

La discreta mort del corredor mediterrani

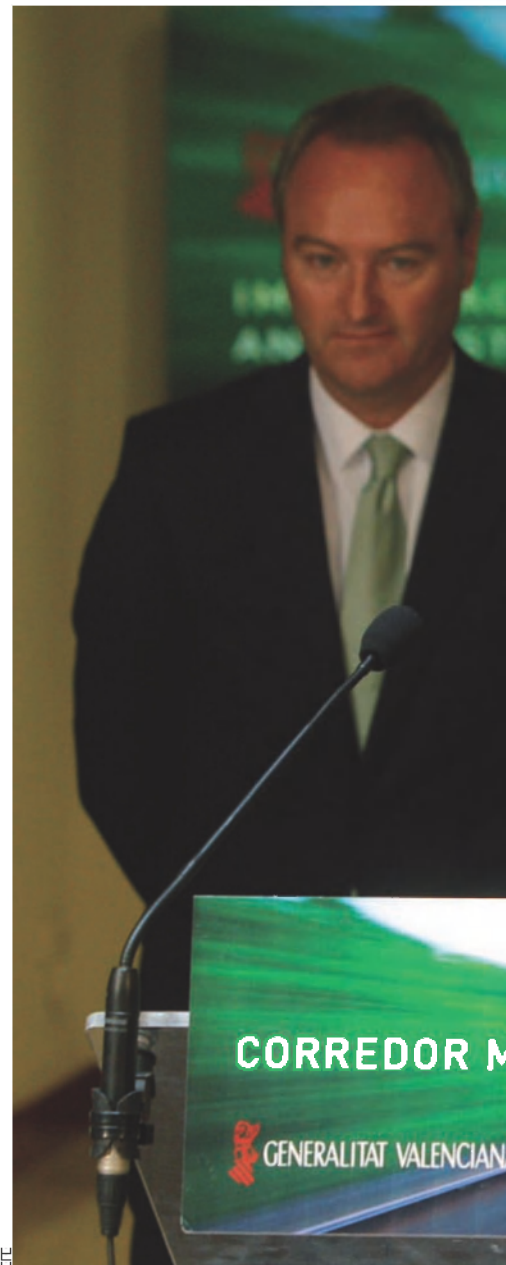
L'assumpció del tercer carril com a solució per a garantir el transport ferroviari aparca la reivindicació històrica del corredor mediterrani. En el pla logístic, aquesta alternativa pot significar una eixida més àgil per a les mercaderies, però les continua obligant a compartir via amb els passatgers. En el pla polític i empresarial, posa de manifest la tendència dels capitosts valencians a la genuflexió davant Madrid.

Si en lloc de residir a Alemanya Michael Ende haguera viscut entre nosaltres, segurament no li hauria calgut recórrer a la inventiva per a crear Fújur, Bastian, l'Emperadriu Infantil i la seua *Història interminable*. Perquè d'història interminable en tenim una de ben pròpia a casa nostra, si bé aquesta s'escriu a base de travesses, amplades de via europees i tercers carrils. La història, és clar, tindria com a argument les vicissituds del corredor mediterrani ferroviari, un eix de transport llargament anhelat però inconclús. Fa només sis mesos que tot feia preveure que teníem a tocar el final de la crònica. Tanmateix, les declaracions i els fets s'han encarregat de recordar-nos que, quan es tracta del corredor mediterrani, sempre hi ha un capítol nou per a abordar.

En el mig any que ha passat des del 19 d'octubre, quan la Unió Europea inclogué el corredor mediterrani en la seua xarxa prioritària de transport, les perspectives per a aquest eix han canviat com de la nit al dia. De la inclusió en aquella xarxa de transports depenia que aquest eix passara a formar part o no de la primera divisió de les infraestructures europees. Finalment, després d'una campanya

de pressió institucional i empresarial sense precedents entre catalans i valencians, Brussel·les va beneir el corredor mediterrani amb la condició d'*eix prioritari*. Per a molts, aquella benedicció fou vista com una salvaguarda. Al cap i a la fi, la categoria de *prioritari* reportava fons econòmics, però, sobretot, representava un aval referendat per les més altes institucions comunitàries.

