Reus per part del Ministeri de Foment confirma que a curt i mitjà termini el País Valencià no comptarà amb connexió d'ample europeu cap a Europa. S'entrebanc a així l'eixida de mercaderies, especialment des del Port de València cap al continent, i es deixa coix el corredor ferroviari més transitat de l'estat espanyol.

**L**a licitació de tres projectes de la línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – frontera francesa el passat divendres 30 de maig va confirmar que a mitjà termini el corredor ferroviari entre Castelló i Tarragona està condemnat a comptar només amb l'ample ibèric. Un d'aquests projectes preveu un intercanviador d'eixos a la futura estació central de Reus perquè els trens que arriben a aquesta destinació amb l'ample ibèric (1,67 metres) puguin continuar amb l'ample internacional (1,44 metres) en direcció a Barcelona. D'aquesta manera, el tram València-Castelló comptarà amb ample internacional i el de Castelló-Tarragona només amb ample ibèric, amb el consegüent tap en el corredor ferroviari.

El conseller valencià d'Obres Públiques, José Ramón García Antón, ha assegurat, en sintonia amb les declaracions de càrrecs del PP durant els darrers anys, que el tram Castelló-Tarragona té assegurat l'ample internacional malgrat que no hi ha cap projecte en marxa que el faça possible, i assegura que aquest intercanviador d'eixos és transitori. Ben al contrari, l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, tradicional abanderat de la necessitat de la via d'ample europeu, i el lobby empresarial de l'Associació Valenciana d'Empresaris, s'han queixat que la manca de l'ample de via europeu pot representar un greu entrebanc per a l'economia valenciana, que tindrà moltes més dificultats per fer arribar la mercaderia amb tren a Europa. Aquesta reclamació de l'ample de via europeu era ja una exigència de la burgesia valenciana als anys 30 (vegeu article de la pàgina 23).

El problema de no tenir unes estructures ferroviàries adequades s'agreuja

**més encara si França aplica a partir del 2006 la taxa als camions que va anunciar fa poques setmanes.** Aquesta taxa encarrirà el transport per carretera, que canalitza més del 90% de la producció valenciana. Després de l'anunci francès, que s'afegeix a la taxa al transport que a partir del pròxim 31 d'agost cobrarà Alemanya, encara es fa més incerta la situació futura del transport de les mercaderies valencianes cap a Europa, que és la seua destinació bàsica, i especialment de les que canalitza el Port de València.

Per a l'Autoritat Portuària de València, la decisió de Foment d'instal·lar l'intercanviador d'eixos a Reus, que pot eternitzar el corredor d'ample ibèric entre Castelló i Tarragona, s'afegeix a un altre entrebanc. El passat mes de març, se signava el conveni d'arribada de la via d'alta velocitat a la ciutat de València des de Madrid. El Port de València es quedava sense connexió d'ample europeu. Aquesta connexió, segons el conveni signat pel Ministeri de Foment, per l'Ajuntament de València i per la Generalitat, ha d'arribar a l'estació de mercaderies de la Font de Sant Lluís, a quatre quilòmetres del Port de València. La instal·lació portuària, no obstant això, sí que prepara ara com ara un nou accés ferroviari d'ample ibèric, construït amb travesses polivalentes que poden ser canviades a ample internacional, que recorrerà els quatre mil metres que la separen de la Font de Sant Lluís. La manca d'ample internacional pot crear greuges comparatius del Port de València amb els de Tarragona i Barcelona.

