

Barcelona. L'AVE arribà a Sevilla amb motiu de l'exposició internacional, només quatre anys després d'haver-se decidit. A Barcelona, vint anys més tard. Al corredor mediterrani s'hi destinaren, gràcies al ministre d'Obres Públiques, Josep Borrell, els combois de trens sobrants fabricats inicialment per al TGV Madrid-Sevilla. Els trens, dissenyats per transitar per vies d'amplada europea, van haver d'adaptar-se al carril d'amplada ibèrica que continuava unint la costa mediterrània. Avui, i a causa de les característiques de la infraestructura viària, els Euromed mai no han assolit la velocitat que sí que té la connexió Madrid-Sevilla.

L'obsessió per Madrid. Si el corredor mediterrani no va ser una prioritat per a Felipe González, encara ho va ser menys per a José María Aznar, que, per mitjà de Francisco Álvarez Cascos, va aportar una visió encara més centralista de l'organització de les infraestructures. Al principi del seu mandat al ministeri espanyol de Foment, Álvarez Cascos va manifestar que el seu objectiu era que cap ciutat no quedara, amb tren, a menys de quatre hores de la capital espanyola. Sobre la necessitat de vertebrar el territori amb vies de transport en xarxa, tal com recomanaven la majoria d'experts, no va badar boca. Com tampoc no ho féu Eduardo Zaplana. Embarcat en uns altres projectes que considerava de molta més volada, el president de la Generalitat Valenciana no es va preocupar gaire per connectar amb una línia de primera els dos costats del Sénia. En matèria ferroviària, de fet, les seues preocupacions passaven per Madrid. L'arribada de José María Aznar a la Moncloa havia endarrerit la connexió per TGV entre Madrid i València en favor del Madrid-Valladolid. De poc o de res no va servir que el número dos del Ministeri de Foment fora el català Albert Vilalta. Per tal d'evitar la desaparició de València del mapa ferroviari espanyol, Zaplana va cercar complicitats en unes altres comunitats autònomes damnificades pel menyspreu mostrat per Madrid cap a l'est de l'estat espanyol. Fou aleshores que començà a consolidar-se l'amistat entre el president del País Valencià i el de Castella - la Manxa, José Bono.

L'un i l'altre sabien que es necessitaven en benefici mutu. I mentre la connexió amb Madrid monopolitzava les preocupacions ferroviàries, l'eix mediterrani quedava relegat.

El menyspreu es va convertir en abandonó només dos anys després, el 2002. Alhora, l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa, entitat que aplega empresaris dels Països Catalans, començava a alçar la veu sobre els perills econòmics de deixar a la bona de Déu la connexió ferroviària entre el País Valencià i Catalunya. A Brussel·les, representants de tots els estats de la Unió Europea discutien quins havien de ser els trenta eixos de transport d'actuació prioritària. Madrid va veure clar quina carta havia de jugar: l'eix prioritari havia de ser el que uneix Algesires amb Madrid, Madrid amb Saragossa, Saragossa amb Barcelona i des d'allí cap a Perpinyà. Loyola de Palacio, comissària europea de transports i membre del PP, ho va acceptar. La proposta tenia el suport de la patronal espanyola, la CEOE, partidària de resseguir l'esquema centralista que tradicionalment s'ha fet servir a Espanya. Amb els eixos prioritaris dibuixats sobre el mapa, al País Valencià li era reservat el paper d'espectador.

Ara per ara, els canvis en el panorama polític han transformat radicalment els discursos del govern valencià. Desactivat el greuge del TGV (les obres que el faran arribar a València ja són a tocar de la ciutat), el govern Camps ha fet bandera de la necessitat de reivindicar el corredor mediterrani. Havent oblidat que va ser sota la responsabilitat de Loyola de Palacio que l'eix va quedar arraconat de les prioritats de la UE, Camps es fa ajudar pels empresaris per fer sentir la seua veu i escriure un nou ítem en l'agenda pròpia de greuges envers Zapatero. A l'altre costat del Sénia, la preocupació se centra sobre tot a concretar la unió ferroviària amb l'estat francès, sense oblidar, però, que la connexió amb el sud té una importància cabdal per al seu sistema logístic i comercial. Potser és per conveniència, i no per convenciment, però tot sembla indicar que l'hora del corredor mediterrani ha arribat.

Durant la cimera hispano-francesa que va tenir lloc a Madrid a final d'abril, el president francès, Nicolas Sarkozy, es va comprometre a tenir a punt la connexió de TGV entre Barcelona i Lió el 2012. Des del punt de vista tècnic, aquests terminis són viables?

