

# El front d'Aragó

Mentre l'eix Mediterrani malda perquè la UE el reconegui com a xarxa de transports prioritària, un altre eix encara imaginari, el d'Aragó, ja té la benedicció del govern espanyol i de Brussel·les per esdevenir, el 2020, el centre neuràlgic del trànsit de mercaderies de l'estat. Esbossat com a projecte més polític que no pas tècnic, pot acabar marginant els Països Catalans. I encara parlem d'un segon front polític, el de les obres d'art de la Franja.

EL TEMPS



Aragó batalla per aconseguir que l'estat espanyol i Brussel·les paguin un eix central cap a Europa que tingui com a centre Saragossa.

## Saragossa vol ser el km 0

Bastit més com un projecte polític que no pas com una necessitat d'infraestructures, el govern de Marcel·lí Iglesias reclama un eix central per a mercaderies que foradi els Pirineus passant per Aragó. I Madrid i Brussel·les cultiven el projecte.

**Q**uin és el camí més curt per fer arribar contenidors de mercaderies de Barcelona a Lió? Sobre el paper, el corredor mediterrani, i encara més si l'amplada de via del ferrocarril s'ajustés als estàndards europeus. Però mentre la Comissió Europea i l'estat espanyol decideixen si l'eix més potent del sud d'Europa mereix o no la consideració de xarxa transeuropea de transport prioritària, l'executiu espanyol té sobre la taula un altre dibuix del

mapa per al transport de mercaderies en direcció a Europa, que pretén imposar-se com l'embut pel qual haurien de passar totes les mercaderies que hagin de travessar la frontera amb l'estat francès per comerciar amb Europa. Es tracta de la Travessia Central dels Pirineus, la TCP, un eix de moment imaginari però avalat per la UE i amb els primers estudis de viabilitat finançats. Si es fes realitat, tindria com a centre neuràlgic de distribució del trànsit la plataforma

logística de Saragossa. Segons el traçat amb què treballa el govern d'Aragó —vegeu-ne la imatge a la pàgina 24—, la plataforma logística d'Aragó seria el km 0 del trànsit de mercaderies de l'estat espanyol, el sud d'Àfrica i Portugal, i des d'aquí el ferrocarril travessaria els Pirineus centrals a través d'un túnel de 41,7 km de longitud.

I Barcelona i València? Doncs també haurien de passar per Saragossa per travessar la frontera, igual com Bilbao. A l'altre extrem de l'estat espanyol i Portugal, el traçat començaria a Algesires, passant per Sevilla fins a Madrid, i des del port de Sines, a tocar de Lisboa, hi hauria una altra línia directa a Madrid. Fet i fet, tots els camins durien a Saragossa, el tronc central des d'on sortiria la línia fins a Tarba, prop de Lorda, a Occitània, ja a l'estat francès. El projecte de la TPC pretén aglutinar

el trànsit procedent dels ports de la Mediterrània i de l'Atlàntic, i convertir-se en la plataforma logística del sud-oest d'Europa que distribueix les mercaderies cap al nord i l'est del continent. En aquest hipotètic escenari, previst per a l'any 2020 a tot estirar, els ideòlegs de la Travessia Central reserven a aquest eix un paper ben diferent al que correspon als eixos mediterrani i atlàntic per la situació geogràfica privilegiada com a portes d'entrada a Europa. El desig dels impulsors de la TCP és que aquests dos eixos s'especialitzin en el transport de passatgers per ferrocarril convencional i la gran velocitat i que canalitzin

també el transport de mercaderies per carretera.

**Brussel·les opta per Aragó.** La Travessia Central dels Pirineus va ser inclosa el 2004 en la llista dels trenta eixos transeuropeus de transport prioritaris de la UE. Forma part del projecte número 16, en què es descriu la necessitat de crear "un corredor de transport ferroviari amb prioritat per a les mercaderies que uneixi el port de Sines (Lisboa) i Algesires amb París, passant per Madrid i els Pirineus centrals".

Per la condició de projecte d'interès europeu, l'eix d'Aragó ja ha rebut fi-

nançament comunitari i el 2009 es va constituir una Agrupació Europea d'Interès Econòmic (AEIE) per a la Travessia Central dels Pirineus, amb representants espanyols i francesos, que té com a missió coordinar el programa d'estudis d'anàlisi territorial i ambiental del traçat, a més dels estudis d'impacte socio-econòmic i financers d'aquest eix ferroviari d'alta capacitat. Segons el Ministeri de Foment espanyol, aquest programa d'estudis servirà de base per a les decisions que s'hagin de prendre respecte al projecte, en el marc dels procediments d'informació i participació que es duran a terme als estats espanyol i francès.