Malgrat que els responsables del port han assegurat que negocien amb Foment l'arribada de l'ample internacional a aquesta instal·lació, a hores d'ara no hi



Francisco Álvarez-Cascos, ministre de Foment. L'administració que dirigeix ha adjudicat un intercanviador d'eixos a Reus que pot condemnar el País Valencià a l'ample ibèric.

ha cap solució per a l'exida amb ample europeu des del Port de València. Gregorio Martín, director de l'Institut de Robòtica de la Universitat de València, explica que hi ha tres alternatives per a solucionar el problema del doble ample de via: la tecnologia de canvi d'ample de via que utilitzen alguns trens de passatgers, "però que no s'utilitzarà per a mercaderies perquè és massa cara"; la travessa polivalent de tres carrils que ja està instal·lant el Port de València, "que té problemes tècnics seriosos per acoblar la catenària [el cable aeri d'on prenen els trens l'electricitat] als dos amplex"; i la duplicació de vies, unes per a ample ibèric i d'altres per a ample europeu.

Aquesta darrera solució, la més adequada des del punt de vista tècnic per a Martín, és la que adoptaran els principals competidors del Port de València, com són els de Tarragona i Barcelona, que ja tenen assegurada l'arribada de l'ample europeu. Lluís Badia, president del Port de Tarragona, apunta que hi ha un compromís del Ministeri de Foment per fer arribar l'ample de via europeu al port. "Cap al 2005, podríem estar a les portes de tenir-lo", assenyala. Per a Badia, el ferrocarril és una de les grans apostes de futur de Tarragona. "El nostre port -diu Badia- és el primer de l'estat pel que fa a moviment de mercaderies per ferrocarril, amb 2 milions de tones l'any. Actual-

## El Port de València no té garantit l'ample europeu, però sí els de Barcelona i Tarragona

ment, surten uns 7 o 8 trens diaris des del port i a finals del 2004 estarem sobre els 14. Tenim terminal ferroviària en tots els molls i estem fent una forta aposta per la presència del ferrocarril." Badia també mostra la seua perplexitat amb l'actual indefinició del Port de València: "Fa quatre anys, vam mantenir reunions amb els ports de València, de Castelló i d'Alacant, i tots estaven d'acord en aquells moments. Seria bo que el Port de València es plantegés la necessitat de l'ample de via europeu, perquè un port que no està comunicat està faltat." Segons Badia, també és clau que es facen vies amb ample de via europeu perquè en quedaran alliberades unes altres, que podran ser utilitzades per les mercaderies, que així poden arribar abans a les seues destinacions.

També el Port de Barcelona té garantida l'arribada de l'ample de via europeu. El

seu director, Josep Oriol Carreras, creu que el port tindrà la via d'ample europeu quan arribe a la ciutat. "Penso -diu- que tindrem l'ample europeu al mateix temps que arribi a la ciutat de Barcelona, que està previst per al 2004, encara que ja s'està dient que serà impossible que es compleixin els terminis." Carreras explica la importància estratègica de la via d'ample europeu per a la instal·lació que dirigeix: "Una de les formes que té un port per créixer és ampliar la zona d'influència. Des dels Pirineus cap al nord, ja existeix una gran congestió de trànsit viari, i creiem que una de les possibles maneres de guanyar àrea d'influència és tenir una bona connexió ferroviària, amb el seu mateix sistema d'ample. No val tenir un altre sistema. Es poden fer operacions de canvi de vagó, però això alenteix el procés i també l'encareix." Les previsions de Carreras són que amb l'ample de via europeu el port podria passar de gestionar un milió i mig de contenidors l'any a transportar-ne dos milions i mig. El director del Port de Barcelona preveu que en un començament la nova via d'ample internacional podrà ser utilitzada per les mercaderies, ja que no hi haurà molt de moviment de passatgers. "Potser a la llarga -assenyala- sí que interessarà convertir l'actual ample ibèric en internacional."

Carreras tampoc no entén que el Port de València no pose més èmfasi en la reclamació de l'ample de via europeu: "Jo crec que és una llàstima que no el demani el Port de València. No deixa de ser una decisió per motius estratègics. Al final, caurà com fruita madura, i si no ho reclamen ara, arribarà el moment que hi haurà un clam perquè tot el corredor mediterrani tingui el mateix ample." El mateix Jordi Pujol, president de la Generalitat de Catalunya, assenyala que el fet principal no és la línia d'alta velocitat fins a França, sinó que les vies fins a la frontera tinguen l'ample europeu i no l'ibèric.

