

“Sota criteris econòmics, la primera línia d’AVE hauria estat entre Barcelona i València”

Ricard Font i Hereu (la Seu d’Urgell, 1971) és secretari d’Infraestructures i Mobilitat de la Generalitat. És llicenciat en ciències jurídiques i especialista en urbanisme, mobilitat i transports. Creu que la col·laboració entre el sector públic i el privat pot fer que el corredor mediterrani sigui la porta logística del sud d’Europa.

El corredor mediterrani és una simple línia d’alta velocitat per a anar més de pressa de Barcelona a València o compleix unes altres funcions?

—És un corredor d’activitat econòmica, i tots els corredors d’activitat econòmica necessiten unes infraestructures per on passin mercaderies i persones amb una bona connexió, velocitat comercial alta, eficiència i eficàcia logística... El corredor mediterrani és una suma de factors; el primer factor, que hi hagi activitat econòmica; el segon, que hi hagi comunicacions i infraestructures viàries i ferroviàries, així com ports i aeroports que connectin aquest corredor amb el món, els diferents punts del corredor mateix, i entre aquest i la globalitat, de Singapur al Mercosur.

—I l’activitat econòmica hi és, oi?

—Tenim una economia preexistent que representa prop del 60% del PIB de l’Estat amb població, valor afegit pel que fa a les mercaderies i uns ports situats en el centre del gran corredor Àsia-Amèrica i en un punt estratègic de connexió amb el centre d’Europa...

Què ens falta, doncs? Principalment, dues coses: unes infraestructures millors que ens permetin aquesta connexió ferroviària, viària, aeroportuària, portuària i logística, i uns serveis públics i privats que s’encarreguin de portar aquestes mercaderies amb eficiència. L’objectiu final és ser una porta logística del sud d’Europa, però amb valor afegit, és a dir, a més de moure-hi mercaderies, en aquest territori econòmic han de passar coses. Al cap i a la fi, que algunes de les mercaderies que arriben aquí d’un punt o un altre del món es puguin acabar de confeccionar, de muntar, i anar cap a un altre continent o bé cap al centre d’Europa.

—Què comportarà el corredor per a les comunicacions de Catalunya i el País Valencià?

—Sempre parlem de mercaderies i persones. Pel que fa a les mercaderies, esdevenir una porta logística d’Europa i ser al mig de les comunicacions mundials de les mercaderies i, per tant, generar llocs de treball en els camps de la logística i del transport. També en el de les empreses de transformació o les empreses que vegin a l’entorn d’aquest

corredor oportunitats de fabricació, de valor afegit i, fins i tot, de recerca. Es pot generar tota una activitat al voltant d’aquest moviment global de mercaderies.

—I pel que fa al transport de passatgers?

—És evident que no deixa de sorprendre que la línia ferroviària tingui la taxa de cobertura més important de l’estat i que no s’hagi fixat mai que sigui prioritària en cap dels plans d’alta velocitat de cap govern espanyol. Sota criteris estrictament econòmics, tenint en compte la rendibilitat econòmica i social, la primera línia d’alta velocitat a l’estat hauria estat entre Barcelona i València. A més a més, no té competència. Segurament Madrid-Barcelona o Madrid-Sevilla hauria estat la segona, però aquestes línies tenen una competència clara i complementària amb l’avió. Ningú no es planteja anar entre Barcelona i València amb avió. És en aquesta franja de les dues hores i els 300 quilòmetres idonis per als trajectes d’alta velocitat. Però el corredor mediterrani no és alta velocitat, no és una línia segregada de mercaderies. És un corredor d’activitat que necessita corredors viaris i ferroviaris competents. Segur que necessitem una línia d’alta velocitat, línies complementàries de rodalia, vies segregades de mercaderies, però també carreteres i autopistes d’alta capacitat. La connexió entre l’A-2 i l’AP-7, avui incompleta, és corredor mediterrani. També ho són els aeroports de Barcelona, València, Reus i Girona.

—Quines són les actuacions prioritàries del govern en aquest sentit?

—Tenim una prioritat, que és la connexió ferroviària dels ports. Determinades mercaderies tenen eficiència en la dimensió del seu temps de transport i fan rendibles els ports i l’activitat econòmica en la connexió amb el corredor mediterrani; per exemple, la connexió del port de Tarragona o la de València fins a França amb el tercer fil és absolutament prioritària. O la connexió entre l’AP-7 i l’A-2 i finalitzar l’Abrera-Terrassa de la B-40. Però també, per exemple, un baixador a l’aeroport de Girona. És important que la intermodalitat funcioni, i, no cal dir-ho, les connexions viàries i ferroviàries del port de Barcelona. Aquí sí que hi ha



un coll d'ampolla clar que ara estem en condicions de desencallar.

