

Mals aires per al corredor mediterrani



D'esquerra a dreta, la ministra Ana Pastor, amb Alberto Fabra, Rita Baberà, Paula Sánchez de León i Isabel Bonig a finals d'abril a València.

Javier Muñoz està aquests dies especialment enfeinat. La campanya citrícola ja ha començat i en el termini d'un mes i mig arribarà al seu punt culminant. La cooperativa que dirigeix, Citrisafor, que agrupa productors de la Safor, va fer la campanya passada una producció de 15.000 tones, entre taronges i mandarines. Un 90% es destinaran a l'exportació, majoritàriament a Europa, on, segons explica, "hi ha el mercat al què tots els productors mundials volem arribar". Per fer aplegar els basquets a l'altre costat de la frontera es van haver de fer l'any passat uns 680 trajectes en camió (cal no oblidar que cada camió pot transportar 22.000 quilos). Enguany la cosa anirà si fa no fa igual. "A dia d'avui, és més barat dur un contenidor des de Brasil o Sud-àfrica a Alemanya, que no fer-ho en camió des de València. Creuar l'Atlàntic costa quatre xavos", es lamenta Muñoz. El cost de fer arribar un camió al país

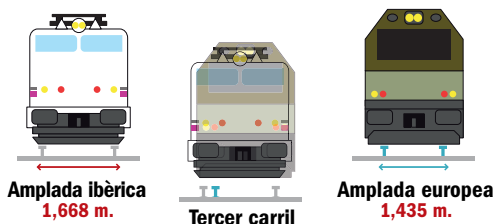
El 19 d'octubre vinent es complirà el primer aniversari des que Brussel·les declarà prioritari el corredor mediterrani. Passat un any, el corredor és història i en el seu lloc s'ha introduït la solució del tercer carril, que és més barata però té menys prestacions. Mentre, Foment ha fet tant com ha pogut per reviscolar l'aposta del corredor central.

germànic, explica, ascendeix als 4.500 euros, una quantitat que al remat acaba revertint en el preu de la fruita que paga el consumidor final. "Disposar del corredor mediterrani –diu– seria molt útil perquè ens aportaria una eixida per ferrocarril molt més econòmica que no la que tenim ara". I abaratir la mercaderia, assegura, és essencial "en un mercat on cada volta hi ha més competidors". "Tot el que siga reduir

costos significa millorar l'eficàcia del sector", conclou el director de la cooperativa Citrisafor.

El de la citricultura és un dels molts sectors de l'economia valenciana que, com el tauleller o l'automobilístic, anhelan de fa temps una eixida més ràpida de les mercaderies cap a Europa. Tanmateix, Muñoz encara haurà d'esperar alguns anys abans d'estar en disposició de plantejar-se la subs-

El tercer carril



D'acord amb la informació presentada per la ministra de Foment en la seua visita a València l'abril passat.		D'acord amb els pressupostos 2013.	
INVERSIÓ que cal per a implantar el tercer carril		PARTIDES PRESSUPOSTADES	
1.230 milions d'euros		270 milions d'euros	
DATA PREVISTA D'EXECUCIÓ			
2015	Castelló i València	2017	
2016	Alacant	2018	



titució del transport per carretera pel transport per ferrocarril. Ara fa tot just un any –exactament el 19 d'octubre de 2011– la Unió Europea va incloure el corredor mediterrani en la xarxa bàsica de transport transeuropea, una inclusió que automàticament convertia en “prioritària” aquesta via de comunicació. El reconeixement europeu comportava injeccions econòmiques per a fer l'obra, però sobretot representava un blindatge d'aquest eix de comunicacions davant la tendència centrípeta que en matèria d'infraestructures havia caracteritzat el govern espanyol. Un any després d'aquella posada de llarg, però, l'eufòria que va succeir a la benedicció europea s'ha convertit en neguit. Les restriccions pressupostàries han servit al govern espanyol de coartada per a desar al calaix el projecte de corredor mediterrani que exigia el món econòmic i empresarial del Principat i el País Valencià. I si bé hi ha previst habilitar una solució intermèdia (el tercer carril), es tracta d'un succedani

que no té les prestacions del corredor i que, a més, sembla, es deixarà per a més endavant.

