

La clau de l'eix mediterrani és a Europa

El corredor mediterrani no forma part dels trenta projectes prioritari de la UE, però el 2010 hi ha una nova oportunitat perquè s'inclogui en la revisió de les xarxes transeuropees de transport. L'IIVEE ha fet la seva aportació al procés de debat obert de la Comissió Europea. De fet, és l'única institució privada de l'estat espanyol que hi ha enviat un estudi per defensar la importància d'aquest eix en la xarxa de transports transeuropea. La darrera paraula sobre el futur de l'Euram la tindrà Europa.

La Comissió Europea té previst de revisar la configuració de la xarxa transeuropea de transports durant el 2010. Haurà de resoldre un debat que fa anys que arrossega: si manté una concepció marcada pels equilibris entre els estats membres o si fa un tomb radical i aposta per una xarxa supranacional autènticament europea. Actualment, entre els trenta projectes prioritari de la UE en matèria de transport no hi figura l'eix mediterrani.

Però després de molt de temps, hi ha indicis clars que, per primera vegada, Europa comença a valorar aquesta connexió de la Mediterrània amb el centre del continent. Com que no entra dins els projectes prioritari, les infraestructures necessàries per a vertebrar aquest eix —encara encallat en el coll d'ampolla Tarragona-Castelló, que impedeix la connexió del País Valencià amb Catalunya i, per tant, la sortida ràpida a Europa— no són susceptibles de rebre ajudes comunitàries. L'estat espanyol mateix, el desembre del 2005, va votar de reduir l'import per a aquests

projectes: dels 20.000 milions d'euros que preveia la Comissió per al període 2007-2013 a 5.300 milions.

Canvi de posició. De sobte, però, en el context d'unes eleccions europees i de la presidència de torn de la UE de l'estat espanyol, l'executiu de Rodríguez Zapatero assenyala un tomb important en la visió sobre la manera de vertebrar el territori de l'estat espanyol i la connexió per ferrocarril amb Europa. A final del mes passat, durant la visita a Espanya del president francès, Nicolas Sarkozy, Zapatero va anunciar que el seu govern sol·licitarà formalment la inclusió del corredor mediterrani com a projecte prioritari en la xarxa transeuropea del transport si no s'hi ha incorporat abans, en el procés de consulta que ha obert la Comissió Europea. “Tenim el convenciment compartit [amb Sarkozy] sobre la necessitat de convertir aquest eix en un veritable eix ferroviari d'alta velocitat que uneixi el mediterrani espanyol amb la resta d'Europa”, va proclamar



Túnel del Pertús, per on circularà el TGV en el

el president espanyol en una sessió al Senat, en resposta a una pregunta formulada pel grup Entesa Catalana de Progrés. Zapatero va anunciar també que “Espanya ha aconseguit que en l'informe final del grup d'alt nivell per a l'extensió de xarxes transeuropees a països veïns s'inclogui una menció a la importància que té el corredor dins la UE com a eix de canalització en fluxos de mercaderies entre el sud-est mediterrani i el centre d'Europa”. La UE ja ha aprovat una ajuda de 22 milions d'euros per a les obres del TGV del corredor, en la línia Madrid-Saragossa-Tarragona-frontera francesa.

Promeses impossibles de França.

L'afany de protagonisme del president francès és a bastament conegut. Tant, que en més d'una ocasió s'embrancha amb promeses irrealitzables, com la de la nostrada connexió del TGV a banda i banda dels Pirineus. “En tres o quatre anys [el 2012] es farà realitat la connexió d'alta velocitat entre Barcelona i Lió a través del túnel transfronterer”,



tram que unirà Figueres i Perpinyà.

sentenciava Nicolas Sarkozy durant aquesta visita a Madrid. A més, el mandatari francès va insistir que el seu executiu “respectarà tot el calendari”, no tan sols el de realització de les obres, sinó també el de les al·legacions que es poden presentar a aquests i més projectes d’interconnexió pels Pirineus centrals. L’endemà del compromís de Sarkozy, l’alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va assegurar que l’escenificació de l’impuls al TGV “ja no pot recular, i li dona una força política que haurem de convertir en fet”.