## “La Travessia Central d'Aragó és una excentricitat caríssima”

Joan Amorós (Vila-sacra, Alt Empordà, 1938), enginyer industrial, és secretari general de l'associació internacional Ferrmed, que impulsa el gran eix ferroviari de mercaderies que ha d'unir Europa de nord a sud, d'Escandinàvia a Algesires.

—L'estat espanyol va poder incloure en la llista de trenta eixos de transport transeuropeu prioritaris de la Comissió Europea un hipotètic eix d'Aragó per a travessar els Pirineus, però no va incloure-hi tot l'eix mediterrani. Aquest projecte d'eix és una necessitat per a l'estat i per a Europa, en aquests moments?

—En absolut. La prioritat ha de ser abocar tots els esforços a consolidar l'eix mediterrani i l'eix atlàntic, que ara són infrautilitzats perquè no disposen de l'amplada de via internacional per al ferrocarril. No té cap sentit, ni econòmic ni social ni tècnic, d'embarcar-se en la construcció d'un tercer eix si els dos que vertebraven les comunicacions a banda i banda dels Pirineus no únicament no són saturats, sinó que funcionen al mínim de capacitat. Per Portbou hi passen uns 23 trens de mercaderies cada dia. Una ridícula, perquè si es disposés de l'amplada de via internacional podrien circular-n'hi entre 250 i 260.

—L'únic problema és l'amplada de via ibèrica?

—Per sortir a Europa, sí. Però tenim també el coll d'ampolla de Tarragona-Castelló, que interromp la connexió amb el sud d'Espanya.

—És una qüestió de diners, resoldre aquesta infrautilització, o també hi ha condicionants polítics que frenen aquesta inversió necessària?

—Canviar totes les vies de l'eix mediterrani, des de Portbou fins a Almeria, costaria uns 1.600 milions d'euros, una xifra ridícula si tenim en compte el benefici que aportaria en trànsit de mercaderies per a les empreses del país. Des del punt de vista polític, no sé exactament què frena aquesta inversió que hi ha de fer l'estat, disminuïda si la comparem amb moltes altres que s'executen cada any. Però mai no l'ha feta, malgrat que a Europa l'estat espanyol és considerat tercermundista en aquest sentit i, en conseqüència, moltes inversions que es podrien fer al seu territori són descartades per les empreses estrangeres.



FOTOGRAF

—L'executiu espanyol, amb un aragonès al capdavant de la secretaria d'Estat de Planificació i Infraestructures, Víctor Morlán, s'ha compromès a tenir enllestida la travessia central dels Pirineus, a tot estirar, el 2020, i ha encarregat un estudi de viabilitat que ha obtingut finançament de la UE. En canvi, no hi ha compromisos fermes per a fer el canvi de via als estàndards europeus.

—L'any 2000, el govern espanyol del PP ja va posar aquest eix com a prioritari a Europa, i el 2004, el següent executiu del PSOE ho va ratificar. Ara ens trobem davant una nova revisió, i és imprescindible que l'eix mediterrani passi per davant d'aquest hipotètic eix aragonès. El canvi de vies, també a l'eix atlàntic,

Madrid, amb un aragonès al capdavant de la secretaria d'estat d'Infraestructures, Víctor Morlán, sempre ha manifestat el suport al projecte d'Aragó. El 2004, a Brussel·les, va deixar-hi la pell, per aquest eix. En canvi, l'eix mediterrani ni es va prendre en consideració. I sis anys després continua essent una aposta clara de l'executiu del PSOE, que ara exerceix la presidència de torn de la UE. Precisament, amb motiu d'aquesta presidència, el govern d'Aragó, la Fundación Transpirenaica i l'Associació de Regions Transfrontereres d'Europa van organitzar un congrés sobre transports

transfronterers. La cita d'experts europeus en transport, cooperació entre regions i cohesió territorial va tenir lloc a Osca el dia 4 de febrer.

**L'argument trampós del col·lapse.** Un estudi d'avaluació econòmica de la construcció de la Travessia Central amb què treballa Aragó —que, si bé lidera el projecte, compta amb el suport del Ministeri de Foment i de més territoris per on discorreria l'eix— destaca que aquest eix de gran capacitat de càrrega per al transport ferroviari “ajudaria a pal·liar la congestió,

que serà cada vegada més gran en els passos fronterers de la Jonquera i Irun per carretera, i a salvar també la congestió ferroviària als nuclis urbans de Barcelona, Bilbao i Sant Sebastià, on la circulació de viatgers és molt densa, tot relegant el trànsit de mercaderies a un segon terme”. L'estudi, però, no fa cap referència a les causes que expliquen la saturació de les autopistes que travessen els Pirineus, ni a les dificultats que implica que cap dels dos eixos ferroviaris per al transport de mercaderies no s'hagi adaptat a l'amplada de via europea.

que venint de París penetra per Hendaia i Irun i té la possibilitat d'arribar fins a Portugal i Madrid, és ja una qüestió ineludible, i seria un error monumental que l'estat no actués en aquest sentit. Pensar ara en una travessia central és passar l'arada davant els bous.