—No vull de cap de les maneres contradir el president francès. Si el president de la República Francesa ve i anuncia això, jo vull pensar que és fruit de la voluntat política que hi hagi alta velocitat amb continuïtat. Ara bé, que tot el recorregut estigui preparat per mantenir l'alta velocitat amb prestacions de 280 km/h - 300 km/h, doncs ja és més dubtós. Perquè, tot i que és cert que els TGV avui ja arriben a Perpinyà, en el tram Montpeller-Perpinyà hi arriben per unes vies que no són adaptades per a l'alta velocitat. Però la qüestió és que allò que interessa a Catalunya, a València i a Espanya és que hi ha-



TINA BAGUÉ

V. Tena

“Amb finançament europeu o sense, el corredor mediterrani es farà igualment”

Joaquim Nadal i Farreras (Girona, 1948) és conseller de Política Territorial i Obres Públiques del govern de Catalunya. En aquesta entrevista es mostra convençut que el corredor mediterrani serà aviat una realitat que comptarà amb el suport de la UE. Pel que fa al TGV, creu que la línia Barcelona-València és una necessitat que “clama al cel”, que ara també es desencallarà.



gi continuïtat del sistema ferroviari, d'una xarxa transeuropea amb amplada europea d'alta velocitat.

—**De moment, diversos colls d'ampolla impedeixen aquesta continuïtat.**

—França diu: jo m'hi poso i garantiré la continuïtat ferroviària. Doncs és una bona notícia. Si, a més a més, s'hi posa perquè el tram Montpeller-Perpinyà, que és previst el 2015-2020, sigui d'alta velocitat, magnífic. I la gran qüestió és que tenim un túnel extraordinari fet i a punt, que espera que hi passin trens. I tenim dos colls d'ampolla a Barcelona i Girona, pendents de construir els túnels. I si parlem del País Valencià, tenim un forat negre, que entre Castelló i Tarragona no hi ha una segona via de tren que permeti d'incorporar la línia d'alta velocitat.

—**A banda del tren, les carreteres han de tenir un pes destacat en aquest eix mediterrani?**

—Per donar continuïtat al corredor de la Mediterrània, cal assegurar que més enllà de les línies de TGV que ja funcionen ara a l'estat, es compleixi allò que la lògica imposa de tota la vida, que és que si una part d'Andalusia, Múrcia, el País Valencià i Catalunya volen treure les seves mercaderies per tren o per carretera cap a Europa, disposin d'aquest eix amb unes infraestructures adequades.

—**Malgrat que la lògica ho indiqui, el fet és que el corredor mediterrani ha estat oblidat per diversos governs espanyols, i fins ara no s'han vist mostres d'interès per aquest corredor. A què l'atribuïu, aquest oblit?**

—El 24 d'abril es va fer un pas endavant. El Ministeri de Foment va licitar els treballs necessaris per a fer un estudi informatiu que permeti el desdoblament del corredor mediterrani i aconseguir una línia d'alta velocitat. I és bàsic que relacionem alta velocitat,

via convencional i l'especificitat de les mercaderies si volem arribar a tenir un corredor per a passatgers i mercaderies amb prestacions competitives.

—Cal atribuir aquest oblit a la manca de voluntat política o a dificultats tècniques i de finançament?

—Un cop s'ha aclarit que la qüestió està definitivament desencallada, per a mi el passat té molt poca importància. Vull fins i tot obviar quines podien ser les causes d'aquest retard.

—Algú en deu ser responsable.

—Si anéssim a buscar la causa tècnica que podria tenir un rerefons polític, trobaríem que en el vigent *Llibre europeu del transport*, dins d'Espanya només es defineix una línia que va des d'Andalusia, passant per Madrid, Saragossa i Barcelona, i eludeix tot el tram mediterrani. Bé, finalment, això és a punt de corregir-se. Allò que alguns ja fa cinc anys que demanem i que hem defensat conjuntament Catalunya i el País Valencià en diversos fòrums europeus, és a punt d'aconseguir-se, que és que la UE consideri el corredor mediterrani com un dels trenta projectes prioritaris de la xarxa transeuropea de transport. I l'estat espanyol ja ha anunciat que lluitarà perquè això sigui així.

—Quin pes ha tingut en aquest canvi de xip de l'executiu espanyol el fet que Catalunya i el País Valencià estiguin units en aquesta demanda?

—Jo no voldria donar més importància del compte a l'entesa entre aquests dos territoris. Crec que, per una altra banda, quan la raó preval, el pes de la unitat d'acció es pot relativitzar. Finalment ha prevalgut la raó, i allò que era obvi per la geografia, ha acabat essent-ho també per a la política. Em pregunto com és que hem trigat tant de temps a convertir en normal allò que la geografia reclamava que fos normal.