—**I aquestes millores han de servir per a facilitar la intermodalitat?**

—Sí. Mentrestant, hem de definir les terminals intermodals, els punts de trobada del corredor d'infraestructures amb l'activitat econòmica. Això és un element important: aquestes terminals no es poden definir des d'un punt de vista públic. Es pot planificar on són, urbanísticament, possibles, però és un error assenyalar amb el dit aquí o allà. El mercat i les iniciatives públiques i privades han de definir on cal implantar-les. Tenim un exemple d'èxit, com és la petroquímica de Tarragona, on una empresa com Bayer s'ha unit amb una altra empresa logística ferroviària per a fer una terminal privada de mercaderies, d'on surten trens cada setmana. O la BASF, que treballa amb l'administració per a definir-la urbanísticament i que té sobre la taula una inversió de 24 milions d'euros en el port de Tarragona per a construir-hi una terminal intermodal que vol compartir amb uns altres operadors. Sí que podem fer molts protocols amb

l'estat i tenir molts elements sobre la taula sobre com pretenem fer terminals intermodals, però definir-les ha de ser una confluència dels sectors públic i privat.

—**Quins són els motius d'optar pel tercer fil i quin paper ha de tenir en aquest context?**

—El tercer fil és una mesura que —tot s'ha de dir— va ser molt criticada, perquè no semblava una opció vàlida per a desenvolupar una connexió amb Europa. Però permet connectar-nos-hi millor. És optimitzar la infraestructura que tenim sabent que hi ha unes inversions que són previstes per al 2020 o 2030. El tercer fil afavoreix reduir la prima de risc. Si en algun lloc del món mirem què intentem fer per a sortir de la situació en què ens trobem i veuen que busquem solucions amb la infraestructura que tenim a curt termini, diran que anem pel bon camí. Si, com sempre, reclamem dues línies de ferrocarril per a mercaderies, dues per a l'alta velocitat, dues per a la rodalia o per al tren convencional, sabem que quan això estigui a punt, cap de nosaltres ja no hi serà. No té sentit. El que té sentit és po-

sar un tercer carril, que ja és operatiu, per exemple, entre Figueres i Girona o entre el port i el Papiol.

—**Quina sintonia hi ha amb els governs espanyol i valencià respecte a aquesta qüestió?**

—Amb la consellera Bonig, la sintonia és absoluta, en el sentit que compartim el projecte del tercer fil. Creiem que és assenyat i compartim l'estratègia. Amb el Ministeri de Foment, la necessitat que el tercer fil funcioni el 2015. I ja hem d'anar una passa més enllà, que és compartir estratègies des del punt de vista econòmic i de servei. El debat de les infraestructures, al llarg dels anys, sempre l'hem basat en les infraestructures pròpiament dites i no en la seva utilització. Per això, tenim aeroports buits o línies de tren per on no viatja ningú i que han de tancar. Poc o molt, les línies planificades d'alta velocitat i algunes terminals que s'han fet a l'estat espanyol corren aquest risc. Alguns ports s'han sobredimensionat, perquè no s'ha estudiat del mercat real. S'ha posat la mirada en l'oferta i no en la demanda. Llavors tens trens buits, avions buits, autobusos buits...

—Cal tenir en compte la iniciativa privada?

—Això mateix. La solució és un bon pla de negoci que tingui en compte les iniciatives i els operadors privats, l'economia real, i no l'economia que ens agradaria que hi hagués. Mirant el que ens agradaria, de segur, però creixent a partir de l'economia real. Llavors dimensiones bé. No és cert que, si fas molts carrils d'autopista, moltes vies de tren o molts ports i aeroports, ajudaràs definitivament a l'economia. Si tu tens una base econòmica important, una economia real que funciona, són necessàries unes infraestructures, dimensionades. I cal pensar en unes estratègies perquè els serveis funcionin. El repte és que els trens de mercaderies que circulin pel corredor funcionin bé, vagin a l'hora i no tinguin colls d'ampolla. Si no, no solucionarem res. Tindrem un tercer fil, l'inaugurarem, hi passarà un tren fantàstic, però, si no hi ha companyies que moguin les mercaderies amb eficiència, no hi passaran mercaderies, perquè l'economia té unes normes molt clares. Si és més rendible anar per València o per Tarragona que no pas per uns altres ports de la competència, hi anirà per aquests ports.