**—Si en un futur els eixos de la Mediterrània i l'Atlàntic se saturesin, hi trobaríeu sentit, al projecte aragonès?**

—Si arribés aquesta circumstància, cosa que, pel cap baix, no passaria fins a la dècada 2040-2050, aleshores es podria proposar un tercer eix. Però no necessàriament ha de passar per Aragó. L'any 1853 es van establir diverses travessies del Pirineus, entre les quals hi havia la de Canfranc, que és a l'Aragó, però també la de Lleida, que mai no es va acabar de fer. De fet, la travessia de Lleida és més curta i més plana. Per tant, més coherent que no l'aragonesa. Però, sigui com sigui, la discussió ara s'ha de centrar no en aquests hipotètics eixos, sinó en allò que tenim avui: dos eixos infrautilitzats perquè no s'inverteix una quantitat mínima a adaptar-ne les vies.

**—El govern aragonès ja té el projecte sobre la taula i el considera rendible econòmicament, socialment i ambientalment. Per què no s'hauria de dur a terme?**

—Ha de quedar clar que des de Ferrmed som contraris a la creació de nous eixos. Entenem les legítimes aspiracions d'Aragó en aquest sentit, però aquesta travessia té molts inconvenients tècnics

i, a més, no és rendible en cap sentit. S'hauria de construir tota una línia nova, que si ha de ser apta per a les mercaderies, ha de ser una línia de base que requereix túnels extensos. De fet, el projecte que mostra l'Aragó conté un túnel de 41 km i un de 13 km a la part espanyola, més uns altres a la part francesa. Aquesta obra té un cost impressionant, uns 16.000 milions d'euros, per atendre un trànsit molt poc significatiu. Amb tots els respectes, a Saragossa no és on es genera el trànsit, sinó a Catalunya, Euskadi, el País Valencià o Madrid. Què pretenen, que els trànsits dels ports mediterranis hagin de passar per Saragossa per anar a Europa? Resulta que volen fer una línia que passaria per sota d'un massís dels Pirineus centrals que aniria a parar a la banda francesa per Lorda. I si es vol anar cap a Tolosa, s'ha d'agafar una línia que ja existeix. Es dupliquen recorreguts, és una excentricitat molt cara.

**—Si és una excentricitat, hem de suposar que Brussel·les acabarà rebutjant el projecte, i l'estat espanyol es farà enrere...**

—La lògica no sempre funciona. Aquí hem d'anar molt en compte que el govern espanyol no faci trampa, és a dir, que no digui que no canvia l'amplada de via de la línia de Portbou i la d'Irun, i que aleshores faci una travessia central amb amplada internacional i, per tant, que obligui a passar per aquest eix les mercaderies en direcció a Europa. Malgrat que no té ni cap ni peus, és un perill

possible. Quan des de Ferrmed hem tractat aquesta qüestió amb el govern francès ens han transmès que no entenen com es pot demanar a Europa una travessia central si el trànsit a l'eix atlàntic i al mediterrani són irrisoris.

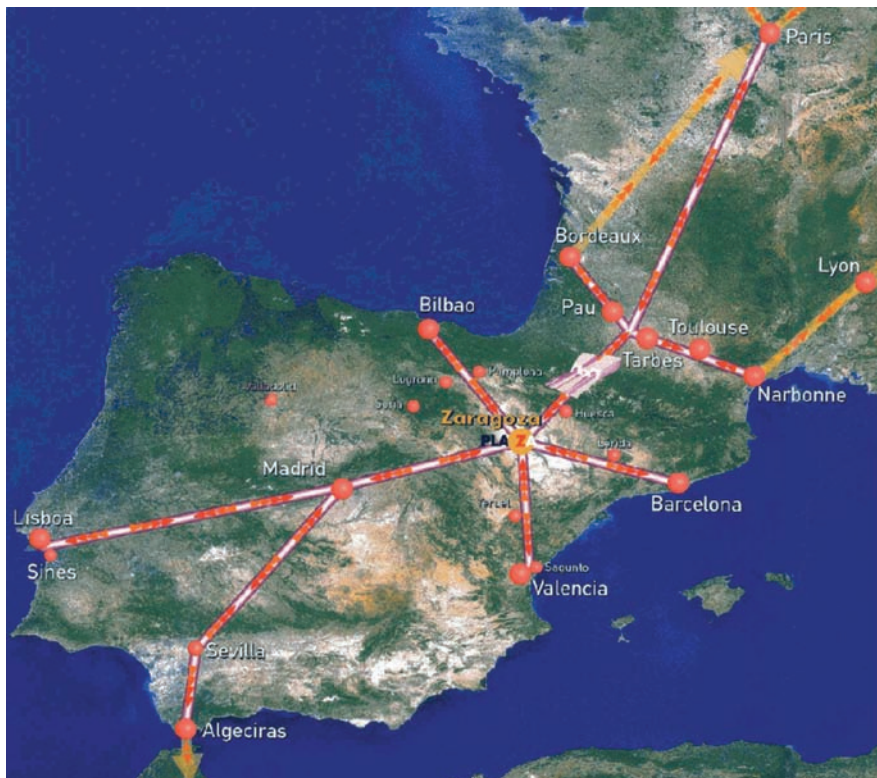
**—Des d'Aragó defensen la travessia com a descongestionadora del trànsit a les fronteres atlàntica i mediterrània.**