El corredor fa meta. La inclusió del corredor mediterrani en la xarxa prioritari de transports de la Unió Europea fou interpretat a València i Barcelona com una gran victòria. No debades, els presidents d'aquests dos territoris, junt amb els de Balears i Múrcia, havien convertit aquesta reivindicació en un dels vectors del seu discurs polític. “Prosperitat”, “creixement”, “lideratge”, “competitivitat”... eren les paraules més pronunciades en referir-se a un corredor mediterrani que, a més, va tenir la virtut de dissipar els recels que havien marcat tradicionalment la relació entre València i Barcelona. Del que es tractava era de construir una via ferroviària d'amplada europea d'Algecires a la frontera francesa destinada exclusivament al transport de mercaderies (ara com ara, passatgers i mercaderies comparteixen via). El corredor mediterrani era, segons els seus promotors, una mena d'Eldorado ferroviari, una oportunitat per a convertir la façana mediterrània en un pol de distribució de mercaderies arreu del continent europeu, una ocasió per a competir amb els ports –molt més competitius– d'Amsterdam, Rotterdam i Hamburg. Alberto Fabra (que era qui més s'hi jugava, ja que Catalunya té molt més aclarida la

seua eixida cap a la frontera) fins i tot va augurar, en el seu primer discurs amb motiu del 9 d'Octubre, un nou “segle d'or” per als valencians gràcies a aquesta infraestructura.

L'eufòria, però, no durà ni mig any. Amb sis mesos n'hi ha hagut prou perquè el Ministeri de Foment –ara dirigit per la popular Ana Pastor– haja rebaixat les expectatives de catalans i valencians. El corredor mediterrani és, segons el govern espanyol, una inversió inassumible en un context de restriccions pressupostàries. És per això que Madrid ha imposat una solució ferroviària alternativa, l'anomenat tercer carril. Així, mentre el corredor suposava la construcció d'una nova plataforma amb una doble via d'amplada europea, la solució del tercer carril consisteix a situar un tercer rail entre les vies d'amplada ibèrica. D'aquesta manera, es permet la circulació de combois que gasten tant amplada de via europea com amplada de via ibèrica sense necessitat de construir una nova plataforma. L'alternativa presentada per Foment ha estat acollida per la Generalitat Valenciana, per bé que suposa rebaixar les expectatives que hi havia dipositat el món econòmic i empresarial. Perquè, efectivament, el tercer carril permetrà la circulació de trens de mercaderies en amplada europea, però no cobreix una de les exigències fetes des del món empresarial valencià: això

El 2013 es destinaran més diners a l'AVE gallec que a l'eix mediterrani

és, que passatgers i mercaderies deixen de compartir via, ja que els uns entorpeixen la circulació dels altres. Tanmateix, la conformitat amb el tercer carril és total als despatxos de la Generalitat. La consellera d'Infraestructures, Isabel Bonig, ha repetit que es tracta d'“una bona solució en aquests moments de dificultats econòmiques”.

Perdre l'esma. Tanmateix, diverses circumstàncies obrin interrogants a propòsit del compromís de Madrid amb el corredor mediterrani, tant pel que fa a la gran velocitat (el trajecte València-Alacant encara no en disposa, com tampoc València amb Castelló i Catalunya) com pel que fa al tercer carril. I és que, d'acord amb els pressupostos presentats fa deu dies, altres territoris continuen beneficiant-se de la benevolència de Madrid, per bé que és el corredor mediterrani qui té el segell de “prioritari” atorgat per Brussel·les. Així doncs, Foment invertirà durant 2013 un total de 1.079 milions d'euros en l'AVE que ha d'unir Madrid amb Galícia, una infraestructura la rendibilitat de la qual ha estat posada en dubte pels experts en economia i transports. Al corredor mediterrani la inversió ascendirà als 1.019 milions, una xifra per sota de la infraestructura gallega.

