



## Una nova via

El govern espanyol ha licitat l'estudi informatiu del TGV entre Tarragona i Castelló, la primera passa per a desfer el coll d'ampolla de les comunicacions entre el País Valencià, el Principat i la connexió amb Europa. Els governs català i valencià valoren què significaria aquest tomb de la política estatal d'infraestructures.

# Canvi de via al corredor mediterrani



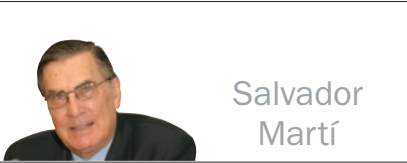
PRATS I CAMPS

El govern espanyol ha respost finalment a una reclamació històrica de valencians i catalans: una connexió ferroviària de gran velocitat entre el Principat i el País Valencià. La pressió de les dues Generalitats i l'empenta conjunta d'entitats empresarials de banda i banda del Sènia ha estat decisiva per a atènyer l'objectiu compartit d'aconseguir una eixida ferroviària cap a Europa.

**U**na nova peça ha trobat encaix en el cub de Rubik en què s'ha convertit aquestes darreres dècades l'enllaç ferroviari de tota la costa de la Mediterrània. Terminis, promeses, projectes, declaracions d'intencions, desencisos, estudis informatius i compromisos han sobrevolet una via de comunicació que, a desgrat del potencial que té, ha estat infradotada i s'ha convertit en l'aneguet lleig de la xarxa ferroviària de la península. Tanmateix, després d'anys de letargia, una notícia arribada des del Ministeri de Foment espanyol projecta una espurna de llum sobre la viabilitat del corredor mediterrani. El dia 24 d'abril proppassat, Madrid va posar a licitació l'estudi informatiu del tram ferroviari entre Castelló i Tarragona. La formalitat administrativa té una transcendència molt més important que no sembla a primer cop d'ull. Actualment, al Principat, de Tarragona a Barcelona hi ha amplada de via europea i de gran velocitat, i des de Barcelona a la frontera és en fase de construcció o en estudi. Al País Valencià, des d'Alacant a València les obres per assolir unes vies de les mateixes prestacions s'hauran acabat previsiblement el 2012, mentre que

la connexió entre València i Castelló és en estudi. Durant aquesta darrera dècada, doncs, el cub de Rubik ferroviari s'ha anat encaixant peça per peça. Però faltava resoldre el forat negre entre Castelló i Tarragona. La licitació d'aquest tram per part del Ministeri de Foment espanyol fa tres setmanes que permet d'albirar un futur ferroviari d'amplada europea (a l'estat espanyol hi predomina l'amplada ibèrica, que és incompatible amb les vies de tren de la resta d'Europa) i gran velocitat des d'Alacant fins a la Jonquera sense interrupcions. Parlar de dates pot resultar molt agosarat, però tot fa pensar que el 2020 el corredor mediterrani podria ser una realitat. "Indiscutiblement estem millor que mai", afirma rotund Gregorio Martín, professor de robòtica de la Universitat de València i un dels màxims experts en qüestions ferroviàries al País Valencià. "L'eix mediterrani, en la versió Alacant - frontera francesa, ha iniciat el procediment per ser alguna cosa més que una especulació."

La licitació del tram Castelló-Tarragona respon a una aspiració sobretot empresarial, però també política, del Principat i el País Valencià. L'absència d'una estratègia conjunta entre tots dos territoris, però especialment la concepció d'una xarxa ferroviària radial amb epicentre a Madrid, havien tingut com a resultat l'abandó del corredor mediterrani. Sense una connexió ferroviària adequada, tots dos territoris han vist malmeses les pròpies possibilitats econòmiques i comercials. De Madrid estant, la configuració de la xarxa de comunicacions no ha canalitzat el potencial que una bona connexió entre ambdós costats del Sènia podia tenir, malgrat que, com apunta Carles Bonet, portaveu de l'Entesa al Senat, el corredor mediterrani "és vital, fins i tot per a l'economia espanyola, perquè és el que més exporta i té més potencial de creixement". Les xifres ho diuen tot: Catalunya i el País Valencià sumen 12 milions d'habitants, i això és més



Salvador  
Martí

President de la Cambra  
de Comerç de Castelló

“Perdrem oportunitats si no podem competir amb regions que tenen més bones infraestructures que les nostres. Les conseqüències de dèficits crònics en aquest àmbit podrien ser greus: la nostra regió podria quedar aïllada d'Espanya i d'Europa. Un aïllament que perjudicaria el turisme, les exportacions, la creació de llocs de feina i la consecució d'inversions a la nostra província”, denuncia el president de la Cambra de Comerç de Castelló, Salvador Martí. Ell apel·la a l'executiu espanyol per sortir d'aquest atzucac: “Confiam que el govern sabrà valorar la importància del projecte del tram Tarragona-Castelló per ferrocarril i que no en demorarà més la posada en funcionament, pel bé de la nostra província, de la Comunitat Valenciana i, naturalment, del tot el corredor mediterrani.”