—Quan sento els aragonesos pregonar que els Pirineus són col·lapsats no m'ho puc creure. Es deuen referir a les autopistes, perquè el ferrocarril és del tot infrautilitzat. Aquesta diferenciació ha de quedar ben clara, perquè, si no, sembla que tinguin raó i que l'eix d'Aragó sigui una urgència. I no ho és en absolut. El trànsit de mercaderies per tren per l'eix Mediterrani i l'eix Atlàntic és ridícul, senzillament perquè l'estat espanyol no vol adaptar les vies a l'amplada europea.

**—Creieu que l'executiu espanyol i Brussel·les acabaran impulsant aquesta travessia central dels Pirineus els anys vinents, com espera l'Aragó?**

—Vivim temps de vaques magres, en què s'ha de mirar amb lupa cada centímetre invertit perquè sigui rendible socialment i econòmicament. I, en aquest cas, només cal que s'ho mirin una mica per veure que no és rendible, i que les prioritats d'inversió passen, en primer lloc, per l'eix mediterrani i, en segon lloc, per l'eix atlàntic.

*Gemma Aguilera*



### El camí més curt entre València i París

L'any 1853 es van dissenyar les vies de pas que es podien construir per comunicar els territoris a banda i banda dels Pirineus. Ja es van descriure les rutes de la Mediterrània per Portbou i de l'Atlàntic per Irun, però també s'apuntaven la ruta de Canfranc, que és el projecte d'Aragó, i la de Lleida. Ara bé, aquestes dues mai no es van executar del tot. Avui, un segle i mig després, la línia de Lleida que havia de travessar els Pirineus passant per Tolosa fins a París resta aturada a la Pobla de Segur. Es tracta de l'eix Barcelona - Tolosa de Llenguadoc - París, que traça un trajecte més pla i curt cap a Europa que no pas la proposta que fa avui Aragó. L'eix de Lleida no ha estat reivindicat pels polítics, tot i que és el camí més curt entre Alacant i València i París. Aquesta línia podria arribar en direcció al sud fins a Tortosa i les terres de l'Ebre, i cap al nord, de Lleida perllongar-se des de la Pobla de Segur fins a Salau, Sent Gironç i Tolosa de Llenguadoc. Aquest eix es va reivindicar en l'Eurocongrés de Ripoll, l'any 2000, en què es va remarcar que aquesta línia convertiria Lleida en una plataforma logística de primer ordre i, a més, obriria nous horitzons a la ciutat de Tortosa, a les terres de l'Ebre i a les comarques de Ponent que ara es troben més aïllades des del punt de vista de les infraestructures.

L'eix de Lleida tindria un avantatge clar respecte a l'eix d'Aragó, a banda el cost econòmic. El terreny per on discorreria és força més pla i amb escasses dificultats orogràfiques. A més, només caldria un túnel d'uns 14 km per travessar els Pirineus, mentre que en la proposta de travessia central de Saragossa la longitud dels túnels arriba a 60 km en diversos trams.

Aquest eix de Lleida es podria trobar potenciat per la connexió ferroviària encara pendent entre Lleida, Igualada i Barcelona. Abans no es posés en funcionament el TGV Barcelona-Lleida, el trajecte entre les dues capitals es feia en quatre hores. Una connexió amb Igualada permetria una sortida més ràpida per a les mercaderies que genera una zona industrial potent com aquesta, que avui es troba aïllada a la Catalunya central.

