

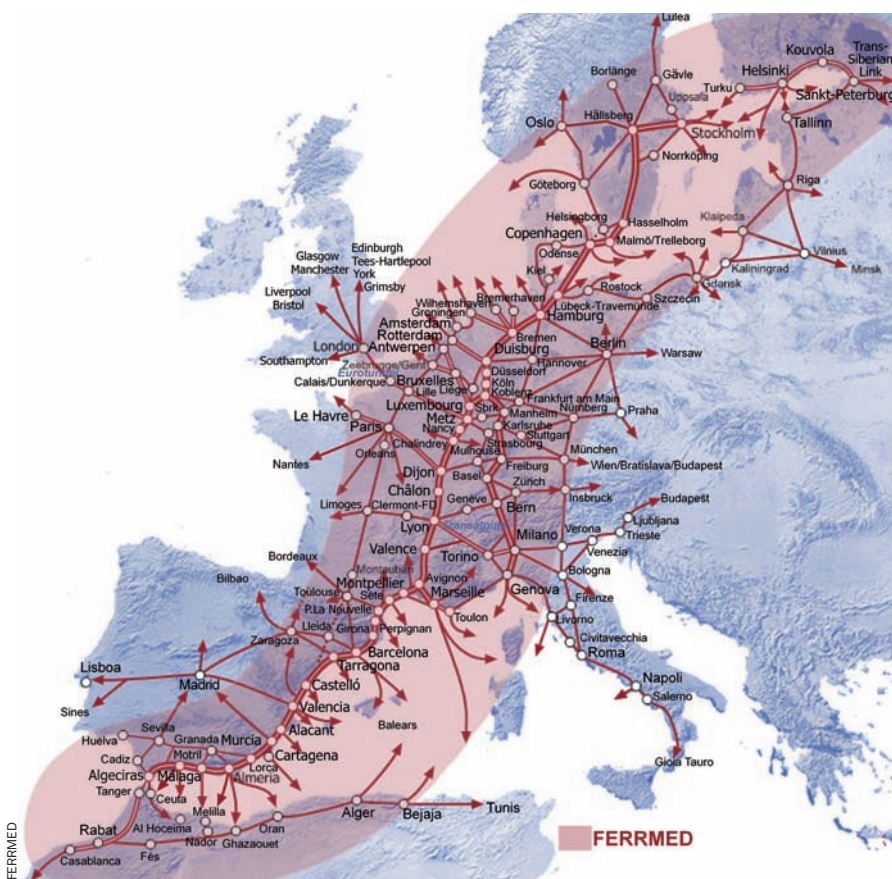
L'eix mediterrani fa via a Brussel·les

L'eix mediterrani per ferrocarril se la jugarà el 2010, quan la Comissió Europea decidirà els eixos prioritaris de transport de la UE. Per anar fent via, la setmana passada el 'lobby' Ferrmed va presentar a Brussel·les una proposta per a unir per tren la Mediterrània i el nord d'Europa.

Aquest consens el capitalitza Ferrmed, un lobby nascut l'any 2004 al qual s'han adherit més d'una cinquantena d'empreses, patronals, cambres de comerç, ports i col·legis oficials de tot l'Euram i de més punts d'Europa. Entre les empreses que en formen part hi ha Abertis, Decathlon, Ford o Seat. L'objectiu de Ferrmed és clar: l'articulació d'un gran eix ferroviari de grans prestacions que facilite el transport de mercaderies des de la conca mediterrània occidental fins a Escandinàvia i l'Europa central seguint el curs del Rin i el Roine (vegeu mapa), tot contribuint a millorar la competitivitat i a reduir la despesa logística. Es tracta d'una àrea que agafa el 54% de la població i el 66% del PIB de la Unió Europea, en què, a més a més, hi ha ports marítims i fluvials que copen el 80% del trànsit de contenidors de l'Europa dels 27.

Amb aquestes xifres com a argument i pocs mesos abans que Brussel·les comence la revisió dels eixos de transports prioritaris, Ferrmed presentà la setmana passada a Brussel·les l'"Estudi global sobre l'oferta i la demanda, els aspectes tècnics, socio-econòmics i ambientals del gran eix ferroviari Ferrmed i la seua àrea d'influència". Es tracta d'un document que, més enllà de les voluntats polítiques, s'ha elaborat "amb criteris estrictament socio-econòmics" aportats per tretze consultores de deu estats. L'objectiu de Ferrmed és demostrar davant l'executiu comunitari que l'eix ferroviari entre la Mediterrània occidental i Escandinàvia és el "més ràpid, més sostenible, més lògic i més barat" dels que es poden proposar. Segons aquest lobby, aquesta via de transport reduiria de 900.000 tones l'any les emissions de CO₂, car substituiria el transport de mercaderies amb camió –que ara per ara congestiona moltes carreteres europees– pel transport amb ferrocarril. En aquest sentit, la proposta de Ferrmed va en la línia proposada des de la Comissió de fer l'economia menys dependent del transport per carreteres, i alhora potenciar les autopistes de la mar. Brussel·les hi tindrà la darrera paraula.

Violeta Tena



El 2010 a Brussel·les s'entaularà una batalla que pot resultar cabdal per a l'Euroregió de l'Arc Mediterrani (Euram). A la capital comunitària s'hauran de decidir quins són els eixos prioritaris de transport, és a dir, aquelles vies de comunicació que rebran una atenció especial (sobretot econòmica) els anys vinents. L'establiment de prioritats ja es va dur a terme entre el 2001 i el 2005 i aleshores la inacció del govern espanyol i el desinterès de la classe empresarial van fer que l'arc mediterrani

quedara arraconat. La situació, ara, és ben diferent. Al contrari que fa quatre anys, ara sí, hi ha unanimitat entre la classe política i empresarial que aquest tren no es pot deixar passar una altra volta. Els governs de banda i banda del Sénia –i també a Madrid, on el ministre José Blanco hi ha mostrat una predisposició inaudita–, autoritats portuàries i grans empreses estan d'acord que el futur econòmic i comercial d'aquest territori exigeix disposar d'una logística pròpia del segle XXI.