—I què us responeu?

—No vull entrar en quines poden ser les causes. Si hi ha una gran activitat econòmica concentrada a la façana mediterrània, la lògica imposa que l'únic camí natural de sortida de les mercaderies de tot aquest corredor és passant per Catalunya i entrar a França per arribar a Europa.

—Què ha significat per a l'economia catalana no disposar del corredor?

—Hem d'entendre que finalment s'obre l'oportunitat que tots reclamàvem, no cal que mirem al passat. Es produïa la paradoxa que el corredor era una petició conjunta des de posicions polítiques oposades [Catalunya i País Valencià], però ja el juny del 2005 els consellers respectius ens vam posar d'acord que, tot i que ens separava la política, ens unia la geografia i l'economia. I amb això no s'hi juga. Des d'aleshores, Catalunya i València han anat repetint que el corredor mediterrani és imprescindible.

—Quina pressió pot fer el govern català a la Comissió Europea perquè finalment inclogui el corredor mediterrani en la llista de projectes prioritaris?

—Hem explicat en dos documents quines són les al·legacions de Catalunya a la revisió que es fa del *Llibre Verd* del transport reiterant per enèsima vegada el mateix.

—Posant-nos en el pitjor dels escenaris, es perdria la darrera oportunitat si Brussel·les no inclogués l'eix?

—La inclusió o no de l'eix per part de Brussel·les determinaria la possibilitat o no de tenir les ajudes europees. En el supòsit, hipòtesi que no vull preveure, que Europa acabés rebutjant aquesta possibilitat, el corredor mediterrani es faria igualment, però amb un problema, que és que, a diferència d'uns altres corredors reconeguts per la UE que tenen ajudes europees pressupostàries, aquest no en tindria. Però amb finançament europeu o sense, el corredor mediterrani es farà igualment. Ha de poder fer-se en unes condicions favorables i poc oneroses per a les finances de l'estat espanyol, de Catalunya i del País Valencià.

—Quan es desencallí el coll d'ampolla Tarragona-Castelló, la connexió per TGV Barcelona-València serà una realitat aviat?

—L'obra no depèn del govern català, sinó de Foment. Per tant, entenem que és Foment qui hauria de fer públic un horitzó raonable i creïble. La paradoxa que avui ens trobem en una situació en què el mapa espanyol de l'alta velocitat cada vegada tingui més capitals de província unides, i que València, Castelló i Barcelona no ho

estiguin, clama al cel i va molt més enllà de tota política.

—Fins a on?

—Vull dir que és clamorós i que finalment tothom ha entès que s'ha de resoldre.

—Creieu que fou un error estratègic, començar a fer la xarxa de TGV cap a Sevilla i no cap a Barcelona, els anys 80?

—No, sóc dels qui pensa que en aquell moment l'estat espanyol ho va fer perquè sabia que si no començava per Sevilla, el TGV mai no hi hauria arribat. En benefici de l'equilibri territorial, no em sembla malament. Ara bé, és evident que ens ha perjudicat a Barcelona i a València perquè ens ha endarrerit, i potser hauria calgut començar per la frontera francesa. Però en aquella època calia aquest revulsiu equilibrador.

—Quan va arribar el TGV a Barcelona, va assegurar que el servei de rodalia del sud havia millorat. Cal esperar també una millora en la franja nord quan el TGV travessi els Pirineus?

—Ha d'implicar una millora substancial, perquè els trens regionals que uneixin les quatre províncies discorreran per la línia d'alta velocitat, i tots els trens que deixin lliures els trens regionals, els omplirem amb Rodalies. Per tant, augmentarà de forma evident l'augment de la capacitat de la xarxa. Deixarà d'haver-hi interferència en les obres, i a més aprofitarem els buits dels regionals per donar millor servei a la xarxa de rodalia.

—Ja hi ha data definitiva per al traspàs del servei de rodalia de Renfe. Com percebrà el ciutadà que aquell servei l'hi presta la Generalitat i ja no l'estat?

—Volem fugir de la idea que a partir de l'1 de gener del 2010 canviarem la xapa i posarem el logotip de la Generalitat, i també de la idea que es poden fer miracles. Les administracions no fan miracles. Nosaltres ens proposem, tan bon punt ens fem càrrec del servei, de fer un treball continuat perquè l'usuari noti aviat millores en l'atenció, la informació, les freqüències de pas i la confortabilitat dels trens.

Gemma Aguilera