

La cita amb el Ministeri de Foment espanyol era dimecres passat, a la quatre de la vesprada, a la Llotja de Mar de Barcelona. A la trobada –ajornada dues vegades aquestes darreres setmanes– hi acudiren, sol·lícits, alts representants dels governs de Catalunya, País Valencià, Múrcia i Andalusia. Hi eren presents el president de la Generalitat de Catalunya, Artur Mas; el president de Múrcia, Ramón Luis Valcárcel; el conseller d'Infraestructures valencià, Mario Flores (Francisco Camps era convalescent d'una hèrnia discal, si bé tampoc no és clar que tinguera intenció d'aparèixer-hi); la consellera d'Habitatge i Obres Públiques andalusa, Josefina Cruz Villalón; i representants de les cambres de comerç de tota la façana mediterrània. Tot i ser a la capital catalana, el paper de mestre de cerimònies havia estat reservat a José Blanco. El ministre espanyol acudia a la capital catalana per a presentar el seu estudi sobre el corredor ferroviari mediterrani, és a dir, per a mostrar, negre sobre blanc, què vol que acabe essent el govern espanyol aquest eix de transport que transcorre per tota la façana mediterrània i que aspira a formar part de la xarxa prioritària de transport europea a partir de l'estiu vinent.

Al corredor no li serà fàcil d'assolir les aspiracions europees. A hores d'ara, l'eix ferroviari no deixa de ser un trencaclosques de trams de tipologia i problemàtiques diverses, incapaç de captar les mercaderies que ara per ara col·lapsen les carreteres i creen problemes ambientals, de congestió i de competitivitat. Mentre la quota de transport de mercaderies per ferrocarril a l'estat espanyol és d'un 3%, a la resta d'Europa arriba al 17%. Per a mirar de resoldre un problema d'infraestructura de recursos que fa dècades que dura i que va íntimament lligat a la imperant concepció radial dels eixos de transport a l'estat espanyol, Blanco desplegarà a Barcelona tot el seu *saber fer*. En el seu discurs parlà de l'“auge i la decadència dels pobles”, de la Via Augusta i del camí d'Anníbal i –fet més important– explicità el seu suport a un eix de comunicació i d'intercanvi que havia estat invisible per a Madrid.

El corredor supera etapa



D'esquerra a dreta, la consellera d'Habitatge i Obres Públiques d'Andalusia, el ministre espanyol de Foment, el president català, el murcià i el conseller d'Infraestructures valencià.

La setmana passada el ministeri espanyol de Foment va presentar el seu estudi sobre el corredor mediterrani. El document, que preveu una doble línia segregada per a mercaderies i passatgers el 2020, és un pas endavant, segons els agents econòmics del país, per bé que lamenten la falta de concreció, tant de terminis d'execució com de finançament.

D'acord amb els plans del departament de Blanco, el corredor mediterrani disposarà –quan arribe, el 2020– d'una doble via segregada per a passatgers i mercaderies, de manera que l'una no dificulte el pas de l'altra, cosa que s'esdevé ara mateix en benefici sempre dels primers, com han criticat una volta i una altra els

agents econòmics. I aquesta doble via tindrà amplada ibèrica i europea i les capacitats necessàries per a permetre el trànsit de combois de 750 metres de llargària. El ministeri també es compromet que l'eix ferroviari principal vaja connectat amb els ports i instal·lacions logístiques, de manera que tot el front mediterrani es convertisca en