Això genera oportunitats. Si tenim uns ports i un corredor que poden funcionar, podem tenir, per exemple, companyies ferroviàries que aprofitin aquesta avinentesa per a créixer. Ara, si continuem sent negligents; si continuem necessitant dues màquines per a portar les mercaderies; si no podem tenir trens de 750 metres o més llargs; si resulta que portar mercaderies costa molts diners, però sí que tenim les infraestructures, què pot passar? Que vinguin companyies d'uns altres estats que sí que aprofitin les infraestructures. Hem d'aprofitar el corredor per a generar unes sinergies econòmiques de les quals les companyies catalanes, valencianes o de la resta de l'estat puguin beneficiar-se.

—La connexió amb Europa depèn de com faci els deures l'estat francès. Com està aquesta qüestió, atesos els anuncis recents de retards?

—La bona notícia és que el corredor mediterrani forma part de la xarxa transeuropea del transport. La no tan bona és que la UE encara mana poc.



“La solució és un bon pla de negoci basat en l'economia real, no pas en la que ens agradaria”

Tot rau en les estratègies dels estats. Hem de mirar que la UE sigui potent amb la participació dels estats i escoltant-se la veu de les nacions, dels ens més propers a cada àrea econòmica. Els qui saben les necessitats del corredor mediterrani són els qui són al corredor mediterrani. És cert que el govern francès ha decidit deixar per a més enllà del 2030 la connexió en alta velocitat en el Montpeller-Perpinyà i que és una mala notícia, però ha fixat les seves prioritats en funció dels seus interessos, i això és normal. Però vivim en una comunitat global on, a més dels interessos de França o d'Espanya, hi ha els europeus, i haurien de veure que aquest corredor s'ha de prioritzar. La gestió europea de les infraestructures s'ha de resoldre globalment. No es pot obligar un estat a fer el que no vol, però ha d'haver-hi un cert nivell de govern que indiqui que hi ha unes prioritats que beneficien tothom i que, per tant, han de ser finançades per tothom.

—Els problemes a la xarxa de rodalia o el fet que hi hagi línies d'alta

velocitat infrautilitzades a l'estat, qüestionen l'alta velocitat al corredor mediterrani o n'entorpeixen el desenvolupament, tenint en compte les dificultats pressupostàries?

—A vegades, hi ha ciutadans de determinats llocs de Catalunya, com Vic o Manresa, que em pregunten com pot ser que ara triguin més per a anar fins a Barcelona que fa 30, 40, 50 o 60 anys. L'explicació és que les infraestructures ferroviàries de Catalunya no han crescut, aquests anys. No hi ha més línies ni quilòmetres de via des d'abans del règim democràtic. Evidentment, les línies són més modernes i millors, però són els mateixos traçats que els que es van construir amb les concessions que es van lliurar, algunes al segle XIX. La capacitat de la xarxa ferroviària no ha augmentat, però la població i la mobilitat han crescut. Hi ha més trens per a les mateixes línies. Hi ha un embut, i els trens, fins i tot, han d'anar més lents.

El gran repte, doncs, és augmentar-ne la capacitat a fi de millorar la velocitat comercial i oferir més freqüències. Ara, amb la crisi, serà més complicat. D'acord. Però encara tenim un altre repte més important: fer les inversions, potser més petites, que garanteixin la fiabilitat del sistema. És molt important que el que tenim tingui una fiabilitat gran i que, quan hi hagi problemes, la informació per als usuaris sigui immediata, atenta i continuada. Per tant, de primer, informació; després, fiabilitat, i, finalment, millorar la capacitat en algunes línies, perquè sense això no podem posar-hi més trens.

—S'ha de triar entre els trens de rodalia i l'alta velocitat?

—No es tracta pas de triar entre els trens de rodalia i l'alta velocitat, sinó de prioritzar. Si miréssim 10 anys enrere, hauríem d'aturar-nos tots i mirar el que hem fet i adonar-nos que la prioritat és garantir el transport públic de cada dia, i ho hem de garantir al 100%. Després hem de garantir les connexions d'alta velocitat que tinguin un retorn social i econòmic més alt. Si féssim una llista de les actuacions, segurament veuríem que hauríem pogut fer d'una manera diferent tot allò en què hem invertit.

Nicolás Tomás