



Port de Barcelona.

naça, moltes empreses farmacèutiques mitjanes i petites entraran en crisi, i la majoria –per les característiques del teixit empresarial– seran catalanes. La patronal considera que podrien tancar un 30% de les empreses –que en xifres absolutes serien unes cinquanta– i que les fallides podrien arrossegat a la desocupació unes 5.000 persones del sector, però també 15.000 més d'empreses auxiliars que es beneficien de la vitalitat del sector farmacèutic. El Principat concentra el 60% de les empreses i la pèrdua d'ocupació directa a Catalunya podria ser de 3.500. Per això Farmaindustria demana que la Generalitat prengui mesures que esmorresquen l'impacte.

Segons el president de Farmaindustria, Jesús Acebillo (Novartis), les mesures del govern espanyol afecten una indústria que acumula el 20% del R+D del total de la indústria estatal –i l'R+D sembla la recepta més lògica per a sortir-se'n ara i en un futur–, però també faran fugir les grans empreses multinacionals que s'han establert a l'estat espanyol. Aquesta deslocalització, lògicament, podria agreujar encara més el futur del sector, que ja es va trobar afectat per mesures restrictives el mes de març passat: aleshores l'executiu espanyol va prendre mesures que impliquen la reducció de la despesa estatal –i dels guanys del sector– de 1.500 milions d'euros.

*Àlex Milian*

## Núvols sobre l'eix mediterrani

L'anunci del ministre espanyol José Blanco que les obres públiques d'infraestructures es retardarien un any pel cap baix obri tot d'interrogants sobre el futur de l'arc mediterrani ferroviari. El tram entre Castelló-Tarragona, el més endarrerit però també el més necessari, podria ser el més perjudicat.

**D**iu la cançó de Raimon que “quan creus que ja s'acaba torna a començar”. I sembla que a l'arc mediterrani ferroviari hi ha passat això. L'anunci del ministre espanyol de Foment, José Blanco, que totes les obres públiques en infraestructures tindran “un retard mitjà d'almenys un any” ha caigut com una galleda d'aigua freda, ara que la consecució d'un eix ferroviari de primera per a passatgers i mercaderies per a tot l'Arc Mediterrani semblava més a prop que mai. Les peces que els cinc darrers anys s'havien anat encaixant per completar aquest trencaclosques sembla que tornen a canviar de posició i obliguen a reconsiderar-ho tot de nou. “Reprogramació”, en va dir el ministre al Congrés dels Diputats.

Amb tot, saber fins a quin punt la retallada d'inversions afectarà l'Arc Mediterrani és –si més no a l'hora de tancar aquesta edició– impossible. EL TEMPS s'ha posat en contacte amb el Ministeri de Foment espanyol per saber quines infraestructures i de quina manera es trobaran afectades per l'anunci de Blanco, però no n'hem rebut cap informació. Els detalls, doncs, no se sabran fins les setmanes vinents i, per tant, queden en suspens totes les previsions i es posen en quarantena els calendaris amb què hom havia treballat fins ara. De tota manera, les paraules contundents de Blanco a la comissió de Foment del parlament espanyol no fan preveure res de positiu: “Ajornarem

noves licitacions, demorarem terminis d'acabament d'obres, suspendrem temporalment actuacions i, fins i tot, anul·larem contractes en execució.”

L'anunci de Blanco podria retardar la consecució de la connexió en altes prestacions ferroviàries de tot l'Arc Mediterrani. Ara com ara, hi ha tres trams en construcció que, d'acord amb les paraules del ministre, potser ajornaran la data d'inauguració (vegeu mapa). Els trams afectats són: Barcelona-Perpinyà, previst en principi per al 2012; Alacant-València, amb la mateixa data; i València-Castelló, que havia d'entrar en funcionament el 2014. Com que les obres dels dos primers trams ja són en execució i prou avançades, tot apunta que el ramal de connexió entre Alacant i Elx i el tram de València i Castelló –que encara no han entrat en fase d'execució– són els que es trobaran més perjudicats. Respecte a aquest darrer, era previst que les obres començaren l'últim trimestre d'enguany. En l'actualitat, segons que va explicar Blanco el mes passat, les obres de construcció de les plataformes de tots els trams d'aquesta línia ja han estat licitats per un import global de 770 milions d'euros. Les actuacions havien de crear o mantenir 20.000 llocs de treball.

### Una reprogramació dolorosa.

Amb tot, la part més dèbil del trencaclosques és un poc més al nord, a l'enllaç –històricament complicat– entre



Castelló i Tarragona, un coll d'ampolla que entrecanvia les bones comunicacions entre Principat i País Valencià perquè en alguns punts només hi ha una via. Ara fa tretze mesos, Madrid va posar a licitació l'estudi informatiu d'aquest tram ferroviari. Més enllà de la formalitat administrativa, això significava fer les primeres passes per aconseguir que d'Alacant a la Jonquera hi haguera en el futur vies d'amplada europea i gran velocitat sense interrupcions. Disposar, en definitiva,

d'un eix de comunicacions de primera categoria.

Les paraules de Blanco deixen en l'aire el futur més immediat d'aquesta infraestructura, malgrat que, com recorda José Luis Mora, president de la Cambra de Comerç de Tortosa, "és el tram de l'eix mediterrani que reclama amb més urgència inversions i la millora de les actuals capacitats operatives". Amb l'estudi a mig fer, el Ministeri de Foment mai no ha donat dades oficials sobre licitacions, adjudicacions, inici

d'obres o arrancada efectiva de la via. Ara tot apunta que els terminis encara es dilataran més. Si arriba a confirmar-se això, es tractaria d'"una mala notícia", segons Mora, perquè eliminar el coll d'ampolla entre Castelló i Tarragona obri "la possibilitat de desenvolupar plenament les relacions comercials a banda i banda i cap a Europa. Ja no podem esperar més. El corredor mediterrani ha de ser una realitat econòmica sense colls d'ampolla ni discontinuïtats que limiten la nostra activitat".

**Una via rendible.** Joan Amorós, president de Ferrmed, grup de pressió que persegueix la construcció d'una línia ferroviària de mercaderies des d'Algesires fins al nord d'Europa, passant per la franja mediterrània, també es mira amb recel els anuncis fets per Blanco. "El ministre ha dit que s'ha fet en deu anys allò que en uns altres països costa vint anys o trenta -diu Amorós-. El problema és que les grans inversions s'han fet en llocs on la rendibilitat era escassa." I continua: "Ara diuen que seran molt més exigents en la selecció de les infraestructures, i prioritzaran únicament aquelles que siguin estrictament necessàries per a l'aportació a la competitivitat de l'economia o la cohesió territorial. I l'arc mediterrani és un corredor amb molta rendibilitat econòmica."

Prenent com a punt de partida aquesta realitat, Amorós defensa que, veient les dificultats financeres de la caixa pública, s'introdueix el capital privat en la construcció d'aquest enllaç ferroviari. L'alternativa, segons Amorós, seria, per tant, la constitució de partenariats públics-privats en els quals els operadors de la via paguen un cànon al constructor, seguint un model que ja s'ha implantat en carreteres i en connexions ferroviàries com ara Figueres-Perpinyà o França-Anglaterra. "Si a la dècada dels 60 fer l'autopista de la Mediterrània va ser rendible, de segur que ara la connexió ferroviària també ho és", assegura. "Hem perdut oportunitats increïbles i no podem permetre que torne a passar."

Violeta Tena