Convèncer el ramat. Tanmateix, el temps ha acabat donant la raó a aquells que no veien l'aigua del tot clara en aquest assumpte. El corredor mediterrani, una infraestructura que des de l'àmbit polític i empresarial valencià s'havia titllat d'"imprescindible", ha quedat de moment postergada a l'espera de millors temps, com si de colp i volta tots els estudis que es van brandar recalcant-ne els efectes benèfics foren lletra morta. Si no la mort, la parada càrdio-respiratòria del corredor mediterrani, la va certificar la setmana passada la ministra espanyola de Foment, Ana Pastor, durant una visita a València. La mateixa ministra que a Brussel·les havia votat contra la xarxa transeuropea de transports (on hi havia inclosa la prioritat del corredor) va venir al cap i casal



En primer terme, la ministra espanyola de

per a convèncer els uns i els altres que el corredor mediterrani és un projecte massa car, que en les actuals circumstàncies econòmiques Espanya no s'ho pot permetre de cap de les maneres i que, de moment, els valencians s'hauran de conformar amb un sucedani, un producte de gust semblant però que no té, ni de lluny, les propietats de l'original.

L'alternativa duu per nom *tercer carril* o *tercer fil* i pretén que els trens de mercaderies passen de circular en amplada de via ibèrica (Espanya és l'únic país que té una amplada de via



Foment, Ana Pastor, durant la seua visita a València. Darrere, el president de la Generalitat, Alberto Fabra.

diferent del de la resta del continent, la qual cosa originava dificultats en el transport de mercaderies més enllà dels Pirineus) a amplada de via internacional. La solució que es proposa és simple: es tracta de col·locar un tercer fil entre els dos de la via d'amplada ibèrica, de manera que la nova via, dotada de tres fils, permeta la circulació de combois d'amplada ibèrica i d'amplada europea (vegeu gràfic a la p. 58). Amb aquesta solució es podrien liquidar les incomoditats que ara per ara origina, a la frontera amb l'estat francès, la incompatibilitat

entre l'amplada europea i la ibèrica. Actualment el problema es resol mitjançant un intercanviador, però té un cost que va de 70 a 150 euros per contenidor i, sobretot, alenteix la circulació de les mercaderies, perquè s'hi han d'esmerçar 15 hores.

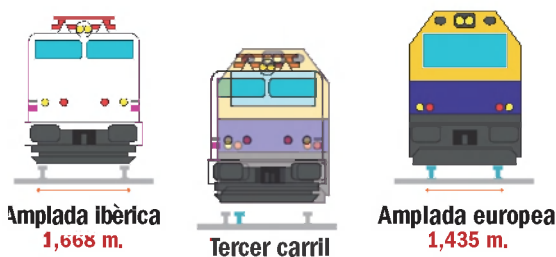
La solució del tercer carril té, a banda, un avantatge important: el cost econòmic, perquè només requereix la col·locació d'un nou fil de via sobre una plataforma que ja existeix, a banda alguns altres ajustos. Segons la Conselleria d'Infraestructures, si la implantació del tercer carril costa 2.2

milions d'euros per quilòmetre, la del corredor mediterrani requereix una inversió de 20 milions d'euros per cada mil metres. La diferència està en el fet que el corredor mediterrani –entès amb totes les seues prestacions– requereix la construcció d'una nova plataforma paral·lela a la que ja existeix ara, amb tot el que això significa d'expropiacions, tramitacions ambientals, aplanament de terrenys, etc.

Conflicte de preferències. Així doncs, quin desavantatge té substituir

EL TERCER CARRIL: PLANIFICACIÓ I INVERSIÓ

Distància: 557 km.
 Inversió: 1.230 milions d'euros
 Data prevista d'execució:
 Castelló i València, 2015
 Alacant, 2016



Font: Adif

el projecte del corredor mediterrani pel tercer carril? En té només un, però resulta determinant. Fins ara l'argument principal que s'havia brandat per a justificar la peremptorietat del corredor mediterrani era que per a impulsar el transport ferroviari de mercaderies calia que disposara d'una via exclusiva, és a dir, no compartida amb el transport de passatgers. L'experiència ha demostrat que, allà on hi havia col·lisió d'interessos, les persones sempre tenien preferència sobre els productes. L'alternativa del tercer carril que han beneït Generalitat i ministeri no resol aquest problema: si bé permetrà que per una sola via circulen ferrocarrils amb amplada ibèrica i europea, no possibilitarà que es dissociï el transport de mercaderies del de passatgers. I això, sobre unes vies que són gairebé saturades de trens de regionals i de rodalia, és un problema perquè no deixa espai ni temps per a la circulació de mercaderies. De manera que les mercaderies continuaran transportant-se, com fins ara, només a la nit, quan no passen ni regionals ni trens de rodalia.