### ***“Perdrem oportunitats si no podem competir amb més regions”***

Martí insisteix en la necessitat de pal·liar el dèficit d'infraestructures com el TGV d'amplada internacional a tot el corredor, pel qual passa el 23% del PIB espanyol, i reclama l'arribada del TGV a Castelló des de Madrid, “que estem convençuts que serà un factor de dinamització de la nostra economia, a més de l'aeroport i els accessos per ferrocarril al port pel sud, enllaçant amb l'eix del corredor mediterrani”.



Joan B.  
Casas

Degà del Col·legi d'Economistes  
de Catalunya

L'economia productiva oberta i exportadora de l'Euram, especialment del País Valencià i Catalunya, fa que siguin les zones de l'estat espanyol que menys creixen, tot i la diversificació i el dinamisme que presenten. I, en temps de crisi, aquesta situació s'ha fet més evident. Ho denuncia el degà del Col·legi d'Economistes de Catalunya, Joan B. Casas: “L'eix mediterrani és, amb distància, la primera zona econòmica de l'estat, i hi aporta el 40% de les exportacions. Però perquè aquesta economia continuï funcionant necessita unes infraestructures pròpies que no té. En aquest sentit, l'eix València-Barcelona és vital per a les relacions econòmiques entre territoris. És incomprendible que no existeixi, i ara ja comencem a patir-ne conseqüències greus, perquè és l'eina de cohesió més potent que té l'Euram per a vertebrar-se”.

Respecte a la connexió per TGV amb l'estat francès, que acumula anys de retard i encara no té un calendari oficial clar, Casas creu que “és tan escandalós que és difícil que es pugui eludir durant més temps”, però considera que la pilota és a la teulada dels catalans i valencians: “Que això es converteixi en realitat dependrà més de la pressió que siguem capaços de fer valencians i catalans que no de la pretesa necessitat i compromís que sembla que tinguin els estats francès i espanyol. Les forces socials i econòmiques de Catalunya i València pesaran més que no pas la sensibilitat dels estats.”



Arturo  
Virosque

President de la Cambra  
de Comerç de València

Segons Arturo Virosque, el corredor mediterrani és una infraestructura “absolutament fonamental” per a assegurar el desenvolupament del teixit empresarial de la seua àrea d'influència, “la protecció comercial de la qual depèn alhora i en gran mesura, de la capacitat competitiva dels seus ports”. En aquest sentit, la comissió de gestió de l'Observatori del Corredor Mediterrani, segons Virosque, farà els esforços necessaris per reunir i interessar els ports d'ambdues comunitats autònomes amb la finalitat de potenciar i assegurar el trànsit interoceànic.

En termes generals, els projectes del corredor mediterrani dels quals cal efectuar el seguiment, a proposta de la Cambra de València, abasten línies ferroviàries, eixos viaris i nusos logístics. S'ha considerat com a prioritari, a la primera reunió, un eix ferroviari per a mercaderies que unesca tota la façana marítima i, “molt urgentment”, la gran velocitat de passatge entre Castelló i Tarragona.

El president de la Cambra de València destaca la importància que té per al País Valencià el desenvolupament del corredor ferroviari mediterrani, que enllace des d'Algesires fins al nord d'Europa. Aquesta infraestructura, a més de ser bàsica per a l'activitat econòmica valenciana, és un mitjà per a lluitar contra el canvi climàtic per mitjà d'un transport sostenible i respectuós amb el medi.

del 30% de tota la població de l'estat espanyol. La seua aportació al PIB és superior a la mitjana i, considerant els valors que marquen el desenvolupament d'una *regió* (nombre d'empreses, població ocupada i PIB), representen el

30% de l'economia de l'estat espanyol. El 18% de la producció catalana es ven al País Valencià, i el 20% de les vendes valencianes s'adrecen a Catalunya.