Però com es justifica la necessitat de crear un tercer eix per a mercaderies si els dos existents són infrautilitzats, precisament perquè el govern espanyol no inverteix ni un sol euro a adaptar les vies de ferrocarril a l'amplada internacional? Segons el projecte de la TCP, perquè es malmet la natura a conseqüència del col·lapse circulatori per carretera als dos eixos existents. Les xifres amb què treballa el projecte de la TCP parlen "d'asfíxia circulatoria" als eixos mediterrani i atlàntic, amb uns 20.000 camions, 600 autocars i 119.400 vehicles lleugers que travessen cada dia els Pirineus per les 24 carreteres i dues autopistes existents, que sumen uns 90 milions de viatgers en vehicles i 106 milions de tones de mercaderies transportades per carretera, segons les dades recollides en l'informe econòmic. Les previsions que fa per al 2020 xifren en 100 milions de tones més l'increment de trànsit de mercaderies, i conclou que "l'asfíxia circulatoria que pateix la zona ha imposat la necessitat d'una solució sostenible que faci més eficient el transport de mercaderies, que haurà de ser també més ecològic, perquè va destinat a eliminar part de la contaminació que significa el pas diari de milers de camions".

Les expectatives de ser el centre de distribució de tot l'estat espanyol i Portugal són tals que l'estudi d'impacte econòmic preveu tres escenaris possibles, i parla d'un interval entre el 80% i el 50% de captació de les mercaderies que travessin els Pirineus l'any 2020. És a dir, que anant malament, la TCP calcula que recolliria la meitat del trànsit total de l'estat espanyol, Portugal i el nord d'Àfrica.

Pel que fa als avantatges econòmics d'aquest eix, l'estudi d'impacte econòmic calcula que, si l'eix central aconseguia captar el 80% del trànsit de mercaderies, el valor afegit net de la infraestructura fóra d'un milió d'euros. En aquesta previsió, els costos totals de l'obra, que inclouen inversió inicial, manteniment de la infraestructura, compra de vagons i locomotores i manteniment del material mòbil, pujarien a 4.200 milions d'euros, i el benefici total d'explotació arribaria a 5.200 milions. En l'escenari pessimista, amb

un 50% de mercaderies passant per Saragossa, la infraestructura també seria rendible: en concret, obtindria un valor afegit net de 32 milions d'euros. Per a una gestió intermèdia del 60% de les mercaderies que travessessin la frontera, el benefici net seria de 518 milions d'euros.

Amb aquestes dades, els autors de l'estudi conclouen que en totes les hipòtesis possibles hi ha un benefici social positiu, de manera que "la construcció d'aquesta infraestructura resulta rendible per al conjunt de la societat". L'únic inconvenient pel que fa a costos que es destaca en l'anàlisi és el túnel de 41,7 km que cal construir per foradar els Pirineus, tot i que recorda que és una inversió necessària que ja s'ha dut a terme en més projectes europeus, com en el tram ferroviari entre Lió i Torí. El cost de construcció d'aquesta infraestructura, segons el document, és quatre vegades inferior a les xifres previstes per Ferrmed, que parla d'uns 16.000 milions d'euros.

Beneficis socials a banda, el projecte de la TCP fa un èmfasi especial en la protecció del medi i la conservació dels Pirineus com a patrimoni natural per defensar la necessitat d'aquest eix. Els estudis que ha encarregat el govern d'Aragó per establir les mesures de protecció de la fauna no han detectat que el traçat afecti cap espai natural protegit per la directiva europea sobre protecció d'hàbitats, si bé a la zona es detecta la presència de 63 espècies protegides en perill d'extinció a Europa. Sí que es puntualitza que el traçat afectaria diverses infraestructures com ara camins agrícoles i canals de reg, a més d'alguns nuclis de població.