D'aquests diners, 748 es destinaran a la gran velocitat (línies AVE) i 270 a la implantació del tercer carril. Aquesta última xifra queda molt lluny dels 1.230 milions d'euros que, segons va explicar la ministra durant una visita a l'abril a València, calien per a enllestir el tercer carril al llarg de tot el corredor (de Barcelona a la frontera ja s'hi ha instal·lat). Ana Pastor va dir aleshores que el tercer carril estaria finalitzat el 2015 a Castelló i València i el 2016 a Alacant. Però amb el ritme inversor palesat en els pressupostos de 2013, tot fa preveure que les inauguracions s'hauran de posposar almenys dos anys.

Els pressupostos tampoc no aclareixen res pel que fa al tram Vandellòs-Tarragona, autèntic punt negre del corredor mediterrani. Tots dos indrets estan units per una sola via, per la qual circulen els trens de tota mena que van en ambdós sentits. Es tracta, doncs, d'un coll d'ampolla que alenteix la comunicació de tot l'eix. Foment fa anys que tracta de donar



PRATS I CAMPS/ARXIU

Un comboi de trens passa pel tram de via entre Vandellòs i Tarragona, que té una sola via per a tots dos sentits.

La resurrecció del corredor central

La inclusió del corredor mediterrani en la xarxa bàsica transeuropea de transports va suposar un trencament amb l'esquema radial i centralista amb què s'han configurat els eixos de comunicació a l'Estat espanyol. Fora de la cursa per figurar en la xarxa bàsica transeuropea va quedar el corredor central, una alternativa que persegueix connectar la península amb França a través de Canfranc (Aragó), una alternativa que suposava foradar els Pirineus amb un túnel de 40,3 quilòmetres. “No és una idea gaire realista”, van dir des de Brussel·les.

I tanmateix, els dos principals partits polítics han fet reviscolar l'aposta per aquesta via. PP i PSOE van anunciar la setmana passada que s'han posat d'acord per a presentar esmenes conjuntes a la xarxa transeuropea de transports –encara en tramitació– per tal que el corredor central s'hi incorpore junt amb el corredor mediterrani. Foradar els Pirineus requeriria una inversió estimada en 24.700 milions d'euros.

una solució, amb l'habilitació d'una doble via que permeta traslladar el transport de passatgers cap a la zona d'interior i més concretament cap a Reus, on connectaria amb la línia AVE Madrid-Barcelona. D'aquesta manera, el tram de via única de 40 quilòmetres entre Vandellòs i Tarragona quedaria per a ús exclusiu de les mercaderies. Tanmateix, l'aclariment d'aquest nus ferroviari no està encara resolt, a pesar d'haver estat llargament reivindicat. Primer, es parlà de 2010, després de 2011 i finalment de 2013. Preguntat a propòsit de la finalització de les obres, durant una visita recent a València, el president d'Adif, Enrique Verdeguer, fou ben poc clar: “No sóc capaç de donar una data”, va dir. “Per a quan acabe 2013 –aventura Gregori Martí, ex-professor de la Universitat de València i una de les persones que més ha estudiat la qüestió– el coll d'ampolla continuarà existint”. En els pressupostos de l'any vinent, Foment hi destina 105 milions d'euros, una quantitat que “no és suficient per a resoldre el problema d'aquest punt”, adverteix Martí. I mentre aquest embut entre Vandellòs i Tarragona no estiga resolt, ni les taronges de Citrisafor, ni el taulell de Castelló ni els automòbils de la Ford d'Almussafes no podran fer el salt a Europa amb bitllet de tren.

Violeta Tena