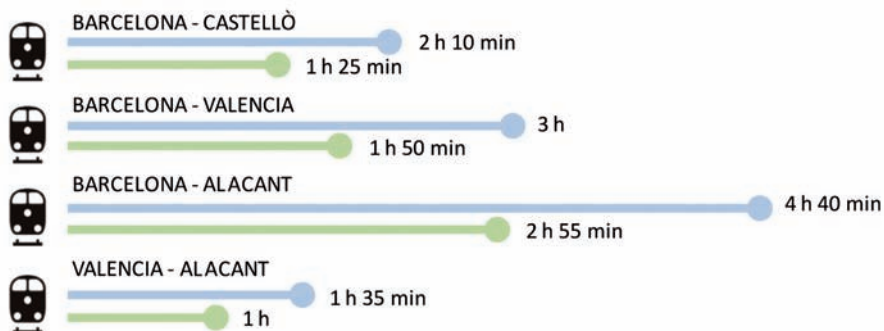
Corredor o Euram

El corredor mediterrani és, segons definició del Ministeri de Foment espanyol, el territori comprès des de la frontera francesa fins a Cadis, on hi ha el port d'Algesires. Això és un eix de transport de quasi 1.300 quilòmetres on viuen 18,1 milions de persones (ço és, el 38,5% del conjunt de l'estat) en una superfície de 90.675 quilòmetres quadrats, on es genera el 37,4% del PIB de l'estat. A aquesta concepció de corredor mediterrani s'hi han aferrat fins ara la majoria d'agents econòmics, responsables públics i mitjans de comunicació, sense que la delimitació haja estat objecte de debat públic. Madrid s'hi sent ben a gust, amb aquest constructe social, i els implicats s'han adherit de manera més aviat acrítica a aquesta mena de *Levante feliz* rediviu.

No tots, però, estan disposats a empassar-se la píndola amb tanta facilitat. L'Institut d'Economia i Empresa Ignasi Villalonga (IIVEE) critica l'intent del ministeri espanyol de "diluir la relació de les economies catalana i valenciana amb la inclusió dins el corredor mediterrani d'Andalusia i Múrcia". "Amb les dades dels sectors econòmics i trànsit de passatgers en la mà, el corredor mediterrani s'acaba, bàsicament, a Alacant", apunten des de l'IIVEE, una organització que fa més d'una dècada que reivindica la millora de les infraestructures d'aquests territoris. I aporten dades que donen pistes sobre el múscul de l'Euram, és a dir, el País Valencià i Catalunya: dins d'allò que el govern espanyol considera *corredor mediterrani*, aquests dos territoris representen el 73% del PIB, el 76% de les exportacions, el 65% de la població urbana. Recorden, en aquest sentit, que incloure Algesires com a part del corredor mediterrani "no té sentit, perquè té l'eixida ferroviària solucionada a través de Madrid i la travessia central".

"Les infraestructures han de respondre a les realitats econòmiques i socials i, en aquest cas, passa que es forcen les planificacions amb finalitats únicament polítiques", apunten. En aquest sentit, en el mapa de zonificació proposat des del govern espanyol el *sector est* (el que va de la frontera francesa a Almeria) és compost de tres zones amb la següent delimitació: zona I, on hi ha Girona, Barcelona i Tarragona; zona II, amb Castelló i València; i zona III, amb Alacant, Múrcia i Almeria, un triplet que reencarna en termes d'infraestructures el sud-est franquista i que, a la pràctica, contribueix a la desvertebració del país. "Les xifres, tant per transport de passatgers com per intercanvis comercials, no justifiquen que Alacant vaja amb Múrcia i Almeria", assenyalen. Segons el document del Ministeri de Foment, el darrer any entre Alacant i Múrcia transitaren 22.726 (les dades d'Almeria no hi apareixen); mentre que els viatgers que partiren amb tren amb destinació a València o Barcelona foren més de 828.000.

Reducció del temps de viatge en el transport de viatgers d'ací al 2020



un pol de distribució a l'altura del que ja configuren els ports dels nord europeu. Els recursos que s'hi esmerçaran pugen a 51.300 milions d'euros.

Butxaques buides. L'estudi ha estat rebut amb una barreja d'optimisme i prudència entre el món empresarial i polític. La presentació de l'informe significa un avenç, en la mesura que posa punt final a la desempatança oficial a què Madrid ha sotmès històricament el corredor mediterrani. En aquest sentit, Blanco va admetre durant la presentació que aquest eix "trenca la radialitat de la xarxa existent". Per a Joan Amorós, president del *lobby* Ferrmed, l'acte de dimecres passat "va posar en evidència que el govern ha hagut d'admetre que ha fet inversions en llocs molt poc rendibles, alhora que posa en dubte el model de l'Espanya radial". El president de la Cambra de Comerç de Tarragona, Albert Abelló, diu que ens trobem "en un moment insòlit". "És la primera vegada –concreta– que es presenta un projecte global ferroviari del corredor."