Conformitat política. El projecte que el ministeri té a sobre de la taula (i que ara haurà d'acabar de perfilar la consultora Ideco) preveu la implantació del tercer carril al llarg de 557 quilòmetres, des de Castellbisbal (a partir d'aquí ja hi ha en funcionament

un tercer carril) a Alacant, i requereix una inversió de 1.230 milions d'euros. D'acord amb els plans del ministeri, les licitacions començaran a partir de l'any 2013 i el 2016 el tercer carril des de la frontera francesa a Alacant hauria d'entrar en funcionament.

Tots aquests detalls els va explicar la titular del Ministeri de Foment espanyol la setmana passada a València. En un acte en què es va convocar la plana major de l'empresariat i la política valenciana, uns i altres van aplaudir sense defallir la ministra, i van passar per alt que l'alternativa que Madrid proposa a València és lluny de les aspiracions d'ara fa mig any, quan el corredor mediterrani (amb plataforma diferenciada per a passatgers i mercaderies) era una reivindicació irrenunciable. En el seu discurs, el president de la Generalitat no va pronunciar ni una sola vegada les paraules "corredor mediterrani". Segons Fabra, el tercer carril és "la consecució d'un treball ben fet". "Calia prioritzar les infraestructures que ens feren més competitius. [...] Avui ja no hi ha dubtes, [la ministra Pastor] ha dit el que ja sabíem: que la Comunitat Valenciana continua comptant amb infraestructures que han de contribuir al benestar dels ciutadans", assegurà.

Igualment, la conformitat de l'empresariat valencià és, si més no, xocant. Fins el mes d'octubre passat,

la qüestió del corredor mediterrani era de vida o mort, una infraestructura de la qual depenia l'esdevenidor de l'economia valenciana. La seua actitud ha canviat com del blanc al negre. La intensitat reivindicativa que mostraven fins fa uns mesos s'ha apaiçat i la sensació general, dilluns passat a la sala gòtica del Palau de la Generalitat –on es presentava el tercer carril–, era que no quedava altra que conformar-se amb les molles que Madrid ha disposat per a València, mentre per una altra via s'alimenta la gran –i esbojarrada– velocitat a Galícia (vegeu p. 38-41).

Un pedaç definitiu? Més enllà de les deficiències internes que té el tercer carril, hi ha un perill exogen que no es pot deixar de banda: que l'alternativa presentada ara pel ministeri acabe essent la solució definitiva per al transport de mercaderies a l'arc mediterrani. És a dir, que allò que havia de ser una solució temporal esdevingua definitiva. En aquest cas, s'ajornaria *sine die* el corredor mediterrani i, alhora, la capacitat competitiva dels pols logístics de Catalunya i el País Valencià i, per extensió, dels territoris mateix. En aquest sentit, diverses entitats empresarials valencianes han advertit del perill que això implicaria. Ho ha fet l'Institut Ignasi Villalonga d'Economia i Empresa (IIVÉE), una de les institucions que

Previngut o impostor?

El 19 d'octubre passat, el pati gòtic del Palau de la Generalitat es va vestir de gala. Aquell dia, Brussel·les havia incorporat el corredor mediterrani a la xarxa prioritària de transports, i donava satisfacció a una reivindicació que l'administració havia convertit en cavall de batalla. Després de mesos parlant-ne i d'haver convertit la qüestió en un dels vectors del discurs del Consell, la veu valenciana es feia sentir a la capital comunitària. Per a celebrar-ho, el president de la Generalitat va convocar la flor i nata de la política i l'empresariat valencià a un acte revestit de solemnitat a la seu del govern valencià. Rita Barberà, Alfonso Bataller, Sonia Castedo, alcaldes de les tres capitals de província, flanquejaven el president de la Generalitat, que uns dies abans havia dit que la consecució del corredor mediterrani significaria un nou "Segle d'Or" per als valencians. El veredict de Brussel·les, va dir Fabra en el seu parlament, "no es fruit de la casualitat, sinó fruit del treball, l'esforç, els arguments i les il·lusions". "Hem iniciat un camí -va dir-, però ara cal continuar treballant de forma conjunta. Després caldrà exigir al govern central perquè això d'avui no és posar una ratlla i prou, sinó que és un compromís que obliga a fer els estudis i finançar aquesta infraestructura. Estarem molts pendents perquè als pressupostos hi apareguen les partides." La interpel·lació, doncs, era al govern de Madrid del PSOE, de qui el govern valencià havia posat en dubte en diverses ocasions el seu compromís amb aquest corredor. Per la via dels fets i de les paraules, l'executiu de Fabra apareixia aleshores com el principal valedor d'aquesta infraestructura, enfront del govern de Zapatero, del qual es destacaven els titubeigs.