### Un remei per a tots els mals?

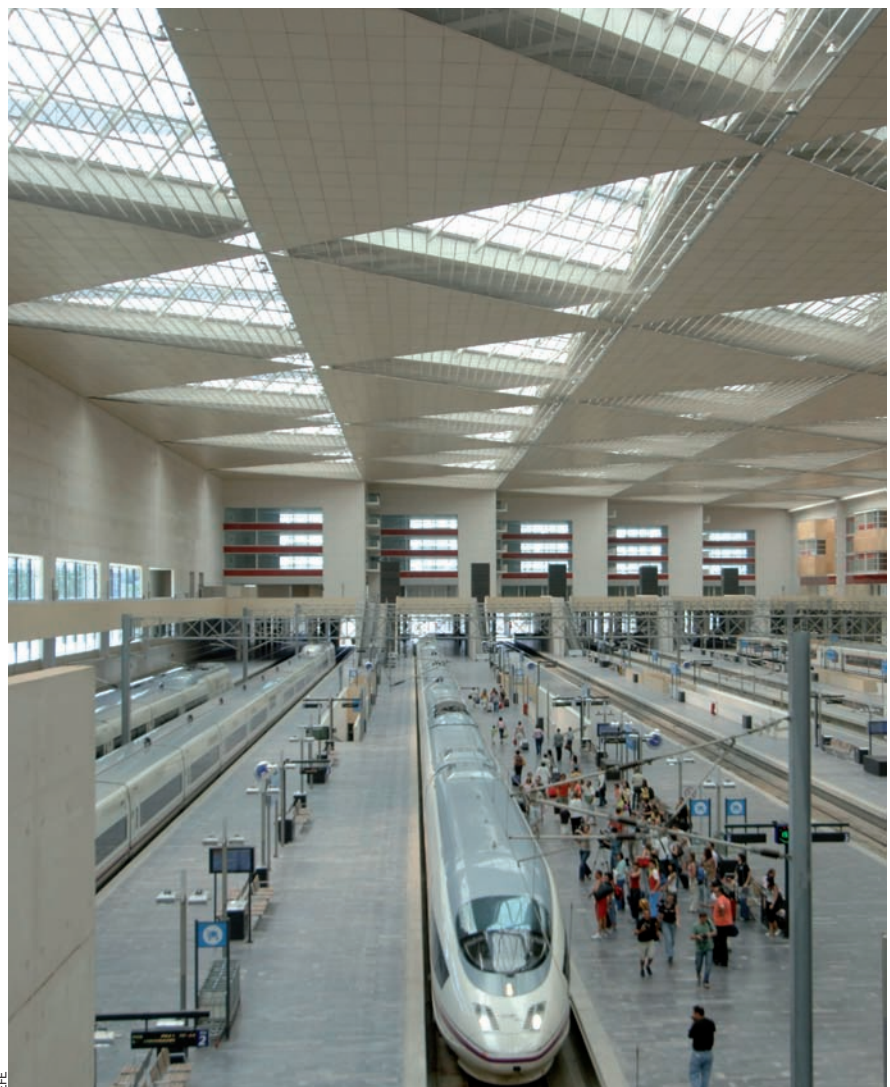
Deixant de banda els beneficis per a la societat, la proposta de l'eix d'Aragó es presenta com un gran impuls per al teixit empresarial, no tan sols l'aragonès. Un altre estudi elaborat per Zaragoza Logistic Center –un institut de recerca públic creat per l'executiu aragonès i amb l'Institut de Tecnologia de Massachusetts– analitza quins sectors resultarien més beneficiats per l'impacte d'aquest eix. La llista l'encapçalen el sector de l'automòbil, l'alimentació, el tèxtil, els electrodo-

mèstics i les grans superfícies. Sobre el sector de l'automòbil, se'n destaca que avui dia el 95% de les exportacions de vehicles es fan a països de la UE, però el ferrocarril només en transporta el 15%, mentre que la carretera n'absorbeix el 22% i la resta va per via marítima. Amb la TCP es pretendria captar aquest trànsit per ferrocarril, però no es té en compte que la localització de les principals plantes automobilístiques són al País Valencià, Catalunya i Navarra, que tenen l'eix mediterrani i els ports molt més a prop que no pas Saragossa. Per tant, sembla del tot improbable que Ford, Nissan o Seat decidissin de desviar les mercaderies cap a aquest eix central per aprofitar el nou ferrocarril.

D'una altra banda, la Travessia Central dels Pirineus també voldria compe-

tir amb els ports català i valencià en la captació de mercaderies provinents de la Xina i l'Índia. En l'estudi d'aquest institut de recerca s'assegura que la TCP "podria significar una alternativa per a determinats productes i empreses que tenen les compres o vendes localitzades en països de la UE, com també per a la distribució dels productes que arribin als ports des de la Xina, tenint en compte que actualment el 50% dels productes procedeixen d'aquest país".

La intenció de competir amb la Mediterrània com a plataforma logística del sud d'Europa per als exportadors asiàtics és, pel cap baix, excèntrica, tenint en compte la pèrdua d'hores que implicaria descarregar mercaderies als ports i carregar-les en trens en direcció a Saragossa, que després haurien de travessar els Pirineus pel centre i co-



EFE

El govern espanyol va construir nova estació del TGV de Saragossa, tot i que ja n'hi havia una.



EL SECRETARI D'ESTAT D'INFRASTRUCTURES, VÍCTOR MORLÁN, PARLA AMB EL CONSELLER ARAGONÈS D'OBRES PÚBLIQUES, ALFONSO VICENTE, EN UN ACTE DE L'AGRUPACIÓ EUROPEA PER A LA TRAVESSIA CENTRAL DELS PIRINEUS.

mençar la distribució un cop a l'estat francès. Aquest pla només podria reeixir en una circumstància: que l'executiu espanyol decidís de no adaptar les vies del corredor mediterrani a l'amplada europea, i fer-ho, en canvi, a la Travessia Central dels Pirineus. El cost d'adaptar l'amplada de via a tot el traçat de l'eix mediterrani, des del sud fins a la frontera, és d'uns 1.600 milions d'euros, segons els càlculs de l'associació Ferrmed.

