

## Anar més de pressa que el TGV



L'ajornament del traçat del TGV fins a la frontera de l'estat francès ha rebut nombroses crítiques, sobretot dels empresaris catalans.

**L**anunci per part del Ministeri de Foment que el TGV no arribarà a la frontera de l'estat francès fins el 2012 ha indignat diversos sectors econòmics i empresarials de Catalunya, que denuncien els perjudicis i les pèrdues causats per la manca de connexió ferroviària amb Europa. Les comunicacions per carretera i ferrocarril a banda i banda dels Pirineus són les mateixes que hi havia als anys setanta. En aquest context, l'associació Ferrmed —que té 112 membres de 9 països de la UE— reclama a l'executiu espanyol dues actuacions immediates perquè els trens de mercaderies puguin circular des de Barcelona fins a la frontera francesa ja a partir de 2009. En primer lloc, proposa d'incorporar un tercer carril al tram

del Baix Llobregat i del Vallès fins a Mollet, on enllaçarà amb la línia del TGV. Aquesta infraestructura ja ha estat pressupostada i té el projecte elaborat. Per una altra banda, Ferrmed proposa de canviar l'ample d'una via de la línia convencional entre Girona i Figueres fins a enllaçar amb el tram Figueres-Perpinyà. En aquest cas, es tractaria d'avançar parcialment els terminis d'un pla ja previst de conversió de la línia actual a les mides europees. D'aquesta manera, s'aprofita el desenvolupament progressiu de les infraestructures en execució o programades entre Barcelona i la frontera francesa i s'evita temporalment el pas pels túnels previstos a Barcelona i Girona, que de fet és la causa del retard de la posada en servei de

Les empreses de l'Arc Mediterrani viuen desconnectades d'Europa quan es tracta d'exportar, i els ports del nord passen la mà per la cara als ports catalans en el transport de mercaderies asiàtiques. La culpa de tot plegat no és pas la mala gestió, sinó l'abandonament crònic en matèria d'infraestructures. Sense TGV ni línia de mercaderies ni carreteres en condicions tenen el futur hipotecat.

la nova línia mixta d'altres prestacions (TGV i mercaderies).

**Un eix vital per a Europa.** El secretari general de Ferrmed, Joan Amorós, remarca que "ja fa molts anys que l'ample de via europeu s'havia d'haver instal·lat al país, començant per la frontera i no pas a l'inrevés com es fa, perquè tot plegat ho retarda més". Amorós recorda que l'eix Ferrmed —el gran eix ferroviari per a mercaderies Escandinàvia - Rin - Roine - Mediterrània occidental— afecta el 50% de la població europea i genera el 66% del PIB europeu, motiu pel qual "és un eix vital per a Europa, i també per a l'estat espanyol, ja que és l'únic eix que facilitaria que els ports fossin la gran porta d'entrada

de mercaderia xinesa i del nord d'Àfrica a Europa.

Per una altra banda, el sots-director general d'Estratègia i Desenvolupament del port de Barcelona, Santiago Garcia Milà, explica que l'estratègia del port per a convertir-se en un *hub* logístic del sud d'Europa es fonamenta en dos eixos: "ampliar el port i la zona logística i aconseguir la connectivitat viària i ferroviària amb Europa per al 2009", perquè "és imprescindible que el 2009, el 30% de les mercaderies ja surtin per tren". El cap de planificació tècnica del port de Tarragona, Joan Borràs, reclama així mateix que "s'aprofiti l'ample internacional per a passatgers per a transportar mercaderies, com ja s'ha

que "de cap manera no podem perdre l'oportunitat d'utilitzar el transport intermodal, ni a Catalunya ens podem permetre de desapropiar la potencialitat de combinar ferrocarril i port". Segons Romero, aquest problema no afecta solament Catalunya, sinó tot l'estat espanyol, i en aquest sentit l'eix Ferrmed ofereix una solució que va molt més enllà del port de Barcelona i arriba fins a Algesires. El secretari general de PIMEC, Antoni Canete, assegura que "les comunicacions deficientes o inexistentes amb Europa fan perdre diners i temps a les empreses, sobretot perquè el 80% de les exportacions de les pimes catalanes van a Europa". Segons Canete, és "estratègic i vital per al desenvolupament