Per a Gregorio Martín, el debat sobre la necessitat dels quatre quilòmetres de via d'ample europeu per connectar el Port de València s'ha d'afegir a la manca d'ample de via europeu entre Castelló i Tarragona confirmada recentment. "El port és conscient que no té un passadís de mercaderies cap al nord. El gran pecat és que



Imatge de l'accés ferroviari al Port de València en ample ibèric i travessa polivalent. Els directors dels ports de Barcelona i de Tarragona creuen que la instal·lació valenciana hauria d'haver reclamat l'ample internacional.

no reivindique una eixida de mercaderies cap a Europa", assevera. Martín explica que cal distingir entre AVE i ample europeu. "Segons les previsions del Ministeri de Foment -apunta Martín-, hi ha zones del corredor mediterrani que seran AVE amb ample ibèric, com ara la que transcorre entre Orpesa i Salou. Al contrari, la línia de Barcelona a la frontera serà d'ample europeu però no serà AVE, perquè no hi ha molts passatgers. L'eix europeu està absolutament indefinit. El tram entre València i Orpesa està en estudi informatiu i el d'Orpesa a Salou tindrà ample ibèric i alta velocitat. Aquest darrer tram es podria solucionar amb una travessa polivalent, però sembla que per a grans trajectes com aquest no dóna solucions."

Un problema de difícil solució quan el mateix ministre espanyol de Foment, Francisco Álvarez-Cascos, afirma que la seua intenció és configurar una xarxa de doble ample a tot l'estat excepte alguns trams del trajecte Castelló-Tarragona, on tan sols hi haurà "dos línies que seran compartides en alta velocitat per passatgers i mercaderies".

Darrere de totes aquestes consideracions tècniques, subjau el model de futur que vol el País Valencià per a l'exportació de mercaderies i especialment

## Segons Álvarez-Cascos, hi haurà xarxa de doble ample a tot l'estat excepte en alguns trams entre Castelló i Tarragona

el Port de València. Aquesta darrera instal·lació té dues alternatives: la de consolidar-se com l'entrada a Madrid mitjançant el transport amb camió i el ferrocarril d'ample ibèric; o la d'intentar esdevenir una de les portes d'Europa.

La Unió Europea, en el seu *Llibre blanc del transport*, aposta per la reducció del transport per carretera i pel potenciament del ferrocarril, un sistema de transport que és ara com ara secundari. L'estat espanyol, a més, està molt per sota d'Europa en la utilització del ferrocarril. A Europa, el 13,8% de les merca-

deries són transportades amb ferrocarril, i a l'estat espanyol, el 8,9%. El transport de mercaderies per ferrocarril va ara com ara en regressió, i el de carretera en augment. El Port de València, per exemple, tan sols canalitza per ferrocarril un 10% dels contenidors que gestiona. Europa, però, vol potenciar el transport per ferrocarril. A més, decisions com la de l'estat francès d'establir la taxa per als camions entrebancaria encara més el transport per carretera. Gregorio Martín considera que la situació ideal seria que s'utilitzara el camió per a la distribució de mercaderies a curta distància i el ferrocarril per a la mitjana i la llarga distància. "L'estratègia per a l'eix mediterrani hauria de ser fer una línia completament nova per a passatgers i tenir-ne una altra només per a mercaderies", conclou Martín.

El fet és, no obstant això, que ara com ara la total indefinició sobre l'arribada de l'ample europeu al Port de València i al tram entre Castelló i Tarragona pot obstaculitzar greument el transport de mercaderies des del País Valencià cap a Europa, la seua destinació natural.

*Miquel Calvet  
(amb informacions de  
Bàrbara Amorós)*