Zaragoza Logistic Center ha fet una enquesta entre les empreses aragoneses, i assegura que un 52% dels empresaris no deslocalitzarien la seva producció perquè els avantatges de la TCP per a la seva distribució logística compensaria els costos més elevats de produir a l'estat espanyol en comparació amb uns altres països de la UE o extracomunitaris. També remarca que el 57% dels negocis que actualment fan servir la plataforma logística de Saragossa millorarien considerablement les relacions comercials si disposessin d'un transport intermodal ferrocarril-carretera. Finalment, l'estudi conclou que l'activació d'aquest eix possibilitaria l'obertura de nous mercats en algunes empreses que ara queden excloses de l'ús del ferrocarril, que esdevindrien més competitives en comparació amb les d'alguns altres països de la Unió Europea.

**Andalusia també es decanta per la TCP.** Mentre l'eix mediterrani malda perquè Europa el reconegui com a eix necessari per a connectar el sud d'Europa amb la resta del continent, i l'associació internacional Ferrmed proclama la urgència de vertebrar un eix mediterrani que connecti Andalusia amb Escandinàvia per ferrocarril de mercaderies, el govern andalús es decanta més per la Travessia Central dels Pirineus. No fa gaire, la Junta d'Andalusia i el govern d'Aragó van signar un conveni de cooperació per a promoure l'eix Algesires-Madrid-París com a columna vertebral de la xarxa ferroviària del sud d'Europa. Els representants andalusos van destacar que aquest eix serà vital per al futur d'Andalusia perquè "enllaça amb Còrdova pel sud i amb Saragossa pel nord, de manera que atorga una gran potència com a alternativa per al transport de mercaderies". Aquest conveni compta amb un finançament de 3,5 milions d'euros procedents dels fons europeus, i 1,2 milions més procedents dels dos governs regionals. Tot i haver rebut ajudes públiques, encara no s'ha especificat quina serà la missió d'aquest acord bilateral, més enllà de la declaració d'intencions de "promoure la creació de la TCP" i d'impulsar "estudis per a analitzar la conveniència i característiques del futur enllaç transpirinenc".

## El doble joc de Madrid amb els eixos

Els dies 8 i 9 de juny, els ministres de Transport de la Comissió Europea aniran a Saragossa per analitzar el present i futur de les xarxes transeuropees de transport, a iniciativa del ministre espanyol de Foment, José Blanco. En aquesta reunió la posició oficial de l'executiu espanyol serà de defensar la necessitat d'incloure tot l'eix mediterrani en el paquet de projectes prioritari a finançar, una defensa que no va fer ni el PP l'any 2000 ni el PSOE el 2004. Si que van incloure-hi la Travessia Central dels Pirineus que reclama el govern d'Aragó, i que compta amb el suport força explícit del secretari d'estat per a Infraestructures, l'aragonès Víctor Morlán. I, de fet, Brussel·les no ha destinat ni un sol euro a finançar la vertebració de l'eix mediterrani de Tarragona cap al sud, però sí un estudi de viabilitat de l'eix aragonès, amb una dotació inicial de cinc milions d'euros. El febrer d'enguany, José Blanco anunciava des de Barbastro que la travessia "és un dels projectes prioritari del govern espanyol", i afirmava que "no és casualitat" que s'hagués triat Saragossa per a la reunió de ministres europeus. Tot plegat, un embolic de promeses i declaracions, el resultat de les quals, de moment, no sembla favorable a l'eix mediterrani.

Si José Blanco proclamava a Brussel·les que la prioritat de la UE és l'eix mediterrani, ja en terres aragoneses es compromet a defensar amb dents i ungles els "projectes aragonesos" i ofereix "tot el suport" al president Marcel·lí Iglesias. D'una altra banda, Víctor Morlán va fent una feina més discreta però eficaç per impulsar l'eix aragonès des dels despatxos del Ministeri de Foment espanyol.

El projecte de la Travessia Central té al darrere un *lobby* de pressió impulsat des del sector públic –a diferència de l'eix mediterrani, en què han estat les empreses i entitats privades que han donat l'impuls definitiu a la reivindicació a Europa–, però en forma de fundació privada. Es tracta de la Fundació Transpirenaica, que compta, entre els seus patrons, amb el govern d'Aragó, les diputacions i els consells comarcals corresponents. També hi tenen presència les cambres de comerç aragoneses, els sindicats UGT i CCOO i la patronal de la petita i mitjana empresa. Creada el 2003, aquesta fundació es nodreix econòmicament de les aportacions dels seus patrons i de més ajudes procedents de subvencions i donacions que rebí de persones o entitats, tant públiques com privades, segons que consta a la seva web. El patronat és format per 18 membres, 10 dels quals representen institucions públiques, és

a dir, que els poders públics hi tenen majoria absoluta.