Manuel Villalante, destaca que per a la consecució d'aquest projecte no caldrà una gran inversió, sinó "l'acceleració d'algunes obres ja previstes". En aquest sentit, i coincidint amb la filosofia del projecte de Ferrmed, s'aprofitaria en alguns trams del recorregut la línia del TGV ja construïda, i en alguns altres trams se circularia per l'antic corredor, sobre una tercera via d'ample europeu que es col·locaria entre les dues existents. Segons el representant del govern, els trens de mercaderies que sortissin dels ports de Tarragona i Barcelona utilitzarien les vies de mercaderies entre Can Tunis i el Papiol, el corredor del Vallès Papiol-Mollet i la nova línia de gran velocitat entre Mollet i la frontera. La proposta, segons Villalante, ha estat ben rebuda pel Ministeri de Foment, tot i que encara no en té l'aprovació.



fet a Saragossa i Lleida", perquè el port tarragoní "no es pot permetre el luxe de perdre anys de competitivitat per causa de la manca d'infraestructures".

A parer del director d'Infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona, Juan Luís Zalvidea, l'ampliació dels ports és vital, però també ho són els accessos ferroviaris, que "poden donar la competitivitat necessària per guanyar la batalla de la mercaderia xinesa i ser la porta d'entrada a Europa". En aquest sentit, el representant de la Cambra reclama que "és defineixi clarament una xarxa ferroviària de mercaderies de qualitat, que respongui a les veritables necessitats dels ports i del teixit econòmic del país".

Opina així mateix Rafael Romero, representant de la comissió d'infraestructures de Foment del Treball, que adverteix

pament de les nostres empreses que hi hagi una connexió ferroviària ràpida i econòmica", motiu pel qual aquesta patronal fa una crida als governs que hi tinguin competències perquè accelerin al màxim la construcció d'una línia de mercaderies cap a la frontera francesa: "Cal prendre decisions amb urgència, perquè, si no, serà massa tard."

**La Generalitat es compromet.** La presentació pública de la proposta de Ferrmed coincideix amb l'anunci per part del govern català d'un projecte ferroviari segons el qual els principals ports de Catalunya, Barcelona i Tarragona, serien connectats amb la frontera francesa mitjançant l'ample de via europeu el 2009. El director de Transports Terrestres de la Generalitat,

**Avançar feina.** A banda resoldre les necessitats més immediates en transport de mercaderies, Ferrmed ha establert un seguit d'actuacions que considera prioritàries per al 2012. Per tal de centrar les necessitats a tot Europa, es durà a terme un estudi, que s'ha de cloure l'octubre de 2008, en què s'analitzaran els vessants econòmic, social i de demanda de transport de l'eix ferroviari de mercaderies Ferrmed, que serà finançat per la Comissió Europea.

Entre les prioritats de Ferrmed per al 2012, es destaca la posada en funcionament dels túnels de Sants-Sagrera i de l'estació de Girona. El primer ha de permetre més capacitat de pas per als trens de rodalia als altres túnels de la ciutat de Barcelona, i una freqüència més elevada per als trens de mercaderies a la variant del Vallès. Superat el llindar del 2012, aquesta associació internacional posa sobre la taula la necessitat de crear un pas a Girona per a trens de mercaderies perilloses, una línia convencional de Barcelona a Portbou, que implicaria un canvi d'ample de via en certs punts, i, finalment, un desdoblament de la línia entre Tarragona i Castelló. Aquesta reivindicació, però, ni tan sols és en fase d'estudi i, com se sap, els successius governs espanyols mai no s'han pres seriosament l'afectació que produeix aquesta connexió interrompuda del corredor mediterrani.

*Gemma Aguilera*