Amb aquestes xifres, tenir unes bones infraestructures resulta vital per a

optimitzar els esforços inversors. I el ferrocarril, com a mitjà de transport, té un paper important en aquest segle XXI. La creixent consciència ambiental i l'escassetat dels recursos energètics —més concretament, del petroli—



frontera, on sorgeixen grans entrebancs, pel fet de canviar d'amplada de via) és marginal. A penes una desena de combois traslladen mercaderies cada dia de nord a sud. Per contra, els vehicles pesants i, doncs, les xarxes de carreteres continuen suportant el gruix de la càrrega. Avui, el 94% dels 12 milions de tones que circulen cada any entre València i Barcelona van amb camió. 8.000 camions circulen cada dia per l'AP7 i la N340. Si es mantenen aquests ritmes de creixement, com ha denunciat la Generalitat Valenciana, la carretera es col·lapsarà entre el 2014 i el 2016.

**Competir a Europa.** La incomunicació en què ha derivat l'actual situació resulta més greu si tenim en compte la importància que aquesta darrera dècada han assolit la logística i la intermodalitat com a eines per a crear xarxes de transport. Ni València ni Barcelona no poden reeixir en un context europeu —en vista del decantament de la UE cap a l'est— si cadascuna juga la seua carta sense pensar en l'altra. L'eix mediterrani s'ha d'enfortir amb uns ports ben connectats, zones logístiques ben comunicades i una xarxa ferroviària i de carreteres que vertebrar tots els nusos i tinga eixida cap a Europa. “Només amb unes connexions adequades podem competir en el context internacional”, apunta Joan Amorós, president de Fermed, un lobby que defensa una via d'amplada europea per a traslladar mercaderies des d'Algesires, passant per Múrcia, el País Valencià i Catalunya i travessant l'estat francès fins a arribar a Amsterdam. A aquest projecte, s'hi han adherit multinacionals com ara Ford, Decathlon o Volvo i institucions com les cambres de comerç de l'eix mediterrani —excepte la de València— o els ports.

Resol tots els problemes l'eliminació del coll d'ampolla que fins ara hi havia entre Castelló i Tarragona? A parer de les persones consultades per EL TEMPS, ni de bon tros. “La millora de la xarxa és resolta per als passatgers, però no tant per a les mercaderies”, apunta Gregorio Martín. “L'autèntic coll d'ampolla per a les mercaderies és travessar Tarragona i Barcelona”, assegura. Igualment escèptic és Joan

obliga a repensar la preponderància de l'automòbil. Per a la majoria d'experts, la millor alternativa és el tren.

En aquest sentit, la licitació del tram Castelló-Tarragona és cabdal. La transformació ferroviària que ara es completa equival a construir una autovia de dos carrils en cada direcció allà on hi havia una carretera d'una via per banda. Això permetrà d'escurçar el temps de viatge entre Barcelona i València (que passarà de poc més de tres hores a dues hores i un quart) i sobretot d'obrir noves alternatives de transport per a la

gran quantitat de mercaderies que cada dia es traslladen des del sud de la costa mediterrània cap al nord. “Aquesta és una de les connexions amb un interès econòmic més gran i una inversió pública més raonable, en comparació amb la resta d'inversions a les altres xarxes”, explica Andreu Ulied, enginyer i soci director de la consultoria Mcrit, que coordina el *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram*.

El transport de mercaderies per via ferroviària entre el País Valencià i el Principat (i des del Principat cap a la

## Primera reunió Camps-Montilla

La foto serà extraordinària, per inèdita. Aquesta setmana té lloc a València la primera reunió entre els màxims responsables del País Valencià i el Principat. Francisco Camps i José Montilla es trobaran aquest dimecres per parlar precisament del corredor mediterrani, però també del nou sistema autonòmic de finançament i de la conferència de presidents autonòmics que el govern espanyol té previst de convocar per parlar de la crisi. Al marge de la trobada quedaran les qüestions més incòmodes, com ara la política lingüística, la política hídrica i l'ofensiva de la Generalitat Valenciana contra l'emissió de TV3 al País Valencià.