Construït ja el tram Figueres-Perpinyà, amb previsió d’acabar les obres entre la capital empordanesa i Barcelona el 2012, els terminis per a arribar fins a Lió promesos per Sarkozy resulten impossibles. França es troba enmig del procés de debat públic i al·legacions que ha de culminar el mes de juliol amb l’elecció d’un traçat entre Perpinyà i Montpeller. Ningú no havia parlat fins ara de dates des dels despatxos oficials, però els experts opinen que el 2020 és l’horitzó més realista.

El termini només es podria escurçar si s’accelerés la recerca de finançament – a França, primer es concreta el projecte i després es busquen els diners, al contrari que a l’estat espanyol –, i que tant París com Brussel·les fessin una aposta decisiva pel corredor mediterrani.

Brussel·les en té la clau. Durant la visita de Nicolas Sarkozy –l’home clau perquè l’estat espanyol tingui alguna possibilitat de formar part de forma permanent del G20– Zapatero es va comprometre a impulsar el corredor durant els sis mesos que durarà la seva

Tot i les previsions de Sarkozy, hom no creu que el TGV entre Barcelona i Lió s’hagi enllestit abans del 2020

presidència a la UE i a posar “el màxim vigor i tot l’esforç pressupostari” en aquest corredor. Fet i fet, els dos mandatari tenen interès a mantenir bona sintonia. Zapatero per a ser respectat al món del G20, i Sarkozy per a tenir un amic a la UE que li permeti de mantenir un cert protagonisme. Ni que sigui per motivacions polítiques, s’albira un primer pas important en la projecció de l’eix mediterrani a Europa.

El portaveu de l’Entesa Catalana de Progrés, Carles Bonet, adverteix que ara no es pot caure en l’eufòria desmesurada i pensar que el camí ja és fet: “Zapatero ha dit que sí, però el 2004 va tenir l’oportunitat de fer aquest pas i el va rebutjar. Cal lluitar molt, i cal que la Generalitat de Catalunya i la valenciana es posin d’acord en el mateix objectiu. El corredor mediterrani és important per a Espanya i per a Europa, no tan sols per a nosaltres. Amb el creixement del comerç asiàtic, l’eix mediterrani serà vital. Sigui com sigui, la feina no és feta, tot just comença ara”.

L’IIVVEE es fa sentir a Europa. Al marge de la voluntat de l’estat espanyol, perquè el corredor mediterrani esdevingui una xarxa transeuropea de transports ha de passar pel filtre europeu. La Comissió Europea revisarà el mapa d’infraestructures de transport durant el 2010 per establir de nou els trenta projectes prioritaris a finançar. S’ha obert un procés de debat en què institucions públiques i privades poden fer aportacions metodològiques i propostes per a incorporar al *Green Paper* o *Llibre Verd* RTE-T, la revisió de la política transeuropea de transport. En aquest sentit, l’Institut Ignasi Villalonga d’Economia i Empresa (IIVVEE) ha registrat una proposta perquè el corredor mediterrani esdevingui una xarxa bàsica per a la vertebració transeuropea.

L’IIVVEE és l’única institució privada de l’estat espanyol que ha presentat la seva proposta a Brussel·les, amb un estudi detallat sobre el potencial econòmic i social de l’Euram amb relació a la UE. En una carta adreçada a la Comissió Europea, l’IIVVEE l’encoratja a redefinir la xarxa transeuropea de transports, “no com una juxtaposició d’infraestructures nacionals, sinó com

l'aplicació d'una lògica estrictament europea més enllà de les voluntats individuals dels estats". Aquesta agrupació empresarial dels Països Catalans proposa que s'acompleixin els projectes estratègics per al corredor mediterrani, particularment "la interconnexió de tren i carretera entre ports i àrees logístiques, el servei de tren entre grans ciutats, la segregació del tràfic de llarga distància respecte al de curta distància i les connexions per carretera entre les zones costaneres i les d'interior". L'IIVVE també remet a la Comissió Europea les conclusions de l'estudi que va dur a terme entre el juny del 2007 i el febrer del 2009 per elaborar el *Llibre Blanc de les Infraestructures de l'Euram*, fruit de diversos debats entre representants del món empresarial, social, polític i acadèmic dels territoris que integren l'Euroregió de l'Arc Mediterrani. En aquest sentit, el document diagnostica que el retard en la construcció del TGV mediterrani ha fet que quedés històricament arraconat per la UE i pels executius espanyol i francès. Per una banda, el govern espanyol mai fins ara no havia fet ni un sol moviment per resoldre el coll d'ampolla ferroviari entre Tarragona i Castelló, que impedeix la connexió per alta velocitat entre Barcelona i València. D'una altra banda, la connexió amb l'estat francès per Catalunya també ha estat molts anys en via morta, tot i que ara sembla que l'executiu francès està disposat a accelerar el tram que correspon al seu territori.