El ben cert és, però, que en aquesta matèria Fabra ja feia setmanes que preparava el terreny per a la pronosticada victòria de Rajoy. Segons que ha pogut saber EL TEMPS, en vista que la inversió que requeria el corredor mediterrani era inassumible en l'actual context econòmic, Fabra havia començat a obrir via a l'alternativa del tercer carril. Fins al punt que ja el mes de setembre (quan la victòria de Rajoy es donava per feta en tots els cercles polítics), el president de la Generalitat, que públicament s'havia erigit en màxim defensor del corredor, va demanar a un grup de professors de la Universitat Politècnica de València que feren un estudi sobre la viabilitat del tercer carril per a la Conselleria d'Infraestructures. Així doncs, si bé en el discurs oficial el corredor mediterrani era irrenunciable, a la realitat Fabra adobava el terreny per a la renúncia que s'ha consumat ara. L'estudi que va demanar al setembre ha esdevingut el document base sobre el qual treballa el ministeri per a executar el projecte del tercer carril.

més ha insistit en el corredor mediterrani. Per a l'IIVEE, el tercer carril pot ser una "solució provisional". Tamnateix, "continua essent necessari el desenvolupament total del projecte, amb vies separades per a passatgers i mercaderies, que permeta d'aprofitar tot el potencial dels trànsits a l'Euroregió de l'Arc Mediterrani". En aquesta mateixa línia s'ha manifestat la patronal Cierval, que l'endemà de la visita de la ministra va recordar, en una nota, que el corredor continua essent una "infraestructura irrenunciable". La queixa pot semblar substantiva (sobretot en comparació amb el silenci de la cambra de comerç i del tot poderós lobby AVE, que no han badat boca), però és lluny de la bel-

ligerància que el president de Cierval havia mostrat un mes abans en un acte organitzat pel Club de Encuentro Manuel Broseta. Allí, José Vicente González fou molt més contundent, quan parlà del tercer carril: "Calen dues plataformes independents: una per a mercaderies, una altra per a passatgers. El que ha aprovat la Unió Europea és un corredor, no una dreuera. No ens podem conformar amb menys, perquè si no correm el risc que en lloc del corredor tinguem un carril bici." De moment, ens haurem de conformar amb el carril bici. Caldrà esperar a saber si la història del corredor mediterrani és inconclusa o no.

Violeta Tena

L'entrellat



Toni Canyís

Jo vull ser francès

L'austeritat luterana, feta teoria econòmica i dogma de fe per la cancellera Merkel, ja no tan sols crea problemes entre els descreguts i indisciplinats greco-llatins, sinó que fa estralls dins mateix de la gran casa germànica. El govern holandès, que tantes lliçons de superioritat moral i financera ha repartit entre els veïns del sud, ha llançat la tovallola perquè no aconsegueix aprovar les retallades previstes per a l'any que ve. Quan només feia uns dies que els funcionaris alemanys havien aconseguit un augment salarial del 6,3% per als dos anys vinents. Sorprenentment, la duresa política a l'hora de controlar el dèficit, exigida als governs mediterranis, s'ha estovat de portes endins amb només dues vagues de treballadors públics alemanys. Mentrestant, desorientat, el poble escollit, el francès, castiga Sarkozy, el fals profeta del paradís de Merkel, com a mesura preventiva per a estalviar-se la travessia pel desert del desmantellament de l'estat del benestar. A França tampoc ningú no té gaire clar com arribar a la terra promesa, però, si més no, ni estan en recessió ni han tingut retallades. Nosaltres, en canvi, hem optat per la resignació cristiana i per alimentar el nostre masoquisme inherent. A més de la nostra crisi, hem de pagar la dels espanyols i gràcies a això gaudim d'uns tipus màxims d'impost de la renda més alts que els suecs i del doble copagament dels medicaments. Però això pot passar de taca d'oli, si no hi posem remei. Alguna cosa haurem de fer abans que, com ja ha alertat el president Mas, el govern espanyol no ens intervingui pel fet de no complir el dèficit. De manera que, en aquests temps tan convulsos i amb la legítima aspiració a viure una mica millor, sol·licito solemnement l'annexió a França. Si pot ser, això sí, de manera amigable i sense invasió militar prèvia.

Periodista