Amb tot, el sentiment més generalitzat entre la gent consultada per a aquest reportatge és d'escepticisme per la falta de concreció de les mesures que calen per a construir una doble via segregada de passatgers i mercaderies d'ací al 2020. Per a Cristian Bardají, director d'estudis d'infraestructures de la Cambra de Comerç de Barcelona, el problema de l'informe és que "fa inventari i diu què fa falta per a arribar a una determinada foto final", però no estipula com s'arribarà a aquest nou escenari. "L'horitzó genèric del 2020 és molt inconcret", afegeix.

De la mateixa opinió és el president de la Cambra de Comerç de Castelló, Salvador Martí Huguet. En el seu cas, el preocupa especialment el tram Castelló-Tarragona (històricament, el coll d'ampolla del corredor). "No hi ha data concreta per a aquest tram", diu, i admet estar preocupat pel fet que l'estudi preveja que l'obra es finance mitjançant la fórmula del capital públic-privat.

"La sensació generalitzada és que no se sap qui pagarà ni com es farà", apunta Germà Bel, catedràtic d'economia dels transports a la Universitat de Barcelona. Per a l'autor del llibre

Corredor mediterrani



Espanya, capital París, “no pot ser que incorporen com a inversió en el corredor mediterrani l’acabament de les obres de l’AVE Madrid-Alacant”. D’una altra banda, l’eurodiputat per CiU, Ramon Tremosa, recorda, “davant l’entusiasme amb què ara el Ministeri de Foment ha abraçat el corredor mediterrani”, que el govern espanyol “no ha fet res en aquests set anys per a millorar la seua situació”. Com Bel, Tremosa opina que si l’executiu Zapatero ha fet un pas endavant a favor d’aquesta plataforma de transport

ha estat per la pressió social i econòmica d’aquests darrers anys.

I ara, Europa. Amb totes aquestes incògnites sobre la taula, el corredor mediterrani es presentarà prompte davant la Comissió Europea com a candidata a formar part de l’eix prioritari de transports. L’any 2003, el govern de José María Aznar ni tan sols va voler presentar la candidatura. Ara l’actitud de Madrid ha canviat, però encara suscita dubtes entre els agents implicats. Al cap i a la fi, en aquest tràmit seran

companys de viatge l’eix Atlàntic-nord i la travessia dels Pirineus centrals. Aquesta darrera proposta difícilment serà compatible (per economia i per coincidències) amb el corredor mediterrani. En aquest sentit, Cristian Bardají, de la cambra de Barcelona, no creu que aquesta aposta siga adequada perquè “el ministeri no té diners per als tres projectes”. “Hem de fugir del cafè per a tothom”, adverteix Joan Amorós, del lobby Ferrmed.

Violeta Tena

Breus

Barcelona, Singapur i São Paulo, connexió directa

L’aerolínia catalana Spanair i Singapore Airlines han unit forces per a oferir, a partir del 28 de març, el primer vol que connectarà directament Barcelona amb São Paulo. La ruta es farà tres vegades la setmana: dilluns, dijous i dissabte, i serà la primera connexió entre Àsia i l’Amèrica del Sud, perquè el vol sortirà de Singapur i farà una escala a Barcelona. A més, Spanair oferirà als passatgers de Bilbao, Madrid i Palma connexions flexibles perquè puguin enllaçar amb el vol a São Paulo.

D’una altra banda, arran de la inauguració del nou vol a São Paulo, la



La companyia aèria catalana Spanair i Singapore Airlines enllaçaran amb São Paulo.

ruta actual de Barcelona a Singapur (tres cops per setmana) no farà aturada tècnica a Milà, i això reduirà de més de dues hores el temps de vol. Spanair defensa clarament la conversió de l’aeroport del Prat en hub intercontinental.

La UE acorda sancions per a països amb dèficits excessius

La Unió Europea continua afermant els fonaments per a evitar que tornen a produir-se crisis de deute. Els ministres d’Economia dels 27 han acordat un nou sistema de sancions fins al 0,2% del producte interior brut per als països de l’eurozona amb dèficits o desequilibris excessius. La recaptació de les multes servirà per a constituir un fons de rescat per als països amb dificultats de deute. La nova mesura no ha estat ben rebuda pel president del Banc Central Europeu, Jean-Claude Trichet, que la troba insuficient per a prevenir noves crisis.