Des de l'àmbit públic, la Generalitat Valenciana va anunciar el dia 21 d'abril que ha traslladat a la Comissió Europea un plec d'al·legacions per mostrar el seu suport al *Green Paper* de la UE, que es decanta per substituir el sistema de projectes prioritari per un d'itinerari

L'IIVVE envia a Europa el fruit de dos anys de debats entre representants empresarials, polítics i acadèmics

ris prioritari, i reordenar integralment el mapa europeu de transports. Segons que va explicar en una conferència de premsa el director general de Transport de la Generalitat Valenciana, Vicente Dómine, "la presentació de les al·legacions a aquest document de criteris implica la gran oportunitat de reivindicar que el corredor mediterrani siga considerat prioritari i diferenciador per a tornar a tenir el pes que li correspon en el nou mapa europeu d'itineraris prioritari". Segons Dómine, les al·legacions se centren a "acceptar la posició de la Comissió per a impulsar i millorar els criteris de vertebració de les xarxes transeuropees" i a demanar que "el corredor mediterrani i la connexió amb Lió tinguem un tracte preferencial d'inversions, perquè satisfan les necessitats de més de trenta milions d'europeus i bona part dels ports més actius del sud d'Europa".

El catedràtic de ciències de la computació de la Universitat de València Gregorio Martín adverteix que la lluita perquè s'inclouï el corredor en aquests trenta projectes prioritari pot no tenir gaire sentit. A parer seu, "la prioritització o no és una qüestió estúpidament política, perquè Europa realment no sembla que vaja en la línia de continuar pagant obres físiques. Europa aposta per pagar els sistemes de control i els sistemes de trànsit, sobretot tenint en compte que el corredor mediterrani s'ha dibuixat d'una manera prou coherent perquè l'amplada europea avance des de València cap a Castelló, i baixa des de la frontera cap a Reus". Segons Martín, el debat sobre la prioritització arriba tard, perquè s'havia d'haver dut a terme el 2002, quan la UE va decidir de prendre el control de les xarxes de transport. Amb tot, aquest acadèmic destaca que l'eix europeu ja s'ha engegat, i que "per primera volta s'ha decidit una solució que *balanceja* la situació radial que tradicionalment hi ha hagut a l'estat".

Ara caldrà veure si l'estat espanyol i el francès fan els esforços promesos, si la UE té en consideració l'eix i quants anys s'ha esperar perquè, efectivament, el corredor mediterrani esdevingui una xarxa transeuropea de transport.

Gemma Aguilera

Tres ex-presidents autonòmics: José Bono (Castella - la Manxa), Eduardo Zaplana (País Valencià) i Alberto Ruiz-Gallardón (Madrid).



“S i tenim tants punts en comú, s'hauria de traduir en unes relacions econòmiques i polítiques probablement superiors a les que tenim, i després s'hauria de traduir també en una determinada política d'infraestructures [...] Els anys 20, a Catalunya hi ha una obsessió per l'ample de via europeu, i a València Lluís Lúcia, Joaquim Reig i Romà Perpinyà i Grau també recullen aquesta obsessió. El govern de la Generalitat i Convergència i Unió, des de l'any 86, reclamem l'ample de via europeu, més que el tren de gran velocitat. Però fixin-se que la prioritat d'aquesta nova xarxa ferroviària, altra vegada és radial i oblidat l'arc mediterrani.” Això ho deia, el setembre del 2003, Jordi Pujol. De Castelló estant –Pujol hi havia acudit invitat per l'Institut Ignasi Villalonga–, l'ex-president de la Generalitat verbalitzava davant un auditori format per empresaris i economistes l'oblit manifest al qual ha estat sotmès el corredor mediterrani. Quan