**Una llarga reivindicació.** L'any 1986, Miquel Roca va demanar al Congrés dels Diputats el canvi d'amplada de via ibèrica a europea, de Portbou a Figueres. D'aleshores ençà han passat 25 anys i no ha canviat absolutament res. L'estat espanyol veta aquest tren de mercaderies perquè és conscient que, unint els ports catalans i valencians amb el cor d'Europa passant per Marsella i Lió s'europeïtzaria definitivament l'economia catalana. Fa tres dècades, el 90% d'allò que exportava Catalunya anava al mercat espanyol, mentre que avui la relació mercat espanyol - mercats globals ja és del 50%-50%. Si aquest eix ja fos operatiu, amb tota probabilitat l'estat espanyol ja no seria la principal destinació dels productes de les empreses catalanes i del País Valencià. L'Euram concentra una po-

L'eix d'Aragó també vol competir amb el mediterrani per la mercaderia xinesa a Europa

blació de 14 milions de persones, el 32% de les empreses, genera el 31% de la riquesa i de l'ocupació de l'estat espanyol i en representa aproximadament el 40% de les exportacions. Una carta de presentació prou potent per a situar-se en el mapa europeu de regions econòmiques al costat de *lobbies* ja consolidats –com el del nord d'Europa–, i oferir-se al món com la plataforma logística i empresarial del sud del continent. Però, per a consolidar-se, l'eix ha de resoldre amb urgència el coll d'ampolla que interromp la comunicació entre el



**15.000 EQUIPAMENTS DE TOT CATALUNYA. TOT EL QUE BUSQUES, A UN SOL CLIC.**

343 noves escoles i fins a 15.000 equipaments de tot Catalunya ara estan al nou portal de la Generalitat de Catalunya, des d'on podràs accedir de forma fàcil i còmoda a la informació bàsica sobre els equipaments públics i concertats. Troba tot el que busques amb un sol clic o ara, també, des del teu telèfon mòbil.

Escola Pere IV de Barcelona

 **Generalitat de Catalunya** 

País Valencià –i, en conseqüència, el sud de la península, amb Catalunya i la porta d'entrada a Europa. Castelló-Tarragona és el tram de l'eix mediterrani més precari. A la necessitat de duplicar la via per a agilitar i fer més segur el pas dels combois, cal afegir-hi la necessitat de l'amplada de via europea. El gran volum de trànsit de passatgers i mercaderies que suporta aquesta línia i l'existència de ports molt pròxims i de primera magnitud –com ho són el de València, el de Tarragona i el de Barcelona– ho fan ja imprescindible. Però la decisió sobre el futur d'aquest eix és a les mans de l'executiu espanyol, que ha de determinar si en defensa o no a Brussel·les la inclusió en el paquet de xarxes de transport transeuropees prioritàries. Els *inputs* que arriben del Ministeri de Foment espanyol són confusos. Així com, en diverses visites a Aragó, el ministre José Blanco i el seu segon, Víctor Morlán, prometen que la Travessia Central

## La TCP, prevista per al 2020, vol controlar el trànsit de mercaderies de l'estat i Portugal

dels Pirineus serà l'objectiu número u, també es fan grans declaracions de suport a l'eix mediterrani com a "prioritat de la presidència espanyola de la UE". La confusió és tal que, fa dues setmanes, en ple caos aeri per l'erupció volcànica d'Islàndia, José Blanco anunciava el compromís del seu ministeri de presentar durant el mes de maig un estudi tècnic de l'eix ferroviari mediterrani de gran velocitat. Però el fet més sorprenent fou la relació que va fer entre Islàndia i el corredor mediterrani, mostrant-se confiat que els problemes viscuts als aeroports europeus a causa del núvol

de cendra volcànica "evidenciïn la necessitat de construir l'eix ferroviari de gran velocitat al llarg de la Mediterrània". Blanco lligava tots dos conceptes sentenciant que "d'un gran mal en surt un gran bé. Confio que el tancament de l'espai aeri sigui l'impuls definitiu per al corredor mediterrani".

També el president de la Generalitat valenciana hi va ficar cullerada en coincidir amb Blanco en la presentació del pla de rodalia de Renfe al País Valencià. Després de quedar-se atrapat a Brussel·les a causa del núvol de cendra volcànica, Francisco Camps va explicar que "la primera cosa que vaig pensar va ser en el tren. Si la gran velocitat que connecti amb França ja fos construïda, no hauria hagut de viatjar disset hores en furgoneta". Potser el calvari de Camps serà l'impuls definitiu que cal a l'eix mediterrani.

*Gemma Aguilera*



AJUNTAMENT DE GANDIA