La primera trobada entre Camps i Montilla (el president de la Generalitat va a València per assistir a la final de la Copa del Rei que el Barça jugarà contra l'Athletic de Bilbao) significa un punt d'inflexió en les relacions entre tots dos mandataris. Els presidents d'ambdues Generalitats només van veure's en la constitució del Patronat de la Corona d'Aragó, el 20 de gener del 2007 a Barcelona. A la reunió també hi van assistir el president balear, Jaume Matas, i el d'Aragó, Marcelino Iglesias. El març del 2008, Camps va evitar d'assistir a l'homenatge a Jaume I al monestir de Poblet, on sí que van anar els seus homòlegs balear, català i aragonès. En representació dels valencians va assistir-hi la consellera de Cultura, Trini Miró.

La glaciació a què ha estat sotmesa la relació del mà-

xim nivell entre el País Valencià i Catalunya contrasta amb les fluides relacions que Camps ha tingut amb el president murcià, Ramón Luís Valcárcel, amb qui s'ha reunit més de cinquanta

vegades, partint de la determinació de situar el País Valencià a l'epicentre de l'anomenat *eix de la prosperitat*, juntament amb Madrid i les illes Balears. El projecte s'ha diluït ara que el govern balear és a les mans del centre-esquerra.

La cimera Camps-Montilla ha estat precedida per una aproximació pública de les posicions de tots dos territoris en les reivindicacions financeres. La publicació de les balances fiscals per part del Ministeri d'Economia espanyol va posar de manifest l'espòli a què són sotmesos tots dos territoris. D'aleshores ençà, els consellers d'Economia, Gerardo Camps i Antoni Castells, han fet qui-sap-les reunions a València i Barcelona, apadrinades per les cambres de comerç, per aproximar posicions, si bé sempre han desestimat de constituir un *front comú*.



Francisco Camps



José Montilla

Amorós, que lamenta que l'eixida de les mercaderies cap a Europa no s'haja resolt perquè els trens de mercaderies continuaran circulant sobre l'amplada de via ibèrica, que és incompatible amb l'europea. "La transformació de l'amplada de via és una condició *sine qua non*. Sense una amplada de via europea, no haurem avançat gens", explica. "Avui passen 23 combois per Portbou cada dia. Amb via d'amplada europea, parlariem d'una capacitat de 250 combois el dia", apunta.

**Enfilar-se al tren.** Siga com siga, el corredor mediterrani és un projecte amb moltes més possibilitats d'esdevenir realitat que no pas fa un mes. Però per què una reivindicació que es fa sentir de fa temps no ha obtingut resposta fins ara? L'anunci de la licitació del tram entre Castelló i Tarragona té relació amb el canvi de ministres a Espanya i l'arribada de la valenciana Inmaculada Rodríguez Piñero al capdavant de la secretaria general d'in-

fraestructures. Però més determinant que això sembla la creixent pressió que aquests darrers anys han exercit governs autonòmics, *lobbies* empresarials i cambres de comerç del Principat i el País Valencià, que, per conveniència o per convicció, han assumit la reivindicació del corredor mediterrani. Una vegada resolta la connexió en gran velocitat amb Madrid, que havia acaparat bona part de les demandes en matèria d'infraestructures dels uns i dels altres, l'atenció s'ha centrat a prioritzar la connexió ferroviària paral·lela a la costa, amb la vista posada en la sortida cap a l'estat francès.

En aquest sentit, la col·laboració del món econòmic a banda i banda del Sénia s'ha intensificat aquests darrers anys, tot resseguint el camí que el 2002 havia començat a transitar l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, una institució que pretén canalitzar els interessos econòmics comuns dels Països Catalans. La col·laboració entre els empresaris catalans i valen-

cians, que en anys precedents es concretava en reunions molt discretes, ha esdevingut cada volta més habitual i ha precedit aquest acostament recent de les administracions valencianes i catalanes. L'aproximació dels uns i dels altres es va concretar el juliol de l'any passat amb la creació d'un observatori de seguiment de les infraestructures del corredor mediterrani, apadrinat pels consellers Antoni Castells i Gerardo Camps. Tot i que l'observatori no ha tingut gaires resultats pràctics, sí que té un valor simbòlic ben important. Paral·lelament, també s'han dut a terme reunions a València i a Barcelona entre els *lobbies* de l'Associació Valenciana d'Empresaris i el Cercle d'Economia, en les quals s'ha reivindicat reiteradament la necessitat que Madrid donara via lliure al corredor mediterrani. Avui aquest corredor sembla més afermat que mai, però manté alguns dels interrogants de sempre.

Violeta Tena